



VERBUNDBERICHT 2009
MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND



Urbanes München, erholsame Region. Der MVV verbindet Stadt und Land

PROLOG _____ 04

— Der Oberbürgermeister: Christian Ude 06

— Der Bayerische Staatsminister: Martin Zeil 08

— Der Landrat: Thomas Karmasin 10

VERBUNDPARTNER _____ 12

— Die Gesellschafter und Organe des MVV 14



INHALT

PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN	20	— Schülerzeitkarten erobern die Landkreise	39
— Ein neuer Rechtsrahmen für den öffentlichen Verkehr	23	— Marktforscher bestätigen hohes Werbewirkungspotenzial	40
— Elektronische Fahrplanauskunft hilft Streikfolgen zu bewältigen	26	— Zweiter S-Bahn-Tunnel sichert Nahverkehr langfristig – weit über die Verbundgrenzen hinaus	41
— Studie belegt: Marktanteil des öffentlichen Verkehrs im MVV ist überdurchschnittlich groß	27	— S-Bahn-Stammstrecke – neuer Bahnhof in Betrieb	42
— INZELL-Initiative präsentiert Leitfäden und diskutiert Veränderungen im Mobilitätsverhalten	28	— Neue Straßenbahnlinie 23 erschließt Parkstadt Schwabing	44
— Neues Sozialticket wird angenommen	29	— Bessere Fahrgastinformation für Flugreisende	46
— Große Fahrgastbefragung im MVV-Regionalbusverkehr	30	— Attraktive MVV-Regionalbuslinien in Vaterstetten und Weßling	47
— Marktforschung für verständlichere Tarifinformation	32	— Resümee und Ausblick der MVV-Geschäftsführung	48
— Verlängerung der U6 nach Martinsried ist beschlossene Sache	34	STATISTIK	50
— Zehn Jahre Ferienaktion mit Radio Arabella und tz	36	— Zahlen, Daten, Fakten: Die Sprache der Statistik	52
— Ein Jahr Hybridbus im MVV-Regionalbusverkehr	38		



Einkaufen als Fest der Sinnesfreude



PROLOG

Verbünde sind unbestritten zu Markenartikeln für Kooperationen zwischen der öffentlichen Hand und Verkehrsunternehmen im ÖPNV geworden. Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) gehört zu den größten, traditionsreichsten und aus Kundensicht attraktivsten Verbänden in Deutschland. Nach dem Motto „1 Netz. 1 Fahrplan. 1 Ticket“ haben sich der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München sowie die acht umliegenden Verbundlandkreise und rund 50 Verkehrsunternehmen gebietsübergreifend im MVV zusammengeschlossen. Die horizontale und vertikale Koordination der genannten Verbundpartner wird durch die Verbundgesellschaft, die MVV GmbH, wahrgenommen. Nur so können Synergien entstehen und ganzheitliche Problemlösungen angeboten werden.

Die MVV GmbH nimmt als Managementgesellschaft für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger zentrale Aufgaben wahr. Dazu gehören die Gestaltung des Gemeinschaftstarifs, die Einnahmenaufteilung, die Planung, Vergabe und das Vertragscontrolling im regionalen Busverkehr, das Systemmarketing und die Marktforschung, die verkehrsunternehmensübergreifende Kundeninformation, die konzeptionelle Verkehrsplanung sowie die Verkehrsforschung. Darüber hinaus gibt die Verbundgesellschaft ihr Know-how beratend an Dritte weiter. Dieser Verbundbericht gibt einen Überblick über den MVV als Gesamtverkehrssystem, beleuchtet wichtige Ereignisse und Weichenstellungen in der Arbeit der MVV GmbH und stellt exemplarisch Leistungen der einzelnen Verbundpartner dar.

DER OBERBÜRGERMEISTER



*Christian Ude
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München*

Gut 619 Millionen Fahrgäste haben im Jahr 2009 die Verkehrsmittel im MVV genutzt. Das hohe Niveau der Vorjahre konnte also trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds gehalten werden. Sogar eine neue Rekordmarke wurde wieder erreicht.

Die Fahrgastzahlen sind eines der Spiegelbilder der Attraktivität Münchens. Wirtschaftliche Prosperität und hoher Freizeitwert einer Region erfordern aber große Anstrengungen bei der Stadt- und Verkehrsplanung. Die Landeshauptstadt München und ihre Partner in Stadt und Region meistern diese Aufgabe und kombinieren Stadtwachstum erfolgreich mit umweltfreundlicher Mobilität.

Es entstehen neue Stadtteile mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Das neue Wohnquartier am Hirschgarten wurde durch eine eigene S-Bahn-Station an der Stammstrecke erschlossen und mit dem Busnetz der städtischen MVG verknüpft. Die expandierende Parkstadt Schwabing erhielt mit der Tramlinie 23 eine schnelle und komfortable Verbindung zur Münchner Freiheit.

Gerade die Tram 23 wird seit ihrer Eröffnung im Dezember 2009 von den Fahrgästen sehr gut angenommen. Und die Sympathie der Münchner zu ihrer Tram ist auch rational nachvollziehbar. Dieses Verkehrsmittel verbindet Mobilität und Urbanität auf einzigartige Weise – die markante Überdachung der Haltestelle Münchner Freiheit und die spektakuläre Tragseilbrücke über den Mittleren Ring sind architektonische Höhepunkte.

Als nächste Etappe der Tram-Renaissance konnte die Verlängerung nach St. Emmeram auf den Weg gebracht werden. Sie wird die Verkehrserschließung Münchens weiter verbessern.

Für bedürftige Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt München wurde unter der Bezeichnung „IsarCard S“ ein Sozialticket eingeführt, das schon bestehende Regelungen ersetzt. So wird angemessene Mobilität trotz der hohen Lebenshaltungskosten in München für rund 80.000 Betroffene sichergestellt. München gibt hier ein deutliches Signal für eine gelebte solidarische Stadtgesellschaft.

Das MVV-Verbundsystem mit seinen Partnern ist und bleibt der Garant für zukunftsfähige Mobilität im Großraum München. Es ist einer der Motoren für die dynamische Entwicklung dieser Wachstumsregion und Impulsgeber für die Europäische Metropolregion München (EMM). Das Vorzeigeprojekt ist hier die erweiterte AboPlusCard. Mit ihr können Pendler jetzt – mit einem einzigen Fahrschein – die gesamte Metropolregion bereisen, und das über Verbundgrenzen hinaus.

Das MVV-Verbundsystem belegt deutschland- und sogar europa- weit einen Spitzenplatz. Dies wurde dreifach bestätigt. In einer Studie des ADAC erhielt München als einzige der 23 untersuchten europäischen Städte für sein ÖPNV-Angebot das Prädikat „sehr gut“. Die Studie „Mobilität in Deutschland“ zeigt, dass in keinem anderen Verbundraum in Deutschland öffentliche Verkehrsmittel so intensiv genutzt werden wie in der Landeshauptstadt München und den MVV-Landkreisen. Schließlich vermeldet auch das MVV-Kundenbarometer einen neuen Höchststand bei der Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste im MVV.

Dies sind schöne Ergebnisse, die für die Zukunft verpflichten. Um auch morgen ausreichende Verkehrsinfrastrukturen nutzen zu können, müssen heute die hierfür erforderlichen Entscheidungen getroffen werden.

Ich danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen und der Verbundgesellschaft für ihre engagierte Arbeit. Ihre Leistungen ermöglichten den Erfolg.



Christian Ude

DER BAYERISCHE STAATSMINISTER



Martin Zeil

*Bayerischer Staatsminister
für Wirtschaft, Infrastruktur,
Verkehr und Technologie*

Nach mehreren Jahren mit immer neuen Fahrgastrekorden im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund bremsten im Jahre 2009 die Wirtschaftskrise und zeitweise sinkende Benzinpreise das kontinuierliche Fahrgastwachstum. Es war allerdings keineswegs eine Vollbremsung, die Fahrgastzahlen stabilisierten sich auf hohem Niveau.

Statt Fahrgastrekorden konnte der MVV in den letzten Monaten wichtige Auszeichnungen für sich verbuchen. In einem vom ADAC durchgeführten europaweiten Test des Nahverkehrs in 23 Ballungsräumen belegte der MVV den ersten Platz. Eine Untersuchung des Instituts TNS-Infratest über die Kundenzufriedenheit ergab im letzten Jahr den höchsten jemals im MVV gemessenen Wert. Eine Studie des Bundesverkehrsministeriums zur Mobilität in Deutschland bestätigte, dass im Großraum München der Anteil des ÖPNV an allen zurückgelegten Wegen bundesweit an der Spitze liegt. Jeder im Verbundraum lebende Einwohner führte durchschnittlich 232 Fahrten im Jahr mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch. Besonders hoch ist die Nutzungshäufigkeit in den Gebieten mit S-Bahn-Anschluss.

Die Attraktivität des MVV ist also ungebrochen. Die Aufgabenträger für den öffentlichen Verkehr genauso wie die im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen und die Verbundgesellschaft dürfen jetzt allerdings nicht den Fehler machen, sich auf den erreichten Lorbeeren auszuruhen.

Die weltweite Spitzenstellung des ÖPNV-Großraums München muss tatkräftig gesichert werden, auch im Hinblick auf mögliche Olympische Winterspiele 2018 in München. Die Verkehrsinfrastruktur muss sich zudem den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen und der steigenden Bevölkerung im MVV-Raum anpassen. Bereits von 2001 bis 2010 stieg die Einwohnerzahl um fast 10 Prozent. Dieser Trend wird sich fortsetzen.

Der Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist sich seiner Verantwortung bewusst. Er hat ein Zukunftskonzept für den Bahnknoten München beschlossen, mit dem dieser für die nächsten Jahrzehnte nachhaltig gestärkt werden kann. Das Konzept umfasst den Bau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke und den viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen als erste Stufe einer schnellen Flughafenanbindung. Außerdem sollen der Erdinger Ringschluss einschließlich der Neufahrner Kurve und der Walpertskirchner Spange den Flughafen besser in das Schienennetz einbinden. Die S7-Verlängerung nach Geretsried, die Elektrifizierung der Linie A Dachau – Altomünster, der Ausbau des Bahnhofs Pasing mit Anbindung an die 2. S-Bahn-Stammstrecke und der Ausbau der ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing sollen vorangetrieben werden.

Jetzt geht es darum, zügig die Realisierungsphase zu erreichen. Am weitesten sind die Planungen der 2. Stammstrecke, für die seit August 2009

der erste Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Die Verhandlungen über den Bau- und Finanzierungsvertrag mit der Deutschen Bahn müssen rasch zum Abschluss gebracht werden, damit der Bau 2011 begonnen werden kann. Die Linie A und die Neufahrner Kurve sind ebenfalls im Planfeststellungsverfahren. Für die S7-Verlängerung werden derzeit die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet.

Der allgemeine ÖPNV in der Zuständigkeit der Landeshauptstadt München und der Landkreise wird vom Freistaat mit hohem Engagement und erheblichen finanziellen Mitteln unterstützt, um Infrastruktur und Angebot bei U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen zu verbessern.

Daher schließt das Zukunftskonzept auch die Verlängerung der U-Bahn-Linie 6 nach Martinsried mit ein. Mir ist es auch ein Anliegen, dass die Landeshauptstadt München bei der U5-Verlängerung nach Pasing möglichst bald ihre verkehrliche Prüfung abschließt.

Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur sind jedoch nicht nur für die Zukunft geplant. Bereits im Dezember 2009 konnten zwei bedeutende Projekte in Betrieb genommen werden: die S-Bahn-Station Hirschgarten und die neue Tram 23. Mit dem Halt Hirschgarten wurde erstmals seit Inbetriebnahme der S-Bahn zu den Olympischen Spielen 1972 ein zusätzlicher Haltepunkt auf der S-Bahn-Stammstrecke geschaffen. Die Maßnahme wurde vom Freistaat mit 5,6 Mio. gefördert. Mehr als 11 Mio. hat

der Freistaat zum Bau der Tram 23 in die Parkstadt Schwabing beigetragen. Mit ihrer Inbetriebnahme am 12. Dezember 2009 wuchs das Tramnetz um 3,1 km und 7 neue Haltestellen auf jetzt fast 75 km Gesamtlänge.

Auch für die Verbundgesellschaft selbst brachte das Jahr 2009 Veränderungen. Klaus Wergles verabschiedete sich nach zwölf Jahren als einer der beiden Geschäftsführer in den Ruhestand. In den Jahren seiner Geschäftsführertätigkeit konnte die Zahl der im MVV zurückgelegten Personenkilometer um mehr als 1 Milliarde gesteigert werden. Diese Zahl dokumentiert eindrücklich, dass die herausragende Stellung des MVV unter den deutschen Verkehrsverbänden auch Verdienst einer engagierten Geschäftsführung ist. Ich wünsche mir – auch im Hinblick auf die wichtige Rolle des MVV bei der Vorbereitung möglicher Olympischer Winterspiele 2018 – eine Fortsetzung der bewährten Verbundstrukturen und der erfolgreichen Entwicklung sowie eine weitere Stärkung des ÖPNV-Verbundsystems in München und der Metropolregion.

Auch die beste Geschäftsführung kann ohne engagierte Mitarbeiter nur wenig bewirken. In diesem Sinne danke ich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des MVV für die im Jahr 2009 geleistete erfolgreiche Arbeit.



