



VERBUNDBERICHT 2014
MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND





PROLOG	04
— Der Oberbürgermeister: Dieter Reiter	06
— Der Bayerische Staatsminister: Joachim Herrmann	08
— Der Landrat: Robert Niedergesäß	10
VERBUNDPARTNER	12
— Die Gesellschafter und Organe des MVV	14



INHALT

PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN _____	20	— RVO präsentiert neue Busse für MVV-Regionalbuslinien in Bad Tölz-Wolfratshausen	42
— Wichtige Etappen für die Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems geschafft	22	— Landkreis München stellt 200.000 Euro für Kommunikation neuer Leistungen bereit	43
— Marktforscher zeigen Konkurrenzbeziehungen zwischen Verkehrsarten auf	24	— Busverkehr der Stadt Mainburg wird in den MVV integriert	44
— Panel-Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit der gleitenden Geltungsdauer bei Zeitkarten	26	— Landkreis München weitet MVV-Regionalbusverkehr erheblich aus	46
— Verkehrsforscher analysieren P+R-Aufkommen an der S-Bahn	28	— MVV-Fahrplanauskunft erhält ein neues Gesicht	47
— Einführung von Handy- und Online-Tickets erweist sich als Erfolg	32	— MVV-Ruftaxiverkehre im Landkreis Dachau	48
— Nationaler und internationaler Austausch rund um die Mobilität der Zukunft	34	— Einführung des Elektronischen Fahrgeldmanagements im MVV-Regionalbusverkehr	50
— Tempo-Offensiven zur Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs	36	— 80 MVV-Regionalbuslinien neu vergeben	52
— Marktforschung rund um den Ausbildungstarif	37	— Resümee und Ausblick der MVV-Geschäftsführung	54
— Gründung des Arbeitskreises „ÖV-Tangenten für die Region“	38	STATISTIK _____	56
— Busfahrer/in des Jahres 2014: gesucht und gefunden	40	— Zahlen, Daten, Fakten	58





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 über 40 Verkehrsunternehmen gebietsübergreifend im MVV zusammengeschlossen. Die horizontale und vertikale Koordination der genannten Verbundpartner wird durch die Verbundgesellschaft, die MVV GmbH, wahrgenommen. 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 und nimmt weitere Aufgaben gegen spezielles Entgelt wahr. 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



Dieter Reiter

*Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München
seit 1. Mai 2014*

München und sein Umland wachsen. Es gibt Prognosen, wonach die Bevölkerungszahl der Landeshauptstadt und der angrenzenden Landkreise bis zum Jahr 2030 um die Größe der Stadt Augsburg ansteigen wird. Diesen Wachstumsdruck gilt es zu bewältigen und dabei die Chancen dieser Entwicklung zu nutzen und die Risiken zu begrenzen. Das geht nur gemeinsam mit dem Umland. Der MVV ist seit seiner Gründung das Musterbeispiel für eine gute Zusammenarbeit zwischen Stadt und Region. Mein Ziel ist es, diese Zusammenarbeit weiter auszubauen und kontinuierlich zu verbessern.

Projekte gibt es dafür genug. An erster Stelle steht der Bau der zweiten Stammstrecke. München braucht diese Lebensader ebenso dringend wie der gesamte Großraum. Deshalb steht die Landeshauptstadt zu ihrer freiwilligen Finanzierungszusage von 113 Millionen Euro aus ihrem Anteil am Flughafendarlehen. Sie erwartet dafür aber nun nach jahrelanger Diskussion ein zügiges Voranbringen des Projektes und einen zeitnahen Abschluss

einer verbindlichen Finanzierungsvereinbarung. Schließlich geht es hier nicht nur um die Beseitigung der Engpässe im Münchner Schienennetz, sondern um eine dringend gebotene Neuausrichtung des regionalen Bahnverkehrs in ganz Südbayern.

Die Pendlerströme zwischen Landeshauptstadt und Umland wachsen nicht nur ständig an, sondern greifen auch immer weiter in die Region hinaus. Damit werden die vor über vierzig Jahren gewählten Verbundgrenzen den heutigen Bedingungen bei weitem nicht mehr gerecht. Die Ausweitung des MVV im Berichtsjahr bis Mainburg im Landkreis Kelheim war sicherlich ein Schritt in die richtige Richtung. Jetzt steht die vollständige Integration des sogenannten Filzenexpresses von München nach Wasserburg / Reitmehring zum Fahrplanwechsel 2015 auf der Agenda der Verbundgremien. Auch die Ergebnisse einer grundlegenden Untersuchung einer verbesserten Kooperation im öffentlichen Nahverkehr innerhalb der Europäischen Metropolregion München werden im Juni 2015 erwartet.

Attraktiver öffentlicher Nahverkehr steht und fällt mit einer soliden Finanzierung. Die bisherigen bewährten Finanzierungsinstrumente des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, der Entflechtungsmittel und der Regionalisierungsmittel stehen derzeit alle auf dem Prüfstand. Hier sind zeitnahe Entscheidungen auf Bund- und Länderebene notwendig, damit für alle Beteiligten Planungssicherheit besteht. Zur Sicherung der Finanzierung sind aber auch die Fahrgeldeinnahmen ein zentraler Baustein. Hier muss eine Balance zwischen ausreichenden Erlösen aus dem Fahrkartenverkauf und einer attraktiven Preisgestaltung gefunden werden.

Die flexibilisierte Geltungsdauer der MVV-Zeitkarten und das ebenfalls neu eingeführte MVV-Semesterticket haben sich im Berichtsjahr als Erfolg erwiesen. Diese Angebote konnten die Attraktivität des MVV-Tarifs steigern. In Abstimmung mit den anderen Gesellschaftergruppen im MVV wird an weiteren Verbesserungen im Tarifangebot gearbeitet. So sollen die Angebote für Jugendliche zeitnah noch kundenfreundlicher konzipiert werden.

Die erfolgreiche Markteinführung von Handy- und Online-Tickets zeigt, dass auch dieser Weg eines modernen Verkaufes von den Kunden gut angenommen wird.

Die MVV-Gesellschafter wollen Erfolg und Attraktivität des MVV-Verkehrssystems auch künftig gemeinsam sichern und weiter verbessern und damit noch mehr Menschen zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr bewegen. Allen Unterstützern auf diesem Weg danke ich sehr herzlich.



Dieter Reiter

DER BAYERISCHE STAATSMINISTER



Joachim Herrmann

*Bayerischer Staatsminister des
Innern, für Bau und Verkehr
Mitglied des Bayerischen Landtags*

Die Leistungsbilanz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds 2014 kann sich sehen lassen! Das Angebot wurde beispielsweise mit der Inbetriebnahme der S-Bahn-Linie 2 nach Altomünster weiter verbessert, das MVV-Tarifgebiet konnte auf die Stadt Mainburg ausgeweitet werden und das MVV-HandyTicket erfreut sich immer größerer Beliebtheit.

Es darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass die anhaltend hohen Nutzerzahlen die beteiligten Verkehrsunternehmen vor immer neue Herausforderungen stellen. Das Bayerische Landesamt für Statistik erwartet bis zum Jahr 2032 im Großraum München eine zunehmende Bevölkerungsentwicklung.

Die Fahrgäste, die im MVV-Verbundgebiet wohnen, wollen schnell und zuverlässig zu ihrem Arbeitsplatz oder einem anderen Zielort in München gelangen. Gerade für die Bürgerinnen und Bürger aus etwas weiter vom Münchner Innenraum entfernt liegenden

Wohnorten ist die S-Bahn das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs. Die Bayerische Staatsregierung widmet ihr daher ein besonderes Augenmerk. In ihrem Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München hat sie weitreichende Maßnahmen und Ziele für die Zukunftsfähigkeit des Schienenpersonennahverkehrs definiert. Mit der zweiten Stammstrecke als zentralem Kernstück und der Einführung von Express-Verbindungen wollen wir die Weichen für ein stärkeres Zusammenwachsen der Landeshauptstadt mit ihrem Umland stellen.

Der MVV-Verbundtarif ermöglicht es den Fahrgästen, alle Verbundverkehrsmittel mit einer einheitlichen Fahrkarte zu nutzen. Das ist ein attraktives Angebot. Verständlicherweise besteht daher in der Europäischen Metropolregion München großes Interesse an einer Erweiterung des Verbundtarifs. Dies ist aber ohne strukturelle Anpassungen nicht möglich. Die Bayerische Staatsregierung verschließt sich dieser Diskussion nicht.

So unterstützt der Freistaat auch die derzeit laufende Projektstudie für einen durchgängigen Tarif in der Europäischen Metropolregion München. Ich hoffe, dass es mit den aus dieser Studie gewonnenen Erkenntnissen gelingen wird, ein Tarifmodell zu entwickeln, das im gesamten Raum der Europäischen Metropolregion München etabliert werden könnte.

