



VERBUNDBERICHT 2011
MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND





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
— Im Fokus: Konzeption	20



INHALT

PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN _____	24	— MVV-Produktkampagnen mit Mops und Co.	40
— Barrierefrei – eine Bestandsaufnahme	26	— Neuer Kontrolldienst in der Region	41
— Kooperation mit den Medien	28	— Analyse der Radl-Stellplatz-Situation an Münchner S-Bahnhöfen	42
— Erdinger Ringschluss, 2. Stammstrecke und weitere Ausbauprojekte	30	— MVV-Homepage im Usability-Test – und mit neuem Auftritt	44
— Marktforschung im Bartarif	32	— Echtzeitinformationen für den MVV-Regionalbusverkehr	46
— Wohn- und Mobilitätsrechner geht online – und in den Wettbewerb	34	— Neue Tram nach St. Emmeram	48
— Neue Bestellform für MVV-Kundenkarten im Ausbildungstarif	36	— EFA und mobile Dienste	50
— Zusätzliche Hybridbusse im MVV-Regionalbusverkehr	37	— Ausschreibungsrekord im MVV-Regionalbusverkehr	51
— Qualitätssicherung in der Region – und im Landkreis Augsburg	38	— Resümee und Ausblick der MVV-Geschäftsführung	52
		STATISTIK _____	54
		— Zahlen, Daten, Fakten: Die Sprache der Statistik	56





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 Einnahmeverteilung, 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*

München wird sich weiterhin dynamisch entwickeln, auch aus demografischer Sicht. In den vergangenen zehn Jahren ist die Landeshauptstadt um 136.000 Einwohner gewachsen. Diese Entwicklung wird sich auch in Zukunft fortsetzen. Bis zum Jahr 2030 rechnen wir mit 151.000 Neubürgern und auch das Umland wird weiter schwungvoll wachsen. So stellt sich die Frage, wie im Großraum München zukünftig die wachsenden Verkehrsströme, die mit dieser Entwicklung einhergehen, bewältigt werden können. Unsere Verkehrspolitik basiert primär auf der Verlagerung von Mobilität so weit als möglich auf öffentliche Verkehrsmittel. Diese Strategie verfolgen wir mit Erfolg, wie ein Blick auf die Verkehrsleistungen zeigt, die 2011 im MVV erbracht wurden. Mit 645,2 Millionen Fahrgästen – 1,9 Prozent mehr als 2010 – wurde eine neue Rekordmarke des Fahrgastaufkommens im MVV erzielt. Dies zeigt, dass das MVV-System als Ganzes noch fit ist für den Wettbewerb mit dem Individualverkehr.

Die S-Bahn, dieses für den Großraum München immens wichtige Verkehrsmittel, fährt inzwischen an der Grenze ihrer Kapazität. Das vom Freistaat beschlossene Zukunftsprojekt für den Bahnknoten München wäre hier ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur

Qualitätssicherung des S-Bahn-Betriebes. Konkrete Projekte, die unverzüglich begonnen werden, sind jedoch unabdingbar, um das bisher Erreichte auch für kommende Generationen zu sichern und weiterzuentwickeln.

Die U-Bahn bildet das Rückgrat des städtischen Nahverkehrs. Taktverdichtungen ermöglichen hier die erforderlichen Kapazitätssteigerungen. Bereits umgesetzt wurde im Rahmen der „MVG-Angebots-offensive 2010–2020“ eine neue U-Bahn-Linie U7, die in der morgendlichen Hauptverkehrszeit das Fahrtenangebot auf besonders belasteten Streckenabschnitten von U1, U2 und U5 verstärkt.

Auch die Münchner Tram gewinnt weiter an Fahrt. Die Renaissance dieses traditionsreichen Verkehrsmittels geht weiter. Das Streckennetz ist in den letzten 15 Jahren um mehr als 20 Prozent gewachsen und umfasst nun 79 Kilometer. Die jüngste Neueröffnung erfolgte am 11. Dezember 2011, als die Neubaustrecke vom Effnerplatz nach St. Emmeram in Betrieb ging. Dass entlang der Strecke rund 250 Bäume neu gepflanzt wurden, mag man bei der komplexen Realisierung dieses Projektes nur als Detail am Rande bewerten. Es spiegelt jedoch wider, unter welchem Leitmotiv der Tram-Ausbau

steht. Neu geschaffene Verkehrsinfrastruktur führt zu einer Aufwertung des urbanen Raumes und zu einer Steigerung der Lebensqualität in den betroffenen Quartieren. Unter dieser anspruchsvollen Prämisse stehen auch die weiteren Neubauprojekte der MVG, wie die Verlängerung zum Pasinger Bahnhof, die Tram-Westtangente und die Tram-Nordtangente mit ihrem fahrleitungslosen Teilstück im Englischen Garten. Dass letzteres Projekt technisch problemlos realisierbar ist, erwies sich am 25. Mai 2011. An diesem Tag fuhr eine für München vorgesehene Variobahn mit Akkubetrieb eine Strecke von knapp 19 Kilometern im Dauerbetrieb ohne Oberleitung. Damit erhielt sie sogar einen Guinness-Weltrekord-Titel.

Die MVG-Stadtbusse spielen ihre Stärken dort aus, wo für eine wirtschaftliche ÖPNV-Erschließung niedrige Infrastrukturkosten unabdingbar sind. Immer öfter fahren sie auf der Überholspur, schafft das Beschleunigungsprogramm der MVG doch zunehmend eigene Busspuren und Ampelvorrangschaltungen.

Die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs in München basiert auch auf einer starken Tradition, die Identität stiftet und ihn im Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger verankert.

2011 konnte München dreifaches Nahverkehrsjubiläum feiern: 150 Jahre Nahverkehr, 135 Jahre Tram und 40 Jahre U-Bahn. Im Jahr 2012 begeht das MVV-System seinen 40. Geburtstag. Ohne das Verbundsystem mit einem einheitlichen Tarif wäre die Erfolgsgeschichte des öffentlichen Verkehrs in unserer Region nicht möglich gewesen.

Dafür danke ich den Geschäftsführungen und den Mitarbeitern von Verbundgesellschaft und beteiligten Verkehrsunternehmen gleichermaßen. Gemeinsam im Verbund werden Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaft auch die anstehenden Herausforderungen meistern.



Christian Ude

DER BAYERISCHE STAATSMINISTER



Martin Zeil

Bayerischer Staatsminister

für Wirtschaft, Infrastruktur,

Verkehr und Technologie und

Stellvertretender Ministerpräsident

Verkehr bedeutet für den Großteil der Bevölkerung immer noch Individualverkehr. Wie wichtig dem Deutschen sein Auto ist, zeigt die aktuelle Diskussion zur Wiedereinführung der sog. Alt-Kennzeichen. Hochemotional wird darüber debattiert, ob neben dem Kennzeichen „TÖL“ im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen auch das „WOR“ zurückkehren darf oder sogar muss. Wenn bei winterlichem Wetter der Straßenverkehr im Stauchoas versinkt, wird dies von den Autofahrern als naturgegeben hingegenommen.

Anders beim ÖPNV. Ein entspanntes Verhältnis des Münchners zu seinen U- und S-Bahnen lässt sich selten finden. Bei jeder größeren Betriebsstörung oder Verzögerung sieht sich der MVV einer Vielzahl von Beschwerden ausgesetzt. Die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs steht für den Kunden an erster Stelle.

Das Auto wird geliebt – der ÖPNV wird genutzt. Erfreulicherweise finden sich jedoch Signale für ein Umdenken. Im Hinblick auf die stetig steigenden Kosten für ein eigenes Kraftfahrzeug interessieren sich vermehrt neue Benutzergruppen für den ÖPNV.

Diese finden im Einzugsbereich des MVV ein attraktives Angebot vor. Etablieren konnten sich in den letzten Jahren insbesondere im Stadtbereich Mietfahrräder und Kraftfahrzeuge verschiedener Car-Sharing-Anbieter. Das Car-Sharing stellt dabei eine sinnvolle Ergänzung für alle diejenigen dar, die ihre Transportbedürfnisse überwiegend durch Angebote des MVV befriedigen, auf ein Auto im Einzelfall aber angewiesen sind.

Der MVV kann für 2011 eine Leistungsbilanz vorweisen, die sich sehen lassen kann. Neben der weiter fortschreitenden Ausweitung des Angebotes wie beispielsweise der Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnverbindung nach St. Emmeram durch die MVG rückte die Nutzung neuer Medien vermehrt in den Blickpunkt. Die EFA sowie weitere mobile Dienste sind aus dem Nutzeralltag nicht mehr wegzudenken.

Die Erfolge des letzten Jahres dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass der MVV und die beteiligten Verkehrsunternehmen vor immer neuen Herausforderungen stehen, die in den nächsten

Jahren gemeistert werden müssen. Die Einführung des Tickets für Mobiltelefone etwa ist wünschenswert, wenn München nicht hinter der Entwicklung zurückbleiben will. Eine ständige Herausforderung für alle Beteiligten ist darüber hinaus die Zuverlässigkeit der Verkehrsbedienung. Hier besteht eine hohe Erwartungshaltung, die nicht enttäuscht werden darf.

Auch der Freistaat Bayern ist bereit, sich den Herausforderungen zu stellen. Die vorhandene Infrastruktur stößt an ihre Leistungsgrenzen und ist durch gezielte Neubaumaßnahmen zu erweitern.

Das vorgelegte Konzept zur Anbindung des Umlandes mit Express-S-Bahnen unter Nutzung der 2. Stammstrecke ist eine notwendige und konsequente Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems. Hierdurch können Bewohner des Umlandes in einer im Vergleich zur Autonutzung konkurrenzfähigen Zeit Ziele in München erreichen.

Die Bayerische Staatsregierung steht weiter zum Konzept „Bahnknoten München“. Erstmals wurde hier eine langfristige Entwicklungsstrategie für den Schienenverkehr in der Metropolregion München vorgelegt.



Martin Zeil

DER LANDRAT DES LANDKREISES FÜRSTENFELDBRUCK



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

Die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, also „der MVV“, feiert Jubiläum. Am 5. April 1971 wurden die Verträge unterzeichnet und ein Jahr später, am 28. Mai 1972, verkehrten schon die ersten „offiziellen“ MVV-Verkehrsmittel. In diesen letzten 40 Jahren konnten die acht Verbundlandkreise enorm von der Entwicklung des S-Bahn-Systems profitieren. Das Busnetz in den Landkreisen, das in den Folgejahren sukzessive in den Verbund integriert wurde, ist seitdem stetig ausgebaut und das Leistungsangebot immer attraktiver gestaltet worden. Die kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen sind ein Beleg dafür.

Dieser Erfolg beruht nicht zuletzt auf einem Wettbewerb mit Augenmaß und Fingerspitzengefühl. Überschaubare Losgrößen, bei denen auch kleinere und mittelständische Unternehmen konkurrenzfähig sein können, sind ein zentrales Merkmal der Auftragsvergaben im MVV-Regionalbusverkehr. 2011 reiht sich nahtlos in diese positive Entwicklung ein. So wurden in zehn Vergabeverfahren 16 MVV-Regionalbuslinien mit einem Auftragsvolumen von knapp 59 Millionen Euro vergeben.

Dabei setzten sich ausnahmslos ansässige und überwiegend mittelständische Verkehrsunternehmen durch. Inhalt der Auftragsvergaben waren wie immer die von der MVV GmbH erarbeiteten bewährten Qualitätsstandards, die neben attraktiven Fahrzeugen und einem einheitlichen Erscheinungsbild auch Anforderungen an Fahrpersonal und Betriebsführung sowie Umwelt- und Sozialstandards definieren.

Ein attraktiver Nahverkehr bedarf aber auch einer umfassenden Kommunikation. Dazu müssen Zugangsbarrieren zu den Angebotsinformationen, selbstverständlich aber auch zum Bezug von Fahrkarten, so weit als möglich abgebaut werden. Die Informationspalette der Verbundgesellschaft reicht hier vom Fahrplanbuch bis zur „App“ für Smartphones. Erstmals ist es jetzt auch möglich, Kundenkarten für den Ausbildungstarif im Internet zu bestellen. Im vergangenen Jahr startete ein entsprechender Pilotversuch, der inzwischen großen Anklang bei den Fahrgästen fand. Dies zeigt das enorme Potenzial, das in neuen Vertriebsformen wie beispielsweise einem „Handy-Ticket“ steckt.

Ein wichtiges Projekt, das besseren Kundenservice schafft, eine zielgerichtete Reaktion auf Störfälle ermöglicht und zur Anschluss-sicherung beim Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln dient, konnte durch die Zusage einer staatlichen Förderung auf den Weg gebracht werden: Alle acht Verbundlandkreise haben noch Ende 2011 über ihre Gremien den Aufbau eines einheitlichen Integrationssystems für Echtzeitdaten (ISE) im MVV-Regionalbus-verkehr beschlossen.

So positiv diese Entwicklungen auch sind, sie dürfen keinesfalls durch den drohenden Kollaps der Stammstrecke konterkariert werden. Die verkehrlichen Verflechtungen zwischen den Landkreisen und der Landeshauptstadt München werden sich weiter verdichten und dies zunehmend in beiden Richtungen. Die verkehrliche Entwicklung wird nicht an den Grenzen des Großraums München haltmachen, sondern sich in der gesamten Europäischen Metropolregion München entfalten. Umso bedeutender ist eine rasche Umsetzung des Projekts zum Bau einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke, von der auch zahlreiche weitere Schienenprojekte

des Umlands abhängen. Die künftige Entwicklung beim S-Bahn-Ausbau bleibt also spannend, auch wenn die Notwendigkeit entsprechender Projekte wohl unbestritten sein dürfte.

