

zum Kreis- und Strategieausschuss am 03.12.2018, TOP 3  
zum Kreistag am 17.12.2018, TOP 4

**Hinweis für die Presse: Bitte nicht vor dem Sitzungstermin veröffentlichen.**

**Landkreis Ebersberg**

Ebersberg, 29.11.2018

Az.

Zuständig: Henry Rüstow, ☎ 08092-823-190

### **Vorgesehene Beratungsreihenfolge**

Kreis- und Strategieausschuss am 03.12.2018, Ö

Kreistag am 17.12.2018, Ö

### **ÖPNV;**

### **MVV-Tarifreform; Bestätigung des Beschlusses der MVV-Gesellschafterversammlung vom 23.11.2018**

1\_Übersichtsplan

2\_Vergleich MVV-Tarif Preisstand Nov. 2018 mit TR (GV Beschluss 23.11.2018) mit Preisen Juli 2018

3\_Tarifreform (TR) Übersicht Gemeinden Stand 23.11.2018

4a\_Verbindung\_München

4b\_Verbindungen\_Ebersberg

### **Sitzungsvorlage 2018/3184**

#### **I. Sachverhalt:**

Um die Lebensqualität im Großraum München langfristig zu verbessern, ist ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr Voraussetzung. Die Tarifreform ist dabei ein Baustein der ÖPNV-Offensive, die im MVV-Raum schon begonnen hat. Zu den weiteren Bausteinen eines attraktiven ÖPNVs gehören der Angebotsausbau (Ausbau an Fahrleistungen und weiteren Angeboten in den öffentlichen Verkehrsmitteln, die Umsetzung des Programms Bahnausbau Region München des Freistaates Bayern einschließlich des S-Bahn Positionspapiers der Verbundlandkreise, Nahverkehrspläne usw.) genauso wie die zukunftsorientierte Weiterentwicklung des Vertriebs (Handy-Online-Ticket, Einführung E-Ticketing, Automatisierte Fahrpreisberechnungen, Informationssystem für Echtzeitdaten (ISE) usw.).

Die Gesellschafter des Münchner Tarif- und Verkehrsverbundes (MVV) haben am 23. November 2018 eine MVV Tarifreform beschlossen, die die umfassendste Weiterentwicklung seit Einführung des Verbundes im Jahr 1972 beinhaltet. Damit sollen in der Wachstumsregion München wichtige Weichen für die Mobilität von morgen gestellt werden.

Der Kreistag wurde auf seiner Sitzung am 08.05.2017 TOP 4 bereits ein Zwischenbericht über den Sachstand der geplanten MVV-Tarifstruktur durch das vom Münchner Verkehrsverbund beauftragte Gutachterbüro civity Management Consultants und ITP Interplan Consult GmbH gegeben.

Die Landräte als Vertreter der Landkreise in der Gesellschafterversammlung des MVV sprachen sich für die Einführung eines einfachen, gerechten, innovativen und finanzierbaren Tarifsystems im MVV-Tarifgebiet aus. Landrat Robert Niedergesäß legt u.a. besonderen Wert

auf die Einführung eines verbundweiten Sozialtickets sowie den Abbau der bestehenden Tarifsprünge.

In Arbeitskreissitzungen bei denen Vertreter der Landeshauptstadt München, des Freistaates Bayern, der Verbundlandkreise, der Verkehrsunternehmen und des MVV vertreten waren wurden Konzeptionen von Tarifmodelle erarbeitet, diskutiert geprüft und konkretisiert und dem Lenkungskreis in dem auch Herr Landrat Niedergesäß, als Sprecher der Verbundlandkreise vertreten war zur Beratung vorgelegt. Der Sprecher der Verbundlandkreise stand im engen Kontakt mit den Landräten und den Verwaltungen der Verbundlandkreise.

Die einstimmige Beschlussfassung der Tarifreform fand in der Gesellschafterversammlung der MVV GmbH am 23. November 2018 statt. Die beschlossene Tarifreform wird den kommunalen Gremien, d.h. dem Stadtrat München sowie den Kreisgremien der acht Verbundlandkreise, zur Beschlussfassung vorgelegt.

1.

## **Die neue MVV-Tarifreform im Überblick:**

### **1. Die drei Säulen der Reform**

Die MVV-Tarifreform bringt zum einen eine deutliche finanzielle Entlastung großer Gruppen von Fahrgästen. Zum anderen ist sie aber auch deutlich einfacher und trägt so dazu bei, Zugangshemmnisse zum ÖPNV abzubauen. Dafür haben die Verbundgesellschafter rund 70 Millionen Euro bereitgestellt und damit zukunftsweisend in die Stärkung des ÖPNV investiert. Der neue Tarif leistet einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Verbundraums vom Autoverkehr.