Martin Zeil

DER LANDRAT DES LANDKREISES FÜRSTENFELDBRUCK



*Thomas Karmasin
Landrat des Landkreises
Fürstfeldbruck
und Sprecher der
Verbundlandkreise*

Die erfreuliche Entwicklung bei den Fahrgastzahlen konnte auch 2009 fortgesetzt werden. Gegenüber dem Jahr 2003 hat sich der positive Trend sogar noch verstärkt. So stieg das gesamte Fahrgastaufkommen in den Verbundlandkreisen des MVV einschließlich überregionaler Busse, U6 und Tram 25 seit 2006 an Werktagen und an Sonntagen um rund 10 Prozent und an Samstagen sogar um rund 14 Prozent. Jährlich ist somit eine beachtliche Steigerung von 3 bis 4 Prozent zu verzeichnen.

Im MVV-Regionalbusverkehr mit seinen mittlerweile jährlich 24 Millionen Buskilometern sind die Fahrgastzahlen in den vergangenen zehn Jahren sogar um rund 74 Prozent gestiegen. Beigetragen haben dazu natürlich in erster Linie erhebliche Leistungsausweitungen, aber auch stetige Verbesserungen und Weiterentwicklungen bei den Qualitätsstandards. So wird nicht nur Qualitätsdumping verhindert. Es erhöht sich für die Fahrgäste in den Landkreisen vor allen Dingen die Attraktivität des Nahverkehrs.

Um in den Landkreisen noch weiteres Fahrgastpotenzial erschließen zu können, bleibt aber auch ein leistungsfähiger Ausbau

des S-Bahn-Systems unerlässlich. Wie wichtig hier ein zweiter Tunnel für die besondere Dynamik der Stadt-Umland-Beziehungen ist, wird angesichts der Tatsache deutlich, dass bereits heute über die Hälfte aller Einwohner im MVV in den Verbundlandkreisen lebt. Auch der dringend notwendige Ausbau auf den Außenästen des S-Bahn-Systems und das Express-Konzept mit zum Teil erheblichen Reisezeitvorteilen für das Umland kann nur mit der „zweiten Röhre“ die volle verkehrliche Wirksamkeit entfalten. Hierfür haben sich 2009 die MVV-Geschäftsführung ebenso wie der Verbundrat und die Gesellschafter klar und eindeutig positioniert.

Angesichts dieses wichtigen Projektes dürfen aber auch die zahlreichen anderen Maßnahmen und Planungen nicht vergessen werden, die der MVV im letzten Jahr auf den Weg gebracht hat und ohne die ein erfolgreicher und zukunftsorientierter Nahverkehr in den Landkreisen nicht möglich wäre. Zu nennen sind hier beispielsweise die Umsetzung der neuen Verordnung (EG) Nr. 1370/07 im Regionalbusverkehr, die Neugestaltung des MVV-Tarifplans, die Planung von Tangentialverkehrskonzepten

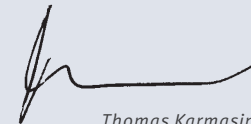
oder die für die Verbundlandkreise spannende Arbeit an neuen Vertriebskanälen zur Ausgabe kostenfreier Schülerzeitkarten.

Besonders erwähnen möchte ich noch den bereits im letzten Jahr angesprochenen Hybridbus, der seit Herbst 2008 im Landkreis München verkehrt. Dieser deutschlandweit erste Hybridbus kann schon nach zwölf Monaten Praxiseinsatz eines insgesamt vierjährigen Pilotbetriebs eine hohe technische Zuverlässigkeit und mit einer Einsparung von rund 11.000 Litern Dieselmotorkraftstoff im ersten Jahr eine gute Umweltbilanz vorweisen. Das MVV-Motto „Klimaschutz ist unser Antrieb“ wird also konsequent umgesetzt.

In den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet wurde 2009 nach zwölf erfolgreichen Jahren Klaus Wergles, einer der beiden MVV-Geschäftsführer. Federführend in den Bereichen Tarif, Verbundmarketing, Kundenkommunikation und Verkehrsforschung, wurde in seiner Amtszeit unter anderem die größte Tarifstrukturreform in der Verbundgeschichte umgesetzt. Ich bedanke mich bei Herrn Wergles ganz herzlich für die angenehme und überaus erfolgreiche Zusammenarbeit, ebenso wie bei der Geschäftsführung

und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des MVV für ihr hohes Engagement.

Auch angesichts der künftigen Herausforderungen und trotz der damit verbundenen kontinuierlichen Suche nach Einsparpotenzialen hat die bisherige Erfolgsstory gezeigt, dass sich die Struktur des MVV mit seinen Basisaufgaben wie der Durchführung der Einnahmenaufteilung, der Tariffortschreibung oder der Erstellung der Betriebs- und Verkehrsleistungsstatistiken bewährt hat und er in Zukunft weiterhin für uns ein wichtiger und starker Aufgabenträger-Verbund bleibt.



Thomas Karmasin



Augenweiden für Messebesucher – Die Garten München, Ausstellung für Gartengestaltung und Gartenkultur



VERBUNDPARTNER

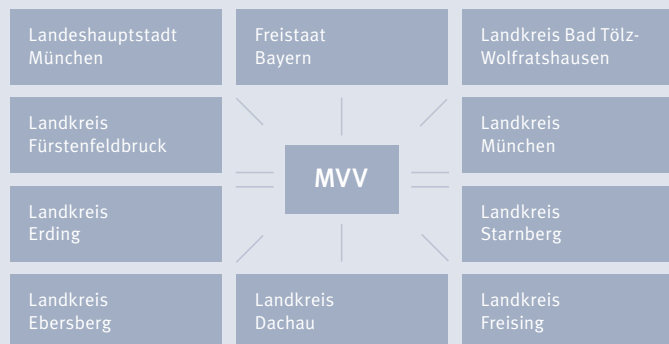
DIE GESELLSCHAFTER UND ORGANE DES MVV

Gesellschafter der MVV GmbH

- Landeshauptstadt München
- Freistaat Bayern
- Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen
- Landkreis Dachau
- Landkreis Ebersberg
- Landkreis Erding
- Landkreis Freising
- Landkreis Fürstenfeldbruck
- Landkreis München
- Landkreis Starnberg

Mitglieder der Gesellschafterversammlung im Geschäftsjahr 2009

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> · Christian Ude
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München,
Vorsitzender der
Gesellschafterversammlung · Carsten Fregin
Ministerialrat, Bayer. Staats-
ministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und
Technologie, stellvertretender
Vorsitzender der Gesellschaf-
terversammlung · Marianne Stenek-Flaig
Ltd. Ministerialrätin,
Bayer. Staatsministerium der
Finanzen | <ul style="list-style-type: none"> · Dr. Reinhard Wieczorek
Berufsm. Stadtrat,
Landeshauptstadt München,
Referat für Arbeit und
Wirtschaft, bis 31.03.2009 · Dieter Reiter
Berufsm. Stadtrat,
Landeshauptstadt München,
Referat für Arbeit und
Wirtschaft, seit 01.04.2009 · Josef Niedermaier
Landrat, Landkreis Bad Tölz-
Wolfratshausen · Hansjörg Christmann
Landrat, Landkreis Dachau | <ul style="list-style-type: none"> · Gottlieb Fauth
Landrat, Landkreis Ebersberg · Martin Bayerstorfer
Landrat, Landkreis Erding · Michael Schwaiger
Landrat, Landkreis Freising · Thomas Karmasin
Landrat, Landkreis Fürsten-
feldbruck, stellvertretender
Vorsitzender der
Gesellschafterversammlung · Johanna Rumschöttel
Landrätin, Landkreis München · Karl Roth
Landrat, Landkreis Starnberg |
|--|--|--|



Mitglieder des Verbundrates im Geschäftsjahr 2009

- Christian Ude
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München,
Vorsitzender des Verbundrats
- Dr. Reinhard Wieczorek
Berufsm. Stadtrat,
Landeshauptstadt München,
Referat für Arbeit und
Wirtschaft, bis 31.03.2009
- Dieter Reiter
Berufsm. Stadtrat,
Landeshauptstadt München,
Referat für Arbeit und
Wirtschaft, seit 01.04.2009
- Carsten Fregin
Ministerialrat, Bayer. Staats-
ministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und
Technologie
- Hans-Peter Behrendsen
Ministerialrat, Bayer. Staats-
ministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und
Technologie
- Gottlieb Fauth
Landrat, Landkreis Ebersberg
- Thomas Karmasin
Landrat, Landkreis Fürsten-
feldbruck
- Dipl.-oec. Herbert König
Vorsitzender der Geschäfts-
führung Münchner Verkehrs-
gesellschaft mbH (MVG),
stellvertretender Vorsitzender
des Verbundrats

Organe des MVV

- Gesellschafterversammlung
 - Verbundrat
 - Geschäftsführung
- Für konstitutive Entscheidungen
im MVV sind die Gesellschafter-
versammlung, der Verbundrat
und die Geschäftsführung
verantwortlich.
- Geschäftsführung
Dipl.-Kaufmann Alexander Freitag
Dipl.-Volkswirt Klaus Wergles,
bis 30.09.2009

- Heiko Büttner
Regionalleiter DB Regio AG,
Geschäftsleiter S-Bahn
München / DB Regio AG
- Heino Seeger
Geschäftsführer, Bayerische
Oberlandbahn GmbH (BOB)
- Veit Bodenschatz
Geschäftsführer Regional-
verkehr Oberbayern GmbH
(RVO)
- Leonhard Neumayr
Verkehrsunternehmer
- Wolfgang Riedlinger
Geschäftsführer Busverkehr
Südbayern GmbH

DIE MEILENSTEINE IM JAHR 2009. DIE VERBUNDPARTNER BERICHTEN



Zuverlässig in die City

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

- **Die Straßenbahn erlebt eine Renaissance.** Zwischen Münchner Freiheit, Parkstadt Schwabing und Frankfurter Ring wird die Tram 23 eröffnet. Sie ist die elfte Straßenbahnlinie der MVG. – Für die Tram St. Emmeram (Effnerplatz – St. Emmeram) wird die Baugenehmigung erteilt; sie soll 2011 ihren Betrieb aufnehmen. – Die Tram-Westtangente (Romanplatz – Aidenbachstraße) kommt wieder auf die Agenda der Planer. – Premiere für die neue Tram: Die ersten vier Züge vom Typ Variobahn werden ausgeliefert.
- **Das MVG-Busnetz gewinnt weiter an Attraktivität.** So gehen 17 fabrikneue Omnibusse in den Betrieb. Die neuen Fahrzeuge sind komfortabel ausgestattet und erfüllen den EEV-Standard, der besonders umweltfreundliche Dieselfahrzeuge kennzeichnet. Ferner kommt ein Hybridbus zum Einsatz; zwei weitere sollen 2010 folgen. – Das Beschleunigungsprogramm wird fortgesetzt: Die MetroBus-Linie 54 gewinnt 13 Minuten Fahrzeit. – Positive Bilanz beim neuen Busnetz: Fünf Jahre nach dem Neustart zählt die MVG rund 10 Prozent mehr Fahrgäste. Die Betriebskosten gingen gleichzeitig zurück.



Zügig vorankommen

- **Sicherheit wird weiter großgeschrieben.** Die ersten Exemplare der neu entwickelten MVG-Notfallsäulen gehen in Betrieb. Gleichzeitig wird die Videoüberwachung ausgebaut. – Kein Alkohol in U-Bahn, Bus und Tram: Der Konsum in Fahrzeugen und U-Bahn-Anlagen wird aus Sicherheitsgründen verboten. – In der U-Bahn werden die ersten Bahnhöfe und Streckenabschnitte mit einem Mobilfunknetz ausgerüstet; der Ausbau geht 2010 weiter. – Die Münchner U-Bahn-Wache feiert 20-jähriges Jubiläum.
- **Neue MVG-Serviceangebote.** Taxis ergänzen den Schienenersatzverkehr bei der Tram. – „MVG live“ liefert die aktuellen Abfahrtszeiten für alle Haltestellen jetzt auch aufs Handy. „MVG zoom“ zeigt den Betriebszustand erstmals für alle Aufzüge und Rolltreppen im MVG-Netz an. – Gute Noten von den Kunden: Die Zufriedenheit mit den Leistungen der MVG liegt weiterhin auf sehr hohem Niveau. Die Gesamtnote übertrifft erneut den Bundesdurchschnitt.
- **Der U-Bahnhof Münchner Freiheit erstrahlt in neuem Glanz.** Die Station wurde für rund 20 Mio. Euro saniert, modernisiert und barrierefrei ausgebaut.

S-Bahn München

- **Neuer Bahnhof Hirschgarten.** Erstmals seit Bestehen der S-Bahn München wurde ein neuer Bahnhof auf der Stammstrecke in Betrieb genommen. Der neue Haltepunkt „Hirschgarten“ dient der Erschließung des Neubaugebiets „Am Hirschgarten“, des gleichnamigen Parks und des Biergartens.
- **Geändertes Liniennetz der S-Bahn München.** Die Neuordnung des S-Bahn-Liniennetzes war Anlass, auch die automatischen Ansagen der S-Bahn München komplett zu überarbeiten: Seit dem Fahrplanwechsel werden die Texte von Regina Wallner in leicht oberbayerischer Tonfärbung und von Graham Baxter in vorbildlichem Englisch gesprochen.
- **Mehr Sicherheit durch Video und Schülerbegleiter.** Alle 105 S-Bahnen wurden mit Videoaufzeichnung ausgestattet – um präventiv tätig zu werden und im Falle von Straftaten Beweismaterial vorzulegen. Für mehr Sicherheit der S-Bahn München sorgen auch die 280 Mitarbeiter der S-Bahn-Wache. Darüber hinaus sind DB Schülerbegleiter im Einsatz. Diese wurden von der Bundespolizei und der S-Bahn München ausgebildet. Sie gehen aktiv auf ihre Mitschüler nach dem Motto „Überzeugen statt Petzen“ zu. 2009 wurden über 120 Schüler an 11 Schulen ausgebildet.