Wir Verbundlandkreise gratulieren dem MVV zu seinem mit einer einzigartigen Erfolgsgeschichte verbundenen runden Geburtstag ganz herzlich und blicken mit unserem kompetenten und verlässlichen Partner optimistisch in die Zukunft.



Thomas Karmasin





VERBUNDPARTNER

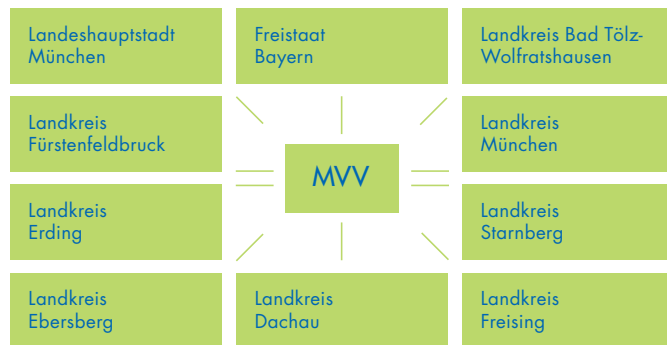
DIE GESELLSCHAFTER UND ORGANE DES MVV

Gesellschafter der MVV GmbH

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

Mitglieder der Gesellschafterversammlung im Geschäftsjahr 2011

- Christian Ude
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München,
Vorsitzender der
Gesellschafterversammlung
- Carsten Fregin
Ministerialrat, Bayer. Staats-
ministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und
Technologie, stellvertretender
Vorsitzender der
Gesellschafterversammlung
- Marianne Stenek-Flaig
Ltd. Ministerialrätin,
Bayer. Staatsministerium der
Finanzen
- Dieter Reiter
Berufsm. Stadtrat,
Landeshauptstadt München,
Referat für Arbeit und
Wirtschaft
- Josef Niedermaier
Landrat, Landkreis Bad Tölz-
Wolfratshausen
- Hansjörg Christmann
Landrat, Landkreis Dachau
- 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 2011

- | | | |
|---|--|---|
| · Christian Ude
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München,
Vorsitzender des Verbundrats | · Gottlieb Fauth
Landrat, Landkreis Ebersberg | · Leonhard Neumayr
Verkehrsunternehmer |
| · Dieter Reiter
Berufsm. Stadtrat,
Landeshauptstadt München,
Referat für Arbeit und
Wirtschaft | · Thomas Karmasin
Landrat, Landkreis Fürsten-
feldbruck | · Wolfgang Riedlinger
Geschäftsführer Busverkehr
Südbayern GmbH |
| · Carsten Fregin
Ministerialrat, Bayer. Staats-
ministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und
Technologie | · Norbert Klimt, Vorsitzender der
Regionalleitung DB Regio AG,
stellvertretender Vorsitzender
des Verbundrats | |
| · Hans-Peter Behrendsen
Ministerialrat, Bayer. Staats-
ministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und
Technologie | · Dipl.-oec. Herbert König
Vorsitzender der Geschäfts-
führung Münchner Verkehrs-
gesellschaft mbH (MVG) | |
| | · Heino Seeger
Geschäftsführer Bayerische
Oberlandbahn GmbH (BOB) | |
| | · Veit Bodenschatz
Geschäftsführer Regionalverkehr
Oberbayern GmbH (RVO) | |

Organe des MVV

- Gesellschafterversammlung
- Verbundrat
- Geschäftsführung

Für konstitutive Entscheidungen im MVV sind die Gesellschafterversammlung, der Verbundrat und die Geschäftsführung verantwortlich.

Geschäftsführung
Dipl.-Kaufmann Alexander Freitag

DIE MEILENSTEINE IM JAHR 2011. DIE VERBUNDPARTNER BERICHTEN



Tempo im Tunnel

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

- Fahrgastpreis von PRO BAHN. Der unabhängige und bundesweit tätige Fahrgastverband zeichnet die MVG und ihren Geschäftsführer Herbert König im März mit dem „Fahrgastpreis 2011“ aus. Damit würdigt PRO BAHN „den hochwertigen und fahrgastbezogenen Nahverkehr in München, die Revitalisierung der Trambahn und Verbesserungen und Ausbauten trotz schwierigster Finanzlage“.
- Modernisierung von U-Bahnhöfen. In den U-Bahnhöfen Hauptbahnhof und Marienplatz beginnt die Sanierung und Erneuerung der Zwischengeschosse. Die Modernisierung des U- und S-Bahnhofs Neuperlach Süd wird abgeschlossen. Insgesamt investieren die Stadtwerke München (SWM) und die MVG 2011 rund 150 Millionen Euro in U-Bahn, Bus und Tram.
- Vorfahrt für Innovationen. Im April erweitern SWM/MVG ihren Hybridbus-Test: Ein weiterer dieselelektrischer Gelenkbus geht auf der Linie 52 in Betrieb. Im Mai schafft eine Münchner Tram den Sprung in das Buch „Guinness World Records“. Der mit einer neu entwickelten Lithium-Ionen-Batterie ausgestattete Zug fährt auf einer Teststrecke knapp 19 Kilometer ohne Oberleitung. Im Laufe des Jahres gehen die ersten modernisierten Trambahnen vom



Charme-Offensive in der Stadt

Typ R2 sowie die neuen Variobahn-Züge in Betrieb, ebenso zehn weitere Gelenkbusse.

- Mehr Angebot. Zum Fahrplanwechsel im Dezember werden erste Meilensteine der „MVG-Angebotsoffensive 2010–2020“ umgesetzt. So gehen das neue Tramnetz und die 4,3 Kilometer lange Neubaustrecke nach St. Emmeram in Betrieb. Bei der U-Bahn entlastet die neue U7 im morgendlichen Berufsverkehr einzelne Abschnitte der U1, U2 und U5. Außerdem werden 22 Buslinien verstärkt. Bis Mitte 2013 wird die MVG 300 neue Fahrerinnen und Fahrer bei U-Bahn, Bus und Tram einstellen.
- Mehr Kundenservice. Das Mobilfunk-Netz in der Münchner U-Bahn wird komplettiert. Die MVG baut die Dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen mit neu entwickelten, „schlanken“ Geräten weiter aus, die über UKW mit Daten versorgt werden. In den U-Bahnhöfen beginnt die Kennzeichnung der Ausgänge mit Buchstaben, um die Wegeleitung zu vereinfachen. Gut 40.000 Besucher feiern im Oktober das dreifache Nahverkehrsjubiläum: 150 Jahre Bus, 135 Jahre Tram und 40 Jahre U-Bahn.

S-Bahn München

- Nachrüstung der Stellwerkstechnik auf der S-Bahn-Stammstrecke. Im Elektronischen Stellwerk an der Donnersbergerbrücke verhindert eine neue Software bei einer technischen Störung in der Linienzugbeeinflussung als Rückfallebene den Ausfall dieses Systems. Örtliche Aufsichten an drei weiteren Stationen verkürzen die Haltezeiten. Die Gesamtinvestitionen lagen bei 2,75 Millionen Euro.
- Verbesserungen in der Fahrgastinformation. Über einen „Streckenagenten“ wählen Reisende gezielt eine oder mehrere S-Bahn-Linien aus und informieren sich über Streckensperrungen. Mitte Mai 2011 wurde zudem das „Navi S-Bahn München“ eingeführt.
- Alkoholkonsumverbot in der S-Bahn. Ab Fahrplanwechsel ist in den Zügen der S-Bahn München inklusive der Linie A der Konsum von alkoholischen Getränken untersagt. Ziel ist es, das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu verbessern, die sich mehrheitlich für ein Alkoholkonsumverbot aussprechen.
- Ticketentwertung bei Tages- und Einzelfahrscheinen entfällt. Seit Fahrplanwechsel 2011 werden alle MVV-Einzelfahrkarten aus DB-Automaten zum sofortigen Fahrtantritt ausgegeben. Diese Änderungen betreffen ausschließlich die Tickets, die an Automaten der Deutschen Bahn ausgegeben werden.

Regionalverkehr Oberbayern GmbH

- Erneuerung der RVO-MVV-Flotte. 2011 wurden drei neue Großraumfahrzeuge und weitere fünf Niederflurbusse beschafft. Die 15-Meter-Neufahrzeuge erfüllen die höchste Abgasnorm Euro 5 EEV und sind behindertengerecht ausgestattet. Zudem besitzen alle Fahrzeuge Klimaautomatik und sind RBL-fähig.
- RVO-Flotte auf neuestem technischen Stand. Die Ausrüstung der RVO-Flotte mit einem Intermodal Transport Control System ist nun abgeschlossen. Für die im MVV eingesetzten RVO-Fahrzeuge kann somit nicht nur das gesamte Tarifsortiment im Bus angeboten werden, sondern es stehen auch Fahrplandaten in Echtzeit zur Verfügung. Diese können bereits heute auf der RVO-Homepage – Stichwort Onlinemonitor – abgerufen werden.
- MVV-Regionalbuslinie 216 gewonnen. Die Bietergemeinschaft RVO/Geldhauser hat die Ausschreibung der Linie 216 erneut gewonnen. Noch immer ist die gerichtliche Klärung des Genehmigungsanspruchs eines Wettbewerbers anhängig. Der Ausgang dieses Verfahrens mit grundsätzlicher Bedeutung für den Rechtsrahmen im Verbund wird mit großem Interesse erwartet.



Rasanz in Rot



Markenzeichen in der Region

DIE VERBUNDVERKEHRSUNTERNEHMEN IN DER REGION



Eine Marke, viele Facetten

Die mittelständischen Verbundverkehrsunternehmen bilden das Rückgrat des MVV-Regionalbusverkehrs

- AGM Linie 269 GbR
- c/o Baumann Busbetriebs GmbH
- Bayernbus GmbH
- Bietergemeinschaft RVO / Geldhauser
- c/o Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Busbetrieb Bittl – Inh. Albert Bittl
- Boos-Bus GmbH & Co. KG
- Busverkehr Südbayern GmbH
- Demmelmair GmbH & Co. KG
- Enders Reisen
- Erl Omnibus – Inh. Anita Gilhuber
- Busreisen Josef Ettenhuber GmbH
- Feringa Taxi Henryk Bartkow
- 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
- Taxi- und Mietwagenunternehmen
- Johann Köhler
- Larcher-Touristik GmbH
- Omnibus Merk GmbH
- Münchner Verkehrsgesellschaft
- mbH (MVG)
- Omnibus Neumeyr OHG
- Monika Pawelczyk Taxiunternehmen
- Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH
- Reichenberger Busunternehmen
- Kammerbauer oHG
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Omnibusverkehr Reisberger GmbH
- Scharf OHG Omnibus & Reisebüro
- Reisewelt Simperl Autobus und
- Reisebüro oHG
- H. M. Sittenauer GmbH
- Stanglmeier Reisebüro-Bustouristik
- GmbH & Co. KG
- Stadtwerke Dachau – Verkehrsbetriebe
- Autobusreisen Steiner KG
- 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



IM FOKUS: KONZEPTION



Stein für Stein zum Gesamtbild

Seit Anfang des Jahres 2011 bildet das Organigramm der Verbundgesellschaft vier Fachbereiche ab: Marketing und Tarif, MVV-Regionalbusverkehr, Verkehrsforschung und Konzeption. Beginnend mit diesem Verbundbericht wird sich in den nächsten Jahren an dieser Stelle je einer der Bereiche mit seinen Arbeitsschwerpunkten ausführlicher vorstellen. Die Serie beginnt mit dem Bereich Konzeption.

MVV-Datenbasis

Die Region München gehört zu den stärksten Wachstumsregionen in Deutschland. Um auch die damit einhergehende Verkehrszunahme bei den Planungen des Angebotes und der Infrastruktur fundiert berücksichtigen zu können, erstellt der Bereich Konzeption im 5-jährlichen Turnus die MVV-Datenbasis. 2011 startete die erneute Aktualisierung dieser elementaren Planungsgrundlage. Ein eigens eingerichteter Expertenarbeitskreis der Landeshauptstadt München, des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München, des MVV und weiterer Vertreter hat die für den MVV-Raum vorliegenden Analysen und Prognosen zu den Einwohnern und Arbeitsplätzen gesichtet, um daraus die Entwicklung in den Gemeinden und Landkreisen im MVV ableiten zu können. In der MVV-Datenbasis sind neben den Strukturdaten alle an

einem durchschnittlichen Werktag zurückgelegten Wege im MVV-Raum hinterlegt – sowohl für ein Analyse- als auch für ein Prognosejahr.

Mit der Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens stellt der MVV sicher, dass Nutzen-Kosten-Untersuchungen von geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen – wie zuletzt Tram 23 oder die U-Bahn-Verlängerung nach Martinsried – nach neuestem Kenntnisstand auch weiterhin möglich sind, und damit letztlich auch Fördergelder für die entsprechenden Maßnahmen von Bund und Land bewilligt werden können.