Ich danke allen Beteiligten des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds aufs Herzlichste für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit im vergangenen Jahr. Ich wünsche mir, dass wir die erfolgreiche Entwicklung des MVV im Jahr 2015 fortsetzen können.



Joachim Herrmann

DER LANDRAT DES LANDKREISES EBERSBERG



Robert Niedergesäß

Landrat des Landkreises Ebersberg

Sprecher der Verbundlandkreise

Die für den MVV-Regionalbusverkehr zuständigen acht Verbundlandkreise haben seit dem Jahr 1996 Gesellschafterstatus im MVV. Sie haben die bewährte Organisationsform des Aufgabenträgerverbundes seither genutzt, um das Angebot beim Busverkehr weiter kontinuierlich auszubauen. Auch im Geschäftsjahr dieses Verbundberichtes hat sich die Dynamik ungebrochen fortgesetzt.

Das lässt sich an konkreten Zahlen gut sichtbar machen. Haben die Verbundlandkreise in 1996 noch 17 Mio. Buskilometer finanziert, sind es heute über 32 Mio. Buskilometer – dies ist fast eine Verdoppelung innerhalb von 18 Jahren!

Gemäß den rechtlichen Vorgaben schreiben die Landkreise ihre MVV-Regionalbusverkehre aus. Im Jahr 2014 wurden in 46 unbeanstandeten europaweiten Verfahren 80 Linien vergeben – auch das ist eine Rekordzahl. Während die Wettbewerbsvergabe im MVV mittlerweile bereits Routine ist, stehen andere Regionen noch am Anfang der Entwicklung. Die Aufträge gingen auch in

diesem Jahr wieder ausnahmslos an Unternehmen aus der Region, die mittelständische Struktur der Busunternehmer konnte somit weitgehend erhalten werden. Die Busunternehmen im MVV erbringen ihre Leistungen zu wirtschaftlichen Konditionen gemäß den von den Landkreisen vorgegebenen hohen und bewährten MVV-Qualitätsstandards. Die Fahrgäste danken das mit ständig steigenden Nutzungszahlen.

Und die Dynamik in den Verbundlandkreisen geht weiter. Derzeit wird untersucht, wie tangential Verbindungen zwischen den S-Bahn-Ästen verbessert werden können. Noch in 2015 soll auf Initiative und mittels Finanzierung durch die Landkreise für zunächst mindestens 120 MVV-Regionalbusse ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem eingeführt werden, das die Anschlusssicherung zwischen dem MVV-Regionalbusverkehr sowie S- und U-Bahn verbessert und es in einem weiteren Schritt erlaubt, auch für die Fahrgäste im MVV-Regionalbusverkehr aktuelle Informationen zum Betriebsablauf in Echtzeit bereitzustellen.

Schließlich hat die Verbundgesellschaft im Auftrag der Landkreise den Startschuss gegeben für ein modernes Handy-Ticketing, das von den Fahrgästen sehr gut angenommen wird. Die Verbundlandkreise sind auch eine der treibenden Kräfte hinter der anstehenden Tarifstrukturreform im MVV. Dies ist eine große Aufgabe, die in den nächsten Jahren sukzessive umgesetzt werden soll.

Auch bei dem Thema der Verbunderweiterung sind mit Integration einiger Buslinien im Landkreis Kelheim erste Fortschritte erzielt worden. Noch in 2015 soll es mit der Integration der Schienestrecke von München nach Wasserburg voraussichtlich einen weiteren Schritt vorangehen.

Neben der finalen Entscheidung zum Bau der zweiten Stammstrecke für die S-Bahn stellt die bevorstehende Ausschreibung der S-Bahn München die Beteiligten vor große Herausforderungen. Der derzeitige Verkehrsvertrag läuft Ende 2017 aus. Die Verbundlandkreise setzen sich dafür ein, dass die Vergabe so erfolgt, dass

vorhandene Rationalisierungspotenziale gehoben werden und die eingesparten Finanzmittel möglichst in der Region reinvestiert werden können. Dabei kommt der künftigen Gestaltung des Verkehrsvertrages eine besondere Rolle zu.

Als neuer Sprecher der Verbundlandkreise möchte ich meinen Teil dazu beitragen, dass der MVV seine Erfolgsgeschichte für unsere Bürger, deren Anzahl bis 2030 in Stadt und Land, je nach Szenario, um bis zu 20 Prozent zunehmen wird, fortschreiben kann. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf den verschiedenen Ebenen des MVV danke ich für ihre Arbeit und das Engagement zum Wohle der Kunden.



Robert Niedergesäß





VERBUNDPARTNER

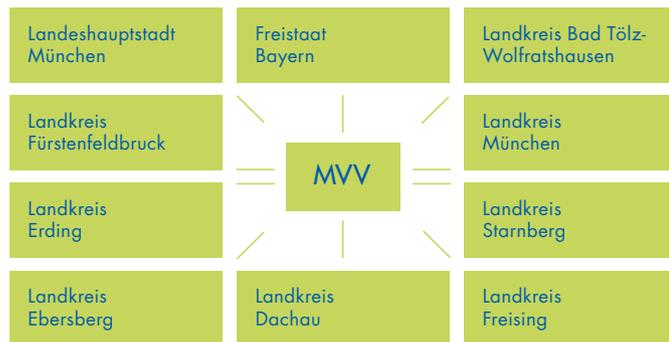
DIE GESELLSCHAFTER UND ORGANE DES MVV

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 2014

- Dieter Reiter
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München, Vorsitzender der Gesellschafterversammlung, seit 1. 5. 2014
- Christian Ude
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München, Vorsitzender der Gesellschafterversammlung, bis 30. 4. 2014
- Carsten Fregin
Ministerialrat, Oberste Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, stellvertretender Vorsitzender der Gesellschafterversammlung
- Dr. Rupert Dörfler
Regierungsdirektor, Bayer. Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat, seit 13. 5. 2014
- Dr. Heiko Bauer
Oberregierungsrat, Bayer. Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat, 11. 2. bis 12. 5. 2014
- Judith Steiner
Ministerialrätin, Bayer. Staatsministerium der Finanzen, bis 10. 2. 2014
- Josef Schmid
2. Bürgermeister und Leiter des Referats für Arbeit und Wirtschaft, Landeshauptstadt München, seit 30. 7. 2014
- Josef Niedermaier
Landrat, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen
- Stefan Löwl
Landrat, Landkreis Dachau, stellvertretender Sprecher der Verbundlandkreise, seit 1. 5. 2014
- Hansjörg Christmann
Landrat, Landkreis Dachau, bis 30. 4. 2014
- Robert Niedergesäß
Landrat, Landkreis Ebersberg, Sprecher der Verbundlandkreise
- Martin Bayerstorfer
Landrat, Landkreis Erding
- Josef Hauner
Landrat, Landkreis Freising, seit 1. 5. 2014
- Michael Schwaiger
Landrat, Landkreis Freising, bis 30. 4. 2014
- Thomas Karmasin
Landrat, Landkreis Fürstfeldbruck
- Christoph Göbel,
Landrat, Landkreis München, seit 1. 5. 2014
- Johanna Rumschöttel,
Landrätin, Landkreis München, bis 30. 4. 2014
- Karl Roth
Landrat, Landkreis Starnberg



Mitglieder des Verbundrates im Geschäftsjahr 2014

- Dieter Reiter
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München,
Vorsitzender des Verbundrats,
seit 9. 5. 2014
 - Christian Ude
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München,
Vorsitzender des Verbundrats,
bis 30. 4. 2014
 - Josef Schmid
2. Bürgermeister und Leiter
des Referats für Arbeit und
Wirtschaft, Landeshauptstadt
München, seit 4. 9. 2014
 - Carsten Fregin
Ministerialrat, Oberste
Baubehörde im Bayer. Staats-
ministerium des Innern, für
Bau und Verkehr
- Hans-Peter Behrendsen
Ministerialrat, Oberste
Baubehörde im Bayerischen
Staatsministerium des Innern,
für Bau und Verkehr
 - Robert Niedergesäß
Landrat, Landkreis Ebersberg
 - Stefan Löwl
Landrat, Landkreis Dachau,
seit 4. 7. 2014
 - Thomas Karmasin
Landrat, Landkreis Fürsten-
feldbruck, bis 4. 7. 2014
 - Dipl.-oec. Herbert König
Vorsitzender der Geschäfts-
führung Münchner Verkehrs-
gesellschaft mbH (MVG),
stellvertretender Vorsitzender
des Verbundrats
- Gudrun Elser
Geschäftsleitung S-Bahn
München / DB Regio AG,
seit 4. 7. 2014
 - Norbert Klimt
Vorsitzender der Regional-
leitung DB Regio AG,
bis 9. 5. 2014
 - Kai Müller-Eberstein
Geschäftsführer Bayerische
Oberlandbahn GmbH (BOB)
 - Veit Bodenschatz
Geschäftsführer Regionalver-
kehr Oberbayern GmbH (RVO)
 - Leonhard Neumayr
Verkehrsunternehmer
 - Wolfgang Riedlinger
Geschäftsführer Busverkehr
Südbayern GmbH