Regionalverkehr Oberbayern GmbH / private Busunternehmen

- **Linie 216: Übernahme der Leistung unter besonderen Umständen.** Ab 23. März wurde der Betrieb auf der Linie 216 kurzfristig von der Bietergemeinschaft RVO/Geldhauser aufgenommen, weil durch eine Klage des Altbetreibers die Linienübernahme um rund 3 Monate verzögert wurde. Alle Risiken und Belastungen konnten aufgrund der hohen Flexibilität und Leistungsfähigkeit der Bietergemeinschaft und der ausgezeichneten Zusammenarbeit mit der Verbundgesellschaft gemeistert werden.
- **Netzknoten Herrsching bleibt in bewährten Händen.** Nach erneuter Ausschreibung der Linien 950, 952, 953, 954 und 957 konnte die Bietergemeinschaft RVO/Geldhauser dieses Los für sich entscheiden. Als weiterer, langjährig bewährter Partner ist die Firma Ammersee Reisen mit einem Teil der Leistungserstellung beauftragt. Zum Einsatz kommen den aktuellsten MVV- und Umweltstandards entsprechende Fahrzeuge.
- **6 neue Busse für die Landkreise Erding und Freising.** Für die im Rahmen der MOD verhandelten Linien wurden vertragsgemäß 6 neue, allen aktuellen Qualitätsstandards entsprechende Fahrzeuge beschafft. Da die Landkreise eine Übergangsregelung zu der EU-Verordnung 1370 nutzten, ist der Einsatz bis 2018 sichergestellt.



Mit Rot in die Region



Zubringer vor Ort

DIE VERBUNDVERKEHRSUNTERNEHMEN IN DER REGION

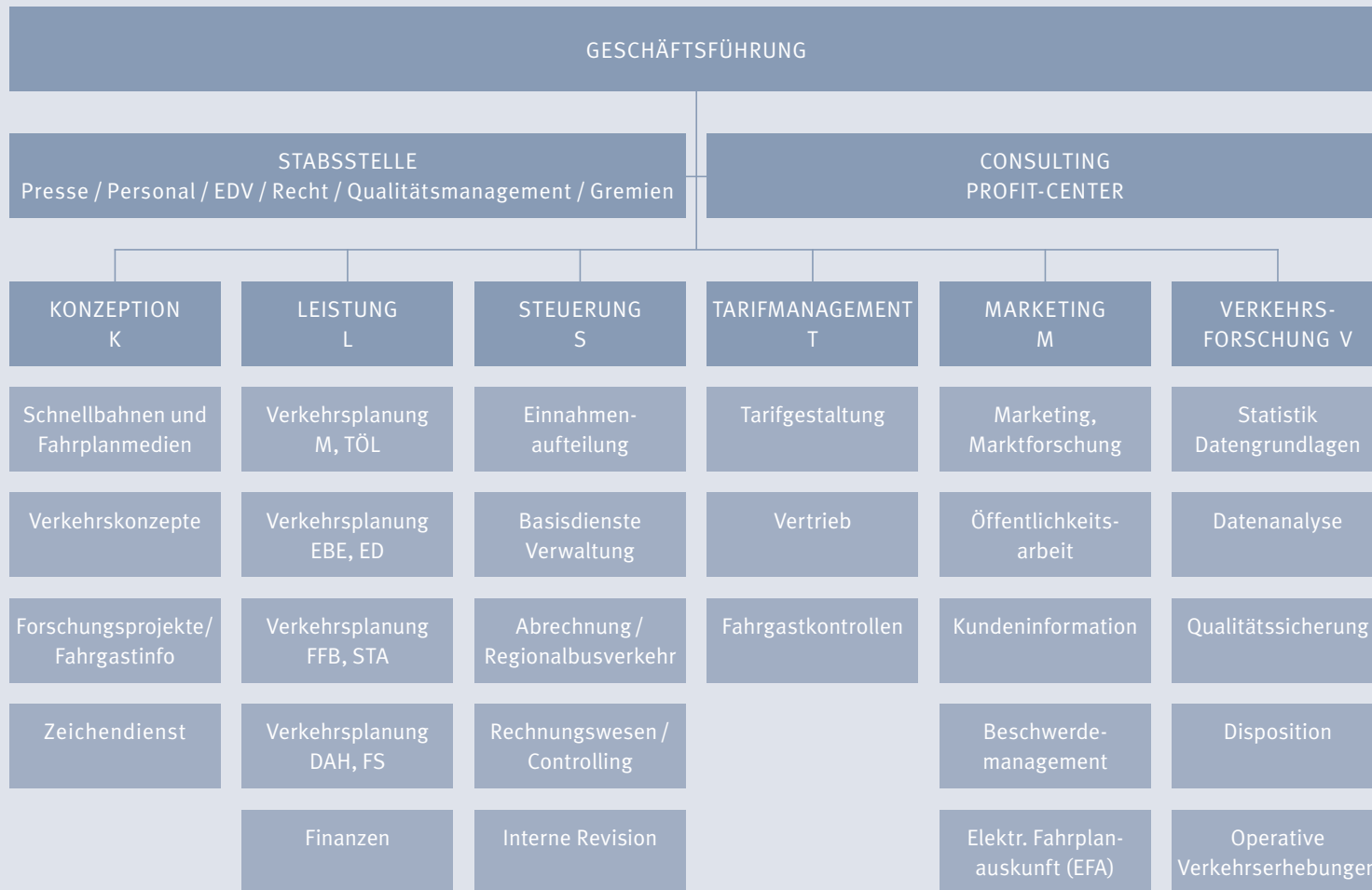


Leistungsträger auf dem Lande

Die mittelständischen Verbundverkehrsunternehmen bilden das Rückgrat des MVV-Regionalbusverkehrs

- AGM Linie 269 GbR c/o Baumann Busbetriebs GmbH
- ARGE ALT ED c/o Taxi Lechner
- Bayernbus GmbH
- Bietergemeinschaft Rainer / Köhler c/o Taxi- und Mietwagenunternehmen Johann Köhler
- Bietergemeinschaft RVO / Geldhauser c/o Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Busbetrieb Bittl – Inh. Albert Bittl
- Boos-Bus GmbH & Co. KG
- Busverkehr Südbayern GmbH
- Demelmair GmbH & Co. KG
- Enders Reisen
- Erl Omnibus – Inh. Anita Gilhuber
- Busreisen Josef Ettenhuber GmbH
- Feringa Taxi GbR
- Omnibusunternehmen Martin Geldhauser GmbH & Co. KG
- Hadersdorfer Reisen Moosburg GmbH & Co. KG
- Omnibus Hagl
- Peter Heigl Omnibus GmbH
- Omnibusse Huber – Inh. A. Edelmann
- Kistler Bustouristik GmbH
- Knab Omnibusse GmbH & Co. KG
- Larcher-Touristik GmbH
- Omnibus Merk GmbH
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Omnibus Neumeyr OHG
- Monika Pawelczyk Taxiunternehmen
- Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH
- Taxi- & Kleinbus-Unternehmen Gottfried Rainer
- Reichenberger Busunternehmen Kammerbauer oHG
- Omnibusverkehr Reisberger GmbH
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Scharf OHG Omnibus & Reisebüro
- Schilcher Touristik – Verkehrsunternehmen
- Reisewelt Simperl Autobus und Reisebüro oHG
- H.M. Sittenauer GmbH
- Stanglmeier Reisebüro-Bustouristik
- Autobusreisen Steiner KG
- Stadtwerke Dachau – Verkehrsbetriebe
- Personenbeförderung Tschanter, Armin Tschanter
- Unholzer Reisen GmbH & Co. KG
- Omnibusbetrieb-Reisebüro Adolf Urscher KG
- VBR Verkehrsbetriebe und Servicegesellschaft mbH
- Verkehrsgemeinschaft Boos, Hadersdorfer, RVO c/o Boos-Bus GmbH & Co. KG
- Busservice Watzinger GmbH & Co. KG
- Omnibusunternehmen Wiesheu
- St.-Andreas-Reisen Wintermayr GmbH

DIE VERBUNDGESELLSCHAFT: ORGANIGRAMM





Kimm, heit geh ma ins Valentin-Musäum



PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN

Erstmals seit vielen Jahren können wir Ihnen in einer Jahreschronik Neuerungen sowohl bei U- und S-Bahn als auch bei Tram und Regionalbus vorstellen.

So gab es nicht nur neue Linien im MVV-Regionalbusverkehr und das „Go“ für den weiteren Ausbau des U-Bahn-Netzes, sondern auch eine neue – die elfte – Trambahnlinie und eine weitere S-Bahn-Haltestelle: Nummer 148, direkt auf der Stammstrecke. Vier von 18 Geschichten im Jahr 2009.

Neben bekannten, großen Themen wie 2. Stammstrecke und IsarCard S ging es im Berichtsjahr weiter mit dem Umweltschutz. Der Hybridbus im Landkreis München hat sein erstes Einsatzjahr hinter sich: mindestens so erfolgreich, wie wir es erhofft hatten! Last but not least ging es tierisch ab, nicht nur mit einer starken Wildtier-Plakatkampagne für mehr Klimaschutz, sondern auch mit Kamelen im Mangfalltal und Schnecken im Tarifplan. Viel Spaß bei der Lektüre!



RECHTSKLARHEIT LÄSST AUF SICH WARTEN

Schon Anfang des Jahres 2009 zeichnete sich ab, dass das nationale Recht nicht rechtzeitig angepasst werden würde – obwohl die 2007 erlassene europäische Verordnung 1370/07 Ende des Jahres in Kraft treten würde. Bayerische Leitlinien werden bis auf weiteres für mehr Rechtsklarheit sorgen.

Mit der Verordnung 1370/07 vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße – kurz VO 1370 genannt – existiert ein neuer Ordnungsrahmen für den öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland und Europa. Die Verordnung ist als solche unmittelbar geltendes Recht und bedarf zur Anwendung keines Umsetzungsaktes. Dies gewinnt an Bedeutung, da der Bundesgesetzgeber es nicht geschafft hat, das nationale Recht, insbesondere das Personenbeförderungsgesetz, rechtzeitig anzupassen. Es besteht Konsens in der ganzen Branche, dass eine solche Novellierung dringend erforderlich ist – nicht jedoch über den Inhalt dieser Novellierung. Die erhoffte und dringend notwendige Rechtsklarheit lässt also noch auf sich warten.

Daher hat das Bayerische Wirtschaftsministerium – wie die meisten Bundesländer – für diese Übergangszeit Leitlinien

zur Anwendung der VO 1370 erlassen. Diese Leitlinien sind für die Genehmigungsbehörden verbindlich, den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen sollen sie als Handlungsempfehlung dienen.

Der neue Ordnungsrahmen legt fest, wie die zuständigen Behörden, also die Aufgabenträger, im ÖPNV tätig werden können, insbesondere in Fragen der Ausgestaltung der Verträge und der Finanzierung. Wesentliche Regelungen betreffen die Vergabe der Verkehrsleistungen: Unterfallen Aufträge den Vergaberichtlinien, sind sie europaweit auszuschreiben. Anderenfalls sind Direktvergaben möglich: sowohl an „interne Betreiber“ – in der Regel kommunale Unternehmen – als auch bei Verkehrsleistungen unterhalb bestimmter Größenordnungen, wobei für Unternehmen mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen besondere Bedingungen gelten.



Im Auftrag des MVV



*Umweltschutz wird
großgeschrieben*

Dienstleistungskonzessionen eröffnen auch wettbewerbliche Vergabeverfahren, die sich nach dem derzeitigen Stand des nationalen Rechts nur im Ausmaß der Formalien vom Verfahren nach VOL/A unterscheiden. Für alle diese Fälle gilt, dass sie transparent und diskriminierungsfrei durchgeführt werden müssen.

Nach den bayerischen Leitlinien unterfallen „kommerzielle Verkehre“ nicht dem Anwendungsbereich der VO 1370. Sie werden als Verkehrsleistungen definiert, die grundsätzlich ohne finanzielle Ausgleichsleistung betrieben werden – mit Ausnahme der Erstattungsleistungen nach § 145 SGB IX, der Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG und gegebenenfalls für „verbundbedingte Nachteile“ in Verkehrsverbänden oder Tarifgemeinschaften. Um auch bei diesen Verkehren das gewünschte Leistungs- und Qualitätsniveau sicherzustellen, sollten Aufgabenträger das Instrument des Nahverkehrsplans nutzen und bei Bedarf schärfen.

Im MVV-Regionalbusverkehr werden vorwiegend Bruttoverträge abgeschlossen – ein Vorgehen, das sich seit vielen Jahren bewährt hat. Für Bruttoverträge gelten nach Art. 5 Abs. 1 S. 2 VO 1370 die Vergaberichtlinien, mithin das allgemeine Vergaberecht, wenn der Schwellenwert von 193.000 Euro überschritten ist.