Regionaler Nahverkehrsplan

Der vom MVV erstellte Regionale Nahverkehrsplan zeigt die Verknüpfungspunkte und Schnittstellen zwischen den einzelnen, bereits existierenden Nahverkehrsplänen auf und trifft grundsätzliche Aussagen über die verkehrliche Situation im regionalen Verkehrsraum. Ebenfalls enthalten sind die relevanten Pendlerbeziehungen und Verkehrsströme, auch über die bestehenden Verwaltungsgrenzen hinweg. Zudem finden sich darin eine Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse der

Verkehrseinrichtungen, eine Prognose des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und eine umfassende Zusammenstellung künftiger Verkehrsprojekte und Planungen. Damit der Regionale Nahverkehrsplan des MVV als wichtige Arbeitsgrundlage – um einen attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV sicherzustellen – weiterhin aktuell bleibt, wurde im Jahr 2011 mit einer umfassenden Fortschreibung begonnen.

Planungen für P+R und B+R

Immer mehr Fahrgäste im System MVV nutzen auf dem Weg zur Haltestelle ihr Rad oder Auto. Um dieser steigenden Nachfrage gerecht zu werden, ermittelt der MVV kontinuierlich das Aufkommen an allen Bahnhöfen und leitet daraus Empfehlungen für das vorzuhaltende Angebot ab. Auf Wunsch werden für Gemeinden auch detaillierte Einzelbetrachtungen angestellt, damit diese ein attraktives Angebot im gesamten Bahnhofsumfeld sicherstellen können. Im Jahr 2011 wurde dabei das Aufkommen an über 30 Bahnhöfen erfasst und ausgewertet. Damit die Fahrgäste sich bereits vor der Fahrt über die vielfältigen Stellplatz-Angebote informieren können, bietet der MVV umfangreiche Informationen auf der Homepage an – bis hin zur Echtzeitbelegung.



*Moderne Menschen sind
multimodal unterwegs*



Wer genau hinschaut, weiß mehr

Beteiligung an Forschungsprojekten

Im europäischen Förderprojekt MORECO (Mobility and Residential Costs) werden Fragestellungen rund um Siedlungsstruktur und Mobilität vertieft und neue Instrumente für private und öffentliche Haushalte entwickelt. Der MVV hat bereits im Münchner Vorläuferprojekt SuM den Nachweis erbracht, dass ein Umzug an weniger zentrale Wohnstandorte ohne Bahnanschluss nicht zu einer Entlastung des Haushaltsbudgets führt. In der Regel werden die eingesparten Wohnkosten wieder durch erhöhte Mobilitätskosten aufgezehrt. MORECO soll nun unter anderem auch Handlungsstrategien für die Kommunen erarbeiten.

DYNAMO ist ein Forschungsprojekt im Rahmen der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie erlassenen Förderrichtlinie „Von Tür zu Tür – eine Mobilitätsinitiative für den Öffentlichen Personenverkehr der Zukunft“. In DYNAMO werden die Entwicklung und prototypische Umsetzung von dynamischen Informationsdiensten zur Unterstützung des Reisenden vor und auf der Reise entlang seiner gesamten Reisekette von Tür zu Tür initiiert. Im Fokus stehen die Aspekte Indoor-Ortung, -Routing und -Navigation, intermodale Verknüpfung, dynamische Begleitung,

soziale Netzwerke sowie Barrierefreiheit. Das Ziel besteht darin, die Planung konsequent aus Nutzer-Perspektive möglich zu machen. Der MVV wirkt seit 2011 – in Kooperation mit weiteren neun Projektpartnern – an den Vorarbeiten zum Forschungsprojekt DYNAMO mit.

Arbeiten im Zeichenbüro

Im MVV-Zeichenbüro wurden im Jahr 2011 eine Vielzahl der aus Vitrinen und Fahrplanmedien bekannten Pläne des MVV fortgeschrieben und weiterentwickelt:

- Schnellbahnnetzplan – in verschiedenen Versionen
- Tarifpläne für Innenraum und Gesamtnetz
- Verkehrslinienpläne Stadt und Region sowie Gesamtnetz
- Umgebungspläne für alle Regionalzug-, S- und U-Bahn-Stationen im MVV

Für alle Verbundlandkreise wurden zur Veröffentlichung in den Fahrplanmedien – wie Fahrplanbuch, Internet und Minifahrpläne – regionale Verkehrslinienpläne mit Stadtplan neu erstellt. Zudem wurden Pläne und Grafiken wie Baustellenfahrpläne oder Pläne im Rahmen der Stammstreckensperrung realisiert.

Fahrplaninformation analog und digital

Die verkehrsunternehmensübergreifende Fahrplaninformation ist ein Kerngeschäft des Bereiches Konzeption. Sie hat in den letzten Jahren immer neue Facetten erhalten. Neben der kontinuierlichen Fahrplandatenerfassung und -verarbeitung aller Verkehrslinien im MVV für die EFA und die vielfältigen Printmedien sind vor allem die Referenzierung der Verkehrslinien und Haltestellen sowie die Geodatenerfassung und Geodatenpflege für die elektronischen Auskunftssysteme zu einem gewichtigen Schwerpunkt geworden.

Neue Auskunftsdienste erfordern neue Hintergrundsysteme. Entsprechend der Veränderung des Informationsverhaltens der Fahrgäste bedürfen auch die Fahrgastinformationsmedien des MVV – als Printprodukt, im Internet oder für mobile Endgeräte – einer kontinuierlichen Weiterentwicklung. MVV Konzeption arbeitet daran.

Ein besonderes Highlight in 2011 war der Reprint des Original-Fahrplanbuchs des MVV von 1972 anlässlich des 40-jährigen Jubiläums des Verbunds. Der historische Fahrplan wird zusammen mit dem aktuellen Fahrplan in einem Schubler als limitierte Sonderausgabe vertrieben.



40 Jahre später: Das erste Fahrplanbuch ist wieder da





PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN

40 Jahre MVV: Dieses Fest wurde zwar noch nicht im Berichtsjahr gefeiert, aber Sie, werte Leser, erhalten diesen Verbundbericht 2011 pünktlich zu der Festveranstaltung.

Darum – und auch weil wir als MVV GmbH schon ein Jahr früher unser 40-jähriges Jubiläum feiern durften – betrachten wir das Jahr 2011 in bester Geburtstagslaune. Freuen Sie sich auf Rückblicke und Bestandsaufnahmen, Berichte über glanzvolle Auftritte und Ausblicke auf die kommenden Jahre.

Wir informieren Sie über den Status bei Tageskarten, Barrierefreiheit, S-Bahn-Planung und Fahrplanauskunft. Herausgeputzt haben wir unsere Website und den Bestellprozess der Kundenkarte im Ausbildungstarif. Eingeladen wurden die Bürgerinnen und Bürger durch Pressekooperationen und konsistente Produktwerbung. Und für die Zukunft wünschen wir uns unter anderem die weiterhin rege Nutzung des erfolgreichen WoMo-Rechners und weitere Hybridbusse im Dienste der Nachhaltigkeit. Viel Spaß bei der Lektüre des Verbundberichts 2011.

DIE S-BAHN HOLT AUF

Auch mobilitätseingeschränkte Kunden sollen leichten Zugang zu den Bahnhöfen im MVV-Gebiet finden. Die Situation für sie permanent zu verbessern zählt zu den wichtigsten Aufgaben der Verbundpartner. In den letzten zehn Jahren wurde der barrierefreie Umbau der S-Bahn intensiv vorangetrieben. Mit dem vorläufigen Ziel einer Quote von 85 Prozent im Jahr 2014 kommt das S-Bahn-System der Barrierefreiheit, wie sie im U-Bahn-System vorhanden ist, immer näher.



Zum Glück ein Lift. Die U-Bahn ist vorbildlich

Bestnoten für die U-Bahn: Alle 100 Haltestellen sind barrierefrei erreichbar. Etwa die Hälfte der Bahnhöfe erlaubt den höhengleichen Einstieg ins Fahrzeug. Bei der anderen Hälfte muss eine kleine Höhendifferenz von rund 10 Zentimetern überwunden werden. Das S-Bahn-System ist älter und kann nur auf dem Weg des nachträglichen Umbaus auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste zugeschnitten werden. Seit der Verbundgründung im Jahr 1972 wurden mehrere Ausbauprogramme aufgelegt. Im Jahr 2001 hat die Verbundgesellschaft eine Prioritätenreihung für das jüngste – und noch laufende – 102 Millionen Euro starke Ausbauprogramm erarbeitet. Diese Vorlage richtete sich an das Staatsministerium, das für die finanzielle Umsetzung zuständig ist, und an die Bahn, die für die bauliche Umsetzung verantwortlich zeichnet.

Im Jahr 2001 waren lediglich 29 Bahnhöfe von 138 S-Bahnhöfen vollständig barrierefrei ausgestaltet – also 21 Prozent. Mittlerweile

sind 75 Bahnhöfe der derzeit 139 S-Bahnhöfe uneingeschränkt barrierefrei erreichbar. Die Bahnsteige sind schwellenlos mittels Aufzügen oder Rampen zu erreichen, und die Bahnsteighöhe ist der Fahrzeughöhe der S-Bahn angepasst. An 36 weiteren Stationen sind die Bahnsteige ebenfalls barrierefrei erreichbar, jedoch muss zum Betreten des Fahrzeugs eine Stufe von rund 25 Zentimetern per Klapprampe überwunden werden. Diese wird in jeder S-Bahn an der vordersten Tür mitgeführt und bei Bedarf vom Triebfahrzeugführer angelegt. Insgesamt sind damit rund 75 Prozent aller S-Bahnhöfe für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar.

Da der finanzielle Rahmen begrenzt ist, hat die Verbundgesellschaft – damit die verbleibenden Mittel optimal eingesetzt werden – im Herbst 2008 eine erneute Prioritätenreihung für das Staatsministerium erstellt. Momentan befinden sich rund ein Dutzend Bahnhöfe in Bau, in Bauvorbereitung oder in Planung. In der Bauphase sind beispiels-

weise die Bahnhöfe Westkreuz, Ebersberg, Harras und Karlsplatz. An weiteren Stationen wie Mittersending, Donnersbergerbrücke, Herrsching und Geltendorf haben die Planungen begonnen. Mit dem Abschluss des 2001 begonnenen Ausbauprogramms ist gegen Ende 2014 zu rechnen. Der Anteil der barrierefrei erreichbaren Haltestellen im S-Bahn-System wird dann bei 117 Stationen liegen, was 85 Prozent entspricht.

Weitere Bahnhöfe könnten im Rahmen neuer Streckenausbaumaßnahmen oder gemeindlicher Entwicklungen umgestaltet werden. Wenn das nicht möglich ist, muss gemeinsam nach Lösungen für Nachfolgeverträge gesucht werden.



In Zukunft überall barrierefrei

VOM WEIBERFASCHING ZUR WADL-FITNESS

„Heute im Hofbräukeller, morgen im Schlauchboot, übermorgen auf der Radltour: Der MVV bringt Sie überall hin, sicher und bequem.“ Wie viel Werbegeld muss man ausgeben, um Fahrgäste vom Freizeitwert des MVV zu überzeugen? Wenig. Man plane attraktive Ausflüge, stifte ein paar Tickets – und kooperiere mit den Multiplikatoren seiner Wahl.



Nachrichten verbreiten sich – auch über die S-Bahn

Medien haben immer ein offenes Ohr, wenn sie von Geschichten hören, mit denen sie die Aufmerksamkeit ihrer Leser, Zuhörer oder Zuschauer auf sich ziehen können. Darum versorgt die Pressestelle des MVV die Redaktionen der Stadt nicht nur mit aktuellen Daten, Zahlen und Maßnahmen aus dem Verbund, sondern auch mit Freizeit-Tipps und Gewinnspielen, die gut für das Image sind und Lust auf „verbundfahren“ machen. Drei Beispiele:

Die erste Aktion startete im Februar. Sie wurde gemeinsam mit Radio Arabella umgesetzt und stand unter dem Motto „Wehe, wenn sie losgelassen werden“. Bei eisigen Temperaturen tummelten sich Hunderte von „Weibern“ auf der heißen Faschingsveranstaltung des Rundfunksenders im Münchner Hofbräukeller. S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus fuhren die ganze Nacht, um die Partygäste sicher und bequem nach Hause zu bringen – ohne Promillesorgen, ohne teure Parkgebühren. Zur Inanspruchnahme dieses Service

des MVV waren die Narren von Radio Arabella zuvor mit Nachdruck eingeladen worden – so wie alle anderen Hörer auch.

Im Sommer bewarb Radio Gong 96,3 eine Schlauchbootfahrt auf der Amper. Das Interesse teilzunehmen war groß. Schließlich fuhr ein ausgewählter Hörerkreis von 120 Personen mit der S-Bahn nach Grafrath, wurde dort auf zehn Boote verladen und nach Schöngesing verschifft. Nach zwei aufregenden Stunden auf dem Fluss ließ man den Tag im Biergarten mit Musik ausklingen. Die S4 brachte die Gesellschaft nach München zurück – sicher und bequem. Nachahmenswert für jeden, der das autofreie Wochenendvergnügen sucht, meldete Radio Gong 96,3 über den Äther.

Die dritte Aktion lief in den Sommerferien zehn Tage lang – mit der tz und Radio Arabella. Unter dem Motto „Wasser, Wind und Wadl-Wellness“ waren täglich wechselnde Radl-Touren entlang

von Flüssen, Bächen, Weihern oder Seen zu gewinnen, deren Start- und Endpunkte allesamt mit der S-Bahn erreichbar sind. Der MVV wählte die Routen aus dem eigenen – im Internet abrufbaren – Radtouren-Sortiment aus, organisierte den Tag inklusive Catering, Radl-Doktor und Kulturprogramm. Auf den romantischen Wegen vorbei am Wasserschloss in Hohenkammer, der Angermühle in Egling oder am Rothschaigsee durften die Gewinner je vier Personen mitnehmen. Wer kein Glück bei der Verlosung der Hauptpreise hatte, konnte immerhin noch auf den Gewinn einer von 200 Partner-Tageskarten und Fahrrad-Tageskarten hoffen und die Tour des Tages auf eigene Faust erleben.