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

DIE MEILENSTEINE IM JAHR 2014. DIE VERBUNDPARTNER BERICHTEN



Top-Angebot, Top-Bewertung

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

- Nachfrage boomt: Zum 10. Mal in Folge verzeichnet die MVG einen Fahrgast-Rekord. 2014 fuhren rund 555 Mio. Fahrgäste mit U-Bahn, Bus und Tram, rund 2 Prozent mehr als im Vorjahr. Zu den wichtigsten Gründen für die erneute Nachfrage-Steigerung zählt – neben dem Bevölkerungswachstum – das 2014 um circa 4,5 Prozent erweiterte MVG-Leistungsangebot. Im bundesweiten Vergleich belegt die MVG Platz 1 in einer Studie zu sieben Verkehrsunternehmen hinsichtlich Angebot, Preisgestaltung und Kundenorientierung.
- Neue Fahrzeuge: Die neue Tram vom Typ Avenio startet in den Fahrgastbetrieb. Neben einem schnittigen Äußeren gehören die insgesamt acht Türen und das weiter verbesserte Platzangebot im Fahrgastraum zu ihren Kennzeichen. Der neue Zug gefällt laut einer ersten Umfrage 97 Prozent der Fahrgäste. Auch die neue U-Bahn vom Typ C2 kommt bei einer ersten öffentlichen Präsentation gut an. Beim Bus kommen 2014 u. a. 12 weitere Buszüge dazu.
- U9-Spange machbar: Die Idee einer U-Bahn-Entlastungsstrecke im Korridor Implerstraße – Hauptbahnhof – Münchner Freiheit wird konkreter. Eine Machbarkeitsstudie zur sogenannten U9-Spange ergibt, dass die Neubaustrecke grundsätzlich baulich möglich ist. Die neue Trasse gilt als wesentlicher Beitrag zur Bewältigung weiter



97 Prozent lieben die neue Tram

- steigender Fahrgastzahlen im Stadtzentrum und böte verschiedene Optionen für eine langfristige Sicherung der Leistungsfähigkeit und Weiterentwicklung des U-Bahn-Systems.
- U-Bahnhof modernisiert: Das U-Bahn-Zwischengeschoss am Hauptbahnhof präsentiert sich nach rund drei Jahren Umbau mit einem neuen Gesicht – und bietet ein neues MVG-Kundencenter. 96 Prozent der Nutzer gefällt die Modernisierung, ebenso viele fühlen sich dort sicher.
- Ganz einfach mobil: Die MVG wandelt sich weiter zum ganzheitlichen Mobilitätsdienstleister. Die neue Anwendung „MVG multimobil“ vernetzt die aktuellen Standorte von CarSharing-Autos in Echtzeit mit dem ÖPNV. Die MVG-App MVG Fahrinfo München mit HandyTicket gewinnt dadurch weiter an Attraktivität. Das HandyTicket erzielt zum Oktoberfest einen neuen Verkauferekord. Zudem eröffnet Münchens erste Mobilitätsstation an der Münchner Freiheit.
- Sicherheit auf ganzer Linie: Die Münchner U-Bahn-Wache wird 25 Jahre alt. Sie hat sich als zentraler Baustein des MVG-Sicherheitskonzepts bewährt und genießt auch bei den Fahrgästen großes Vertrauen. Mit der Polizei wird eine enge Kooperation gepflegt.

S-Bahn München

- Elektrifizierung S2 Altomünster: Als letzte Linie im Münchner S-Bahn-Netz ist nun auch die Strecke von Dachau nach Altomünster vollständig elektrifiziert. Seit dem Fahrplanwechsel ist die frühere Linie A zudem ein Teil der S2 mit dem Linienendpunkt Altomünster. Jetzt geht es für die Bewohner des Landkreises schneller, öfter und meist direkt nach München.
- Abschluss barrierefreier Ausbau Donnersbergerbrücke: Von März bis Juni 2014 verkehren die S-Bahnen nachts und an den Wochenenden mit veränderter Linienführung und auf der Stammstrecke im Pendelverkehr, um die abschließenden Modernisierungsarbeiten an der Donnersbergerbrücke zu ermöglichen.
- Zentrales Schließen: Seit Ende April heißt es bei den S-Bahnen „Zurückbleiben bitte!“, denn die Türen werden nun vom Lokführer zentral geschlossen. Mit dem Ziel, Haltezeitüberschreitungen zu vermeiden – ein Kampf um Sekunden.
- Jahrespünktlichkeit: Jede Sekunde zählt, das zeigt der Erfolg bei der Jahrespünktlichkeit – mit 95,8 Prozent verzeichnet die S-Bahn München die höchste Pünktlichkeit seit 2006.

MVV-Regionalbusverkehr

- Zusammenwirken einer großen Zahl überwiegend privater Verkehrsunternehmen: 2014 wurde so viel Leistung ausgeschrieben wie noch nie zuvor. Wieder konnten sich die regionalen Unternehmen durchsetzen.
- Stetige Ausweitung: Der MVV-Regionalbusverkehr ist längst über die reine Zubringerfunktion zu den Schnellbahnen hinausgewachsen. Mehr Leistung ergibt sich auch durch die Integration in den MVV-Tarif von Mainburg im Norden und Bad Heilbrunn im Süden. 2014 wurden knapp 29 Millionen Kilometer gefahren. 1995 waren es nur 15 Millionen, 2015 werden es über 32 Millionen Kilometer sein.
- Schnellere Verbindungen: Die erste Schnellbuslinie X845 im MVV-Regionalbusverkehr verbindet im Landkreis Fürstentum die Kreisstadt mit Germering-Unterpfaffenhofen – und damit auch die Westäste von S4 und S8.
- Alternative Antriebstechnologien: Der Landkreis München lässt untersuchen, auf welchen Linien der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben möglich und sinnvoll ist.



