



I. An den Vorsitzenden
des Bezirksausschusses 16
Ramersdorf-Perlach
Herrn Thomas Kauer
Friedenstraße 40

81660 München

Datum
22.02.2022

Tarifstruktur der MVG reformieren – Stadtbezirksangebote schaffen
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03391 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 - Ramersdorf-Perlach vom 09.12.2021

Sehr geehrter Herr Kauer,

das Referat für Arbeit und Wirtschaft ist mit der Bearbeitung des o.g. Antrags beauftragt, „die MVG wird aufgefordert, im Benehmen mit den MVV-Gremien, spätestens zum Fahrplanwechsel 2022/23 innerhalb der Tarifstruktur ein neues Angebot zu etablieren, das dem stadtteil- bzw. stadtbezirksbezogenen Öffentlichen Personennahverkehr gerecht wird. Denkbar sind aus Sicht des Antragsstellers eine Zeitbegrenzung oder eine Regionalisierung der M-Zone.“

Federführend für die Festlegung des MVV-Tarifs ist die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) ist wie die übrigen Verkehrsunternehmen im Verbundraum verpflichtet, den Gemeinschaftstarif anzuwenden, kann aber natürlich Änderungsvorschläge einbringen. Nicht möglich ist es allerdings, in der Landeshauptstadt einen anderen Tarif anzuwenden als im übrigen Verbundgebiet. Über den Verbundtarif beschließen alle Gesellschafter der MVV GmbH gemeinsam.

Die MVG hat gemeinsam mit der MVV GmbH zum Antrag des Bezirksausschusses wie folgt Stellung genommen:

„Im Rahmen der Tarifstrukturreform im Jahr 2019 wurde ganz München zu einer Zone M zusammengefasst, somit gibt es im Stadtgebiet München keine Tarifgrenzen mehr. Das hatte unter anderem zur Folge, dass die Preissprünge der Stadt-Umland-Beziehungen im Bartarif, aufgrund der neuen feingliedrigen Struktur, abgesenkt wurden. Zudem hat sich mit der

Einführung der Zone M der räumliche Geltungsraum für die Fahrgäste im Münchner Stadtgebiet vergrößert. Darüber hinaus wurde aufgrund der systembedingten Preissprünge für Fahrgäste, die ins Münchner Umland pendeln, der Übergangsbereich zwischen Zone M und Zone M-1 erweitert. Diese Erweiterung begünstigt kurze Strecken zwischen dem Umland und Zielen am Münchner Stadtrand und ermöglicht Pendlern somit von außen preiswerte „Übereck“-Verbindungen.

Die Kurzstrecke ist – wie bereits der Name verrät – für kurze Fahrten gedacht, sodass nicht der volle Preis entrichtet werden muss. Die Kurzstrecke ist im MVV-Tarif als eine Fahrt bis zur 4. Haltestelle nach dem Einstieg definiert, wovon höchstens 2 Haltestellen mit S-/U-Bahn oder einem Expressbus zurückgelegt werden können.

Die Regelung zur Nutzung des Kurzstreckentarifes in den Gemeinden außerhalb der Landeshauptstadt München gilt unabhängig von der Zahl der befahrenen Haltestellen. Somit können sämtliche Fahrten mit Omnibussen, die nicht über die Gemeindegrenzen hinausführen, getätigt werden. Diese Regelung gilt nicht für Fahrten in Express-Buslinien. Dies wird in den betroffenen Bereichen mit Hilfe von entsprechenden Aushängen besonders kenntlich gemacht.