Auf ins kühle Nass

AKTUELLES VOM BAHNKNOTEN MÜNCHEN

Auch wenn die intensiven Verhandlungen um die Finanzierung der 2. Stammstrecke nicht abgeschlossen werden konnten, ging es voran mit dem Ausbau des S-Bahn-Systems rund um den Bahnknoten München. Die erste größere Meldung des Jahres betraf am 31. März den Erdinger Ringschluss, dessen beide Ausbauvarianten einen guten Wert in der Nutzen-Kosten-Analyse erhielten. Es sollten weitere gute Nachrichten folgen ...



Metropolregion München

Als Erdinger Ringschluss wird die Verlängerung der Schienenstrecke über Erding hinaus zum Flughafen bezeichnet. Über die sogenannte Walpertskirchner Spange bindet er Südostbayern direkt an den Flughafen an. Für diese sind zwei Alternativen im Gespräch: Südeinführung und Nordeinführung – je nachdem, wo die neue Strecke in die S2-Strecke mündet. Geschieht dies im Süden von Erding, wird der Bahnhof Erding Stadt zum Regionalzughalt ausgebaut. Im Fall der Nordeinführung wird ein neuer S-Bahn- und Regionalzughalt im Gebiet des Fliegerhorsts gebaut – er wird den Bahnhof Erding Stadt ersetzen. Die jeweils positive Nutzen-Kosten-Bewertung nach bundesweit einheitlichen Kriterien macht beide Varianten möglich.

Das zentrale Vorhaben ist und bleibt der Bau der 2. Stammstrecke. Diese soll die Kapazität im Kernnetz der Schieneninfrastruktur für die S-Bahn München erhöhen. Sie ist Grundvoraussetzung für

Angebotsverbesserungen wie Taktverdichtungen und Express-S-Bahnen. Mit der 2. Stammstrecke werden auch neuartige Express-Angebote im Regionalverkehr und eine intensivere Flughafenbindung möglich. Am 8. April wurde der Bau- und Finanzierungsvertrag für dieses Projekt von Freistaat und DB AG unterzeichnet. Noch im gleichen Monat begannen die bauvorbereitenden Arbeiten auf dem Marienhof. Im Juni starteten die notwendigen Baumverpflanzungen sowie die archäologischen Arbeiten. Um die finanzielle Förderung durch den Bund zu erreichen, hat die DB AG im September den technischen Teil des GVFG-a-Antrags beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Aktuell werden durch den Freistaat Bayern alle Möglichkeiten ausgelotet, um die schwierige Finanzierung des Zukunftsprojekts unter Dach und Fach zu bringen.

Die Neufahrner Gegenkurve ist eine direkte Schienenverbindung zwischen Freising und Flughafen, über die in einer ersten Stufe

Regionalzüge aus Landshut und ganz Nordostbayern im Stundentakt direkt zum Flughafen geführt werden können. Für dieses Projekt hat das Eisenbahn-Bundesamt das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Seit September führt die Regierung von Oberbayern die Anhörung inklusive der Erörterung durch.

Der viergleisige Ausbau der S8-Trasse zwischen Daglfing und Johanneskirchen soll S-Bahn- und Güterverkehr entflechten und ebenfalls die Schienenanbindung zwischen Flughafen und Landeshauptstadt verbessern. Im Auftrag der Stadt München und des Freistaats wurden 2011 Alternativen zu einer oberirdischen Trassenführung erarbeitet. Neben einem durchgängigen Tunnel wurden auch abschnittsweise Tunnel sowie eine landschaftliche Einbindung der oberirdischen Trassenführung untersucht, um die städtebaulich störende Zerschneidung des Stadtgebietes zu vermeiden.

Was die Pläne zum Erdinger Ringschluss im frühen Frühling geschafft hatten, gelang dem Projekt zum viergleisigen Ausbau der S4 zwischen Pasing und Eichenau im Dezember: Es erreichte einen Indikator (knapp) über eins in der Nutzen-Kosten-Betrachtung unter Berücksichtigung eines Verkehrsangebotes mit 2. Stammstrecke. Damit ist der volkswirtschaftliche Nutzen auch dieser Maßnahme grundsätzlich gegeben, allerdings noch mit Risiken behaftet. Um das Projekt zu stabilisieren, sollen auf Wunsch des Freistaats Bayern die Investitionskosten verringert werden.



Wege der Entlastung

WIE GEHT'S DER TAGESKARTE?

Hohe Absatzzahlen belegen den Erfolg eines Produkts. Damit es sich langfristig im Markt behauptet, müssen zwei weitere Kriterien dazukommen: konsequente Kundenorientierung und wirtschaftliche Ergiebigkeit. Um das Tageskarten-Sortiment aus Sicht der Fahrgäste zu überprüfen, haben MVV, MVG und S-Bahn eine Marktstudie in Auftrag gegeben. Die Verbundgesellschaft setzte das Projekt um – und stellte die Ergebnisse im April vor.



Tagesbesucher willkommen

Auf der Agenda des infas-Instituts stand ein breites Fragenspektrum rund um die Tageskarten: Von der Bekanntheit und Nutzungshäufigkeit über die Bedarfsgerechtigkeit und einen möglicherweise gewünschten Zusatznutzen bis hin zur Namensgebung wollte man alles wissen. Befragt wurden im Januar und Februar 2.053 repräsentativ ausgewählte Käufer und Nutzer ab 15 Jahren, darunter auch auswärtige Besucher, die im Rahmen von Vor-Ort-Rekrutierungen gewonnen wurden. Nach der quantitativen Erhebungsphase fanden qualitative Telefoninterviews als Expertengespräche statt.

Die wesentlichen Ergebnisse sind diese: Die Tageskarten in der Single- und Partnervariante genießen eine hohe Bekanntheit und Nutzung. Single-Tageskarten werden hauptsächlich für den Innenraum München nachgefragt. Generell dienen Tageskarten vor allem den Einkaufs- und Freizeitfahrten. 51 Prozent der Befragten bewerteten die Single-Tageskarte mit den Noten eins und zwei,

die Partner-Tageskarte erhielt diese Spitzenergebnisse sogar von 56 Prozent. Auf die Frage nach Gründen für eine mögliche Unzufriedenheit wurde vor allem der Preis ins Spiel gebracht. 60 Prozent der Tageskarten-Nutzer und 41 Prozent der Gesamtbevölkerung fanden die Idee einer Zwei-Tage-Karte interessant. Knapp zehn Euro würden dafür als Preis akzeptiert. Und: Neue Vertriebswege wie Internet und Handy stoßen bisher nur bei 17 und 12 Prozent der Befragten auf offene Ohren.

Die Expertengespräche bestätigen das mehrheitlich positive Ansehen der Tageskarten, ihre Bekanntheit und die Nutzung vor allem durch Touristen und Tagesgäste. Sie empfehlen diese Produkte weiter, da sie bequem und einfach zu handhaben sind, für alle öffentlichen Verkehrsmittel im Stadtgebiet gelten und überall erhältlich sind. Gelobt werden das gute Preis-Leistungs-Verhältnis und die Förderung des nachhaltigen Tourismus. Gerade in der

Innenstadt bewähren sich Tageskarten wegen Parkplatznot und enger Straßen als gute Alternative zum Auto.

Als Wünsche an die Tageskarte der Zukunft wurden Kombinationen mit Eintrittskarten für den Tierpark Hellabrunn und die Allianz-Arena formuliert. Man kann sich auch eine halbe Tageskarte und die Zwei-Tage-Karte vorstellen. Gern würde man die Tageskarten an allen Automaten per Kreditkarte bezahlen können.



Der Tierpark als Magnet

FINALIST BEIM UMWELTPREIS

Der MVV-Wohn- und Mobilitätsrechner (WoMo) richtet sich an Privathaushalte, die die Mobilitätsaspekte ihrer Entscheidung für eine Wohnung in München oder Umland hinsichtlich Geld, Zeit und CO₂ vorab sichtbar machen wollen. Das Werkzeug ist seit Mai auf der Homepage des MVV im Einsatz, hat bis zum Jahresende schon rund 4.000 Nutzer gefunden – und beim „Deutschen Innovationspreis für Klima und Umwelt“ die Runde der 17 Besten erreicht.



Eine S-Bahn. Oder ganz viel Individualverkehr?

Wohnt man außerhalb von München wirklich immer günstiger? Wie schaut die Bilanz aus, wenn ich Wohn- und Mobilitätskosten addiere? Wie viel Zeit brauche ich am neuen Wohnort für den Weg zur Arbeit? Und welche Auswirkungen entstehen für die Umwelt? Derartige Fragen beantwortet der MVV-WoMo, um Umzugswilligen und Wohnungssuchenden mehr Transparenz und Sicherheit für die individuelle Wohnortwahl zu geben.

Die Stärke des Rechners liegt in der Differenziertheit seiner Berechnungen – für alle im Haushalt lebenden Personen. Neben der Lage werden für die Schätzung der Wohnkosten Daten wie Wohnfläche, Miete oder Eigentum, Neubau oder Bestand sowie der Wohnungstyp berücksichtigt. Für die Verkehrsmittelwahl erhält der Nutzer einen Vergleich der Verbindungsqualität zwischen den gewählten Wohn- und Arbeitsplätzen mit dem Pkw, ÖV, Fahrrad, zu Fuß oder für die Kombination Park & Ride. Alle Daten zu den

Verkehrsmitteln werden anhand der Fahrplanauskunft des MVV online – und damit tagesaktuell – abgerufen.

Der MVV-WoMo zeigt Einsparpotenziale beim Wohnenergieverbrauch auf, dazu die CO₂-Emissionen der gewählten Verkehrsmittel. Als Hilfe für die Bewertung individueller Resultate bietet der Rechner den Durchschnittswert ähnlicher Haushalte in Deutschland und die Forderung aus dem Kyoto-Protokoll als Vergleichsgrößen an.

Gerade dieser Umweltbezug prädestinierte den MVV-WoMo für die Teilnahme am Wettbewerb um den gemeinsam vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie vom Bundesverband der Deutschen Industrie ausgelobten „Deutschen Innovationspreis für Klima und Umwelt“. Diese Auszeichnung will Ideen und Neuerungen „Made in Germany“ vorantreiben

und den Wandel hin zu einer nachhaltigen Wirtschaft fördern.
Die wissenschaftliche Bewertung liegt beim Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung in Karlsruhe.

Wie auf der MVV-Homepage, wo der MVV-WoMo bis zum Jahresende schon über 4.000 mal aufgerufen wurde, behauptete sich der Rechner auch in Berlin souverän: Im Dezember wurde er von der hochrangig besetzten Jury unter Vorsitz von Prof. Klaus Töpfer in den Kreis der 17 Finalisten gewählt. Wir sind stolz darauf und gratulieren den vier Gewinnern des Wettbewerbs!



Nachhaltig denken und entscheiden

ENDLICH ONLINE!

Als Serviceleistung für Studierende, Schüler und Auszubildende startete der MVV im Mai einen Pilotversuch mit der Online-Bestellung von Kundenkarten. Wie zu erwarten war, nutzten die jungen Fahrgäste das Angebot alsbald und rege. MVV und S-Bahn München begrüßten das – und nahmen den Service gleich im November als Standardleistung auf der jeweiligen Homepage auf.



Vernetzt, was sonst?

Gerade für Bürgerinnen und Bürger aus den Verbundlandkreisen war die persönliche Beantragung einer Kundenkarte mühsam, da sie eins der drei in der Innenstadt ansässigen Kundencenter im MVV aufsuchen mussten, in denen insbesondere zum Schul- und Semesteranfang mit beträchtlichen Wartezeiten zu rechnen war. Seit Beginn der Pilotphase entfällt diese Anforderung – und der Bestellprozess ist deutlich einfacher geworden. Sämtliche Informationen können online eingegeben werden. Die erforderlichen Dokumente müssen gescannt und als Anhang zum Formular mitgeschickt werden. Als Bestätigung des Antrags kommt eine E-Mail zurück. Innerhalb der nächsten Tage folgt die Kundenkarte – auf dem Postweg.

In den Augen der jungen Zielgruppe ist die Bestellung deutlich zeitgemäßer geworden. Die Neuerung hat sich schnell herumgesprochen – und sehr bald waren die ersten 1.000 Kundenkarten im Ausbildungstarif über das Internet bestellt. Auch die Kundencenter profitieren von dieser Neuerung, durch die sie mehr Zeit für die anspruchsvolleren Beratungsaufgaben gewonnen haben.

DER MIT DER PUSTEBLUME FÄHRT

Bereits seit 2008 nehmen die Bewohner des Landkreises München an einem Pilotprojekt teil: Auf der MVV-Regionalbuslinie 210 ist ein umweltfreundlicher Hybridbus unterwegs – erkennbar am Dachaufbau und den über die Heckfenster davonfliegenden Löwenzahnsamen. Da dieser Hybridbus bislang respektable Ergebnisse in puncto Verbrauch und Emissionen einfahren konnte, werden im Landkreis zwei weitere Busse dieser Art eingesetzt.