Höchste Pünktlichkeit seit 2006



Boom im MVV-Regionalbusverkehr

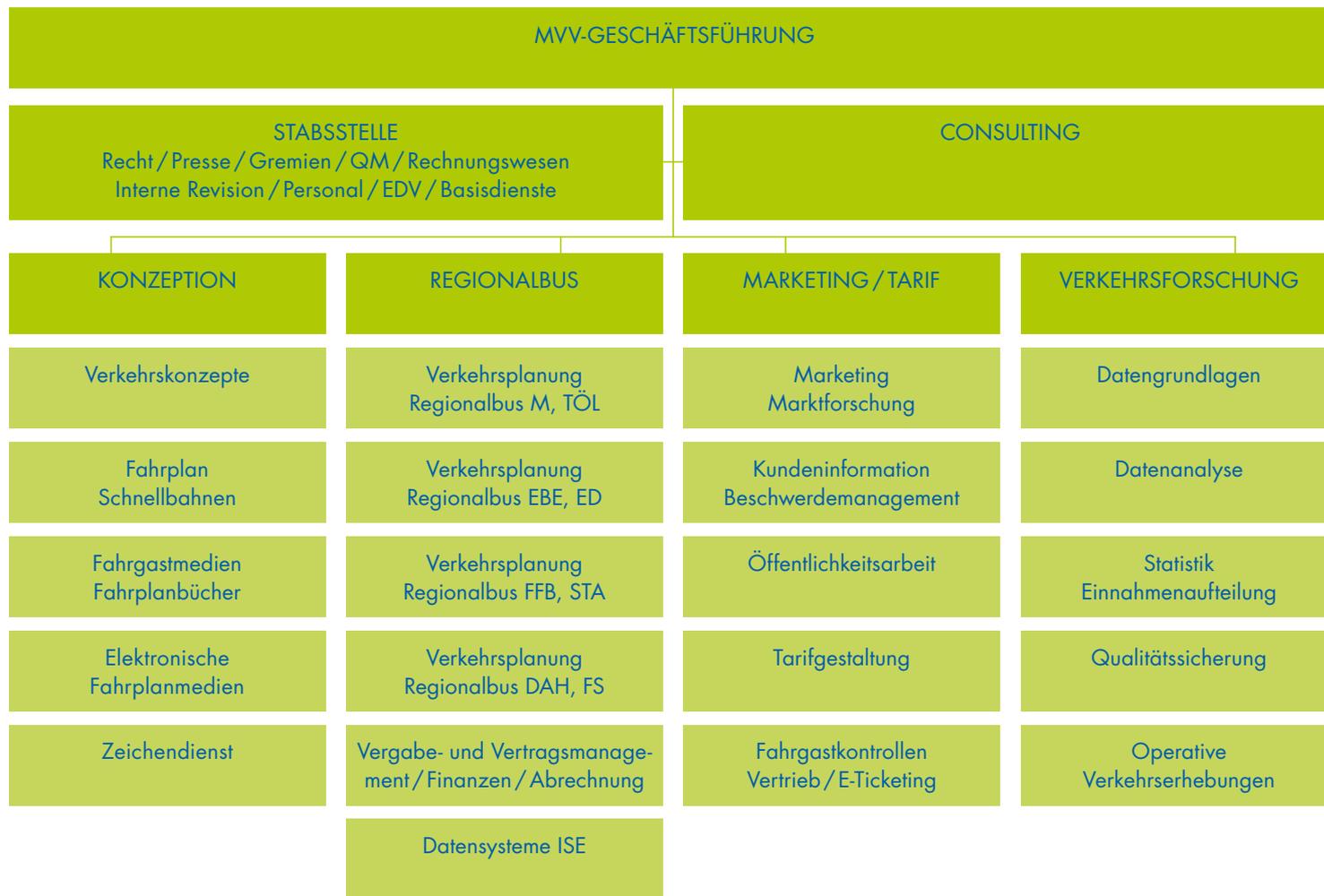
DIE VERBUNDVERKEHRSUNTERNEHMEN IN DER REGION



*Gemeinsam stark,
gemeinsam stärker*

Diese Verbundverkehrsunternehmen bilden das Rückgrat des MVV-Regionalbusverkehrs

- Bietergemeinschaft RVO / Geldhauser
- c/o Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Busbetrieb Bittl e. K. – Inh. Albert Bittl
- Boos-Bus GmbH & Co. KG
- Busverkehr Südbayern GmbH
- Demmelmaier GmbH & Co. KG
- Enders Reisen
- Erl Omnibus – Inh. Anita Gilhuber
- Busreisen Josef Ettenhuber GmbH
- Verkehrsbetrieb Ettenhuber GmbH
- Feringa Taxi Henryk Bartkow
- Omnibusunternehmen Martin Geldhauser GmbH & Co. KG
- Grand Taxi – Klaus Giessl
- Griensteidl GmbH
- 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 e. K.
- Monika Pawelczyk Taxiunternehmen
- Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Omnibusverkehr Reisberger GmbH
- Scharf OHG Omnibus & Reisebüro
- Reisewelt Simperl Autobus und Reisebüro oHG
- H. M. Sittenauer GmbH
- Stadtwerke Dachau – Verkehrsbetriebe
- Stanglmeier Reisebüro-Bustouristik GmbH & Co. KG
- 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







PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN

2014 war ein Busjahr, keine Frage: Da ging es um Schnellbusse und Beschleunigungsmaßnahmen, um Tangentialverbindungen im MVV-Regionalbusverkehr und viele neue, hochmoderne Fahrzeuge mit Euronorm 6. Alte Vergaberekorde purzelten, weil die Landkreise tüchtig in den ÖPNV investieren, allen voran der Landkreis München mit stolzen 26 Prozent Angebotsausweitung. Busunternehmen wurden eingeladen, das Elektronische Fahrgeldmanagement des MVV zu nutzen. Und die Fahrgäste in der Region wählten ihre Busfahrer des Jahres 2014.

Mit der Verbunderweiterung nach Mainburg haben der MVV und der Landkreis Kelheim ein Zeichen gesetzt. Die Metropolregion wächst und blickt erwartungsvoll nach vorn. Dabei stellen sich Fragen wie die, ob der Ausbildungstarif noch zeitgemäß ist und wie sich die Vielfalt konkurrierender Verkehrsarten auf die Ertragslage auswirkt. Marktforschung zeigt, wie die Gegenwart aussieht. Sie liefert zudem wertvolle Impulse für die Zukunft.

Viel Spaß bei der Lektüre der Jahreschronik 2014.

DIE BAHN BAUT

Mit einer juristischen Einigung wurde gleich im ersten Monat des Jahres ein wichtiger Meilenstein in Sachen 2. Stammstrecke erreicht. In der zweiten Jahreshälfte folgten der erste Spatenstich beim „Erdinger Ringschluss“, die Übergabe des nun barrierefreien Bahnhofs Donnersbergerbrücke und die Elektrifizierung der S2 nach Altomünster.



Schienen für die Zukunft der Stadt

Auf Initiative des Freistaats Bayern haben sich im Januar 2014 das Eisenbahn-Bundesamt und die Deutsche Bahn bei den noch strittigen Fragen zum geplanten Bau der zweiten Stammstrecke mit den Klägern im Bereich der Münchner Innenstadt gütlich geeinigt. Seitdem besteht für den Planfeststellungsabschnitt Mitte – die Strecke zwischen Hauptbahnhof und Isar – Baurecht. Die Anlieger am Marienhof hatten nicht gegen das Projekt an sich, sondern wegen des zu erwartenden Lärms während des Baus geklagt. Die Einigung sieht eine 4,50 m hohe und künstlerisch gestaltete Baustellenlärmschutzwand vor.

Für den „Erdinger Ringschluss“ konnte die Deutsche Bahn Ende August 2014 die Hauptbauleistung für die Neufahrner Kurve vergeben – im Oktober fand der erste Spatenstich statt. Die Neufahrner Kurve gewährleistet eine schnelle, direkte, stündliche

und komfortable Schienenanbindung von Regensburg über Landshut und Freising an den Münchner Flughafen. Ihre Inbetriebnahme ist für 2018/19 vorgesehen. Für den Bauabschnitt zwischen Flughafen und Erding wurde der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gestellt. 2015 soll das auch für den Abschnitt im Stadtbereich Erding geschehen.

Seit November 2014 ist die täglich von über 32.000 Ein- und Aussteigern genutzte S-Bahn-Station Donnersbergerbrücke barrierefrei: Die beiden Bahnsteige des viergleisigen Bahnhofs erhielten Aufzüge, die über Stege mit dem Bahnhofsgebäude verbunden sind. Die Bahnsteige wurden für einen barrierefreien Einstieg in die Züge aufgehöhht und mit Blindenleitstreifen ausgestattet. Die komplexen Bauarbeiten hatten im Sommer 2013 begonnen und zu weitreichenden Einschränkungen im S-Bahn- und Zugbetrieb geführt.

Im Dezember 2014 wurde die neue S2 auf der nun elektrifizierten Strecke zwischen Dachau und Altomünster in Betrieb genommen. Das Verkehrsangebot auf der ehemaligen Dieselstrecke der Linie A wurde deutlich ausgeweitet. So bestehen von 5 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts an allen Tagen mindestens stündlich durchgängige Verbindungen von und nach München. Von Montag bis Freitag verkehren die S-Bahnen in der Hauptverkehrszeit alle 30 Minuten. Ein wichtiger Meilenstein innerhalb des Ausbaus des S-Bahn-Systems ist damit realisiert.



Großer Bahnhof – nun barrierefrei

CARSHARING – EIN WICHTIGER BAUSTEIN IM MOBILITÄTSVERBUND

Menschen, die sich ein Auto teilen, sind natürliche Verbündete des ÖPNV. Dann schreckte aber eine Meldung aus Amsterdam auf, wo das Free-Floating Carsharing zu erheblichen Nachfragerückgängen im ÖPNV geführt hatte. Was stimmt denn nun? Der MVV fragte TNS Infratest und erhielt wichtige Hinweise.



Das Teilen macht Schule

Klassisches Carsharing passt gut zum MVV. Man verzichtet auf eigene Auto, auch der Umwelt zuliebe, und fährt bevorzugt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Wenn doch einmal ein individuelles Fahrzeug gebraucht wird – etwa weil Strecken an entlegene Orte geplant sind oder weil unhandliche Dinge zu transportieren sind – wird eben kurzerhand ein Wagen ausgeliehen. Der steht in der Regel an einem Platz, der mit öffentlichen Verkehrsmitteln leicht zu erreichen ist. Das Ziel des klassischen Carsharings heißt: mehr Mobilität mit weniger Autos – in Kooperation mit dem ÖPNV.

Differenzierter verhält es sich beim Free-Floating Carsharing (FFCS), dem Angebot der Automobilindustrie, das sich bisher ausnahmslos in Innenstädten von Metropolen ausbreitet, also dort, wo die ÖPNV-Dichte ohnehin am größten ist. In München werden rund 1.000 FFCS-Leihwagen bereitgestellt, die über Internet schnell und leicht auffindbar sind.

Als Kunden dürfen sich junge Menschen angesprochen fühlen, die keinen eigenen Pkw besitzen, attraktive Automarken und -modelle Probe fahren mögen – und eine Alternative zum MVV goutieren. Klimaschutz tritt hier eher in den Hintergrund, denn die Preismodelle sind an Zeit statt an Kilometern orientiert: Wer flotter fährt, schneidet günstiger ab.