Die MVV-Tarifreform basiert auf drei Säulen. Sie bringt wichtige Verbesserungen für die Menschen in der Landeshauptstadt und in den acht Verbundlandkreisen:

#### **1.1. Öfter „öffentlich“ fahren lohnt sich**

Vielfahren wird meist günstiger durch attraktive Monats-, Abo- und Jahreskarten. So sinkt die Monatskarte für ganz München (Zone M) oder zwei Zonen im Umland auf 55,20 Euro – die Jahreskarte pro Monat (Abo mit jährlicher Zahlung) sogar auf unter 44 Euro. Bei der Streifenkarte erhöht sich der Rabatt auf 15 Prozent gegenüber dem bisherigen Preis. Das sorgt für Entlastung vor allem bei den Haushalten, die regelmäßig MVV fahren. Im Gegenzug werden die Preise für Einzel- und Tageskarten angehoben.

#### **1.2. Mehr Bewegungsraum**

Künftig liegt ganz München in einer Zone. Der Innenraum wird zur „Zone M“ und deutlich ausgedehnt. Auch in den Landkreisen gelten vor allem bei Zeitkarten oft größere Geltungsräume. Mehr als 100 Orte sind anderen Tarifzonen oder Übergangsbereichen (Ortschaften liegen in zwei Tarifzonen) zugeordnet. Damit gelten dorthin günstigere Preise. Geschlossene Siedlungsstrukturen werden nicht mehr von Tarifgrenzen durchschnitten. Die neue Tarifstruktur berücksichtigt dabei auch die erwartete Entwicklung des gesamten Verbundraums:

Wachstumszentren, Kreisstädte und zentrale Orte sind oft günstiger erreichbar. Der MVV rückt „enger zusammen“.

### **1.3. So einfach wie noch nie**

Die neue, klare Struktur folgt einer einheitlichen Logik für das Sortiment. Für (nahezu) alle Fahrscheine gelten nun sieben konzentrische Tarifzonen – statt bisher 16 Ringe, vier Zonen und drei Räume je nach Ticketart. Das sorgt für mehr Verständlichkeit des Tarifs und mehr Klarheit beim „Ticketlösen“. Die beiden einmalig günstigen Einheitspreise für den Kinderfahrschein und die Fahrradmitnahme bleiben erhalten. Die Hemmschwelle Tarif wird damit reduziert: Der Zugang zu Bussen und Bahnen wird spürbar erleichtert.

## **2. Erläuternde/erklärende Fragen**

### **2.1. Warum ist eine Tarifreform überhaupt notwendig?**

Die letzte Tarifreform fand im Jahr 1999 statt. Die unterschiedlichen Tarifgrenzen, die damals entstanden, sind heute nicht mehr unbedingt zeitgemäß und entsprechen auch nicht mehr dem Fahrverhalten der inzwischen über 716 Millionen Fahrgäste jährlich. Die Zonen, Ringe und Räume werden vom Gros der Fahrgäste als unübersichtlich und kompliziert wahrgenommen. Es gibt immer mehr „Graufahrer“ mit falschen Fahrkarten. Zudem gibt es im BARTarif an den Tarifgrenzen häufig große Preissprünge. Fahrgäste und Politik haben deshalb immer öfter eine Vereinfachung des MVV-Tarifs gefordert, um mehr Menschen im Großraum München in Busse und Bahnen zu bringen.

### **2.2. Wie gestaltete sich die Entwicklung der MVV-Tarifreform?**

Auf zahlreichen Sitzungen haben wir die Perspektiven von Fahrgästen, Verbänden, Politik, Verwaltungen und Verkehrsunternehmen eingebunden. Damit ist diese Reform ein echtes Gemeinschaftswerk für München und die Region. Die Tarifreform ist – seit Beginn der Arbeiten – Thema in jeder Fahrgastbeiratssitzung und Gegenstand von Berichten in Stadtrat und Kreistagen. So sind immer wieder alle Perspektiven und Erwartungen in die Abwägungen und Berechnungen einbezogen worden. Eines muss dabei aber immer wieder in den Fokus gerückt werden: Am Ende kann die Tarifreform nicht alle Erwartungen erfüllen, weil die Wünsche und Bedürfnisse sehr unterschiedlich sind. Das Ziel ist aber klar, einen einfacheren MVV-Tarif zu entwickeln. Die Fahrpreise sollen dabei so gestaltet werden, dass die Mehrheit der Fahrgäste profitiert.