Im Juni wurde der zweite Hybridbus auf der MVV-Regionalbuslinie 220 auf der Strecke zwischen Giesing und Taufkirchen in Betrieb genommen. Im Oktober folgte auf der MVV-Regionalbuslinie 266 ein Gelenkbus mit Hybridantrieb. Dieser ist nun zwischen Planegg und Großhadern unterwegs. Die überaus positiven Ergebnisse beim Einsatz des ersten Hybridbusses haben den Landkreis München nicht nur veranlasst, die Hybridflotte aufzustocken, sondern zudem die Laufzeit des ersten Pilotprojektes um vier Jahre zu verlängern. Die dafür erforderlichen Gelder stellt der Landkreis im Rahmen der „Energievision“ zur Verfügung.

Mit den nun drei Hybridbussen im Landkreis München werden verschiedene Hybridtechniken und unterschiedliche Fahrzeuggrößen erprobt: Der Gelenkbus auf der Linie 210 hat einen parallelen Hybridmotor. Das bedeutet, dass der Dieselmotor als Unterstützer für den Elektromotor arbeitet. Diese Technik benutzt

auch der 12 Meter lange Bus der Linie 220. Der Gelenkhybrid auf der Linie 266 dagegen funktioniert mit serieller Hybridtechnik. In diesem Fall dient der Dieselmotor ausschließlich als Generator für die Stromerzeugung.

Bewährt sich die Hybridtechnik, könnten weitere Hybridfahrzeuge eingesetzt werden. Derzeit lässt sich sagen: Eine Reduzierung von gut 20 Prozent Kraftstoff gegenüber einem vergleichbaren konventionell angetriebenen Bus, dementsprechend auch eine Verringerung der Abgasemissionen sowie deutlich weniger Lärm sprechen eine klare Sprache. Auch in puncto technischer Zuverlässigkeit konnte der Pionier bisher überzeugen. Das aktuell größte Manko sind die Anschaffungskosten, die deutlich über denen eines konventionellen Dieselmotors liegen. Sobald Hybridbusse in Großserien gebaut werden, dürften die Kosten allerdings sinken.



Aktiver Klimaschutz

ANSAGE IN AMPELSPRACHE

Fahrzeuge im MVV-Regionalbusverkehr müssen Qualitätsstandards erfüllen, die in Verträgen klar definiert sind. Erfahrene Kontrolleure überprüfen deren Einhaltung. Um eine Prüffahrt so realitätsnah und objektiv beobachten zu können wie jeder ganz normale Fahrgast, geben sie sich dem Fahrpersonal nicht zu erkennen. Im Juni wurde ihr Einsatz auch im freigestellten Schülerverkehr im Landkreis Augsburg beschlossen.



Die Sauberkeit im Blick

Viermal im Jahr werden alle gut 200 Linien im MVV-Regionalbusverkehr systematisch kontrolliert. Da jede Buslinie mindestens einmal im Quartal überprüft werden soll, sind etwa 1.200 Fahrten pro Jahr betroffen. Seit 2009 werden die Daten mit Minicomputern, sogenannten Handhelds, erfasst. Diese speichern sämtliche Informationen vom Außen- und Inneneindruck des Busses über die Qualität der Fahrgastinformation bis hin zum Verhalten und Erscheinungsbild des Fahrpersonals.

Die Ergebnisse der einzelnen Kriterien pro Prüffahrt werden nach dem Ampelsystem visualisiert: Die Farbe Grün bestätigt die Mängelfreiheit. Rot steht für die Nichterfüllung von Anforderungen. Kriterien mit der Kennzeichnung Gelb konnten nicht geprüft werden. Tauchen Mängel auf, werden die Protokolle an die jeweiligen Verkehrsunternehmen weitergeleitet – samt der Aufforderung, diese Mängel zu beseitigen.

Unsere langjährige Erfahrung mit Qualitätsprüfungen überzeugte auch den Landkreis Augsburg: Dieser beauftragte die Verkehrsforscher des MVV mit – deutschlandweit einmaligen – Qualitätskontrollen im freigestellten Schülerverkehr während des Schuljahres 2011 / 2012. Die Prüfprofis aus München hatten sich erfolgreich gegen mehrere Bieter durchsetzen können.

Im Landkreis Augsburg werden rund 3.000 Schüler im freigestellten Schülerverkehr befördert: Es gibt morgens eine Fahrt zur Schule – wo viele solcher Busse vor Schulbeginn fast gleichzeitig eintreffen. Nach der Schule läuft es umgekehrt. Schülerverkehr ist großer Stress für Fahrer und Busunternehmen, manchmal sogar für die Schüler. Die Fahrpläne passen sich den Bedürfnissen der Schule an und ändern sich häufig oder täglich.

Bereits im Herbst 2010 hatten die Augsburger nach einer europaweiten Ausschreibung Verkehrsverträge mit Busunternehmen geschlossen, in denen konkrete Qualitätskriterien für den freigestellten Schülerverkehr gefordert wurden: Auf Wunsch des Landkreises Augsburg steht die Sicherheit der Schüler dabei an oberster Stelle. Mit dem Know-how aus dem Verbundraum kann der MVV ein zuverlässiges Instrumentarium zur Feststellung der Qualität liefern und die Umsetzung der geforderten Merkmale als neutrale Instanz bewerten.



Auch der Service muss stimmen

TIERISCH AUFFÄLLIG

Die MVV-Umwelt-Anzeigen mit Reh und Eichhörnchen hatten 2009 für große Aufmerksamkeit in München gesorgt. Als Repräsentanten einer breiten Dachkampagne unter dem Motto „Klimaschutz ist unser Antrieb“ werden sie auch weiterhin zu sehen sein. Aus Gründen der Konsistenz lag es nahe, die 2011 anstehende Bewerbung von Tarifangeboten weiterhin anhand von Vierbeinern aufzuziehen. Im Juli wurde die tierische Truppe auf die Öffentlichkeit losgelassen.



Gut angekommen:

Das Eichhörnchen mit Nasenklammer

Jetzt werben Kröte und Koalabär, Schwein und Elefant für die Tarifprodukte des MVV. Als echte Hingucker transportieren diese und andere Tiere Botschaften, die werblich überfütterte Menschen vielleicht sonst nicht mehr wahrnehmen würden. Ein Bärchen auf der Rakete? Zwei Kröten im Portemonnaie? Fünf Pinguine in Erwartung des gemeinsamen Kicks? Da schaut man gleich noch mal hin.

Längst tritt der MVV mit einheitlichen Corporate-Design-Elementen in seinen Medien auf. Bisher fehlte jedoch eine klare kommunikative Umsetzung für einzelne Produkte – die notwendig ist, um auch Tarif-Angebote über ein Markenbild identifizierbar zu gestalten. So stellte der MVV den Werbern die Aufgabe, eine langfristig angelegte, klassische Produktkampagne zu entwickeln, die mit der vorhandenen Klimakampagne kompatibel sein sollte und gleichzeitig die Bekanntheit und den Abverkauf der Angebote signifikant

erhöhen könnte. Beide Kampagnen sollten sich gegenseitig unterstützen und generell zur Wiedererkennung des MVV beitragen.

Obwohl Tarif-Angebote meistens sehr erklärungsbedürftig sind, sollte die Agentur sich auf eine oder maximal zwei Kernaussagen konzentrieren, um die Werbewirkung zu erhöhen. Bei einem kleinen Media-Budget kann Werbedruck nämlich nur dann aufgebaut werden, wenn schnell hohe Aufmerksamkeit erzielt wird und die Inhalte leicht und anschaulich kommuniziert werden. Herausgekommen sind sprechende, zeigende und reisende tierische Sympathieträger, die per Bildbearbeitungsprogramm in einen menschlichen Kontext gestellt wurden. Ein überraschender Auftritt, der das sachliche Angebot spektakulär vermittelt.

GESUCHT UND GEFUNDEN

In regelmäßigen Abständen sucht der MVV Dienstleister für Fahrscheinkontrollen im MVV-Regionalbusverkehr. Erwartet werden vertiefte Kenntnisse im MVV-Gemeinschaftstarif, ein Münchner Büro, in dem Bürger Einspruch erheben können, und eine Unternehmensgröße, um rund 18.000 Kontrollstunden im Jahr erbringen zu können. Im August erhielt die Bietergemeinschaft *MVG / Securitas* den Zuschlag

Im Auftrag der Landkreise im MVV plant, koordiniert und überwacht die Verbundgesellschaft die Fahrausweiskontrolle des beauftragten Dienstleisters in der gesamten Region. Da der derzeit bestehende Vertrag mit der Bietergemeinschaft *MVG / Securitas* über die Kontrolldienstleistungen im MVV-Regionalbus zum 31. Dezember 2011 endete, war es erforderlich, die Vergabe dieser Leistungen erneut europaweit auszuschreiben.

Da geeignete Dienstleister mit einer lokalen Vertretung in München nicht eben leicht zu finden sind und im Rahmen der Ausschreibung nicht ermittelt werden konnten, wurde der Zuschlag am 19. August erneut der Firma *MVG/Securitas* erteilt. Das Vergabeverfahren konnte damit formell abgeschlossen werden. Mit dieser Auftragserteilung ist sichergestellt, dass die Kontrolldienstleistungen im gesamten MVV-Regionalbusverkehr auch in den kommenden Jahren in hoher Qualität durchgeführt werden.



Den Fahrschein bitte!

AKTIV FÜRS BIKE

Das Baureferat der Landeshauptstadt wollte es genauer wissen: An welchen S-Bahn-Stationen in München besteht ein besonders hoher Bedarf an zusätzlichen Fahrradständern? Darum begab sich der MVV, zuständig für gutachterliche Bewertungen von S- und U-Bahn-Haltestellen, ab September auf Antwortsuche. Jetzt ist die Stadt wieder am Zug. Sie muss klären, ob sie eventuell verfügbare Flächen rund um die identifizierten Bahnhöfe sichern kann.



Der Bedarf an Stellplätzen ist riesengroß

Schon in den Bike&Ride-Erhebungen der vergangenen Jahre hatte die Verbundgesellschaft eine teilweise stark steigende Nachfrage nach Fahrrad-Stellplätzen aufgezeigt. In der erneuten Analyse sollten die Informationen vertieft und aktualisiert werden. Dazu wurden 16 der 40 S-Bahnhöfe im Stadtgebiet Münchens ausgewählt und im Zeitraum vom 26. September bis zum 23. Oktober bereist. Der gewählte Zeitraum im Herbst sollte erstmals Einflussfaktoren wie Oktoberfest, Semesterferien oder Witterungsverhältnisse sichtbar machen.

Wie erwartet zeigten sich erhebliche Nachfrageschwankungen durch Wiesn und Semesterbeginn. Aufgrund der zunehmend kühleren und unbeständigen Witterung nahm das Fahrradaufkommen schließlich ab. Aber trotz der zwischenzeitlich sogar winterlichen Temperaturen waren noch immer Radler unterwegs.

Auch in den Wintermonaten wäre demnach mit einer nicht unerheblichen Nachfrage zu rechnen. Im standortbezogenen Vergleich mit den früheren Erhebungen bestätigten die Zahlen erneut den Aufwärtstrend des Bedarfs an Radl-Stellplätzen.

An allen untersuchten Bahnhöfen ist großer Bedarf vorhanden. Unter Berücksichtigung der – soweit Planungssicherheit besteht – bekannten Ausbauplanungen und unter Einbeziehung von erkennbaren Fahrgastzuwächsen zeigte der MVV dem Baureferat sowohl den kurzfristigen Bedarf als auch ein mittelfristiges Szenario rund um die Bike&Ride-Fragen in München auf.

Die derzeit an den untersuchten Bahnhöfen vorhandenen rund 2.500 Fahrradständer müssen nach Möglichkeit um zunächst rund 1.000, mittelfristig sogar um rund 1.500 weitere Fahrradständer

ergänzt werden, um die Nachfrage zu decken. Das generelle Problem der Flächenknappheit an Haltestellen wird damit eher größer. Deshalb sollten auch kleinere Lösungen für die radfahrenden Kunden herbeigeführt und innovative Abstellsysteme in Betracht gezogen werden.



Qualitätsoffensiven willkommen

DAS BESSERE IST DER FEIND DES GUTEN

Seit dem ersten Internetauftritt des MVV 1998 wurde die Homepage des Verbundes regelmäßig einem Relaunch unterzogen. Warum? Die Technik ändert sich in kurzen Intervallen, das Nutzerverhalten und sogar die visuelle Erwartung unterliegen ebenfalls dem Wandel. Bei wachsender Informationsfülle muss zudem die Struktur ab und an gestrafft werden. Jetzt war es wieder so weit: 12 Monate nach Beginn einer Nutzerbefragung ging Anfang Oktober eine neue MVV-Website online.