Der MVV unterliegt den Gesetzen der Wirtschaftlichkeit und will Hinweise, wie sich FFCS auf die Einnahmen im Öffentlichen Verkehr auswirken. Darum hatte er auf Basis eines im Frühjahr 2013 vorgelegten Angebots der TNS Infratest den Auftrag erteilt, die Konkurrenzbeziehungen zwischen Verkehrsarten im MVV-Gebiet zu analysieren – im Rahmen des sogenannten ConversionModel™, eines global validierten Verhaltensmodells, unter anderem zur Simulation und Vorhersage der Verkehrsmittelwahl. Erste Modellrechnungen der Verbundgesellschaft hatten zuvor bereits

angedeutet, dass die 1.000 Fahrzeuge des FFCS in München Einnahmeverluste in Höhe von 4,9 Millionen Euro im Jahr bedeuten könnten. Bereits die ersten Zwischenergebnisse der Marktforscher unterstützten diese Rechnung. Mit der Abschlusspräsentation Ende 2014 wurde die Zahl bestätigt. Zudem konnte die Studie verifizieren, dass der ÖPNV an das FFCS bei Realisierung bestehender Nachfragewünsche netto Fahrten verliert. Laut TNS Infratest gibt der MVV in jüngster Zeit sogar Fahrten ans klassische Carsharing ab, wenn auch in geringerem Umfang. Die nachweislich synergetischen Effekte des klassischen Carsharings für den ÖPNV bleiben dennoch erhalten. Der MVV wird sich künftig zu einem intermodalen „Mobilitätsverbund“ entwickeln. Der MVV geht davon aus, dass bei dieser Entwicklung das FFCS weiter an Gewicht gewinnen wird.

Die Marktforscher prognostizieren, dass der ÖPNV zukünftig die doppelte Fahrtenmenge an das FFCS abgeben wird. Bei ihren

Berechnungen hatte TNS Infratest Fahrgäste nach Bartarifkunden und Zeitkartenbesitzern unterschieden und von Letzteren angenommen, dass sie dem ÖPNV erhalten bleiben. Sie ermittelten auf mittlere Sicht Mindereinnahmen in Höhe von rund 10 Millionen Euro pro Jahr. Eine vernachlässigbare Größenordnung ist das durchaus nicht mehr.

Auch das Fahrrad stellt laut der Infratest-Studie übrigens ein Verlustpotenzial für die Einnahmen dar – deutlich größer als das des FFCS. Nicht zuletzt ist das Bike als Zu- und Abbringer vom ÖPNV alternativlos und ist strategisch und planerisch, wie das Carsharing, in all seinen Vorzügen in die künftigen Mobilitätsketten einzuordnen.



Auch das Biken gewinnt immer neue Anhänger

WIE WIRKT DIE GLEITENDE GELTUNGSDAUER?

Im monatlichen Befragungsrhythmus waren die Mitarbeiter der Berliner Info GmbH im März zum dritten Mal im Einsatz, um den Fahrgästen beim Kauf der IsarCard genau auf die Finger zu schauen. Würde die gleitende Geltungsdauer womöglich unliebsame Erlösentwicklungen bringen? Nach der sechsten Bestandsaufnahme konnten die Marktforscher beruhigende Zwischenergebnisse vorlegen.



*Kundenfreundlicher Einstieg
ins IsarCard-Abo*

Als im Dezember 2013 auf Wunsch der Fahrgäste die gleitende Geltungsdauer von Zeitkarten eingeführt wurde, hatten die MVV GmbH und ihre Projektpartner MVG und S-Bahn vorab das Marktforschungsunternehmen infas um eine prognostizierende Marktforschung gebeten, um mögliche Erlösveränderungen frühzeitig aufzuzeigen. Weder Einnahmeverluste noch Einnahmegewinne seien zu erwarten, hieß es auf Basis der erhobenen Absichtserklärungen der Kunden. Um ganz sicher zu sein, dass die gleitende Geltungsdauer keine negativen Konsequenzen nach sich ziehen würde, beschlossen die Partner, mit der Umstellung eine Marktforschung in Auftrag zu geben, die das reale Ticket-Kaufverhalten der Fahrgäste untersuchen sollte. Sämtliche Aspekte, die aus einer Umstellung der bisherigen kalenderwochen- und kalendermonatsbezogenen Gültigkeit auf gleitende Geltungszeiträume resultieren, wären darzustellen: Wie hat sich das Nutzerverhalten verändert?

Welche sind die Nachfrage- und Erlöseffekte? Gibt es Wanderbewegungen zwischen Bartarif und Zeitkartentarif? Entdecken die Kunden Freiräume für die Tarifoptimierung? Welche Auswirkungen zeichnen sich für das Abonnement ab? Die Analyse wurde als ganzjährige Panel-Erhebung 2014 angelegt. Befragt haben die Marktforscher eine repräsentative Auswahl von Einwohnern des MVV-Gebietes ab 15 Jahren, die mindestens einen Tag im Monat im MVV unterwegs sind. Sie wurden nach ÖPNV-Nutzungshäufigkeit und ÖPNV-Ausgaben klassifiziert – und monatlich telefonisch oder online befragt. Ausscheidende Panel-Teilnehmer wurden stets strukturgleich ersetzt.

Nach der Erhebung von sechs Panel-Monaten konnten im Juni 2014 erste Zwischenergebnisse vorgestellt werden. Sie besagen, dass es keine empirischen Nachweise für positive oder negative

Erlösentwicklungen gibt, die auf die gleitende Geltungsdauer zurückzuführen sind. Alle Befunde deuten auf Einnameneutralität dieser Tarifmaßnahme hin. Es ließ sich allerdings zum Halbjahreszeittermin noch nicht gänzlich ausschließen, dass sich derartige Ergebnisse im zweiten Panel-Halbjahr noch ergeben könnten, auch wenn dies eher unwahrscheinlich sei. Im Detail ließ sich dies erkennen: In vier der sechs Panel-Monate überwog der Anteil der Teilnehmer, die im Berichtsmonat weniger ÖPNV-Fahrten unternommen hatten als im Vormonat. In fünf der sechs Monate wurden im Berichtsmonat weniger ÖPNV-Ausgaben getätigt als im jeweiligen Vormonat. Als Hauptgrund dafür wurden „weniger getätigte ÖPNV-Fahrten“ genannt. Die Untersuchung wird im Juli 2015 abgeschlossen sein.



Flexibilität erleichtert das Leben

PARK & RIDE IM SPIEGEL DES KALENDERJAHRES

Weil die Nachfrage groß ist, sollen Autofahrer künftig darüber informiert werden, wo noch freie P+R-Stellplätze an den gut 120 S-Bahn-Haltestellen vorhanden sind. Die Verkehrsforscher im MVV haben deshalb ein Konzept entwickelt, um die Auslastung der P+R-Stellplätze zu ermitteln und zu prognostizieren. Im April erforschten sie ihren zweiten Monat.



*Ob dort heute ein Platz
frei sein wird?*

Um den Bedarf nach P+R-Stellplätzen realistisch zu beschreiben, müssen unterschiedlichste Einflussgrößen analysiert und beschrieben werden. Wie verändert sich die Nachfrage während eines Tages, einer Woche und während des Jahres? Welcher Unterschied besteht zwischen Schul- und Ferienzeiten? Ab wann – und bis wann – sind einzelne P+R-Anlagen an bestimmten Tagen und Monaten zu 60, zu 80 und zu 100 Prozent belegt? Wann also gibt es (noch) freie Parkplätze? Steigt womöglich ein Teil der P+R-Nutzer im Sommer aufs Fahrrad um und lässt das Auto zu Hause stehen?

Für die Erhebung wurden 18 typische P+R-Anlagen an der S-Bahn nach Kriterien wie Nähe zur Innenstadt, Einzugsgebiet und Schnellbahnangebot ausgewählt. Sie wurden an einem bestimmten Tag (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag) alle zwei Monate – beginnend ab Februar – in der Zeit zwischen 6.30 Uhr und

10.30 Uhr sowie zwischen 13.30 Uhr und 17.30 Uhr untersucht. Gezählt wurden im 20-Minuten-Takt der S-Bahn die abgestellten Pkw, morgens kurz vor Abfahrt der S-Bahn in Richtung München – und nachmittags kurz vor der Ankunft der S-Bahn aus München. Da sich im Zeitraum zwischen 10.30 Uhr und 13.30 Uhr nur wenig an der Nachfrage verändert und die P+R-Anlagen schlichtweg voll belegt sind, wurde in dieser Zeit nicht erhoben. Stattdessen wurden um 10.30 Uhr und um 17.30 Uhr je die Zahl der abgestellten Fahrräder an der S-Bahn zusätzlich ermittelt.