### **2.3. Wird es auch weiterhin eine Streifenkarte geben?**

Ja, es wird auch weiterhin eine Streifenkarte geben – und sie bleibt im Preis stabil. Das war ausdrücklicher Wunsch der Bürger/innen und auch der Politik. Zudem wird es ein neues Angebot, eine spezielle, günstigere Streifenkarte für Jugendliche unter 21 Jahren geben, da künftig zum Teil eine ungerade Streifenanzahl nötig wird, die sich nicht – wie beim U21-Angebot notwendig – halbieren lassen.

#### **2.4. Wird es auch weiterhin das Prinzip der Kurzstrecke geben?**

Ja, auch das Prinzip der Kurzstrecke wird es weiterhin geben. Die Regelungen folgen auch künftig derselben Logik: Als Kurzstrecke gilt jede Fahrt bis zur vierten Haltestelle nach dem Einstieg – wenn davon höchstens zwei mit S- oder U-Bahn oder mit einem ExpressBus zurückgelegt werden.

In den Gemeinden außerhalb Münchens gilt jede Busfahrt innerhalb der Gemeindegrenzen als Kurzstrecke. Unabhängig von der Anzahl der passierten Haltestellen

#### **2.5. Welche Übergangsregelungen vom alten auf das neue Tarifsystem gelten – vor allem bei Abonnements?**

Für den Übergang vom alten auf den neuen Tarif wurden sehr großzügige Regelungen getroffen:

- IsarCard-Abo: Das IsarCard-Abo wird für die meisten Nutzer/innen günstiger. Diese Nutzer/innen erhalten eine Rückbuchung. Die wenigen Nutzer/innen, die künftig mehr bezahlen, müssen diesen Aufschlag erst nach Ablauf des aktuell laufenden Abo-Jahres bezahlen.
- IsarCard60-Abo auf IsarCard65-Abo: Alle, die zum 1.12.2019 (also zur Einführung der neuen Tarifstruktur) ein IsarCard60-Abo haben und noch nicht 65 Jahre alt sind, dürfen ihr Abo zum neuen Preis weiter nutzen – allerdings mit der bisherigen Sperrzeit.

#### **2.6. Viele Orte bzw. Haltestellen liegen auf Grenzen zwischen zwei Zonen. Sorgt das nicht für Unsicherheit?**

Nein. Zum einen gab es auch bisher solche Orte und Haltestellen. Probleme gab es damit nicht. Zum anderen – und hier liegt der klare Vorteil für die Fahrgäste – gelten an diesen Übergangsbereich beide Tarifzonen, sodass der Fahrpreis im Endeffekt günstiger wird bzw. kein zusätzliches Ticket nötig ist.

#### **2.7. Warum werden einige wenige Zeitkarten fast 25 Prozent teurer?**

Die Tarifreform bringt Vor- aber leider auch für eine sehr geringe Anzahl Fahrgäste Nachteile. Es gibt diese Preisaufschläge – allerdings gelten diese Zeitkarten künftig auch in einem deutlich größeren Bereich. Zudem wurden im aktuell ausgehandelten Modell extreme Preishärten durch höhere Ausgleichszahlungen der Gesellschafter nochmals abgemildert.

Wer beispielsweise aus dem Osten der Region über Trudering zur Messestadt fährt, muss die Zone M künftig nicht erwerben; gleiches gilt für auch für die Relation bis nach Pasing im Westen, Solln im Süden oder Frankfurter Ring im Norden.

#### **2.8. Warum steigen mit der neuen Tarifstruktur die Preise für die Tageskarten?**

Tageskarten sind eher Gelegenheitsnutzer. Ziel der MVV-Tarifreform ist vor allem die Entlastung derer, die schon jetzt besonders häufig im ÖPNV unterwegs sind. Die MVV-Tarifreform

soll einen Anreiz schaffen, die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger zu nutzen und so einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten und die Umwelt zu schonen.

## **2.9. Warum steigen mit der neuen Tarifstruktur die Preise für die Einzelkarten sowohl für Kinder als auch für Erwachsene?**

Nutzer/innen können den höheren Preise bei Einzelkarten durch den Erwerb von Streifenkarten, die im Preis stabil bleiben, aus dem Weg gehen. Ziel der MVV-Tarifreform ist vor allem die Entlastung derer, die schon jetzt besonders häufig im ÖPNV unterwegs sind. Die MVV-Tarifreform soll einen Anreiz schaffen, die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger zu nutzen und so einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten und die Umwelt zu schonen.