Mal schnell den MVV checken

Mit über 61.000 Besuchern am Tag ist die Homepage des MVV eine sehr prominente Adresse. Die Fahrgäste besuchen den Verbund im Internet, um eine Fahrplanauskunft einzuholen, sich über Tickets und Preise zu informieren, Fundstellen und Servicecenter zu lokalisieren, Bahnplanspläne zu studieren, Freizeit-Tipps einzuholen oder Unterrichtsmaterialien herunterzuladen ... Der MVV misst die Zahl der Seitenaufrufe und weiß deshalb genau, welche Themen verstärkt nachgefragt werden. Um zusätzlich zu erfahren, wie es um die Nutzbarkeit steht, um die Logik, die Verständlichkeit und die Klarheit dieser zentralen Informationsplattform, hatte er im Vorjahr das Marktforschungsunternehmen Skopos beauftragt, die Homepage auf den Prüfstand zu stellen. Dieses hatte im Oktober des Vorjahres 30 ausgewählte Personen zu ein- bis eineinhalbstündigen, leitfadengestützten Interviews in ein Teststudio in der Münchner Innenstadt gebeten. Alle waren MVV-Kunden ab 18 Jahren, die schon einmal das Internet genutzt hatten und im MVV-Gebiet

wohnten. Je ein Drittel waren erfahrene Nutzer, gelegentliche Nutzer oder potenzielle Nutzer der MVV-Internetseite.

Das Gesamturteil der Umfrage war positiv: Die Übersichtlichkeit und der Informationsumfang wurden als wesentliche Qualitätsmerkmale der Seite wahrgenommen. Die Erwartungen der Probanden konnten diesbezüglich sogar übertroffen werden. Die Fahrplanauskunft, häufigster Besuchsgrund der MVV-Website, bestand die Bewährungsprobe in der Benutzung. Positiv wurden der Direktzugriff über die Startseite und der Umfang des Informationsangebotes wahrgenommen. Gute Resultate erzielten auch die Benutzerführung, die Seitenaufteilung der Startseite und die Lesbarkeit. Letztendlich waren es einige Kleinigkeiten, die die Richtung für den Relaunch vorgaben, darunter die Redundanz von Information und eine nicht in allen Punkten logische Struktur.

Die am 5. Oktober live geschaltete neue MVV-Homepage präsentiert sich schlanker und direkter als je zuvor – ohne Inhalte über Bord geworfen zu haben. Die Navigation verzichtet auf eine Hierarchie-Ebene, die Suche wurde zur Volltextsuche ausgebaut, die Seiten sind heller und freundlicher geworden. Neu ist das eingängige Reitersystem auf der Startseite – mit dem ebenfalls neuen Menüpunkt „Unterwegs im MVV“. Unter diesem Titel werden Fahrgäste genau in der Rolle angesprochen, in der sie Auskünfte vom MVV erwarten. Als Freizeitaktive oder Berufstätige, Flugreisende oder Nachtschwärmer finden sie schnell alle MVV-relevanten Informationen rund um das treffende Stichwort.



Mit Tempo zum Ziel

UMSTEIGEN MIT SYSTEM

„Schaffen wir den Anschluss mit dem Regionalbus noch?“ „Keine Ahnung! Wenn der Fahrplan stimmt, schon!“ Auch Fahrgäste im Umland Münchens möchten wissen, ob sie den Bus oder Zug ihrer Wahl noch erreichen, wie sehr sie sich an Bahnhof und Haltestelle beeilen müssen oder wie lang ihre Wartezeit sein wird. Dazu brauchen sie klare Ansagen – und Live-Information. Diese einzuführen wurde im November beschlossen.



Ein Trumpf mehr: Echtzeitinformation

In München werden Fahrgäste bereits über Echtzeit- oder Ist-Daten informiert. Nun soll auch im Umland ein solcher Service angeboten werden: Die Verbundlandkreise haben den MVV beauftragt, das von der Verbundgesellschaft entworfene Konzept für ein „Integrationssystem für Echtzeitdaten“ (ISE) umzusetzen. Das ISE ist ein zentrales, mandantenfähiges System, das allen Verkehrsunternehmen zur Generierung von Ist-Daten für alle Linien im MVV-Regionalbusverkehr zur Verfügung steht. Die Ist-Daten werden in einem zentralen Hintergrundsystem beim MVV zusammengeführt. Jedes Busunternehmen kann webbasiert darauf zugreifen – etwa für die technische Unterstützung der Busdisposition und um das Qualitätsmanagement zu verbessern.

Durch das ISE wird die Fahrgastinformation deutlich verbessert, denn für alle MVV-Regionalbushaltestellen werden die aktuellen Abfahrten über Internet abfragbar sein. Dazu muss nur noch der

auf den Aushangfahrplänen angebrachte QR-Code mit einem Smartphone gescannt werden. Zusätzlich ist die Installation von dynamischen Fahrgastanzeigen, mit denen die aktuellen Abfahrtszeiten angezeigt werden, machbar. Dies dürfte vor allem bei aufkommensstarken Haltestellen sinnvoll sein.

Vor allem die Anschluss-Sicherung zwischen MVV-Regionalbusverkehr und anderen Verkehrsunternehmen wird sich stark verbessern: Durch das Zusammenführen von Ist-Daten des MVV-Regionalbusverkehrs und der Ist-Daten beispielsweise der S-Bahn liefert das ISE die technischen Voraussetzungen dafür, dass die MVV-Regionalbusse auch auf verspätete Züge warten können.

Das ISE hat weitere Schnittstellen zum Planungstool DIVA, das innerhalb des MVV zur Fahrplanplanung verwendet wird und Soll-Daten liefert, sowie zur bayernweiten Echtzeitdaten-Drehscheibe

DEFAS: So werden die Ist-Daten des MVV-Regionalbusverkehrs auch in das Auskunftssystem des Freistaats integriert.

Bereits 2010 hatte der MVV den Förderantrag für das ISE gestellt. Die Förderzusage durch den Freistaat steht bevor. Der MVV wird für das ISE verantwortlich sein, ein Lastenheft erstellen und im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung einen Technischen Betreiber für die Umsetzung und das Datenmanagement ermitteln. Das ISE soll 2013 in Betrieb genommen werden.



Das Ziel heißt Anschluss-Sicherung

GRÜNE WELLE FÜR DIE BAHN IM RASENGLEIS

Pünktlich zum Fahrplanwechsel wurde am 11. Dezember die 4,3 Kilometer lange Strecke zwischen Effnerplatz und St. Emmeram in Betrieb genommen. Sie erschließt Gebiete in Bogenhausen und Oberföhring für den öffentlichen Personennahverkehr, die einen hohen Zuwachs an Einwohnern und Arbeitsplätzen haben – und weiter stark wachsen werden. Die Prognosen rechnen mit noch einmal 5.000 Menschen und 900 Arbeitsplätzen mehr.



Auf der Erfolgsspur

Was die U4 im Süden Bogenhausens und Busse allein nicht ausrichten können, leistet nun die schon 1991 in Erwägung gezogene Trambahnlinie 16 auf der neuen Strecke nach St. Emmeram: viele Menschen schnell und zuverlässig gen Norden zu befördern. In nur rund zwölf Minuten bedient sie neun Haltestellen, die alle den barrierefreien Ein- und Ausstieg bieten und mit Wartehallen, Sitzgelegenheiten, Lautsprechern und Infovitriolen ausgestattet sind. Für Fahrradständer ist an sieben Stationen Platz, und elektronische Anzeigen informieren an fünf Haltestellen über aktuelle Abfahrtszeiten. Etwa 14.300 Fahrgäste pro Tag wurden für die nächsten Jahre erwartet – und schon einen Monat nach Inbetriebnahme lag diese Zahl bei 13.000 Menschen.

Über die gesamte Länge der neuen Strecke fährt die Tram auf einer eigenen Trasse. So wird sie nicht vom Individualverkehr gebremst. Ganz im Gegenteil, die neue Tram fährt grundsätzlich zügig und

mit „grüner Welle“ – auch im eigentlichen Wortsinn: Ihr Rasengleis wurde mit 250 Bäumen und 19.000 Narzissenzwiebeln bepflanzt.

Morgens im Berufsverkehr wird das neue Teilstück auch von der Trambahnlinie 18 bedient. Diese Linienführung wurde im Rahmen der Umgestaltung des Tramnetzes eingerichtet, die seit dem Fahrplanwechsel dem teilweise deutlich gestiegenen Fahrgastaufkommen in einzelnen Streckenabschnitten gerecht werden soll. Die Kosten für die Neubaustrecke betragen – inklusive Förderung durch den Freistaat Bayern – rund 43 Millionen Euro.

Die Trambahnlinie 16 ermöglicht den Bewohnern im Nordosten der Stadt München umsteigefreie Direktverbindungen nach Haidhausen, in die Innenstadt und bis nach Nymphenburg. Die Züge brauchen beispielsweise vom Cosimabad zum Wiener Platz rund dreizehn Minuten und vom Arabellapark zum Isartor circa

sechzehn Minuten. Wer lieber U-Bahn fährt, kann an der neuen Trambahn-Haltestelle Arabellapark in die U4 umsteigen, die in elf Minuten den Hauptbahnhof und dort alle S-Bahn-Linien, drei weitere U-Bahn-Linien sowie den Regional- und Fernverkehr erreicht. Entlang der Neubaustrecke bestehen zudem zahlreiche Umsteigemöglichkeiten von und zu verschiedenen Buslinien.



Ganz schnell zum Rathaus

DIE FAHRGASTINFORMATION ÜBERTRIFFT SICH SELBST

EFA, die elektronische Fahrplanauskunft im Internet, läuft und läuft und läuft – stabil, seit vielen Jahren schon, angetrieben von ihren Fans, unseren Fahrgästen. Seit 2011 müssen wir einen neuen Ton anschlagen, um EFA gerecht zu werden: EFA rennt! 833.827 gerechnete Fahrverbindungen am Tag des Fahrplanwechsels, das ist ein sensationeller Rekord! Nicht nur am 11. Dezember war sie gut in Form, sondern täglich. Wir erklären das Geheimnis ihres Erfolgs.



*Wusst' ich's doch: Der Zug
kommt gleich*

Die Zahlen sprechen für sich: Im Dezember 2011 wurden erstmals rund 20 Millionen Fahrtverbindungen berechnet und abgerufen. Das sind pro Tag durchschnittlich rund 650.000 Auskünfte. Für denselben Zeitraum hatte man vor einem Jahr noch rund 13,4 Millionen Fahrtverbindungen ermittelt, das entsprach rund 430.000 Auskünften täglich. Fast 50 Prozent sind dazugekommen! Dagegen ist die Steigerung am Tag des Fahrplanwechsels – von rund 700.000 auf 833.827 gerechnete Fahrverbindungen – mit gut 19 Prozent eher klein ausgefallen.

Die EFA im Internet ist ein starkes, aber nicht das einzige Kind einer medialen Großfamilie im Dienst der Fahrgastinformation. Die Fahrgäste im MVV wissen, dass sie sich auf vielen Wegen schnell und einfach über Verbindungen und Fahrzeiten informieren können. Sie nutzen die Kanäle individuell, bedarfsabhängig – und immer häufiger. Außer der EFA werden im Internet beispielsweise auch

Aushangfahrplan, Fahrplantabellen und Abfahrtmonitor gern konsultiert. Die Zahlen allein dafür belaufen sich auf rund 8 Millionen Anfragen im Monat.

Den größten Zuwachs verzeichnen die modernen mobilen Dienste: Die drei den Markt dominierenden Angebote, der MVV-Companion als iPhone-App und Android-App sowie EFA-Mobil, berechnen bis zu 150.000 Fahrplanauskünfte pro Tag. Bemerkenswerterweise liegen die Nachfragespitzen überwiegend in den Schwachlastzeiten. Dies scheint ein Zeichen dafür zu sein, dass sich der Fahrgast im Berufsverkehr einfach auf die kurzen Taktzeiten verlässt. Die mobilen Dienste kommen vorrangig dann zum Einsatz, wenn Fahrten zu Neben- und Schwachverkehrszeiten geplant werden.

Diese dynamische Entwicklung zeigt, dass der MVV mit der breiten Angebotspalette auf dem richtigen Weg ist.

BESTE BUSSE BRAUCHT DAS LAND

Seit 1996 werden im MVV-Regionalbusverkehr Leistungen im Wettbewerb vergeben – Ausschreibungen sind also eigentlich kein neues Thema mehr. 2011 wurde allerdings so viel Leistung ausgeschrieben wie noch nie zuvor. Mit knapp 3 Millionen Nutzwagenkilometern Jahresleistung konnten die bisherigen Spitzenjahre 2004 und 2006, in denen jeweils rund 2,2 Millionen Kilometer vergeben wurden, deutlich übertroffen werden.

Erneut haben die MVV-Verbundlandkreise ihr Ziel, die Liberalisierung des ÖPNV mit Fingerspitzengefühl umzusetzen, erreichen können: Wie in den vergangenen Jahren konnten sich auch 2011 die Verkehrsunternehmen aus der Region durchsetzen, und wieder waren dies überwiegend mittelständische Unternehmen. Insgesamt belaufen sich die Leistungen im MVV-Regionalbusverkehr derzeit auf etwa 27 Millionen Kilometer pro Jahr. In diesem Jahr wurden also gut elf Prozent der Gesamtleistung vergeben. Die neu erteilten Aufträge haben ein Gesamtvolumen von 59 Millionen Euro.

Die Ausschreibungen betrafen Leistungen in den Landkreisen München, Ebersberg, Dachau und Fürstenfeldbruck. In zehn Vergabeverfahren wurden insgesamt 16 MVV-Regionalbuslinien ausgeschrieben. Die Ausschreibungsgewinner konnten den Betrieb zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 aufnehmen – in der Regel für die folgenden acht Jahre.