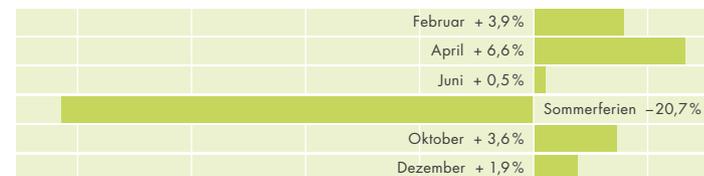
Neben den sechs Zählungen an den Tagen Dienstag bis Donnerstag fanden Zählungen zu den gleichen Uhrzeiten auch an Montagen und an Freitagen statt – jeweils in den Schulzeitmonaten sowie im Ferienmonat August. Auf diese Weise lässt sich die Nachfrage in einer typischen Schulzeitwoche in der Gliederung Montag,

Dienstag bis Donnerstag und Freitag – sowie in den Sommerferien für die gleichen Tage – abbilden. Jede der 18 P+R-Anlagen der „Jahresganglinie“ wurde also an insgesamt zehn Tagen erhoben: sechsmal Dienstag bis Donnerstag, zweimal Montag, zweimal Freitag. Zu diesen 180 Erhebungen kamen weitere an den gut 100 restlichen P+R-Anlagen: Diese wurden in den Schulzeiten in den gleichen Monaten wie die 18 ausgewählten P+R-Anlagen am Tagtyp Dienstag bis Donnerstag einmal untersucht. Insgesamt fanden damit mehr als 280 Zählungen statt.

Aus der Summe der abgestellten Pkw zu einem bestimmten Zeitpunkt – also etwa um 10.00 Uhr – für die sechs Zählmonate ergibt sich ein durchschnittlicher Jahreswert. Anzumerken ist, dass im Jahr 2014 der Winter insbesondere im Februar ebenso recht mild und warm war wie im Dezember.

Nicht erstaunlich ist, dass die P+R-Nachfrage in den Monaten Februar und April mit plus vier bis sieben Prozent leicht über dem durchschnittlichen Jahreswert liegt. Mit minus 21 Prozent deutlich unter dem Jahresschnitt liegt der Augustwert in den Sommerferien. Der Juni entspricht einem durchschnittlichen Tageswert im Jahr 2014. In absoluten Zahlen ausgedrückt heißt dies, dass im Normalfall rund 28.000 Pkw und in den Sommerferien nur rund 22.400 Fahrzeuge einen P+R-Stellplatz beanspruchen:

*Monatliche Abweichung vom Jahresdurchschnittswert
Dienstag bis Donnerstag um 10.00 Uhr*



Gut, dass die Prognose zuverlässig war!

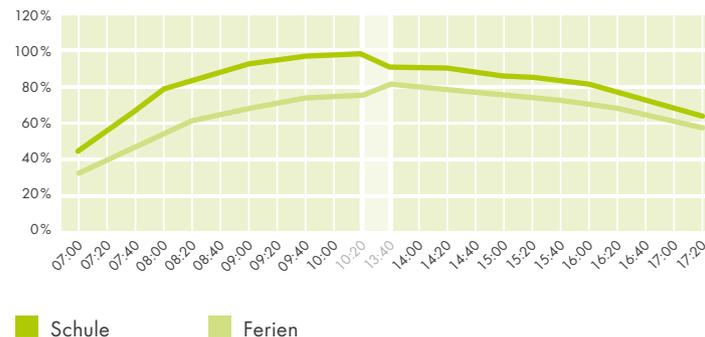


*Umsteigen entlastet
Mensch und Natur*

Der Vergleich von Schul- und Ferienzeiten zeigt, dass auch über den Tagverlauf hinweg in den Ferien die Zahl der P+R-Nutzer immer um mindestens 25 Prozent unter den Werten der Schulzeiten liegt. In nachfolgender Grafik ist eine Durchschnittswoche (Montag bis Freitag) dargestellt. Im Tagesverlauf zu erkennen ist die jeweilige Auslastung der P+R-Anlagen in einer Schulwoche und in den Sommerferien.

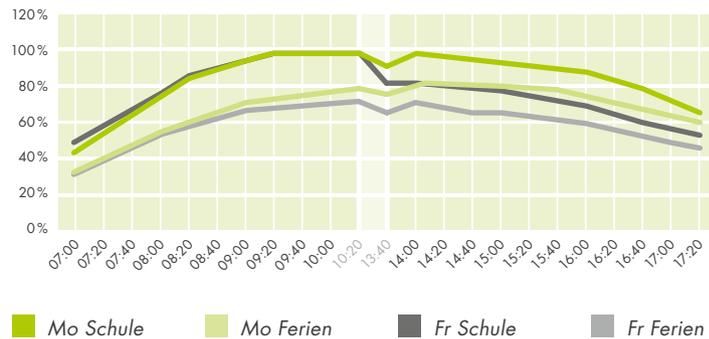
In der Schulzeit sind schon vor 8.00 Uhr morgens rund 80 Prozent der P+R-Stellplätze belegt. Ab 9.00 Uhr kommt es zu einer fast 100-prozentigen Belegung. In den Ferienzeiten bleiben aber durchschnittlich über 20 Prozent der angebotenen 28.000 P+R-Stellplätze unbesetzt.

Durchschnittliche tägliche P+R-Auslastung – Montag bis Freitag



Die P+R-Nachfrage an Montagen und Freitagen unterscheidet sich deutlich. In der Schulzeit ist das P+R-Aufkommen am Montag und Freitag bis zur Mittagszeit identisch. Dann geht die Nachfrage am Freitag ab 13.00 Uhr deutlich zurück. Diese starke Veränderung ist

Tagesganglinie Montag und Freitag zur Schulzeit und in den Ferien



in den Ferienzeiten nicht erkennbar, die Tagesganglinie bleibt sehr konstant und fällt am Nachmittag langsam ab. Erstaunlicherweise erhöht sich am Montag in den Ferien die Nachfrage und steigt noch höher als am Vormittag.

Ein Fazit: Aus den ermittelten Tages- und Monatsverläufen lassen sich spezifische Nachfrage- und Auslastungswerte für einzelne Wochentage von Montag bis Freitag im jeweiligen Tagesverlauf prognostizieren. Da in der Regel keine Echtzeitdaten vorliegen, ist dies ein Weg, den potenziellen P+R-Nutzern Informationen zu liefern, ob und wo noch Parkmöglichkeiten zu finden sind.

Die Vermeidung von Such- und Parkfahrten und die Nutzung der P+R-Anlagen mit Umstieg auf die Schnellbahn bringt eine spürbare Entlastung für die Straßen in der Landeshauptstadt München. Die Zahl von 28.000 Pkw pro Tag, die NICHT morgens nach München hineinfahren und die Stadt abends wieder verlassen, ist beachtlich. Sie steht für eine Autoschlange von 150 Kilometern Länge – zweimal täglich.



Raum für neue Ideen

MVV-TICKETSHOP: DAS GESCHÄFT LÄUFT GUT

Seit dem Fahrplanwechsel 2013 können Fahrgäste im MVV einzelne Fahrkarten auch als Handy-Ticket per Smartphone oder als Online-Ticket am PC erwerben. Die drei Apps von MVV, MVG und S-Bahn wurden gleich ab Start in Deutsch und in Englisch angeboten. Da ausländische Besucher in München eine bedeutende Zielgruppe für den MVV sind, wurde im Mai auch der MVV-Ticketshop im Internet zweisprachig.



Fahrscheinkauf leicht gemacht

Aus Kundenperspektive bietet der elektronische Ticketverkauf interessante Vorteile. So entfallen Wartezeiten in den Verkaufsstellen oder die Kleingeldsuche am Automaten. Vor allem muss sich niemand mehr mit der Systemlogik eines Gerätes beschäftigen, das viele Services, aber eben auch sehr viele Informationen bereithält. Gerade Gäste aus dem In- und Ausland möchten sich – oft schon vor Antritt ihrer Reise – per Internet über das Ticketangebot informieren. Darum wurde Ende Mai als Ergänzung des zweisprachigen App-Angebots auch der MVV-Ticketshop auf der Homepage des MVV für englischsprachige Besucher geöffnet. Die internationalen Internetnutzer kommen übrigens vor allem aus den europäischen Nachbarländern. Besonders häufig erwerben sie die CityTourCard, weil dieses MVV-Tagesticket auch Vergünstigungen bei mehr als 70 touristischen Attraktionen in und um München bietet.

Nicht nur Fahrgäste beschäftigten sich mit dem elektronischen Fahrscheinverkauf im MVV: Im Sommer 2014 unterzog die Stiftung Warentest ausgewählte Nahverkehrs-Apps der Räume Berlin, Dresden, Hamburg, Köln, Rhein-Main, Rhein-Ruhr und München einem Vergleich. Beim Test schnitt der MVV-Companion – als einziger Vertreter im MVV – mit der Note 2,7 für Android-Handys und 2,7 für iOS-Handys am besten ab. Die Tester merkten an, dass alle Apps das halten, was sie dem Kunden versprechen, und dass sie in der Praxis recht gut funktionieren. Für den Testsieger ist es ein Ansporn, die App weiter zu verbessern und an Kundenwünschen auszurichten. Im Laufe des Jahres 2015 sollen das Kurzstreckenticket, ein Gruppenticket für bis zu 30 Personen sowie ein Anschlussticket für Zeitkartenkunden eingeführt werden. Das Kurzstreckenticket spielt im Regionalbusverkehr eine besondere

Rolle, da innerhalb der Gemeindegrenzen beliebig viele Haltestellen mit diesem Fahrschein zurückgelegt werden können.

