

Unsere Forderung: Ein gutes und günstiges Jugend- & Ausbildungsticket für München

- Wer? alle jungen Menschen in Bildung & Ausbildung
- Wo? im gesamten Stadtgebiet der LH München
- Wann? rund um die Uhr, das ganze Jahr
- Soll wie viel kosten? 1 € pro Tag

Wer ist die Zielgruppe und wie funktionieren die MVV-Tarife für junge Menschen bisher?

Für Kinder ab 6 Jahren gibt es den Ausbildungstarif I (kurz AT I), ab 15 Jahren gilt für Jugendliche & junge Erwachsene während der Erstausbildung der AT II. Dieses staatlich geförderte Angebot wird im MVV-Gebiet als Wochen- oder Monatskarte für die Ringe 1 bis 16 angeboten (sog. Zeitkartentarif). Fallweise erfolgt die Erstattung durch Kostenträger im Zuge der Schulwegkostenfreiheit.

Für Studierende wurde im WS2013/14 ein Semesterticket nach dem sog. Sockelmodell mit Solidarbeitrag und Aufpreis eingeführt. Diesem rechtlich in München einzig umsetzbaren Modell gingen mehrheitlich positive Abstimmungen an den beteiligten Hochschulen voraus.

Wie eine Studie von MVV und Verkehrsunternehmen im Jahre 2014 ergab nutzen viele junge Menschen den sog. Bartarif mit Einzelfahrten, Tageskarten und besonders das U21-Angebot: hier wird bei der Streifenkarte nur 1 Streifen pro Zone benötigt, sofern man unter 21 Jahre alt ist.

Jahresumsätze 2014 (Quelle MVV-Verbundbericht):

56,60 Mio. € AT I & II + 1,53 Mio. € Grüne Jugendkarte + 36,04 Mio. € Semesterticket = 94,17 Mio. € Nimmt man den Jahresumsatz der Zeitkarten mit den Ausgaben im Bartarif zusammen, liegt der Jahresumsatz aller jungen Menschen bei knapp einem Viertel des Gesamtumsatzes im MVV.

Kritikpunkte und Verbesserungspotentiale:

- **Komplexität:** Ausbildungstarif ist altersabhängig (AT I 6 bis 14 Jahre, AT II ab 15 Jahre), Zeitkartenringe als Basispreis, Grüne Jugendkarte als Erweiterung
- **Komfort:** Zeitkarten müssen bisher wöchentlich oder monatlich bezogen werden
- **Räumliche Einschränkung / Zeitkartenringe:** Zeitkarte gilt formal nur für den Weg zwischen Wohnung und Ausbildungsstätte, Fahrten innerhalb der ausgestellten Ringe sind geduldet; Beispiel: Schule in Ring 2, Wohnung in Ring 3, keine Fahrt zum Stadtzentrum abgedeckt
- **Lebenswirklichkeit von Jugendlichen:** Hemmschwelle evtl. niedriger, für Fahrten außerhalb im Ausweis ausgestellt Ringe den Zusatzbetrag zu sparen und einfach „schwarz“ zu fahren
- **Gerechtigkeit innerhalb der Nutzergruppe:** Kombination von Zeitkarte im Ausbildungstarif mit wenigen Ringen + Grüne Jugendkarte ist teils günstiger als Zeitkarte mit vielen Ringen
- **Fairness / Gerechtigkeit aller Kundengruppen im MVV:** Rabatte zur Kundengewinnung führten im Vergleich zu attraktiveren, teils günstigeren Angeboten (JobTicket, Abos, etc.)
- **Vergleichbarkeit von Lebensbedingungen:** im Bundesvergleich attraktivere Angebote mit größeren Leistungsumfängen / räumlichen Geltungsbereichen zu teils niedrigeren Preisen
- **Innovationshemmnis:** staatl. Förderung gem. §45a PBefG und deren Auslegung durch Landes- und Bezirksregierung schränken Handlungsfreiheit bei Tarifgestaltung ein
- **Verwaltungsaufwand:** Beantragung Ausweisträger oder Kostenerstattung für Nutzer; bei Verkehrsunternehmen Spitzabrechnung für Finanzierung gem. §45a PBefG
- **Weitere Argumente:** Soziales & Familie, Wohnraum, Ökologie, künftige ÖPNV-Nutzer, etc.