## **2.10. Warum steigen die Preise für Wochenkarten mit der neuen Tarifstruktur?**

Wochenkarten sind vor allem für Nutzer relevant, die nicht das ganze Jahr über im öffentlichen Personennahverkehr unterwegs sind. Vielfahrer können die deutlich vergünstigten Monatskarten nutzen. Ziel der MVV-Tarifreform ist vor allem die Entlastung derer, die schon jetzt besonders häufig im ÖPNV unterwegs sind. Die MVV-Tarifreform soll einen Anreiz schaffen, die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger zu nutzen und so einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten und die Umwelt zu schonen.

## **3. Die neue MVV-Tarifreform mit Bezug auf den Landkreis Ebersberg:**

### **3.1. Die neuen Tarifzonen:**

Statt bisher Ringe, Zonen und Räume wurde das MVV-Gebiet in Tarifzonen bzw. Übergangsbereiche eingeteilt.

### **3.2. Die Gestaltung der neuen Tarifzonen verfolgt u.a. folgende Ziele:**

- Mit den neuen Tarifzonen, Übergangsbereichen, einheitlichen Zählregelungen und der Preisgestaltung wurden die bisher sehr negativ beurteilten Preissprünge abgemildert
- Ortsteile und Hauptgemeinden gehören überwiegend in eine Tarifzone
- Keine Durchschneidung von zusammenhängenden Siedlungsgebieten
- Berücksichtigung von Tangentiallinien, auch zu den Nachbarlandkreisen
- Gestaltung der Tarifzonen ist so, dass die Kreisstadt Ebersberg von allen Orten des Landkreises mit max. zwei Tarifzonen erreichbar ist.
- Platzierung bestimmter Bereiche in Übergangsbereiche z.B. Ebersberg in Tarifzonen 3 und 4; Poing in Tarifzonen 1 und 2
- Berücksichtigung der Schülerbeförderung und Schulstandorte und seiner gesetzlichen Grundlage wie z.B. nächstgelegene Schule und die damit verbundene Kostenfreiheit des Schulweges
- Berücksichtigung des Regionalbusverkehrs im Hinblick auf die Übergänge von und zur S-Bahn.
- Berücksichtigung des innerörtlichen Verkehrs der PPA Gemeinden und in der Gemeinde Vaterstetten.

### **3.3. Tarifzonenzuschnitt:**

Im Mittelpunkt steht die Tarifzone M. Die Räume und Ringe im Umland wurden in weitere 6 Tarifzonen mit festgelegten Übergangsbereichen (die Übergangsbereiche gehören zu zwei Tarifzonen) eingeteilt. Das Gebiet des Landkreises Ebersberg liegt in den Tarifzonen 1 bis 4 (Anlage 1, Schematischer Landkreisausschnitt Tarifplan).

### **3.4. Ermittlung des Fahrpreises:**

Entsprechend der neuen Tarifzonen-Logik ermittelt sich der Ticketpreis nunmehr nach einer einheitlichen Zählregel. Entscheidend ist, ob die Zone M bei der Fahrt tangiert ist oder nicht und in welcher Zone der Ausgangs- und Zielort liegt. Mehrfach zu durchfahrende Zonen zählen im Gegensatz zu bisher, nur noch einmal.

#### **Beispiele für den Landkreis Ebersberg:**

Bei Fahrten nach München sind die jeweiligen Fahrkartenpreise aus der Kategorie M+ der Ziffer, die der Bushaltestelle zugeordneten Tarifzone entspricht. Beispielsweise für die Relation Ebersberg (Übergangsbereich 3/4) – München (Zone M) sind die Preise der Kategorie M+3 zu wählen. Für die Relation Poing (Übergangsbereich 1/2) – München (Zone M) sind die Preise der Kategorie M+1 zu wählen und für Zorneding (Zone 2) M+2.

Bei Fahrten, die nicht in das Gebiet der Zone M führen, ergibt sich die Preiskategorie aus der jeweiligen Anzahl der durchfahrenden Zonen zwischen Abfahrts- und Zielhaltestelle. Beispielsweise für die Relation Ebersberg/Glonn (Zone 3), Ebersberg/Aßling (Zone 4), Ebersberg/Forstinning (Zone 3), Ebersberg/Vaterstetten (Zone 2 und Zone 3)

### **3.5. Das Fahrkartensortiment:**

Das aktuelle Fahrkartensortiment bleibt grundsätzlich erhalten.