Liegen die skizzierten Einnahmenstrukturen für kommerzielle Verkehre vor, wäre die VO 1370 nicht anwendbar. Fließen darüber hinaus aber öffentliche Gelder, kann dies nur im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags geschehen. Inwieweit diese als Dienstleistungskonzessionen ausgestaltet eine Alternative zur generellen Ausschreibungspflicht für Bruttoverträge sein können, ist zu prüfen. Neue Vertragsmodelle im MVV-Regionalbusverkehr sind nicht ausgeschlossen. Allerdings sind die bisher bewährten Konstruktionen und die vorliegenden guten Erfahrungen zu berücksichtigen.

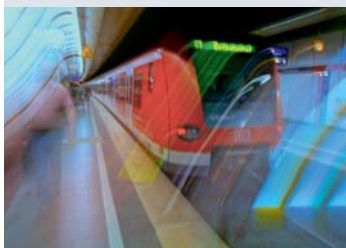
Vor diesem Hintergrund wollten eine Reihe von Verkehrsunternehmen bestehende Verträge noch vor Ablauf des 2. Dezember um einen möglichst langen Zeitraum verlängern. Nach intensiven Gesprächen sprachen sich letztlich neun der elf Aufgabenträger im MVV-Regionalbusverkehr gegen die kurzfristige Verlängerung von Verträgen aus. Die Landkreise Erding und Freising entschieden sich für eine Verlängerung der Verträge auf eine Gesamtlaufrzeit von zehn Jahren.



Erding schaut voraus

DER AUFTRITT DER EFA

Die Gewerkschaft hatte zum 24-Stunden-Streik bei den städtischen Verkehrsmitteln aufgerufen, aber nicht alle Räder standen still: Die MVG installierte ein Notnetz mit rund 200 Bussen privater Verkehrsunternehmen, und die S-Bahn setzte 50 zusätzliche Züge ein. Um die Fahrgäste über alle kurzfristig eingerichteten Verbindungen zu informieren, arbeitete der MVV die Notfallpläne in die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA) ein – und punktete mit Aktualität.



Alle Abfahrtszeiten im Visier

Vier so unterschiedliche Tage im Februar: Dienstag, der 24., verläuft ganz normal für die EFA, das verkehrsmittelübergreifende Auskunftssystem des MVV. Rund 310.000 Mal ermittelt sie Verbindungen für die Fahrgäste. Am Tag darauf steht neben den üblichen Abfragen auch Lernen auf dem Programm. Kurzfristig zu speichern sind aktuelle Informationen über Strecken, Abfahrts- und Ankunftszeiten von 200 auf neuen Wegen verkehrenden Bussen und 50 zusätzlich eingesetzten S-Bahn-Zügen. Auf ihrer Online-Bühne erteilt die EFA an diesem Tag 423.000 Auskünfte.

Am Donnerstag, dem Tag vor dem Streik, wollen 578.000 Auskünfte bewältigt werden. Am 27., dem Streiktag, steigt diese Zahl auf stolze 678.000 an. Doppelt so viel Arbeit wie sonst, aber die EFA meistert auch diese große Performance bravourös.

Mit ihrer Leistung zwischen dem 25. und 27. Februar stellte die EFA ihre Belastbarkeit in Sondersituationen eindrucksvoll unter Beweis. Dass die Nachfrage so explodieren würde, war schon Anfang Februar absehbar geworden, an dem Tag vor dem Warnstreik, als 464.000 Auskünfte ermittelt werden mussten, weil Fahrgäste nach Alternativen suchten.

Besonders steil nach oben ging die Streik-Belastungskurve übrigens bei den Kartenausschnitten. Normalerweise werden 13.000 Karten pro Tag angefordert. Zwischen dem 25. und 27. Februar waren es 73.000 Orientierungshilfen, 34.000 mehr als normalerweise in einem dreitägigen Zeitraum. Als Dank gab es positive Meldungen der Fahrgäste an den MVV für die schnelle und ausgesprochen flexible Reaktion der EFA.

DAS MVV-VERKEHRSSYSTEM LEUCHTET

In keinem anderen Verbundraum Deutschlands werden 15 Prozent aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt – auch nicht stolze 63 Prozent im Umweltverbund, also mit ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß. Den für München und Umland glanzvollen ersten Platz im nationalen Ranking brachte die Studie „Mobilität in Deutschland“ zutage. Dieser sei Ansporn, sagen die nun im Licht des Erfolgs stehenden Verantwortlichen, das Angebot weiter zu verbessern.

Im Februar 2009 wurde die Feldforschung einer über zwölf Monate dauernden Studie abgeschlossen, eine im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durchgeführte Befragung von rund 50.000 Haushalten zu ihrem Verkehrsverhalten. Um den Aussagewert zu vertiefen, hatten MVV und Stadt München den Wissenschaftlern des infas-Instituts den Auftrag erteilt, die Zahl der Stichproben aufzustocken. So konnte beispielsweise auch herausgefiltert werden, dass die ÖPNV-Anteile in der Stadt umso höher sind, je zentraler die Menschen sich bewegen: Innerhalb des Altstadtrings liegt der Anteil der ÖPNV-Wege bei 51 Prozent, der Anteil des Umweltverbundes bei 91 Prozent. Bis zum Mittleren Ring werden 26 Prozent der Wege mit dem MVV und 76 Prozent im Umweltverbund zurückgelegt.

Über ein Drittel aller Münchner nutzt täglich die öffentlichen Verkehrsmittel im MVV: 34 Prozent. In den übrigen bundesdeutschen

Kernstädten sind dies mit 24 Prozent deutlich weniger. Auch in den Verbundlandkreisen sind die Anteile mit 17 Prozent gegenüber 10 Prozent in anderen verdichteten Kreisen Deutschlands überdurchschnittlich gut. Ein deutlicher Vorsprung ist im MVV-Raum auch beim Fahrradanteil zu sehen, der in der Stadt bei 14 und im Gesamtgebiet bei 13 Prozent liegt – die Anteile sind seit 2002 deutlich angestiegen.

Das Drehbuch dieser Erfolgsgeschichte hat viele Autoren. Neben den Partnern im Verbund – allen voran die MVG und die S-Bahn – sind die Landeshauptstadt und der Freistaat Bayern mit ihren Finanzierungsbeiträgen und verkehrspolitischen Vorgaben in den Nahverkehrsplänen verantwortlich für das positive Ergebnis der Studie. Gemeinsam will man die nationale Spitzenstellung der Stadt und des Verbundes durch weitere Ausbaumaßnahmen der ÖPNV- und Fahrrad-Infrastruktur im gesamten Verbundraum festigen.



Marktanteile, die Freude machen

AUTO TRIFFT BAHN TRIFFT RAD

Immer mehr Menschen wählen ihr Fortbewegungsmittel situationsabhängig. Je nach Wetter und Tagesform, Mitfahrer und Ziel kombinieren sie individuelle und öffentliche Verkehrsangebote. Die INZELL-Initiative, 1995 gegründet, um Verkehrsprobleme gemeinsam zu lösen, freut sich über diesen umweltfreundlichen Trend. Ein Modell für die Zukunft? Ja. Dies umso mehr, je besser die Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln funktionieren.



*Individuell UND öffentlich:
Die Schnittstellen sind da*

Welcher Standort ist für Bike & Ride geeignet? Wie lässt sich der Bedarf nach einem Fahrrad-Parkplatz ermitteln? In welchen Schritten plane ich eine entsprechende Anlage? Diese und ähnliche Fragen rund um die Schnittstelle von Rad und Schiene beantwortet der von der INZELL-Arbeitsgruppe „Fahrrad und ÖV“ erstellte Leitfaden „Mit dem Rad zum Bahnhof“. Er richtet sich an Kommunen und will diese bei Planung und Umsetzung neuer Anlagen unterstützen. Im März haben Oberbürgermeister Christian Ude und – für das bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie – die Staatssekretärin Katja Hessel die Broschüre gemeinsam mit BMW AG und MVV GmbH der Öffentlichkeit vorgestellt. Sechs Monate später trat auch die Arbeitsgruppe „P+R regional“ mit einer profunden Hilfestellung für die Kommunen an die Öffentlichkeit. Dieses Mal ging es um die Schnittstelle von Auto und Schiene: städtebauliche Planung, Qualität, Planungsrecht und Förderung sind vier von vielen Themen.

Unter anderem über diese beiden Projekte berichtete der MVV in seiner Rolle als Pate des Forums ÖV am 26. November auf der 8. Plenumsveranstaltung von INZELL in den Räumen der BMW AG. In den anschließenden Diskussionen wurde noch einmal deutlich, dass Bike & Ride und Park & Ride wichtige Schnittstellen für den Verkehr der Zukunft sind, weil immer mehr Verkehrsteilnehmer vom ausschließlichen Gebrauch eines auf den kombinierten Einsatz mehrerer Verkehrsmittel umstellen. „Intermodalität“ heißt dieser Trend, der durch elektronische Medien, die die Buchung und Bezahlung unterschiedlicher Verkehrsmittel vereinfachen, stetig weiteren Auftrieb erfährt. Mit den zukünftigen Aufgaben für Information und Vertrieb wird sich im Forum ÖV eine neue Arbeitsgruppe unter Patenschaft der S-Bahn beschäftigen. Die MVG übernimmt die Federführung in einer Arbeitsgruppe, die sich mit der zukünftigen Finanzierung des ÖPNV beschäftigt – einem Thema, das in Anbetracht der immer knapperen öffentlichen Haushalte große Brisanz entwickelt.

DIE ISARCARD S DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

Zum 1. April wurde eine neue Zeitkarte eingeführt: die IsarCard S. Vorausgegangen waren die enge Zusammenarbeit von Landeshauptstadt, Verkehrsunternehmen und MVV auf Basis intensiver Marktforschung im Kreis der Zielgruppe. Zum Jahresende war dann schließlich der erste Praxistest bestanden: Der monatliche Absatz der IsarCard S ging kontinuierlich nach oben, die Karte kam – wie zu erwarten war – gut an.

Die IsarCard S, deren Einführung von Hilfsbedürftigen und aus den Reihen der Politik gefordert worden war, setzt den in der Marktforschung eruierten Wunsch nach einer Monatskarte mit großem Geltungsbereich um. Mit Preisen von 23,90 Euro für den Innenraum und 40,40 Euro für das Gesamtnetz ist die Karte für Bedürftige erschwinglich. Durch den Verkauf der stark ermäßigten IsarCard S entstehen den Verkehrsunternehmen Mindereinnahmen, die durch die Landeshauptstadt ausgeglichen werden. Die Berechtigung zur Inanspruchnahme des Sozialtickets wird durch einen gültigen München-Pass mit Lichtbild nachgewiesen.

Um auch den Bedürftigen, die nur gelegentlich mit dem MVV fahren, günstigen Zugang zum MVV anzubieten, hat die Stadt München nach Einführung der Monatskarte beschlossen, auch weiterhin rabattierte Tageskarten für Hilfeempfänger auszugeben.

So konnten zwar die in der Marktstudie bei aktualisierter Preisfindung prognostizierten IsarCard-S-Verkaufszahlen von etwa 20.000 Stück im Monat nicht erreicht werden – sie waren unter der Annahme errechnet worden, dass die IsarCard S ein Angebot ohne Alternative sei. Aber auch unter den geänderten Rahmenbedingungen sind im April 9.300 und im Dezember schon 14.900 verkaufte Tickets durchaus positiv zu bewerten.

Um die Benutzerfreundlichkeit der IsarCard S weiter zu erhöhen, wird derzeit auf Anregung des Münchner Stadtrats geprüft, ob durch eine zusätzliche Monatskarte, z. B. IsarCard S Plus ohne Sperrzeit, zu einem etwas höheren Preis den Bedürfnissen der Hilfeempfänger noch besser entsprochen werden kann. Der MVV unterstützt die politischen Entscheidungsträger mit seinem Fachwissen.



Alle werden mitgenommen

DAS OHR AM KUNDEN

Wie schon in den Jahren 2003 und 2006 waren die Interviewer des MVV auch 2009 wieder in den Verbundlandkreisen unterwegs. Sie befragten 350.000 Fahrgäste, um zukünftige Planungen mit realen Daten statt mit Prognosen zu fundieren. Was sie später aus allen Informationen herausfiltern konnten, ist erfreulich: Die Zahl der Fahrgäste steigt kontinuierlich und deutlich an. Und das vor allem am Wochenende.



Wer da wohl drinsitzt?

Im Dreijahresturnus will der MVV von seinen Fahrgästen im MVV-Regionalbusverkehr – außer Bussen sind dies auch die U6 und die Tram 25 auf Strecken außerhalb der Stadt – wissen, wo sie ein-, um- und aussteigen, welche Tickets sie nutzen und warum sie fahren. Die Erkenntnisse sind das empirische Fundament für die Ermittlung der Einnahmen in den acht Verbundlandkreisen. Die Zahlen zeichnen zudem ein lebendiges Bild des realen Verkehrs, sie dienen zur Erfolgskontrolle des Fahrplanangebotes und zur Planung des künftigen Liniennetzes. Die große Zahl der Informationen stellt sicher, dass das Ohr an der Basis möglichst viele Kundenwünsche aufnimmt.