Eine Übertragung dieser Regelung auf das Münchner Stadtgebiet ist aus verschiedenen Gründen nicht praktikabel. Solche „Stadtteiltickets“ würden zu neuen Zonengrenzen innerhalb der Zone M führen, die dann bei Überfahren wieder für Preissprünge und somit für gefühlte Ungerechtigkeiten sorgen würden. Neue Zonengrenzen innerhalb der Zone M würden außerdem die Komplexität des Tarifs erhöhen und damit die Nachvollziehbarkeit für den Kunden und die Kontrollierbarkeit erschweren, und stehen daher den Zielen der Tarifstrukturreform entgegen. Zudem würde bei einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von 500 m bei Bussen und 1000 m von U-Bahnen in der Zone M die von Ihnen angeregte Anpassung der Kurzstreckenregelung zu ungerechtfertigt weiten Fahrtmöglichkeiten im Schnellbahnbereich führen. So könnte mit solchen „Stadtteiltickets“ in einem Stadtbezirk mehr Distanz zurückgelegt werden als in einem anderen Teil der Stadt. Gleiches gilt ebenfalls für ein Angebot mit Zeitbegrenzung: Neben der Verkomplizierung des Tarifs entstünden auch hier Ungerechtigkeiten im Hinblick auf die zurücklegbaren Entfernungen in den unterschiedlichen Verkehrsmitteln durch deren Verfügbarkeit in den verschiedenen Stadtteilen. Insofern ist die bestehende Regelung in München ein bewährter Kompromiss aus Tarifverständlichkeit und Tarifgerechtigkeit. Es gilt, alle in die Zone M fallenden Stadtbezirke gleich zu behandeln.

Zu einer ausgewogeneren Tarifstruktur des Bartarifs in der Zone M könnte allerdings das Pilotprojekt „Swipe and Ride“ im MVV beitragen, da hier ganz auf Zonengrenzen verzichtet wird. Derzeit wird im MVV Gebiet ein so genannter eTarif erprobt.

Bei diesem Tarifmodell wird nicht nach der Anzahl der durchfahrenen Haltestellen, sondern nach der gefahrenen Distanz (Luftlinienkilometer Start-Ziel bzw. Luftlinienkilometer zwischen durchfahrenen Haltestellen) abgerechnet. Ziel ist es, den Fahrgästen die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs noch einfacher zu machen.

Erleichtert wird der Zugang zum ÖPNV durch das Ein- und Auschecken mit dem Smartphone via App. Aufgrund der leistungsgerechten distanzbasierten Abrechnung zahlt der Fahrgast nur für die Strecke, die er gefahren ist. Die Berechnung und Bezahlung erfolgen anschließend automatisiert via App.

Das Projekt „Swipe and Ride“ ist bereits im Oktober 2020 gestartet und wird noch mindestens bis Ende des Jahres 2022 andauern. Derzeit kann das Pilotprojekt eTarif nur von einer begrenzten Anzahl an Testkunden genutzt werden.

Wir bitten abschließend um Verständnis, dass wir Ihren Vorschlag, eine Zeitbegrenzung oder eine Regionalisierung der M-Zone einzuführen, aus den o.g. Gründen nicht mittragen können.“

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft schließt sich diesen Ausführungen an. Ziel der MVV-Tarifreform 2019 war eine Vereinfachung und die Angleichung des unterschiedlichen Bar- und Zeitkartentarifs. Dieses Ziel würde mit den vorgeschlagenen Änderungen wieder konterkariert. Eine Besserstellung von Umlandgemeinden bei der Kurzstreckenregelung, wo in der Regel ausschließlich Busverkehr genutzt werden kann, sehen wir nicht. Die Nutzung von Zeitkarten – bei denen sich diese Frage gar nicht stellt - lohnt sich übrigens schon, wenn der MVV regelmäßig mehrmals in der Woche genutzt wird. Über die Einführung eines alternativen Entfernungstarifs wird, wie von der MVG ausgeführt, nach Abschluss des laufenden Pilotversuchs entschieden.

Ich bitte um Kenntnisnahme dieser Ausführungen und gehe davon aus, dass der Antrag damit satzungsgemäß erledigt ist.

Mit freundlichen Grüßen

- II. Abdruck von I.**
an RS/BW
an das Mobilitätsreferat
an das Direktorium-HA II/BA-G Ost
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

- III. Zum Akt**

Clemens Baumgärtner