Insgesamt rund 1,2 Millionen elektronische Tickets wurden im Jahr 2014 über alle drei Münchner Ticketshops verkauft. So ließen sich Einnahmen in Höhe von mehr als 7,2 Millionen Euro erzielen. Der durchschnittliche Ticketpreis lag bei sechs Euro. Seit der Einführung elektronischer Tickets im Dezember 2013 haben sich 188.213 Kunden für den neuen Vertriebskanal registriert und Tickets gekauft. Dazu kommen noch weitere Nutzer, die ihre Tickets ohne Anmeldung erwerben.



Zeit fürs Wesentliche!

FORSCHUNG FÜR DEN FAHRGAST – MIT RESULTATEN IN SICHTWEITE

Immer wieder beteiligt sich der MVV an Forschungs- und Förderprojekten. In den laufenden Vorhaben DYNAMO, PRÖVIMM, PUMAS und NaWo ist die Verbesserung von Fahrgastinformation das große Thema, wobei der Schwerpunkt bei den elektronischen Medien und den mobilen Diensten liegt. Etliche Ergebnisse kündigen sich an. Das Projekt MORECO wurde im Juni erfolgreich abgeschlossen.



Information mit Maß und Stil

„Mobility and residential costs“, kurz MORECO genannt, war ein internationales Kooperationsprojekt, das die Zusammenhänge von Mobilitäts- und Wohnkosten in mehreren europäischen Ballungsräumen, darunter im Raum München, analysierte. Dieses Vorhaben ist nun erfolgreich beendet worden. Arbeitsergebnisse werden unter www.moreco-project.eu dargestellt. Aktuell beteiligt sich der MVV am INTERREG-Projekt mit verwandter Themenstellung: „Nachhaltige Wohnortentscheidungen“, kurz NaWo genannt, das von der TU Innsbruck federführend geleitet wird.

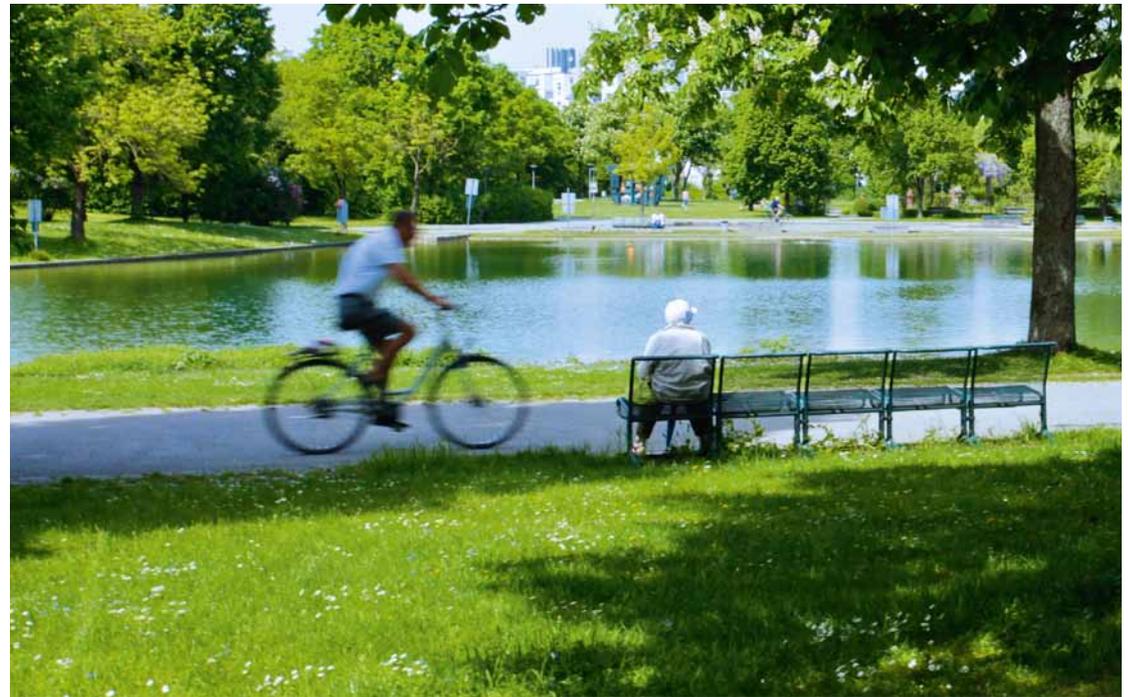
Die Projekte „Dynamische, nahtlose Mobilitätsinformation“, kurz DYNAMO genannt, „P+R und ÖV-Informationen machen Menschen mobil“ alias PRÖVIMM und „Planning Sustainable Regional-Urban Mobility in the Alpine Space“, Kurztitel PUMAS, wurden im Verbundbericht 2013 in ihrer jeweiligen Zielsetzung und Konstellation vorgestellt. Das Jahr 2014 war vor allem von

konkreten Umsetzungen und ersten Erprobungen geprägt: Im Fall von DYNAMO wurden die vorgesehenen Dienste entwickelt und in die Testphase geschickt. Der MVV ist vor allem bei den Themen verbesserte Fußgängerführung – insbesondere in großen Haltestellenbauwerken, dynamischer Reisebegleitdienst mit situationsgerechten Informationen sowie Verbesserung der Fahrplanauskunft für Personen mit Mobilitätseinschränkung engagiert. Ende 2015 sollen die Dienste in den Regelbetrieb überführt werden.

Auch PRÖVIMM soll zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen sein – und den MVV-Kunden dann intermodale Dienste im Sinne der „Von-Tür-zur-Tür“-Initiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie bereitstellen. Im Sommer 2014 wurden im Rahmen eines Pilotversuchs ausgewählte Detektionstechniken an den P+R-Anlagen Freising und Garching-Hochbrück auf ihre technische und wirtschaftliche Eignung getestet. Die erhobenen Daten

helfen – wie die von den Verkehrsforschern des MVV untersuchten Belegungszahlen (siehe Seite 28), immer verlässlichere Prognosen für freie P+R-Stellplätze abzugeben.

Das EU-Projekt PUMAS existiert seit 2012 und ist ebenfalls bis 2015 terminiert. Der MVV engagiert sich darin gemeinsam mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt in der Landeshauptstadt München für den neuen MVV-Radrouten-Planer, den sie mit Unterstützung des ADFC und des Landkreises Starnberg 2014 wie geplant auf den Weg bringen und in die Testphase schicken konnten. Das Tool wird zahlreiche Möglichkeiten der Radroutenauswahl für den gesamten Verbundraum anbieten. Als technische Neuheit gilt die Nutzung der frei verfügbaren OpenStreetMap OSM. Mit ihr wird erstmalig eine offene Plattform als Grundlage verwendet, die Nutzern und Kommunen die Möglichkeit eröffnet, selbst Radwege und deren Beschaffenheit in das Hintergrundsystem einzupflegen.



In den Westpark nach Plan

BUSBESCHLEUNIGUNG: EIN THEMA AUF DER ÜBERHOLSPUR

Zeit ist Geld, auch für Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr. Darum hat die Verbundgesellschaft tüchtig Gas gegeben, um weitere MVV-Regionalbuslinien zu beschleunigen und neue Schnellbusangebote zu etablieren. Das Potenzial für den Zeitgewinn liegt idealerweise bei mehr als zehn Prozent. Generell lohnt es in vielen Fällen, Bussen mehr Speed zu verordnen – vor allem, wenn sie lange Wege fahren.



Smarte Ideen rund um die Fahrzeitverkürzung

Unter der Überschrift „Mit dem Schnellbus von Pasing nach Dasing?“ informierte der MVV im Juli über eine Konzeptstudie für einen Schnellbus auf der A8 zwischen München und Augsburg – ein kleines Zeichen, dass das Thema Busbeschleunigung tüchtig Fahrt aufnehmen würde. In den Landkreisen Freising, Fürstenfeldbruck, München und Dachau hatten die Experten Linien mit einem Beschleunigungspotenzial von mehr als zehn Prozent ermittelt – und alle Ergebnisse durch Fahrzeiterhebungen fundiert. Nun könnten Förderanträge bei der Regierung von Oberbayern gestellt werden, die Mittel für Infrastrukturmaßnahmen wie die Einrichtung von Busspuren oder Ampelvorrangschaltungen vergibt.

Schnellbusse lassen sich im Vergleich zu Schienenverkehrsmitteln kurzfristiger und kostengünstiger einrichten. Sie passen sich jeweiligen Bedürfnissen leicht an und könnten, wenn die Nachfrage zurückginge, wieder auf den Status quo ante zurückgestuft werden.

Im Idealfall wird ihre Umlaufzeit so stark verkürzt, dass Fahrzeuge eingespart werden. Wenn eine elektronische Fahrwegsteuerung auch in der Hauptverkehrszeit den Bus am Stau vorbei und als Pulkführer vorneweg fahren lässt, werden Betriebsqualität und Anschlussicherung deutlich besser. Die Fahrgäste nehmen solche Busse gerne an, die Kundenzufriedenheit steigt.