Keine Regeländerungen ergeben sich beim bewährten einheitlichen Kindertarif (1 Streifen für alle Fahrten), bei der Fahrrad-Tageskarte, der Grünen Jugendkarte, dem Semesterticket, beim U 21-Ticket und der Kurzstreckenregelung. Bei Letzterem bleibt es insbesondere bei der bewährten „Gemeinderegulung“ (1 Streifen innerhalb einer Gemeinde oder Stadt) für den Regionalbusverkehr.

Alle übrigen Fahrkarten, unabhängig ob diese dem bisherigen Bar- oder Zeitkartentarif zuzuordnen sind, folgen nunmehr der neuen 7-Tarifzonen-Logik.

Dies bedeutet beispielsweise, dass die Tageskarte Single bzw. Gruppe, das Seniorenticket (IsarCard 60) oder die IsarCard 9 Uhr nicht mehr nach Innen-, XXL- oder Außenraum bzw. Gesamtnetz gelöst, sondern entsprechend den Bedürfnissen des Kunden differenziert nach Tarifzonen gekauft werden. Bei der IsarCard ändern sich ebenfalls die Geltungsräume. Anstelle von Ringen gelten nun ebenfalls die größere 7-Zonen-Logik.

Bei der IsarCard 60 (Seniorenticket) ändert sich jedoch nicht nur die differenzierte Preisgestaltung entsprechend den Tarifzonen. Mit der Tarifreform wird die vorhandene Sperrzeit entfallen und die Altersgrenze auf 65 Jahre angehoben. Damit wird die Mobilität für die Seni-

oren jederzeit und ganztägig ohne „Zustempeln“, mit der bewährten komfortabel und unbürokratischen Erwerbsmöglichkeit sowie flexibler Preisgestaltung gewährleistet. Für Bestandskunden der Isar-Card 60 die unter 65 Jahre alt sind wird es eine Übergangsregelung geben.

Mit der Tarifreform wird ein **verbundweit einheitliches Sozialticket** eingeführt. Das bedeutet, dass für Hilfeberechtigte nunmehr im gesamten Verbundgebiet ein günstiges, durch die gestaffelten Preise der Tarifzonenlogik ein flexibles Mobilitätsangebot geschaffen wird. Zum Berechtigungskreis gehören:

- Bezieherinnen und Bezieher von laufender Hilfe zum Lebensunterhalt oder Grundsicherung (SGB XII),
- Bezieherinnen und Bezieher von Arbeitslosengeld II (SGB II)
- Bezieherinnen und Bezieher von Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG)
- Bezieherinnen und Bezieher von Wohngeld oder Kinderzuschlag und deren Familienangehörige
- Personen mit geringem Einkommen, deren Einkommen den Bedarfssatz nach dem für sie anwendbaren Gesetz nicht übersteigt (ausgenommen: Au-Pairs, Auszubildende, Studentinnen und Studenten)
- Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Freiwilligen Sozialen bzw. Ökologischen Jahr, Freiwillige im Rahmen des Bundesfreiwilligendienstes

Um das Sozialticket an den Fahrscheinautomaten oder in den Bussen erwerben zu können, benötigt der Fahrgast einen sogenannten Landkreispass. Die Ausstellung des Landkreispasses erfolgt auf Antrag durch die jeweils zuständige Landkreisverwaltung. Dabei ist die Berechtigung vom AntragsstellerIn nachzuweisen und von der Landkreisverwaltung zu prüfen. Die Gültigkeit des Landkreispasses ergibt sich aus dem Berechtigungsnachweis und kann auf Antrag verlängert werden. Mit der im Landkreispass angegebenen Berechtigungsnummer, die im Automaten einzugeben ist bzw. dem Busfahrer bekannt gegeben werden muss, kann die IsarCard S gekauft werden. Die IsarCard S ist nur mit gleichzeitiger Vorlage des Landkreispasses gültig.

Für die Ausstellung des Landkreispasses müssen die Voraussetzungen in den einzelnen Landkreisen eigenständig geschaffen und die Abläufe festgelegt und koordiniert werden. Das weitere Vorgehen des Landkreises Ebersberg hierzu wird zeitnah bis zur geplanten Einführung der Tarifstruktur zum im Dezember 2019 veranlasst und das erforderliche Personal innerhalb des Landratsamtes geprüft und die Aufgabenverteilung festgelegt.