Die jüngste Erhebung zeigt auf, dass 2009 werktags 25 Prozent mehr Fahrgäste als 2003 unterwegs waren. An Samstagen lag das Plus bei 62 Prozent, an Sonntagen bei 39 Prozent. Die Zahl der Fahrgäste pro Tag ist sehr viel deutlicher gestiegen

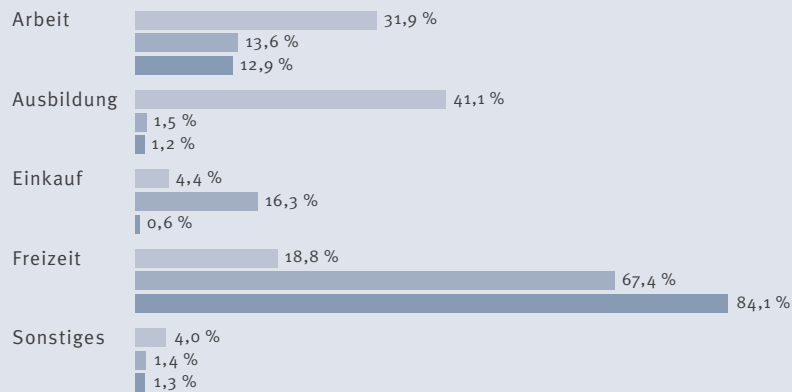
als das Fahrtenangebot, das im gleichen Zeitraum werktags um 8 Prozent und samstags um 14 Prozent angestiegen ist. Ein erfreulicher Trend – die Busse werden besser ausgelastet.

Angebot Fahrten	2003	2006	2009	2003 bis 2009
Werktag	8.600	8.500	9.300	Anstieg um 8 %
Samstag	2.900	2.700	3.300	Anstieg um 14 %
Sonntag	1.800	1.500	1.700	Rückgang um 6 %
Wochenwert	47.700	46.700	51.500	Anstieg um 8 %

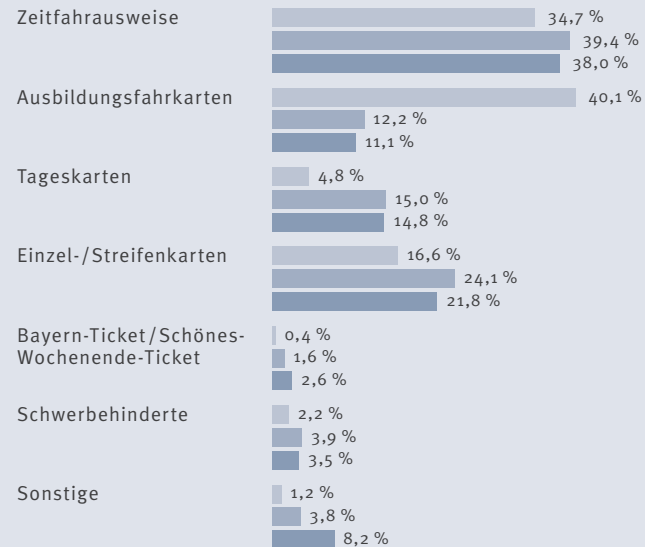
Nachfrage Fahrgäste	2003	2006	2009	2003 bis 2009
Werktag	157.250	174.000	196.000	Anstieg um 25 %
Samstag	27.550	38.050	44.500	Anstieg um 62 %
Sonntag	14.750	18.400	20.500	Anstieg um 39 %
Wochenwert	828.550	926.450	1.045.000	Anstieg um 30 %

Mit dem Zuwachs an Fahrgästen am Wochenende nimmt auch der Anteil an Einzel-/Streifen- und Tageskartennutzern zu. Diese Gelegenheitskunden gilt es dauerhaft vom Regionalbus-Angebot zu überzeugen. Eine Aufgabe für die Zukunft!

Fahrtzweckverteilung



Fahrscheinnutzung



Die Region als Forschungsobjekt

- Werktag
- Samstag
- Sonntag

VON A – Z IN FAHRGASTSPRACHE

Je schneller ein Tarifplan gelesen und verstanden werden kann, desto besser. Weil das zentrale Informationsmedium diesbezüglich noch Potenzial offenbarte, hat der MVV Marktforscher beauftragt, gemeinsam mit Kunden nach Verbesserungen zu suchen. Bei dieser Gelegenheit verschwanden die manche irritierende Schneckenhausform des Gesamtnetzes – und weitere die Verständlichkeit behindernde Elemente.



Auf in den Außenraum

In der Kategorie Verständlichkeit des Tarifsystems erzielt der MVV im Kundenbarometer nicht ganz so positive Noten wie bei anderen Zufriedenheitsaspekten. Der MVV sah Handlungsbedarf und beauftragte die Marktforscher von Schmiedl München, die Verständlichkeit des aktuellen Tarifplans und weiterer vier Varianten empirisch unter die Lupe zu nehmen. Im Zeitraum vom 28. Mai bis zum 13. Juni wurden 300 repräsentativ ausgewählte MVV-Kunden in den Teststudios der Marktforscher in knapp einstündigen Einzelinterviews gebeten, Fragen zum jeweils vorliegenden Tarifplan zu beantworten und Tarifaufgaben im Bar- und Zeitkartentarif zu lösen.

Wie erhofft wurde ein Testsieger gefunden, der seinen Konkurrenten mit Abstand überlegen war. Anders als der aktuelle Tarifplan vermochte dieser bereits beim ersten Kontakt für sich einzunehmen und den Befragten Selbstvertrauen zu geben.

Das sind die Merkmale des Gewinners: Große, deutlich sichtbare Ziffern zeigen, welche drei Schritte notwendig sind: Fahrtwunsch spezifizieren, Ticket auswählen, Kosten ermitteln. Damit das einfacher ist, wurden optische Hürden abgebaut: Die kompliziert anmutende schneckenhausförmige Ring- und Zonendarstellung verwandelte sich in einen einfachen Kreis. Den Farben der Zonen wurde die Intensität genommen. Der Innenraumplan verlor grüne Schatten und wurde generell filigraner. Auch textlich hat man Strukturierung und Straffung vorangetrieben. Bar- und Zeitkartentarif sind erstmals klar getrennt. Neu ist eine Spalte an prominenter Stelle, die den Unterschied zwischen Zonen und Ringen leicht verständlich beschreibt. Die Tests haben gezeigt, dass Kunden mit diesem Tarifplan deutlich schneller zu Ergebnissen kommen und dabei auch noch ein viel besseres Gefühl haben. Bleibt hoffnungsvoll das nächste Kundenbarometer abzuwarten, ob sich diese Verbesserungen auch dort niederschlagen.



Orientierung leicht gemacht

„UNIVERSITÄTSLINIE“, „WISSENSZUG“, „BRAIN TRAIN“

Nicht nur im Norden, Richtung Forschungszentrum Garching, taucht die U6 in den Landkreis ein, sondern zukünftig auch im Süden. Martinsried ist das neue Ziel – Biotechnologiezentrum, Universitätsgelände, Max-Planck-Institut und der gesamte Ort warten auf Anschluss. Mit zwei Wissenschaftszentren als Zielen in den Landkreisen und vielen Stopps an Fakultäten und Forschungsstätten in der City wird die U6 ab 2015 für beste Campus-Verbindungen sorgen.



Der Zukunft entgegen

Als am 20. Juli der Kreistag München beschloss, sich mit einem Anteil von jeweils zwei Dritteln am kommunalen Teil der Investitionskosten und den laufenden Betriebskostendefiziten für den Streckenabschnitt von Großhadern nach Martinsried zu beteiligen, war der Durchbruch erreicht: Die Verlängerung der U6 würde kommen! Bereits wenige Monate zuvor, am 2. April, hatte der Gemeinderat von Planegg, auf dessen Flur Martinsried liegt, einen Schritt in dieselbe Richtung gemacht. Schubkraft ging auch von den am 28. Mai vom Wirtschaftsministerium vorgestellten Ergebnissen der Nutzen-Kosten-Untersuchung für den U6-Ausbau aus. Seit vielen Jahren ist die Verlängerung der U6 im Gespräch. Bereits 1991/92 gab es erste Planungsschritte, zwei Jahre bevor der Bahnhof Großhadern eröffnet wurde. Aber erst die rasante Entwicklung von Martinsried als Forschungscampus brachte den nötigen Nachdruck mit sich. Die Strecke wird 960 Meter lang sein, die prognostizierten Kosten liegen bei 67 Millionen Euro.

Mittlerweile liegt der Antrag auf Liniengenehmigung bei der Regierung von Oberbayern. Mit der MVG wurden Verhandlungen zur Betriebsführung aufgenommen. Der MVV unterstützt die Gemeinde Planegg bei der Bedarfsabschätzung und Planung von Bike & Ride- und Park & Ride-Anlagen. Die Gemeinde Planegg wird eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben, die Varianten und Standorte der Parkanlage, die Möglichkeiten eines Parkraummanagements, die verkehrliche Erschließung und die Planung eines nachgeordneten Busnetzes zum Inhalt haben.

2010 wird das Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der U6 eingeleitet. Man hofft auf einen Beschluss bis zum Jahresende – und die Inbetriebnahme der neuen Strecke bis 2015. Genug Zeit also noch, den ins Gespräch gebrachten Kosenamen der U-Bahn-Linie weitere hinzuzufügen.



NACHTS ZU DEN TIGERN, TAGS ZUM KAMELREITEN

Wie jedes Unternehmen hat der MVV die Aufgabe, Kunden zu binden und das Image zu pflegen. Ein guter Weg dahin führt über die Kooperation mit den Medien. Die Zeitungen und Rundfunkstationen freuen sich immer über gemeinsame Aktionen. Man nehme also zehn ungewöhnliche Tagesausflüge mit dem MVV, reiche diese mit einer ordentlichen Dosis Exotik an, verlose sie öffentlich und berichte darüber!



*Das nächste Abenteuer –
näher als erwartet*

Wenn im August Sommerferienstimmung herrscht, wissen Hörer von Radio Arabella und Leser der tz bereits seit zehn Jahren, dass sich nun erhöhte Aufmerksamkeit lohnt: Ihnen werden Ausflüge vorgestellt, die für Einzelpersonen und Kleingruppen oft nicht zu realisieren sind oder für die ein schmaler Geldbeutel einfach nicht ausreicht. Mit etwas Glück lässt sich einer dieser Kurztrips für bis zu fünf Personen gewinnen. Die Ausflugsorte sind natürlich immer gut mit dem MVV zu erreichen. Damit das Auto tatsächlich zu Hause bleibt, erhält der glückliche Sieger außer der Programmbeschreibung mit Eintrittskarten eine Partner-Tageskarte. Eine Begleitperson stellt den Rundum-Service sicher.

In diesem Sommer stand eine nächtliche Führung mit Nachtsichtgerät durch den Tierpark Hellabrunn auf dem Programm. Auch ging es ins bayerische Oberland, hin zu Kamelen wie Sultana und Suleika, zwei von acht friedlichen Trampeltieren einer

startklaren Karawane im Mangfalltal. Es gab VIP-Führungen durch die Bavaria-Filmstadt, die Allianz-Arena und den Flughafen – Tower inklusive –, dazu Wanderungen und Radltouren. Am Mühlentag in Egling buk man gemeinsam Brot. Eine Wanderung führte nicht auf die Berge, sondern aufs Dach des Olympiastadions. Man erlebte die Western-City in Dasing und traf Winnetou, fand den Ausweg im Hanffeld-Labyrinth oder besuchte das Buchheim-Museum über den Wasserweg.

Alle Aktionen wurden zwei Wochen lang von Radio Arabella über Sender und Internet beworben und begleitet. Die tz berichtete drei Wochen über die täglichen Ausflüge – je mit Ankündigung und Berichterstattung. So wurde nun bereits zum zehnten Mal deutlich, wie vielfältig Urlaubsvergnügen daheim und ohne Auto in der Region München sein kann. Mit dem MVV zu den Wüstenschiffen: Wer hätte das nicht noch vor kurzem für eine Ente gehalten?



Tierisches Vergnügen in Reichweite des MVV

DER VERBUND ALS KATALYSATOR NEUER TECHNIK

Mit rund 25 Prozent weniger Dieserverbrauch und niedrigen Werten für Abgas, Feinstaub und Lärmentwicklung setzt der deutschlandweit erste Hybridbus im Regionalbusverkehr deutliche Zeichen im Umweltschutz. Das ist die vorläufige Bilanz nach Ablauf des ersten Viertels der Pilotphase im Landkreis München. Wenn die Ergebnisse in den kommenden drei Jahren so bleiben, werden konventionelle Busse Gas geben müssen in Sachen Klimaschutz.



*Unverkennbar,
umweltverträglich*

Seit dem 13. September 2008 fährt im Münchner Süden auf MVV-Regionalbuslinie 210 ein Hybridbus unter strenger Beobachtung. Herrschte anfangs noch Skepsis, ob die neue Antriebstechnologie praxistauglich sei, so übertrifft der Bus mittlerweile alle Erwartungen und besticht nach dem ersten Betriebsjahr durch hohe technische Zuverlässigkeit und eine gute Umweltbilanz. Dies ist besonders erfreulich, weil der vom Landkreis München und dem MVV initiierte Betrieb in der Region technisch anspruchsvoller ist als Stadtverkehr: Während ein City-Bus im Stop-and-go-Tempo viel Bremsenergie erzeugt und in den Hochleistungsbatterien auf dem Dach des Busses speichert, steht dem Regionalbus, der längere Strecken fährt und zügig vorankommt, diese Ressource nicht so üppig zur Verfügung.