Jede neue Vergabe bringt Vorteile für die Fahrgäste im MVV mit sich, denn zusammen mit den neuen Betreibern kommen auch neue Fahrzeuge auf den ausgeschriebenen MVV-Regionalbuslinien zum Einsatz. Zusammen mit weiteren Neubeschaffungen werden um die Jahreswende knapp 70 neue Busse in Betrieb gehen – die alle den anspruchsvollen Qualitätsvorgaben des MVV entsprechen. Von den insgesamt 550 Bussen im MVV-Regionalbusverkehr werden dann 85 Prozent die MVV-Qualitätsstandards erfüllen. Auch die Umwelt profitiert: 47 Prozent des Fuhrparks im MVV-Regionalbusverkehr werden dann die geltende Euro-5-Norm oder den noch anspruchsvolleren freiwilligen EEV-Standard einhalten.



Unverkennbar MVV

DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG



*Dipl.-Kaufmann
Alexander Freitag
Geschäftsführer MVV GmbH*

Im Geschäftsjahr 2011 haben sich wiederum mehr Menschen für den MVV als umwelt- und stadtverträgliche Variante von Mobilität entschieden. 645,2 Millionen Fahrgäste und somit eine Steigerung um 1,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr, so lautet unsere positive Bilanz. Eine positive Bilanz stellt dies jedoch nicht nur für die im MVV zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen dar, sondern für die gesamte Bevölkerung im Großraum München. Ein starker ÖPNV ist als unabdingbare Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität in Ballungsgebieten zu betrachten.

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im MVV sind sich daher ihrer Verantwortung bewusst, die sie für das Wohlergehen unserer Region haben. Ihre Aktivitäten prägen unmittelbar das Leben der Bürgerinnen und Bürger im Großraum München. Die Verbundgesellschaft unterstützt sie tatkräftig bei der anspruchsvollen Aufgabe, den hohen Standard des öffentlichen Verkehrs zu sichern und wo nötig noch weiter auszubauen. Vieles geschieht hierbei eher hinter den Kulissen und wird von den Kunden nicht sofort wahrgenommen. Einiges steht jedoch unmittelbar im Fokus der Fahrgäste. Hierfür sei beispielhaft genannt die elektronische Fahrplanauskunft

EFA im Internet. Schon seit langem ein Paradebeispiel für nutzerfreundliche und effiziente Kundeninformation, hat sie anlässlich des Fahrplanwechsels im Berichtsjahr einen neuen Rekord aufgestellt. Mit über 800.000 gerechneten Fahrtverbindungen ist man schon geneigt, die EFA als eines der wichtigsten Online-Tools im Alltag unserer Fahrgäste zu erachten.

Für uns als Mobilitätsdienstleister ist es Ehrensache, für diesen Service auch die aktuellsten mobilen Dienste zu nutzen. Apps für iPhone und Android-Geräte zeigen auf, wohin hier die Reise geht. Die Nutzung aktuellster Informationstechnologien darf sich jedoch nicht auf die Fahrgastinformation beschränken. Unsere Fahrgäste erwarten zu Recht, dass sie die Vorteile moderner Technologien auch beim Ticketkauf nutzen können. Handy-Tickets und Online-Ticketing geben hier die Zielrichtung vor.

Ein erster Schritt konnte bereits realisiert werden. Der Pilotversuch für die Online-Bestellung von Kundenkarten im Ausbildungstarif findet große Resonanz bei den Fahrgästen. Eine Ausweitung auf andere Tarifangebote steht nun auf der Agenda.

Als weiteres Beispiel für die Schaffung von hohem Kundennutzen durch zukunftssträchtige Informationstechnologie ist der MVV-Wohn- und Mobilitätsrechner (MVV-WoMo) zu nennen. Er liefert wertvolle Entscheidungshilfen für Umzugswillige und Wohnungssuchende im Großraum München. Nicht immer wohnt es sich im Umland günstiger als in München. Der MVV-WoMo bilanziert Kosten, Zeit und CO₂ und macht somit alternative Standorte direkt vergleichbar.

Das Erscheinungsjahr dieses Verbundberichts ist ein besonderes Jahr für die MVV GmbH. Zum 40. Mal jährt sich die Aufnahme des Verbundverkehrs im Großraum München. 1972 startete eine beispielhafte Erfolgsgeschichte des öffentlichen Verkehrs. Der Begriff „MVV fahren“ fand Eingang in die Alltagssprache der Bewohner unserer Region und wurde zu einem Synonym für attraktive autofreie Mobilität. Anlässlich des runden Geburtstages publiziert die MVV GmbH eine Chronik unter dem Titel „40 Jahre MVV. Eine Erfolgsgeschichte“, welche die ereignisreichen Jahre Revue passieren lässt. Wer sich tiefer in die Materie einlesen will, dem sei das Buch „40 Jahre MVV. Ein Geburtstagsbuch zum Vierzigsten des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes“ empfohlen.

Für beide Veröffentlichungen gilt: Der Leser wird beeindruckt davon sein, was die Gründerväter des MVV mit Weitsicht, Tatkraft und Blick für das Machbare auf den Weg gebracht haben. Ihr Erbe zu sichern und weiterzuentwickeln, dafür stehen die Entscheidungsträger von heute. Gemeinsam werden sie die Voraussetzungen schaffen, dass sich die Erfolgsgeschichte des MVV auch in den kommenden Jahrzehnten fortsetzen wird.



Alexander Freitag





STATISTIK

1,9 Prozent Zuwachs bei den Fahrten und 4,85 Prozent mehr Fahrgeldeinnahmen. Die Statistiken des MVV veranschaulichen Entwicklungen im öffentlichen Nahverkehr Münchens und seiner Region durch Zahlen und Diagramme.

Zusammen mit den Kennzahlen zu allgemeingewesellschaftlichen Themen helfen sie uns, die verkehrlichen Prozesse noch besser zu verstehen.

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN: DIE SPRACHE DER STATISTIK

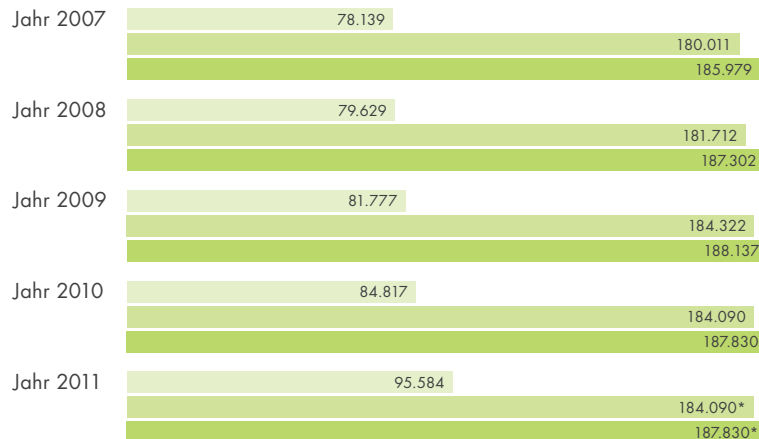
STRUKTURDATEN

	MVV-Verbundraum	Landeshauptstadt München
Fläche	rd. 5.500 qkm	rd. 311 qkm
Zahl der Gemeinden	175	
Einwohner	rd. 2,737 Mio.	rd. 1,363 Mio.
Pkw-Bestand	rd. 1,422 Mio.	rd. 0,619 Mio.

SCHÜLER- UND STUDENTENZAHLEN

Schüler- und Studentenzahlen

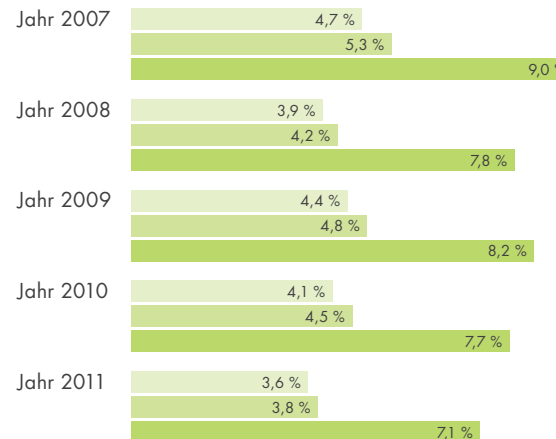
- Studenten in München
- Schüler in München
- Schüler in den Landkreisen



Arbeitslosenquoten

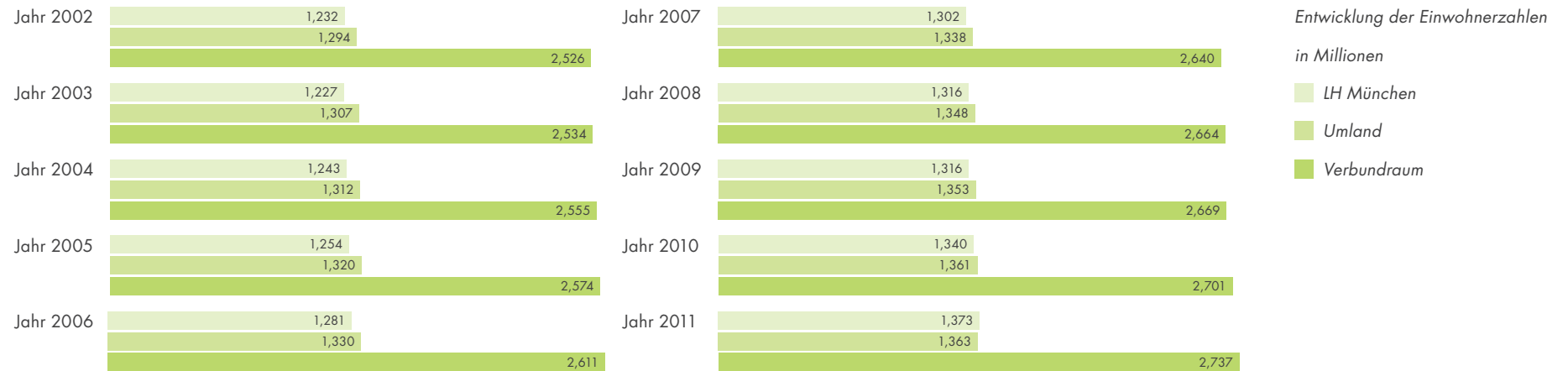
- Regierungsbezirk Oberbayern
- Bayern
- Bundesrepublik Deutschland

ARBEITSLÖSENQUOTEN



* Zur Drucklegung lagen noch keine aktuelleren Zahlen vor

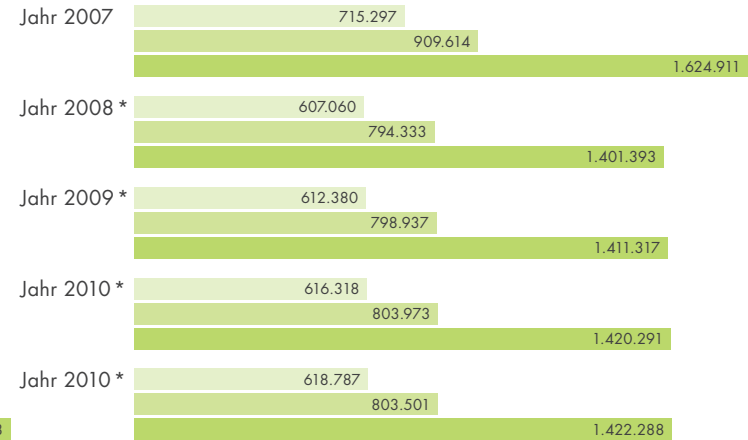
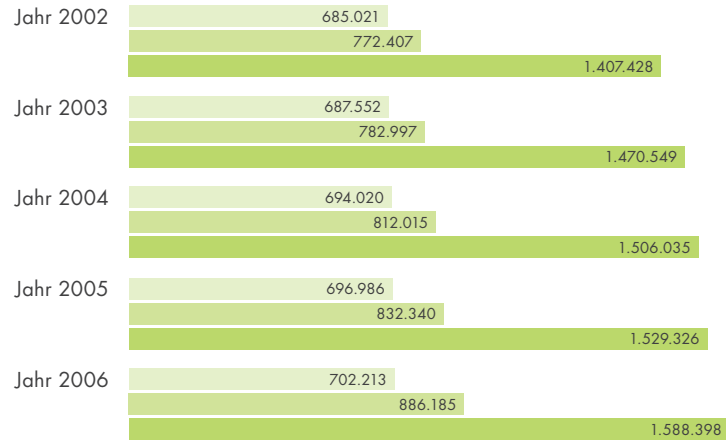
DIE ENTWICKLUNG DER EINWOHNERZAHLEN IN DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN UND IN DEN VERBUNDLANDKREISEN



DIE ENTWICKLUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS

Entwicklung
des Pkw-Bestandes

- LH München
- Umland
- Verbundraum

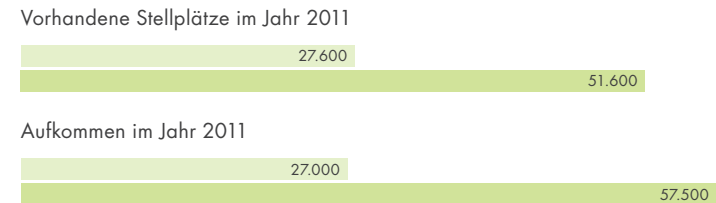
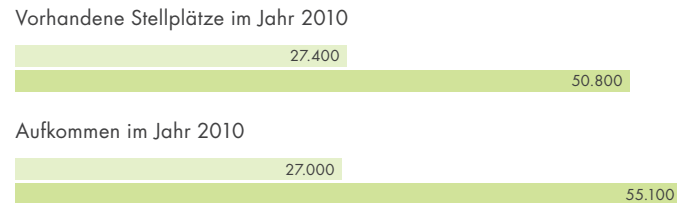


* Ab dem Berichtsjahr 2008 werden nur noch angemeldete Fahrzeuge ausgewiesen (ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen). Vorübergehend stillgelegte Kraftfahrzeuge machen rund 12% des Kraftfahrzeugbestandes aus.