### **3.6. Die neuen Preise und Auswirkungen auf unsere Landkreisbürger:**

Eckpunkte der Gestaltung der neuen Preise waren die Marktverträglichkeit, die Erlösneutralität sowie die Bindung der Fahrgäste an die Nutzung der Verkehrsmittel im MVV. Alle zukünftig vorgesehenen Tarife und Zuordnung für den Landkreis Ebersberg können für den Landkreis Ebersberg der Anlagen 2 und 3 entnommen werden. Die Preise einiger signifikanter Fahrscheine stellen sich wie folgt dar:

Der Preis der **Einzelfahrkarten** bewegt sich zukünftig zwischen 3,30 € (Zone M bzw. 2 Zonen) bis zu **12,90 (Zone M+6 = Gesamtnetz)** Im Landkreis Ebersberg erstreckt sich die Preisspanne bei einer Fahrt nach München zwischen 4,20 € (M+1) und 8,40 EUR (M+4) und

innerhalb des Landkreises Ebersberg zwischen 3,30 EUR (bis 2 Zonen) und 4,20 EUR (3 Zonen).

Der Preis für die **Streifenkarte** bleibt mit 14,00 € (10 Streifen) auf dem heutigen Niveau. Zwei Streifen, die anstelle einer Einzelfahrkarte genutzt werden können, kosten demnach 2,80 € und sind damit 17,9 % günstiger als die **Einzelfahrkarte** zum Preis von 3,30 €. Die Kurzstrecke kann mit der Streifenkarte zum Preis von 1,40 € nach wie vor genutzt werden. Für die Einzel-Kurzstreckenfahrkarte wird zukünftig 1,70 € aufzuwenden sein.

### **Gleicher günstiger Preis für Streifenkarte und Einzelfahrkarte für alle Landkreisbürger zur Kreisstadt Ebersberg:**

Besonders positiv durch die neue Zoneneinteilung ist für den Landkreis Ebersberg, dass mit der Festlegung des Übergangsbereiches Zone 3 und 4 für die **Kreisstadt Ebersberg**, diese **mit seinen Behörden durch alle Bürger des Landkreises mit maximal 2 Zonen** für 3,30 € Einzelfahrschein bzw. bei der Streifenkarte für 2,80 € (2 Streifen) **erreichbar** ist. Solche extremen Preissprünge die es mit der alten Tarifzoneneinteilung gab gibt es dadurch nicht mehr. Beispiel: Fahrgäste aus Markt Schwaben die über Anzing (Linie 446) nach Ebersberg fahren oder Eglharting die mit der S6 nach Ebersberg fahren brauchen derzeit für die Einzelfahrt 2 Zonen (4 Streifen der Streifenkarte) zum Preis von insgesamt 5,60 €. Künftig kostet die Einzelfahrt mit der Streifenkarte auch für diese Fahrgäste nur 2,80 €.

Die **Tageskarte** nach München Single/Gruppe liegt zwischen 7,80 € / 14,00 € für die Zone M (bisher Innenraum) bzw. 2 Tarifzonen im Umland und zwischen bis zu 16,10 € / 25,90 € für das Gesamtnetz. Gegenüber den heutigen Tarifen sind in diesen Tarifbereichen in einigen Tarifsegmenten Erhöhungen bzw. auch Reduzierungen gegeben (z.B. Tageskarte früher Ringe 7/8 neu M+2 von 8,90 € auf 9,50 € und früher Ring 11 und 12 jetzt M+4 von 13,00 € auf 11,80 €).

Mit der **IsarCard-Abo/Jahr** für 551,88 € (45,99 €/monatlich) kann z.B. ganz München oder im Bereich von 2 Tarifzonen im Umland das ÖPNV-Angebot im MVV rund um die Uhr genutzt werden. Für Pendler nach München dessen Haltestellen nicht im Übergangsbereich der M-Zone liegen muss immer die M-Zone gebucht werden, so dass es im Landkreis Ebersberg die Tarifzonen M+1 bis M+4 tariflich relevant sind.

Je nach Zoneneinteilung ergeben sich für alle Innenstadt-Pendler günstigere Preise wobei die Einsparung je nach Zoneneinteilung bis zu 21,21 €/Monat (bezogen auf den früheren Tarifrings) betragen. Mehrkosten entstehen zum Teil für Pendler, die trotz sehr erweiterten Geltungsbereich (M-Zone), die derzeit bei Fahrten nur bis zu den Ringen 2,3 oder 4 nutzen bzw. benötigen. Es konnte jedoch durch den erweiterten Übergangsbereich der Zone M erreicht werden, dass z.B. für Fahrten bis Trudering und dann weiter zur Messestadt Ost oder nach Neuperlach Süd keine Preishärten mehr entstehen.