Durch den im Vergleich zu normalen Bussen um ein Viertel geringeren Dieserverbrauch im ersten Betriebsjahr der MVV-Linie 210

konnten rund 11.000 Liter Diesekraftstoff eingespart werden. Wenn sich dieser positive Trend fortsetzt, werden während des insgesamt vierjährigen Pilotbetriebes über 40.000 Liter Diesekraftstoff eingespart. Auch Abgaswerte, Feinstaub- und Lärmemissionen sind deutlich geringer als bei konventionellen Bussen und lassen Rekordwerte erwarten.

Während des vom Landkreis München finanzierten Piloteinsatzes werden in enger Abstimmung zwischen Fahrzeughersteller, Verkehrsunternehmen Ettenhuber und MVV Erfahrungen mit der noch jungen Technologie gesammelt. Der MVV dokumentiert diese Erkenntnisse und gibt sie im europäischen Rahmen weiter. Gemeinsam soll die Hybrid-Technik weiterentwickelt und optimiert werden. Auch will man eine Grundlage für Entscheidungen über den regulären und dauerhaften Einsatz von Hybridbussen im MVV-Regionalbusverkehr schaffen.

FORTSETZUNG FOLGT

Die im September 2008 probeweise für 200 Dachauer Schüler ausgestellten neuen Zeitkarten wurden sehr positiv aufgenommen. Zum Schuljahresbeginn 2009/2010 haben darum alle Schulen der Landkreise Dachau und Erding auf diesen Vertriebskanal umgestellt, 8.000 Schüler wurden Inhaber des scheckkartengroßen Plastiktickets. Nun zeichnet sich ab, dass die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen und Starnberg ab September 2010/2011 ebenfalls umstellen.

Die seinerzeit von den Landkreisen angeregte und vom MVV umgesetzte Zusammenführung von Kundenkarte und Wertmarke auf einem Trägermedium führt zu einem deutlich höheren Sicherheitsstandard. Im Vergleich zu Papierdokumenten sind die robusten Plastikdokumente mit Hologramm widerstandsfähiger gegen Verschleiß und Beschädigungen. Das sind zwei von vielen Vorteilen, die nun zur weiteren Verbreitung der neuen Zeitkarten führen.

Als zusätzliche Pluspunkte werden angeführt: Dank der „mandantenfähigen“ Software können die Tickets im Auftrag der Landkreise auf Wunsch auch beim Verbund ausgestellt werden. Als für die Schüler vorteilhaft erweist es sich außerdem, dass die Fahrausweise anders als ihre Vorgänger direkt vor Ort gedruckt und ausgegeben werden können, was beispielsweise Schul- oder Wohnortwechsel stark vereinfacht.

Last but not least: Die Herstellung ist sehr viel wirtschaftlicher als früher – mit dem modernen Ticketing wird ein Beitrag zur Einnahmensicherung geleistet.

Bleibt zu beobachten, wie viele September vergehen, bis alle Verbundlandkreise auf die überzeugende Innovation umgestellt haben.



*Mit dem Schülerticket durch
dick und dünn*

TIERISCH AUFFÄLLIG: DIE MVV-KLIMA-PLAKATKAMPAGNE

Auf Großflächen und Litfaßsäulen verbreitete der MVV ab Oktober im gesamten Stadtgebiet, vor allem an verkehrsintensiven Straßen, Tiermotive, die die Botschaft „Klimaschutz ist unser Antrieb“ mit einer überraschenden Nasenklammer unterstreichen. Marktforscher hatten zuvor das hohe Werbewirkungspotenzial dieser Kampagne aufgezeigt.



*MVV fahren – damit dem
Oachkatzl das Atmen nicht auf
die Nüsse geht*

Die Wildtiere waren los – und ihnen stank's gewaltig! Maus und Igel, Reh und Eichhörnchen hatten sich eine Wäscheklammer auf die Nase gesteckt, weil Atmen in der Stadt keine Freude macht. „Einfach MVV fahren“ hieß die Nachricht der grünen Plakate, die sich an mehr und weniger schnell vorbeirauschende Autofahrer richtete und ohne den erhobenen Zeigefinger auskam.

Bevor die ersten Plakate produziert und aufgehängt wurden, hatte die MVV-Marktforschung die Interviewer von Zentzis München beauftragt, die vier Tiermotive einer kritischen und empirisch fundierten Bewertung zu unterziehen. Wird die Werbebotschaft verstanden? Werden die Plakate akzeptiert? Tragen sie zum positiven Image des MVV bei? Pro Motiv wurden 60 repräsentativ ausgewählte Personen zwischen 15 und 70 Jahren je 20 Minuten lang im Teststudio befragt. Am Ende eines Interviews mussten sie alle Motive miteinander vergleichen und bewerten.

Testsieger wurde das Motiv Reh, gefolgt von Igel und Eichhörnchen. Trotz dieser Akzentuierung kam die gesamte Kampagne sehr gut an und zeigte ein außergewöhnlich hohes Werbewirkungspotenzial: Der Anteil der Überzeugten – das sind diejenigen, die von der Kampagne so beeindruckt waren, dass sie für sich eine positive Meinungsänderung zugunsten des MVV einräumten – war mit 56 Prozent ausgesprochen hoch. 18 Prozent gaben an, immerhin ins Thema involviert worden zu sein. Verglichen mit den Werten der MVV-Image-Kampagne aus den Jahren 2001/2002, die einen farbenfrohen typographischen Ansatz verfolgt hatte und damals mit einer Werberesonanzstudie getestet wurde, waren diese Ergebnisse mehr als doppelt so hoch – und damit einfach tierisch gut.

Die Klima-Plakatkampagne lief vom 13. Oktober bis zum 2. November. Aufgrund ihrer Stärke und Resonanz soll sie 2010 erneut geschaltet werden.

MÜNCHEN IM JAHR 2018 UND 2050

Mit der am 16. November vom Bayerischen Wirtschaftsministerium präsentierten vergleichenden Untersuchung „2. S-Bahn-Tunnel/Südring“ ist nach zehnjähriger Diskussion das Ende des Abwägens erreicht. Das eindeutige Votum für die unterirdische Lösung zielt auf eine zukunftstaugliche Infrastruktur für die nächsten 40 bis 50 Jahre. Bei ambitionierter Umsetzung könnten die ersten Züge bereits 2018 rollen.

Es ist nicht Science-Fiction, in Fragen der Mobilität in der Region München über das Jahr 2050 nachzudenken, vor allem wenn ein wichtiges Element bereits so ausführlich untersucht worden ist wie die 2. S-Bahn-Stammstrecke. Fakt ist: Die Stammstrecke mit 30 Zügen pro Richtung und Stunde braucht dringend Entlastung. Der 2. S-Bahn-Tunnel bietet mit dem konzipierten Expresskonzept die Chance einer nachhaltigen Entwicklung des S-Bahn-Systems. Dabei weist der 2. S-Bahn-Tunnel klare verkehrliche Vorteile gegenüber dem Südring auf; mit ihm kann eine deutlich höhere Fahrgastnachfrage erzielt werden. Beides betont die aktuellste Untersuchung des Bayerischen Wirtschaftsministeriums, die übrigens alle schon im Jahr 2001 in einem Gutachten festgestellten Vorteile des zweiten Tunnels bestätigt. Nur mit der unterirdischen Lösung können zeitnah die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine nachhaltige Angebotsausweitung weit über die Realisierungsperspektive 2018 hinaus geschaffen werden.

Der 2. S-Bahn-Tunnel ist auch die bestmögliche Grundlage für eine Beschleunigung der Flughafenanbindung: Am 23. November präsentierte das Bayerische Wirtschaftsministerium die Ergebnisse eines Gutachtens, in dem rund 100 Varianten der Schienenanbindung des Flughafens geprüft wurden. Eindeutig favorisiert wurde – in Verbindung mit dem 2. S-Bahn-Tunnel – der Ostkorridor via S8. Mit dem Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen könnten wesentliche Verbesserungen der regionalen Anbindung des Flughafens erzielt werden. Beide Untersuchungen enthalten ein schlüssiges Zielkonzept für den stufenweisen Ausbau der Schieneninfrastruktur der Metropolregion München.

Positive Voten des bayerischen Ministerrats und des Münchner Stadtrats und der aktuelle Landtagsbeschluss im April 2010 haben nun die wichtigsten Infrastrukturprojekte für den MVV-Raum endgültig bestätigt.



*Weg frei für die schnellere
Flughafenanbindung*

JÜNGSTER HALT: HIRSCHGARTEN

Noch vor Fertigstellung des neuen Stadtquartiers hinter Münchens größtem Biergarten, nördlich der Bahngleise auf dem alten Rangiergelände der Bahn zwischen Friedenheimer Brücke und Wotanstraße gelegen, ist die S-Bahn schon da: Am 11. Dezember wurde die neue Station als 148. S-Bahn-Haltestpunkt der Öffentlichkeit übergeben, sehr zur Freude der alteingesessenen Anwohner in Laim und Neuhausen und aller Fans des Biergartens mit Tiergehege.



*In sechs Minuten zum
Marienplatz*

München wächst besonders stark auf altem Brachland entlang der Bahngleise: Arnulfpark, Hirschgarten, Schlossviertel Nymphenburg. Während die einen Bahn-Zugang über Hackerbrücke und Donnersbergerbrücke haben, die anderen Anschluss über die S-Bahn-Station Laim finden, fehlte den Anwohnern rund um die Friedenheimer Brücke schon länger eine eigene Station – ein Mangel gerade auch im Hinblick auf die sich stark entwickelnden Wohnquartiere. Diese Lücke im Netz des MVV wurde nun mit dem Haltestpunkt Hirschgarten geschlossen.

Der neue Bahnhof wird im Zwei-Minuten-Takt angefahren. An Werktagen werden mehr als 15.000 Personen erwartet, die täglich dort ein- und aussteigen. Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof beträgt sechs Minuten. Da sich die Gesamtfahrzeit aller am Hirschgarten haltender Linien um etwa zwei Minuten verlängert, aber gewohnte Abfahrtszeiten auf den S-Bahn-Außenästen nach Möglichkeit

gehalten werden sollten, wurde eine neue Linienverknüpfung notwendig, was wiederum Änderungen der Liniennummern unvermeidlich machte.

Die Projektkosten für den 210 Meter langen Mittelbahnsteig, der über einen Lift barrierefrei erschlossen ist, haben 13,3 Millionen Euro betragen. Davon hat der Freistaat Bayern 5,6 Millionen Euro übernommen. Einen Großteil der Kosten schultert die Firma Aurelis, die den neuen Stadtteil am Hirschgarten entwickelt hat – und die die Gäste der Jungfernfahrt am 11. Dezember mit einem respektablen Hirschen begrüßte.



MÜNCHNER FREIHEIT: TRAMBAHN FAHREN

3,1 Kilometer mehr Strecke im Schienennetz, 7 Haltestellen, 2 architektonische Höhepunkte: Mit diesen Zahlen macht seit 12. Dezember die neue Trambahnlinie 23 zwischen Münchner Freiheit und Schwabing Nord von sich reden. Anwohner und Mitarbeiter der ansässigen Unternehmen begrüßen die neue Verbindung zur U-Bahn-Station, wo nicht nur die Münchner Freiheit, sondern mit dem Schnellbahnnetz gar die Freiheit des gesamten Verbundraums auf sie wartet.



*84 Meter Eleganz und
Leichtigkeit*

Mit dem 50 Millionen Euro teuren und vom Freistaat Bayern geförderten Trambahnprojekt der Linie 23 werden insbesondere die städtebaulichen Entwicklungsgebiete zwischen Mittlerem und Frankfurter Ring an das Schnellbahnnetz angebunden. In diesem Bereich entstehen im Laufe der kommenden Jahre rund 18.000 Arbeitsplätze und Wohnraum für voraussichtlich 6.000 Menschen. Insgesamt leben und arbeiten rund 50.000 Münchnerinnen und Münchner im Einzugsgebiet der Tram 23. Betrieben wird die von den Stadtwerken München (SWM) realisierte Strecke von der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG).

In nur acht Minuten und tagsüber im 10-Minuten-Takt fahren die Bahnen über die zu zwei Dritteln als eigene Trasse geführte, vom Autoverkehr nicht gestörte Strecke. Die neue Linie ist dabei bestens mit dem übrigen ÖPNV-Netz verknüpft; es bestehen direkte Umsteigemöglichkeiten zu zwei U-Bahn- und

sieben Buslinien. Dank taktiler Bodenplatten finden Blinde und Sehbehinderte ihren Weg leichter, Rollstuhl- und Kinderwagenfahrer können barrierefrei ein- und aussteigen. An sechs Haltestellen stehen Fahrradständer, um den Umstieg vom einen aufs andere Verkehrsmittel möglichst attraktiv zu gestalten.

Die Tram 23 bietet zwei architektonische Highlights: Die Endhaltestelle an der Münchner Freiheit wird von einem auf 18 filigranen Stützen stehenden, weiß und grün lackierten 1.540 qm großen Dach geschützt. Spektakulär ist auch die Pylon-Tragseilbrücke über den Mittleren Ring. Zwei Gründe mehr, in Schwabing auf Entdeckungsreise zu gehen.



Weiß-grüner Sieger im Architekturwettbewerb

JETLAG – NA UND?

Seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember werden Touristen und Geschäftsreisende ohne Tarifkenntnisse im MVV, die am Flughafen MUC landen, mit der Nase auf das Airport-City-Day-Ticket gestoßen. Dies ist im Kern eine Tageskarte, aber dank einfacher Kommunikation und flankierender Maßnahmen doch viel mehr: ein zweisprachiger Willkommensgruß. *Minga mog di. Munich loves you.*



Eyecatcher für müde Augen

Wer in der bayerischen Landeshauptstadt landet und aus einer fernen Zeitzone kommt, wird eher schlafen als deutsche Tarife studieren wollen. Auch Geschäftsreisende, die morgens früh aufstehen mussten, um den Flieger zu erreichen, sind dankbar für leicht verdauliche Verkehrsinformation. Voilà: Mit dem Airport-City-Day-Ticket werden Fluggäste, die in München nicht zuhause und vielleicht sogar des Deutschen gar nicht mächtig sind, auf schlafwandlerische Weise mit einem Fahrschein versorgt.

Auf das neue Ticket, das in Single- und Partnerversion erhältlich ist und für das Gesamtnetz gilt, wird mit einem großen Hinweisschild oberhalb der Ticketautomaten des Flughafens hingewiesen. Moderne Fahrscheinautomaten mit intuitiver Menüführung stellen sicher, dass Kaufwillige das Ticket dem Gerät in nur zwei Schritten entlocken können. Weil nicht jeder (ausreichend) Euro in der Tasche hat, sind außer Bargeld auch EC-, Geld- oder Kreditkarte

als Zahlungsmittel willkommen. Und noch eine Nuance im Namen der Gastfreundlichkeit: Das Airport-City-Day-Ticket ist gleich ab Kauf entwertet. Fluggreisende, die dies alles – sei es auf Deutsch oder auf Englisch – schwarz auf weiß nachlesen wollen, finden vor Ort einen Flyer, der sie unter anderem über die beiden Flughafenlinien S1 und S8 und das Netz des MVV informiert. Wer sich allein auf die Abfahrtsmonitore verlässt, wird auch zurecht kommen, denn im Zentralbereich und auf dem Bahnsteig ist nun bei allen abfahrenden Zügen der Hinweis „via Munich Central Station / City“ unübersehbar als Laufschrift angebracht.

Diese Verbesserungen sind übrigens auf Basis einer Befragung von Reisenden entstanden. Sie wurden möglich durch die sehr gute und kooperative Zusammenarbeit zwischen MVV, Bayerische Eisenbahngesellschaft, S-Bahn München, DB Station & Service und Flughafen München.

WÜNSCHE WERDEN WIRKLICHKEIT

Die Gemeinde Vaterstetten wollte einige Ortsteile besser erschließen. Die Gewerbegebiete rund um Weßling dachten an ein dichteres Busangebot. Die Förderklasse für Hochbegabte am Gautinger Otto-von-Taube-Gymnasium ersehnte eine Linie, um die verstreut wohnenden Schüler einzusammeln. All das konnte der MVV zum Fahrplanwechsel realisieren – und damit allgemeine Ziele des Nahverkehrsplans konkret einlösen.

Baldham Dorf, Hergolding, Weißenfeld, Parsdorf und Neufahrn: Diese Orte gehören zu uns und sollen gut erreichbar sein, sagte die Gemeinde Vaterstetten und beschloss die Finanzierung einer neuen Linie. Der MVV regelte die europaweite Ausschreibung und erteilte den Zuschlag für die neue MVV-Regionalbuslinie 466 dem in der Region ansässigen Verkehrsunternehmen Larcher-Touristik GmbH. Die neue Verbindung ist wegen zwei S-Bahn-Anschlüssen und ihres Stundentaktes zwischen 6 und 21 Uhr attraktiv für die Bürger. Auch die Schüler profitieren, weil sie ihre kostenfreie Schülerkarte nun endlich auch in der Freizeit einsetzen können.

Aus guten Gründen liegen viele Gewerbegebiete außerhalb von Ortschaften. Aber sie können nicht ohne die Menschen der Orte leben, weil sie Mitarbeiter und Kunden brauchen. Ein dichteres MVV-Angebot, vielleicht sogar eins, bei dem jede S-Bahn –

Richtung München und aus München kommend – erreichbar sei, erhofften sich – und bekamen kurz vor Weihnachten – die Gewerbegebiete Oberpaffenhofen und Gilching Süd. Einfach so, nur weil es reicht, etwas zu wollen? Nein. Diese Neuordnung der Regionalbuslinien erfüllt gleichzeitig den Auftrag des Nahverkehrsplans, die Tangentialverbindungen zu stärken. Das war mit der Einführung der MVV-Regionalbuslinie 947 und Veränderungen auf der Linie 949 möglich. Dass bei dieser Gelegenheit gleich auch die hochbegabten Schüler weiträumiger eingesammelt werden: umso besser.

Die beiden neuen Linien 466 und 947 wurden probeweise für drei und vier Jahre eingerichtet. Wenn die Fahrgastzahlen, wie erwartet, die Dringlichkeit der Wünsche unterstreichen, steht dem Regelbetrieb nichts im Wege.



*Endlich mit
MVV-Regionalbusverkehr!*

DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG



*Dipl.-Kaufmann
Alexander Freitag*

Auch im Jahr 2009 haben sich wieder mehr Fahrgäste für den MVV entschieden als im Vorjahr. Die kontinuierliche Erfolgsgeschichte des öffentlichen Verkehrs unter der Dachmarke MVV hat sich also auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten fortgesetzt. Die Fahrgastzahlen sind hierfür nicht der einzige Beleg. So hat der ADAC in einem europaweiten Test dem MVV-Verkehrssystem als einzigem die Bestnote „sehr gut“ verliehen. Diese Auszeichnung freut uns und spornt uns an. Schließlich dient ein leistungsfähiger ÖPNV der Sicherung einer nachhaltigen Mobilität und bietet Lösungsansätze für zahlreiche Problemstellungen unserer Zeit. Laut einer aktuellen Forsa-Umfrage fühlen sich rund zwei Drittel der Menschen in Deutschland am meisten durch den Straßenverkehr in den Städten gestört. Auf den Plätzen zwei und drei der Störfaktoren folgen Lärmbelästigung und Luftverschmutzung.

Busse und Bahnen sind hierfür ideale Problemlöser. Schon heute reduziert der ÖPNV spürbar den Autoverkehr, übrigens in keinem deutschen Verkehrsverbund so stark wie im Großraum München. Deutschland hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber dem

Niveau von 1990 zu senken. Mit dem Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel leistet jeder Einzelne hierfür einen Beitrag. Damit einher geht eine deutliche Reduzierung der Feinstaubemissionen. Dies ist ein weiterer Systemvorteil des öffentlichen Verkehrs. Berücksichtigt man ferner, dass jeder in den ÖPNV investierte Euro einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von bis zu vier Euro erwirtschaftet, so liegt auf der Hand, dass Investitionen in den öffentlichen Verkehr als Katalysatoren für wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen betrachtet werden können.

Im Großraum München stehen wegweisende Entscheidungen zum Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs an. Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaft stellen sich dieser Aufgabe. Beim zukunftsweisenden Ausbau des Tram-Netzes in München sind wichtige Projekte fertiggestellt oder in die Wege geleitet worden. Ein neuer S-Bahn-Haltepunkt bindet das neue Wohngebiet Hirschgarten optimal an die Stammstrecke der S-Bahn an. Der geplante zweite S-Bahn-Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof ist das zentrale Investitionsvorhaben, um die Mobilität unserer Region nicht nur den

gegenwärtigen Anforderungen anzupassen, sondern sie auch für kommende Generationen zu sichern. Eine Fertigstellung bis 2018 ist ambitioniert, aber machbar, wenn die Finanzierung bald gesichert wird.

Im Jahr 2009 trat MVV-Geschäftsführer Klaus Wergles nach zwölf Jahren in den Ruhestand. Dieser Zeitraum war geprägt von großen Erfolgen für das Verbundsystem. Auch im Namen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bedanke ich mich herzlich für das Engagement und die kollegiale Zusammenarbeit mit Herrn Wergles. Er hat durch seine Arbeit an wichtiger Stelle zum Erfolg des Verbundes einen wesentlichen Anteil beigetragen.

Die Verbundgesellschaft koordiniert das gesamte Verbundsystem und nimmt darüber hinaus bestimmte zentrale Aufgaben für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen wahr. Um die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs zu erhalten und zu steigern, muss an vielen Stellen angesetzt werden. Eine Schlüsselrolle bilden attraktive Tarifangebote. In diesem Zusammenhang ist interessant, dass unsere Stammkunden das entsprechende Angebot der IsarCard

immer besser annehmen. So hat sich die Zahl der Abonnenten in den letzten 10 Jahren um 144 Prozent erhöht. Es gilt nun, auch künftig den MVV im Sinne der Kunden weiterzuentwickeln, damit wir unsere Spitzenstellung halten und ausbauen können. Ich danke allen, die uns dabei unterstützen.



Alexander Freitag





STATISTIK

Ein Zuwachs bei den Fahrten in Höhe von 0,35 Prozent, eine drei Kilometer längere Strecke für die Trambahnen: Die Statistiken des MVV veranschaulichen Entwicklungen im öffentlichen Nahverkehr Münchens und seiner Region durch Zahlen und Diagramme.

Zusammen mit den Kennzahlen zu allgemeingesellschaftlichen Themen helfen sie uns, die verkehrlichen Prozesse noch besser zu verstehen. Auf den folgenden Seiten finden Sie die wichtigsten Zahlen, Daten und Fakten für das Berichtsjahr 2009.

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN: DIE SPRACHE DER STATISTIK

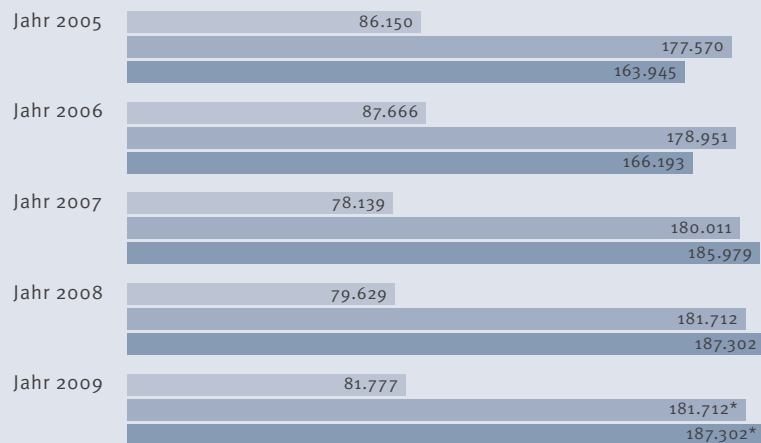
STRUKTURDATEN

	MVV-Verbundraum	Landeshauptstadt München
Fläche	rd. 5.500 qkm	rd. 310 qkm
Zahl der Gemeinden	175	
Einwohner	rd. 2,669 Mio.	rd. 1,317 Mio.
Pkw-Bestand	rd. 1,411 Mio.	rd. 0,612 Mio.

SCHÜLER- UND STUDENTENZAHLEN

Schüler- und Studentenzahlen

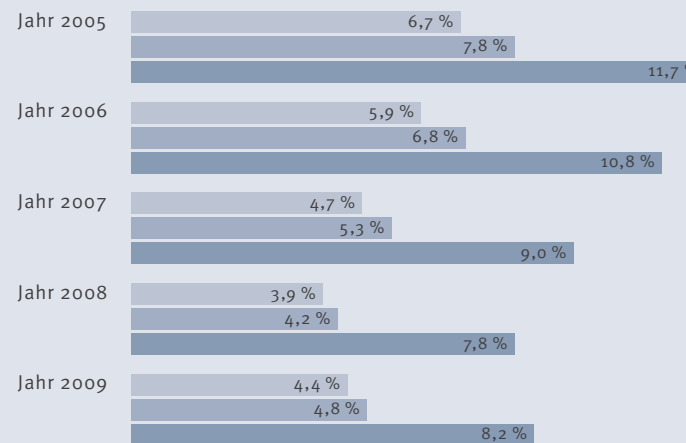
- Studenten in München
- Schüler in München
- Schüler in den Landkreisen



Arbeitslosenquoten

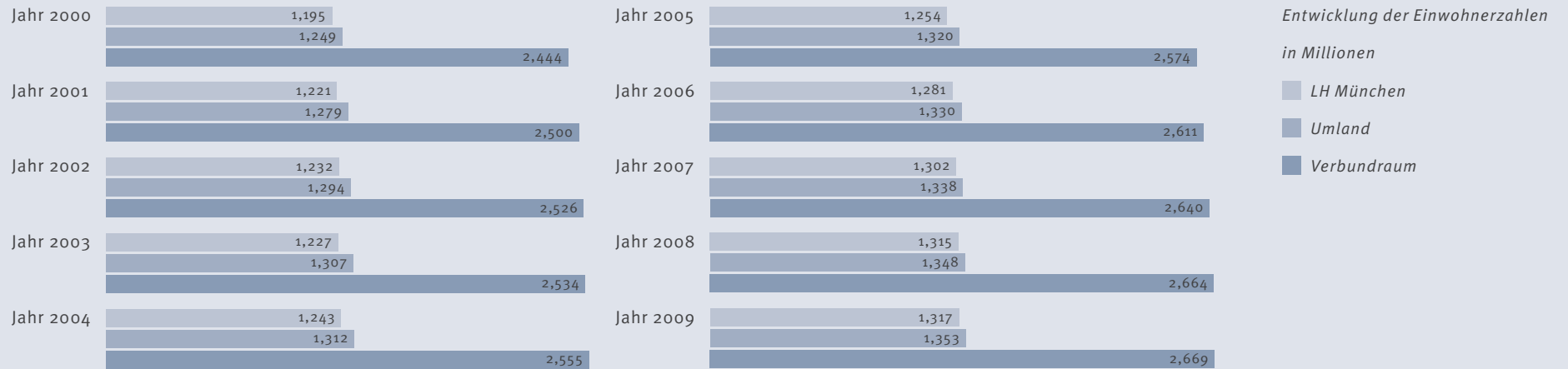
- Regierungsbezirk Oberbayern
- Bayern
- Bundesrepublik Deutschland