PARK & RIDE UND BIKE & RIDE

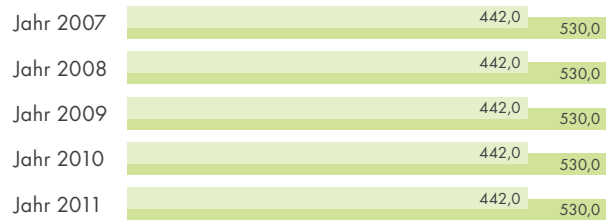
P+R- und B+R-Stellplätze
bzw. Aufkommen

- P+R
- B+R

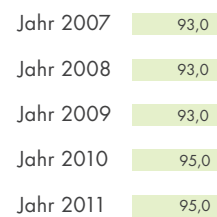


STRECKEN- UND LINIENLÄNGEN

S-Bahn



U-Bahn



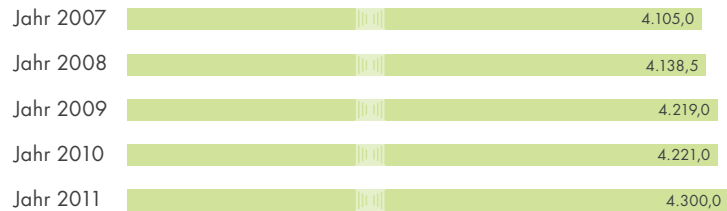
Straßenbahn



■ Streckenlängen (km)

■ Linienlängen (km)

Regionale Omnibusse



Städtische Omnibusse



ZUG- UND WAGENKILOMETER (MIO.)

S-Bahn

Jahr 2007	19,869
Jahr 2008	19,900
Jahr 2009	20,288
Jahr 2010	20,288
Jahr 2011	20,288

U-Bahn

Jahr 2007	10,183
Jahr 2008	10,442
Jahr 2009	10,536
Jahr 2010	10,483
Jahr 2011	10,699

Straßenbahn

Jahr 2007	6,835
Jahr 2008	6,952
Jahr 2009	6,907
Jahr 2010	7,208
Jahr 2011	6,893

Regionale Omnibusse

Jahr 2007	23,929
Jahr 2008	25,276
Jahr 2009	26,394
Jahr 2010	26,794
Jahr 2011	27,298

Städtische Omnibusse

Jahr 2007	27,042
Jahr 2008	27,235
Jahr 2009	27,677
Jahr 2010	28,014
Jahr 2011	28,249

GESAMTÜBERBLICK ÜBER DIE ERGEBNISSE

	Jahr 2010	Jahr 2011	+/- absolut	+/- Prozent
Fahrten	633.199.444	645.222.123	12.022.679	1,90 %
Personenkilometer	6.405.025.763	6.520.622.230	115.596.467	1,80 %
Verkaufte Fahrkarten	60.944.963	60.842.724	- 102.239	- 0,17 %
Fahrgeldeinnahmen	659.481.985,13	691.461.262,38	31.979.277,25	4,85 %

FAHRTEN IM JAHRESVERGLEICH (MIO.)

Jahr 2007	601,457
Jahr 2008	617,675
Jahr 2009	619,836
Jahr 2010	633,199
Jahr 2011	645,222

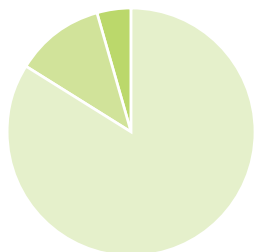
PERSONENKILOMETER IM JAHRESVERGLEICH (MIO.)

Jahr 2007	6.075,339
Jahr 2008	6.271,646
Jahr 2009	6.280,368
Jahr 2010	6.405,026
Jahr 2011	6.520,622

VERKAUFTE FAHRKARTEN (MIO. STÜCK)

* Erwachsene und Kinder

** Single-, Kinder- und Partnerkarten ohne Kongressstickets



■ Bartarif (84,00%)

■ Zeikartentarif (11,77%)

■ Ausbildungstarif (4,23%)

Bartarif	Jahr 2010	Jahr 2011	Veränderungen 2010/11	
			absolut	%
Einzelfahrkarten *	20,681	21,599	0,918	4,44%
Streifenkarten *	8,397	8,086	-0,310	-3,69%
Tageskarten **	11,581	11,729	0,148	1,28%
Sonstige	0,245	0,319	0,074	30,08%
Sonderregelungen	10,365	9,376	-0,989	-9,54%
Summe	51,269	51,109	-0,159	-0,31%

Ausbildungstarif	Jahr 2010	Jahr 2011	Veränderungen 2010/11	
			absolut	%
Ausbildungstarif I	0,782	0,782	0,000	-0,04%
Ausbildungstarif II	1,603	1,589	-0,014	-0,89%
Grüne Jugendkarten	0,197	0,204	0,007	3,63%
Summe	2,582	2,574	-0,007	-0,29%

Zeikartentarif	Jahr 2010	Jahr 2011	Veränderungen 2010/11	
			absolut	%
Wochenkarten	2,781	2,720	-0,061	-2,21%
Monatskarten	1,164	1,246	0,082	7,02%
IsarCard9Uhr	0,299	0,314	0,015	5,16%
IsarCard60	0,331	0,316	-0,015	-4,39%
IsarCardAbo monatlich	1,223	1,213	-0,010	-0,78%
IsarCardAbo jährlich	0,033	0,034	0,002	5,54%
IsarCard60 Abo monatlich	0,273	0,285	0,012	4,23%
IsarCard60 Abo jährlich	0,022	0,024	0,002	6,89%
IsarCard9Uhr Abo monatlich	0,133	0,136	0,003	1,89%
IsarCard9Uhr Abo jährlich	0,007	0,007	0,000	6,29%
IsarCardJob monatlich	0,520	0,544	0,024	4,61%
IsarCardJob jährlich	0,026	0,029	0,003	12,38%
IsarCard S	0,210	0,221	0,011	5,46%
Sonderregelungen	0,072	0,070	-0,002	-2,98%
Summe	7,093	7,159	0,066	0,93%

	Jahr 2010	Jahr 2011	Veränderungen 2010/11	
			– absolut	– %
Gesamtsumme	60,944	60,843	-0,101	-0,17%

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

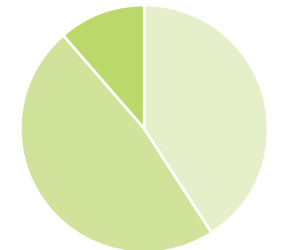
FAHRGELDEINNAHMEN (BRUTTO, MIO. EURO)

Bartarif	Jahr 2010	Jahr 2011	Veränderungen 2010/11 absolut	2010/11 %
Einzelfahrkarten *	51,37	56,64	5,27	10,26 %
Streifenkarten *	96,78	97,03	0,25	0,26 %
Tageskarten **	94,92	101,65	6,73	7,09 %
Sonstige	0,69	0,82	0,13	18,31 %
Sonderregelungen	26,55	26,78	0,23	0,86 %
Summe	270,31	282,92	12,61	4,66 %

Ausbildungstarif	Jahr 2010	Jahr 2011	Veränderungen 2010/11 absolut	2010/11 %
Ausbildungstarif I	21,54	22,33	0,79	3,65 %
Ausbildungstarif II	50,74	52,84	2,10	4,13 %
Grüne Jugendkarten	2,92	3,16	0,24	8,32 %
Summe	75,20	78,33	3,13	4,16 %

Zeitkartentarif	Jahr 2010	Jahr 2011	Veränderungen 2010/11 absolut	2010/11 %
Wochenkarten	44,57	44,85	0,28	0,62 %
Monatskarten	70,21	75,56	5,35	7,62 %
IsarCard9Uhr	16,35	17,51	1,16	7,11 %
IsarCard60	13,93	13,56	-0,37	-2,67 %
IsarCardAbo monatlich	67,28	69,96	2,68	3,98 %
IsarCardAbo jährlich	19,43	21,05	1,62	8,35 %
IsarCard60 Abo monatlich	10,17	11,06	0,89	8,80 %
IsarCard60 Abo jährlich	9,20	10,05	0,84	9,15 %
IsarCard9Uhr Abo monatlich	6,57	6,91	0,33	5,08 %
IsarCard9Uhr Abo jährlich	3,71	4,01	0,30	8,00 %
IsarCardJob monatlich	26,68	28,31	1,63	6,11 %
IsarCardJob jährlich	14,54	15,15	0,61	4,23 %
IsarCard S	8,64	9,57	0,93	10,71 %
Sonderregelungen	2,68	2,67	-0,01	-0,25 %
Summe	313,97	330,22	16,25	5,18 %

* Erwachsene und Kinder

** Single-, Kinder- und Partnerkarten
ohne Kongressstickets

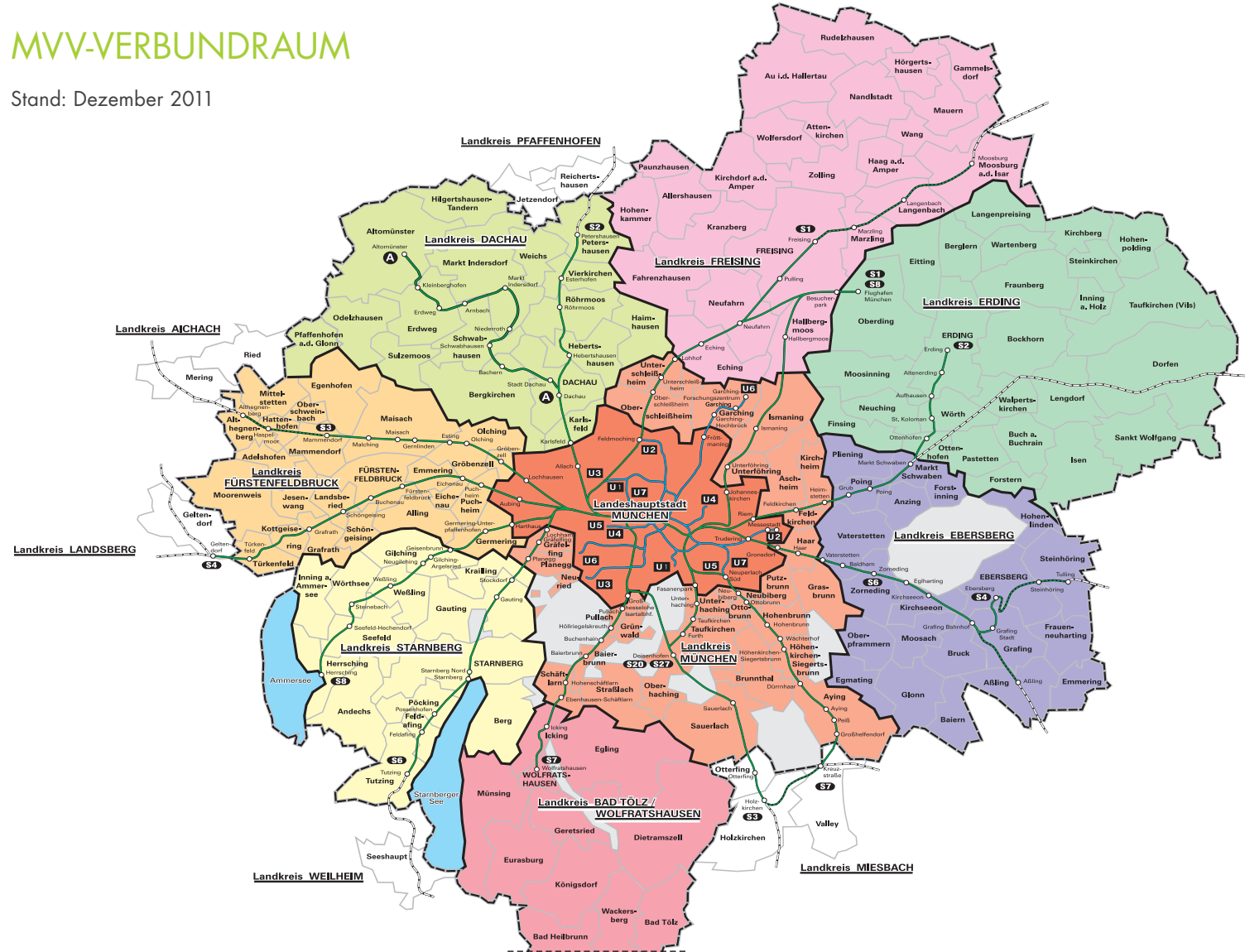
■ Bartarif (40,92 %)
 ■ Zeitkartentarif (47,76 %)
 ■ Ausbildungstarif (11,33 %)

	Jahr 2010	Jahr 2011	Veränderungen 2010/11 – absolut	Veränderungen 2010/11 – %
Gesamtsumme	659,48	691,46	31,98	4,85 %

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

MVV-VERBUNDRAUM

Stand: Dezember 2011



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

Fotografien aus Archiv
Walter Matthias Wilbert – Wilbert Photography, Bad Tölz

Text
Cornelia Sauer – Dialogtext, München

Konzeption und Kreation
Lorenz und Volkenstein – Büro für Kommunikations-Design GbR, München