Bei Inhabern der IsarCard Monat die innerhalb von 3 Zonen fahren ergeben sich bei einer Zone gleiche und bei 2 bzw. 3 Zonen günstigere Preise. Dies heißt u.a., dass alle Landkreisbürger von Ebersberg die innerhalb des Landkreises Ebersberg fahren, mit seinen Übergangsbereichen maximal 3 Zonen (2 bis 4) immer zu gleichen oder günstigeren Preisen fahren.



Der **Ausbildungstarif** gestaltet sich insgesamt gleich oder günstiger, da sich die meisten Schüler des Landkreises innerhalb von 2 Tarifzonen bewegen. Schüler mit Kostenfreiheit erhalten die Fahrkarte kostenlos. Nachteile für Schüler ab der Jahrgangsstufe 11, bei der eine Familienbelastungsgrenze von 440,00 €/Jahr (Eigenbeteiligung) gilt, entstehen nicht, da alle Mehrkosten auf Antrag erstattet werden.

Bei der übertragbaren **IsarCard 9 Uhr** als Monats- oder Jahreskarte ergeben sich auf den Monat gerechnet grundsätzlich günstigere Preise.

Bei der **IsarCard 60** (Seniorenticket **neu Isarcard 65**) ändert sich jedoch nicht nur die differenzierte Preisgestaltung entsprechend den Tarifzonen. Mit der Tarifreform wird die vorhandene Sperrzeit (6.00 - 9.00 Uhr) entfallen und die Altersgrenze auf 65 Jahre angehoben. Die Preise für das Seniorenticket sind grundsätzlich günstiger. Für Bestandskunden der IsarCard 60 unter 65 Jahre wird es eine Übergangsregelung geben.

Die neue verbundweit gültige **IsarCard S** (Sozialticket) wird zum Preis von 26,90 € für eine Zone im Umland bis zu 53,00 € für das gesamte Netz angeboten werden.

#### **4. Keine Tarifierhöhung Erhöhung im Dezember 2018 und im Dezember 2019**

Gemäß Gesellschafterbeschluss ist die Tarifreform an keine Tarifierhöhungen im Dezember 2018 und im Dezember 2019 gebunden. Die jetzt verkündeten Preise werden im Dezember 2019 so gelten. Damit gibt es 2018 und 2019 nicht nur keine Tarifierhöhung, sondern im Durchschnitt zur Umsetzung der Tarifreform eine Tarifsenkung von über 7 %!

Der ULV-Ausschuss hat in seiner Sitzung am 28.11.2018 nach einem ausführlichen Sachvortrag und einer Präsentation durch einen Vertreter des MVV einen einstimmigen Empfehlungsbeschluss gefasst.

#### **Auswirkung auf Haushalt:**

Bei der Gestaltung der Fahrkartensortimente und der Fahrpreise stand anfangs die grundsätzliche Erlösneutralität der Marktverträglichkeit gegenüber. Nach den Berechnungen der Gutachter entstehen bei dem Preismodell der MVV-Tarifreform Mindereinnahmen in Höhe von 66 Mio. € p.a. im Vergleich zur bisherigen Preisstruktur. Dieser Betrag stellt dabei den Mittelwert eines Ergebniskorridors von  $\pm 7$  Mio. € dar.

Es handelt sich hierbei um ein kalkulatorisches Risiko, dessen Realisierung im Wesentlichen davon abhängt, wie die Fahrgäste die neue, vereinfachte Tarifstruktur annehmen und in welcher Größenordnung mehr Fahrgäste generiert werden können.

Zur Absicherung dieses kalkulatorischen Risikos ist des Erlasses einer sogenannten Allgemeinen Vorschrift (AV) erforderlich, die den Anforderungen der VO (EU) 1370/2007 genügt. Dementsprechend dürfen Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, die aus einer Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste resultieren über eine allgemeine Vorschrift (AV) nach der VO (EU) 1370/2007 finanziert werden.

Da die AV nicht nur im Zuständigkeitsbereich einer, sondern mehrerer zuständiger Behörden gelten soll, wird diese gemeinsam durch den Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München und die acht Verbundlandkreise erlassen. Es handelt sich bei der Übernahme des kalkulatorischen Risikos nicht um eine Ausfallbürgschaft im Rechtssinne und damit nicht um ein kreditähnliches Rechtsgeschäft, weswegen eine Genehmigung der Rechtsaufsicht nicht erforderlich ist.