ARBEITSLOSENQUOTEN



* Zur Drucklegung lagen noch keine aktuelleren Zahlen vor

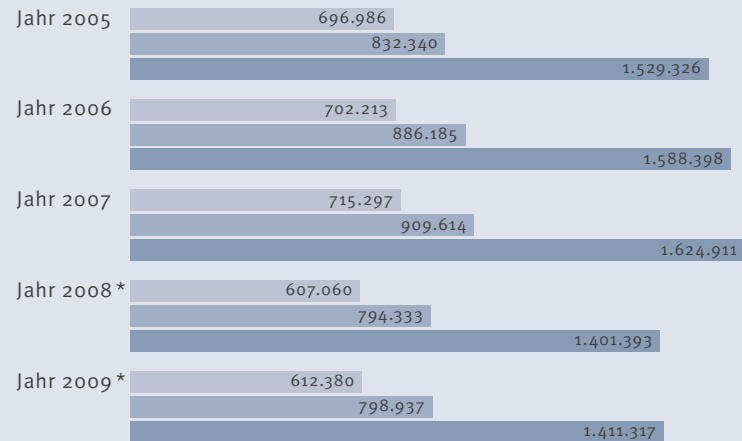
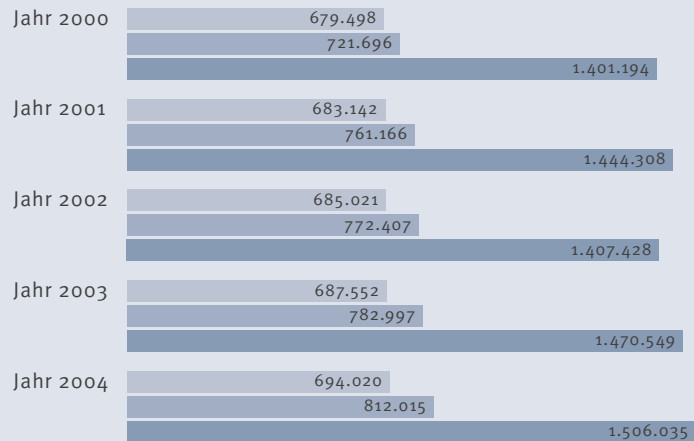
DIE ENTWICKLUNG DER EINWOHNERZAHLEN IN DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN UND IN DEN VERBUNDLANDKREISEN



DIE ENTWICKLUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS

Entwicklung
des Pkw-Bestandes

- LH München
- Umland
- Verbundraum

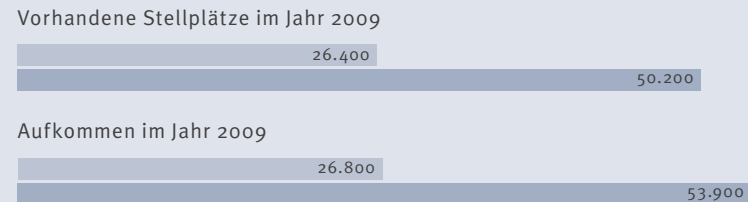
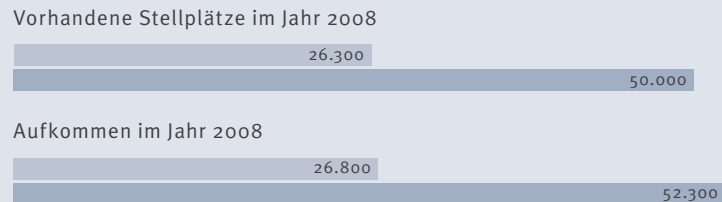


* Ab dem Berichtsjahr 2008 werden nur noch angemeldete Fahrzeuge ausgewiesen (ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen). Vorübergehend stillgelegte Kraftfahrzeuge machen rund 12% des Kraftfahrzeugbestandes aus.

PARK+RIDE UND BIKE+RIDE

P+R- und B+R-Aufkommen

- P+R-Stellplätze
- B+R-Stellplätze

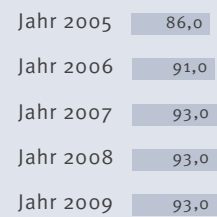


STRECKEN- UND LINIENLÄNGEN

S-Bahn



U-Bahn



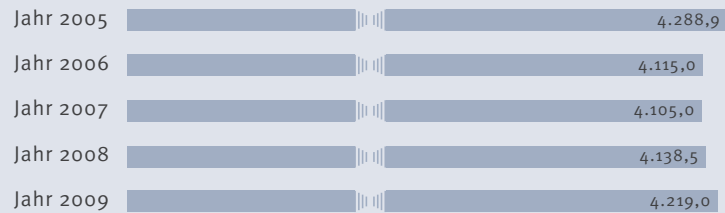
Straßenbahn



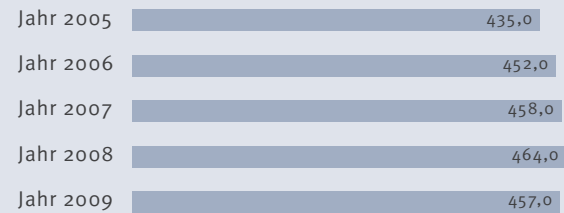
■ Streckenlängen (km)

■ Linienlängen (km)

Regionale Omnibusse



Städtische Omnibusse



ZUG- UND WAGENKILOMETER (MIO.)

S-Bahn

Jahr 2005	19,523
Jahr 2006	19,859
Jahr 2007	19,869
Jahr 2008	19,900
Jahr 2009	20,288

U-Bahn

Jahr 2005	9,845
Jahr 2006	9,861
Jahr 2007	10,183
Jahr 2008	10,442
Jahr 2009	10,536

Straßenbahn

Jahr 2005	6,917
Jahr 2006	6,832
Jahr 2007	6,835
Jahr 2008	6,952
Jahr 2009	6,907

Regionale Omnibusse

Jahr 2005	23,897
Jahr 2006	23,619
Jahr 2007	23,929
Jahr 2008	25,276
Jahr 2009	26,394

Städtische Omnibusse

Jahr 2005	26,563
Jahr 2006	26,827
Jahr 2007	27,042
Jahr 2008	27,235
Jahr 2009	27,677

GESAMTÜBERBLICK ÜBER DIE ERGEBNISSE

	Jahr 2008	Jahr 2009	+ / – absolut	+ / – Prozent
Fahrten	617.675.378	619.836.093	2.160.715	0,35 %
Personenkilometer	6.271.645.594	6.280.368.041	8.722.447	0,14 %
Verkaufte Fahrkarten	59.212.567	58.531.856	-680.711	-1,15 %
Fahrgeldeinnahmen	609.755.406,46	617.686.379,85	7.930.973,39	1,30 %

FAHRTEN IM JAHRESVERGLEICH (MIO.)



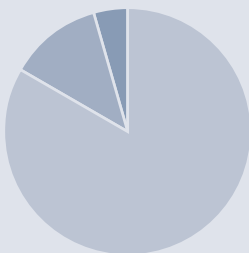
PERSONENKILOMETER IM JAHRESVERGLEICH (MIO.)



VERKAUFTE FAHRKARTEN (MIO. STÜCK)

* Erwachsene und Kinder

** Single-, Kinder- und Partnerkarten ohne Kongresstickets



- Bartarif (83,48 %)
- Zeitkartentarif (12,32 %)
- Ausbildungstarif (4,20 %)

Bartarif	Jahr 2008	Jahr 2009	Veränderungen 2008/09	
			absolut	%
Einzelfahrkarten *	20,492	19,420	- 1,072	- 5,23 %
Streifenkarten *	8,664	8,296	- 0,368	- 4,25 %
Tageskarten **	10,095	11,697	1,602	15,87 %
Sonstige	0,272	0,276	0,004	1,37 %
Sonderregelungen	9,729	9,270	- 0,459	- 4,72 %
Summe	49,252	48,959	- 0,294	- 0,60 %

Ausbildungstarif				
Ausbildungstarif I	0,715	0,723	0,008	1,12 %
Ausbildungstarif II	1,579	1,532	- 0,047	- 2,98 %
Grüne Jugendkarten	0,183	0,184	0,001	0,60 %
Summe	2,477	2,439	- 0,038	- 1,53 %

Zeitkartentarif	Jahr 2008	Jahr 2009	Veränderungen 2008/09	
			absolut	%
Wochenkarten	3,191	2,870	- 0,321	- 10,07 %
Monatskarten	1,295	1,172	- 0,123	- 9,47 %
IsarCard9Uhr	0,345	0,308	- 0,037	- 10,70 %
IsarCard60	0,432	0,365	- 0,067	- 15,43 %
IsarCardAbo monatlich	1,235	1,253	0,018	1,43 %
IsarCardAbo jährlich	0,027	0,030	0,003	10,04 %
IsarCard60 Abo monatlich	0,244	0,262	0,018	7,33 %
IsarCard60 Abo jährlich	0,020	0,021	0,001	6,48 %
IsarCard9Uhr Abo monatlich	0,113	0,128	0,015	13,66 %
IsarCard9Uhr Abo jährlich	0,006	0,007	0,001	14,29 %
IsarCardJob monatlich	0,473	0,503	0,030	6,41 %
IsarCardJob jährlich	0,024	0,025	0,001	4,66 %
IsarCard S	0,000	0,113	0,113	100,00 %
Sonderregelungen	0,077	0,075	- 0,002	- 2,65 %
Summe	7,482	7,133	- 0,349	- 4,67 %

	Jahr 2008	Jahr 2009	Veränderungen 2008/09 – absolut		Veränderungen 2008/09 – %	
Gesamtsumme	59,212	58,531	- 0,681	- 1,15 %		

Mögliche Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Auf- und Abrunden der Werte.

FAHRGELDEINNAHMEN (BRUTTO, MIO. EURO)

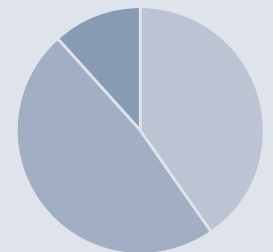
Bartarif	Jahr 2008	Jahr 2009	Veränderungen 2008/09 absolut	Veränderungen 2008/09 %
Einzelfahrkarten*	48,24	45,36	- 2,88	- 5,97%
Streifenkarten*	91,66	91,42	- 0,24	- 0,26%
Tageskarten**	79,90	90,29	10,39	13,00%
Sonstige	0,79	0,77	- 0,02	- 2,53%
Sonderregelungen	22,74	22,05	- 0,69	- 3,03%
Summe	243,32	249,89	6,57	2,70%

Ausbildungstarif				
Ausbildungstarif I	19,97	20,51	0,54	2,70%
Ausbildungstarif II	47,48	47,57	0,09	0,19%
Grüne Jugendkarten	2,52	2,58	0,06	2,38%
Summe	69,97	70,66	0,69	0,99%

Zeitkartentarif	Jahr 2008	Jahr 2009	Veränderungen 2008/09 absolut	Veränderungen 2008/09 %
Wochenkarten	47,67	43,72	- 3,95	- 8,29%
Monatskarten	71,65	67,55	- 4,10	- 5,72%
IsarCard9Uhr	17,87	16,13	- 1,74	- 9,74%
IsarCard60	17,16	14,77	- 2,39	- 13,93%
IsarCardAbo monatlich	64,88	65,70	0,82	1,26%
IsarCardAbo jährlich	15,04	16,93	1,89	12,57%
IsarCard60 Abo monatlich	8,51	9,34	0,83	9,75%
IsarCard60 Abo jährlich	7,50	8,45	0,95	12,67%
IsarCard9Uhr Abo monatlich	5,34	6,08	0,74	13,86%
IsarCard9Uhr Abo jährlich	3,11	3,41	0,30	9,65%
IsarCardJob monatlich	22,81	24,72	1,91	8,37%
IsarCardJob jährlich	12,25	13,50	1,25	10,20%
IsarCard S	0,00	4,16	4,16	100,00%
Sonderregelungen	2,66	2,68	0,02	0,75%
Summe	296,46	297,14	0,68	0,23%

* Erwachsene und Kinder

** Single-, Kinder- und Partnerkarten ohne Kongresstickets



■ Bartarif (40,46%)

■ Zeitkartentarif (48,11%)

■ Ausbildungstarif (11,44%)

	Jahr 2008	Jahr 2009	Veränderungen 2008/09 – absolut	Veränderungen 2008/09 – %
Gesamtsumme	609,76	617,69	7,93	1,30

Mögliche Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Auf- und Abrunden der Werte.





Herausgeber und verantwortlich für den Inhalt
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
Thierschstraße 2, 80538 München
www.mvv-muenchen.de

Redaktion
Susanne Strasser, Bernhard Segl

Fotografie
Walter Matthias Wilbert, Bad Tölz

Konzeption und Kreation
Andreas Lorenz
Büro für Kommunikation und Design, München

ClimatePartner 
klimaneutral
gedruckt