Handlungsbedarf:

- Junge Menschen haben ein **Recht auf Mobilität**
- Mobilität ist ein **Grundbedürfnis** in Schule, Ausbildung und Freizeit
- Die Kundengruppe gehört teils zu den **Vielnutzern** im ÖPNV mit erheblichen Umsätzen
- **Preisentwicklung seit 1999:** MVV-Ausbildungstarif seit Tarifreform 1999 in der Konzeption unverändert, durch Senkung der §45a Ausgleichszahlungen überproport. Preissteigerungen
- Ausbildungstarif erlaubt Optimierung auf eigene Bedürfnisse und ist bei 1-2 Ringen teils günstiger als andere Städte, damit verbundene Komplexität jedoch nicht mehr zeitgemäß; ein **übersichtliches Gesamtangebot** enthält Zeitkarten + flexible Komponenten wie U21
- **Anknüpfungspunkte:** MVV-Tarifstrukturreform, §45a PBefG; Verwaltung des Ausbildungsverkehrs, Kostenerstattung gem. Schulwegkostenfreiheit

Politische Forderungen und Strategie

Die aktuelle Tarifsituation in München ist ungerecht.

Schülerinnen und Schüler, Azubis und deren Eltern nehmen Preis und Leistung des Ausbildungstarifes im Vergleich zu anderen Angeboten innerhalb des MVV-Gesamttarifes oder anderen Bundesländern als Ungerechtigkeit wahr. Knapp ein Viertel aller Fahrgäste im MVV gehört zu dieser Kundengruppe.

Wir setzen uns für eine Auflösung dieses Ungleichgewichtes im Zuge der nächsten **MVV-Tarifstrukturreform** ein. Mit dem Semesterticket wurde ein erster Schritt in diese Richtung unternommen. Die auf Anhieb hohe Akzeptanz unter den Studierenden spricht für sich.

Darüber hinaus liegen in der **Organisation und Verwaltung des Ausbildungsverkehrs** große Potentiale zur Vereinfachung von Prozessen und Effizienzsteigerungen: So kann von der Ausstellung von Ausweisen über die Prüfung der Anspruchsberechtigung auf Schulwegkostenfreiheit bis hin zur Zustellung von Fahrkarten sowie der internen „Kundenverwaltung“ vieles optimiert werden (Stichwort „Münchener Schülerschein“). Die **Erstattung der Schulwegkosten hat eine zu hinterfragende Lenkungswirkung**, da sie die Wahl der Schule beeinflussen oder einschränken kann.

Zu klären wäre, ob für die Vorgaben des §45a PBefG nach Verbesserung der Verwaltungsstrukturen und -abläufe (orientiert am Vorbild des Großkundenmanagements) eine andere Bezugsgröße für die Ausbildungstarife gelten würde als wie bisher die IsarCard.

Ein solches Vorhaben ist parallel zur MVV-Tarifstrukturreform zu sehen und unter Beteiligung der Referate für Bildung und Sport, Arbeit und Wirtschaft, dem Verkehrsverbund und Verkehrsbetrieben, der Handels- und Handwerkskammer, der Gewerkschaften und des Kreisjugendrings anzugehen. Dazu schlagen wir einen **Runden Tisch „Zukunft des Ausbildungsverkehrs in München“** vor.

Wer ist der AK und was tun wir?

Im Arbeitskreis „Jugend- & Ausbildungsticket“ engagieren sich der Kreisjugendring München-Stadt, Vertreterinnen und Vertreter der parteipolitischen Jugendorganisationen, die DGB-Jugend, die StadtschülerInnenvertretung, der AK Mobilität der Studierenden und weitere Verbände.

- Vernetzung der Nutzer- und Kundengruppe
- Aufbau von Kompetenz zur Tarifgestaltung im öffentlichen Nahverkehr
- Formulierung jugendpolitischer Forderungen
- Identifikation politischer Entscheidungsprozesse und Gremienstrukturen
- Hintergrundgespräche mit politischen Entscheidungsträgern und Fraktionsgespräche
- Gespräche mit Tarifverbund und Verkehrsunternehmen
- Austausch mit Verkehrsexperten
- Mitwirkung im MVV-Fahrgastbeirat
- Information und Sensibilisierung der Öffentlichkeit