Über den tatsächlichen Ausgleichsbedarf soll situativ jährlich auf der Basis der tatsächlichen Entwicklung der jeweiligen Ist-Einnahmen im Zuge einer ex-post-Betrachtung in der Gesellschafterversammlung entschieden werden. Den Ausgleichsbedarf teilen sich wie folgt auf:

Freistaat Bayern	ca. 31,5 Mio € + 7 Mio€/2 (50% Risikopuffer) = 35 Mio€
Landeshauptstadt München	ca. 28,5 Mio € (75% 38 Mio € mit Risikopuffer)
Verbundlandkreise	ca. 9,5 Mio € (25% 38 Mio € mit Risikopuffer)

Bei dem Anteil der acht Verbundlandkreise von ca. 9,5 Mio € entfallen anteilig auf den Landkreis Ebersberg maximal rund 3,7 % = rund 352 T€/Jahr, sie wären ab dem Jahr 2021 im Falle niedrigerer Einnahmen anteilig zu zahlen und sind entsprechend im Haushalt einzuplanen.

Durch den Freistaat Bayern werden außerdem zusätzliche Fördervoraussetzungen geschaffen, um Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation und damit der Luftreinhaltung in der Stadt und der Region München umzusetzen.

Hierunter fallen auch eine Erhöhung der sogenannten ÖPNV-Zuweisungen bereits im Jahr 2018 (um ca. 45 %) sowie die Förderung konkreter Maßnahmen im MVV-Regionalbusverkehr. So haben sich gemäß Bescheid der Regierung von Oberbayern die ÖPNV-Zuweisungen für den Regionalbusverkehr des Landkreises Ebersberg von 400.000 € im Jahr 2017 auf rund 619.500 € im Jahr 2018 erhöht.

### **Empfehlung:**

Mit der vorliegenden MVV-Tarifreform konnten im Landkreis einige Verbesserungen bei der Tarifzonen-gestaltung, die bereits seit langem von vielen Kommunen eingefordert wurden (insbesondere der Abbau der Tarifsprünge), umgesetzt werden. Gleichzeitig ermöglichen die neuen Tarifzonen flexiblere Fahrmöglichkeiten sowie individuelle Fahrpreisgestaltungen, insbesondere durch die Bildung der Übergangsbereiche. Darüber hinaus schafft die Reform mit den attraktiven Preisen insbesondere bei der Isar Card und den hohen Rabatten Anreize für den Umstieg auf den ÖPNV. Mit der Beibehaltung des Preisniveaus bei der Streifenkarte wird ein Ausgleich zu den gestiegenen Preisen beim Einzelfahrschein, der Tageskarte usw. erzielt. Davon profitieren alle Fahrgäste in unserem Landkreis. Die Einführung der IsarCard S im gesamten MVV-Gebiet trägt mit dazu bei, die Mobilität auch für Menschen mit weniger finanziellen Ressourcen zu ermöglichen.

Die Verwaltung schlägt vor, der erarbeiteten und vorgelegten Tarifreform im MVV zuzustimmen und den Landrat zu bevollmächtigen, alle notwendigen Maßnahmen für den Erlass einer Allgemeinen Vorschrift im Sinne der VO (EU) 1370/2007 vorzunehmen.

## **II. Beschlussvorschlag:**

**Dem Kreisausschuss wird folgender Beschluss vorgeschlagen:**

**Dem Kreistag wird folgender Beschluss vorgeschlagen:**

1. Die Zustimmung zur Umsetzung der MVV Tarifreform gemäß Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 23.11.2018, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019, wird unter Vorbehalt der Zustimmung der Landeshauptstadt München sowie aller MVV Verbund-Landkreise dem Kreistag durch den KSA empfohlen.
  - Vereinheitlichung des Tarifsystems auf sieben Zonen (Zone M + 6 Zonen Umland)
  - gezielte Anpassung der Tarifgrenzen
  - einheitliche Zählregel für alle Tarifprodukte (mehrfach durchfahrene Zonen zählen nur einmal)
  - Abschaffung der Sperrzeit im Seniorentarif mit Anhebung der Altersgrenze auf 65 Jahre
  - Einführung einer neuen Streifenkarte für das U21 Angebot
  - Einführung eines verbundeinheitlichen Sozialtickets
  
2. Der Landrat wird ermächtigt, alle notwendigen Maßnahmen für den Erlass einer Allgemeinen Vorschrift gemäß den Anforderungen der VO (EU) 1370/2007 zur Regelung der Finanzierung eines eventuell eintretenden Ausgleichsbedarfs im Sinne des Sachvortrages zu treffen.

gez.

Henry Rüstow