Einige Schnellbuslinien sind bereits im Einsatz, weitere werden folgen. Im Jahr 2014 zeigte die Verbundgesellschaft das Beschleunigungspotenzial der MVV-Regionalbuslinie 845 auf, die im Dezember 2014 zur Expressbus-Linie umgewandelt wurde. Zum Fahrplanwechsel 2015 wird eine weitere Expressbus-Linie 948 eingerichtet, die die Landkreise Starnberg und Fürstenfeldbruck verbindet. Auch an den beiden Korridoren von Dachau nach Moosach und von Neuperlach nach Taufkirchen wird sich einiges Richtung Expressbus ändern ...

WIE JUNG IST DER TARIF FÜR DIE JUGEND?

Ein kritischer Blick in den Spiegel gibt Hinweise auf die Attraktivität. Darum hat der MVV beschlossen, sein Fahrscheinsortiment für junge Kunden begutachten zu lassen. Seit August läuft eine Studie zur Verbesserung der Jugendangebote. Welche Veränderungen neue Anziehungskraft versprechen, wird 2015 zu erfahren sein.

Zu teuer? Zu kompliziert? Zu wenig bekannt? Der Ausbildungstarif im MVV scheint in die Jahre gekommen zu sein und wirft kritische Fragen auf. Darum haben Verbundgesellschaft, S-Bahn und MVG beschlossen, sämtliche Angebote für Kinder und Jugendliche empirisch-marktforscherisch durch die Berliner Info GmbH überprüfen zu lassen: Sind sie noch marktgerecht? Entspricht das gegenwärtige Ticketangebot den Ansprüchen und Wünschen der Kunden? Entspricht es auch den Erwartungen der Anbieter an eine möglichst vollständige Potenzilausschöpfung, was Deckungsbeiträge und Ergiebigkeit betrifft?

Von politischer Seite besteht die Erwartung, das aktuelle Fahrscheinsortiment zu vereinfachen und das Angebot für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen im Verbundraum attraktiver zu gestalten. Das im September 2013 eingeführte Semesterticket wird als Vorbild gesehen. Bisher gibt es noch kein reines Freizeitangebot

für Kinder und Jugendliche, der Erwerb der Grünen Jugendkarte ist an den Kauf der jeweiligen Wertmarke für den Ausbildungstarif gekoppelt. Für die Untersuchung wurde darum ein rein kommerzielles Freizeitangebot unter dem Arbeitstitel „YoungTicket“ für Personen unter 21 Jahren konzipiert, das die Angebote Grüne Jugendkarte und U21 ersetzen könnte. Zur Vermeidung möglicher Kannibalisierungseffekte würde das „YoungTicket“ montags bis freitags erst ab 14 Uhr gelten, nur in den bayerischen Schulferien bereits ab 9 Uhr vormittags. An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen wäre das persönliche Ticket für das gesamte Verbundgebiet ganztägig gültig. Die Marktforscher untersuchen drei monatliche Preisvarianten. Das Abonnement soll im Vergleich zum Einzelpreis deutlich günstiger ausfallen, um die Nachfrage in Richtung Abo zu stimulieren. Vom neuen Jugendticket wird generell erwartet, dass es den Vertrieb vereinfacht und die Kundenbindung stärkt.



*Fragen an die Fahrgäste
der Zukunft*

QUER DENKEN

Das Schnellbahnnetz im MVV ist sternförmig angelegt. Entsprechend sinnvoll ist es, wann immer Verdichtung notwendig wird, Querverbindungen zwischen den Linienästen zu schaffen. In der Diskussion über eine Stadt-Umland-Bahn wurde das Tangenten-Thema bereits vor Jahren reflektiert. Heute gibt es neue Gründe, es wieder aufzugreifen. Im September verließ ein entsprechendes Schreiben den MVV ...



*Das Netz zwischen den S-Bahnen
wird dichter ...*

Das Schnellbahnnetz im MVV weist trotz zahlreicher Verknüpfungspunkte zwischen S-Bahn und U-Bahn oder den Regionalzügen zwischen Deisenhofen und Solln im Wesentlichen eine stark radiale Grundstruktur auf. Wie die Daten des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) und des MVV zeigen, nehmen aber gerade die verbundüberschreitenden und insbesondere auch die tangentialen Verkehrsbeziehungen in und um die Landeshauptstadt München stetig zu. Der Bedarf nach öffentlichen Angeboten steigt kontinuierlich an.

Zahlreiche Untersuchungen zur Machbarkeit von Tangentialverbindungen durch Schienenverkehrsmittel wie S-Bahn und Stadtbahn haben bislang allerdings gezeigt, dass insbesondere im Umland der erforderliche positive Nutzen-Kosten-Faktor nicht erreicht werden kann. So mussten die Überlegungen zu einer

Stadt-Umland-Bahn 2004 eingestellt werden, da kaum Möglichkeiten gesehen wurden, Bau und Betrieb derzeit zu finanzieren. Die Idee einer Stadt-Umland-Bahn nach Karlsruher Vorbild in München – mit Nutzung von vorhandenen Tram-, S-Bahn- oder Gütergleisen – hat sich auch aus Kapazitätsgründen auf den Schienestrecken als nicht machbar erwiesen.

Zehn Jahre später ist der Bedarf so groß wie nie zuvor. Gleichzeitig demonstriert das bewährte Verkehrsmittel Bus rund um den Globus, welche Innovationskraft es in sich birgt. In Brasilien etwa werden neue schnelle Ein- und Ausstiegsvarianten praktiziert, in Salzburg etwa fahren futuristisch anmutende Oberleitungsbusse ins Zeitalter der Elektromobilität. Und hierzulande hat die Liberalisierung des Fernbusverkehrs zu einem Paradigmenwechsel geführt: Plötzlich lieben junge Menschen mit modernster Kommunikationstechnik

ausgestattete Doppeldecker, die auf schmale Geldbeutel und hohe Mobilitätsansprüche zugeschnitten sind. Wäre es also denkbar, den Ausbau von Querverbindungen im MVV-Gebiet auf Bus-Basis zu beschleunigen? Der MVV sagt ja.

Im September verschickte die Verbundgesellschaft eine Einladung für ein erstes Arbeitstreffen im Oktober. Dieses richtete sich an Vertreter der Stadt München, interessierter Landkreise und der Münchner Verkehrsgesellschaft. Mit der Gründung des Arbeitskreises „ÖV-Tangenten in der Region“ wird nun das alte Thema einer Stadt-Umland-Bahn wieder neu aufgegriffen. Ganz oben auf der Agenda zur Bewältigung tangentialer Verkehrsbedürfnisse steht die Prüfung, welche attraktiven Verkehrsangebote wirtschaftlich tragfähig betrieben werden können. Dabei muss eben nicht zwingend an Schienenverkehrsmittel gedacht werden.

Vielmehr gilt es, die Stärken von innovativen Bussystemen, Expressbusverkehren, Busbeschleunigungsmaßnahmen oder sogenannten Bus-Rapid-Transit-Systemen auszuloten. Eventuell könnten sich diese Bussysteme eines Tages als geeignete Vorlaufbetriebe für Schienensysteme erweisen.

Im Kick-off-Meeting stellten die Vertreter des Planungsverbandes die künftigen Quell- und Zielverkehre dar, die sich aus aktuellen Entwicklungen der Einwohner- und Arbeitsplatzstruktur ergeben. Der MVV legte eine Auswahl geeigneter Bestandslinien in den Landkreisen Starnberg, Fürstenfeldbruck, München und Dachau vor, die sich grundsätzlich für den Ausbau als beschleunigte Tangentiallinien eignen. 2015 sollen die möglichen Korridore für erste Pilotbetriebe ausgewählt und detaillierter betrachtet werden.



*... und die Landkreise
knüpfen fleißig mit*

HELDEN IM STRASSENVERKEHR

Im MVV-Regionalbusverkehr sind rund 1.500 Busfahrerinnen und Busfahrer beschäftigt. Sie erbringen tagtäglich zuverlässige Leistungen in 650 Bussen auf 230 Linien, repräsentieren den Verbund – und bleiben doch oft unsichtbar. Im Oktober wurden die Fahrgäste eingeladen, doch einmal über die Menschen hinter dem Steuer nachzudenken – und pro Landkreis ihren persönlichen Favoriten zu wählen.



Ein Job, der Spaß macht – und viel Respekt verdient

Die Busfahrerinnen und Busfahrer im MVV sind – so fordern es auch die Qualitätsstandards im MVV-Regionalbusverkehr – bei Verkehrsunternehmen angestellte Mitarbeiter mit einem angenehmen Erscheinungsbild, guten Deutschkenntnissen und einer starken Kundenorientierung. Schließlich müssen sie nicht nur sicher von A nach B fahren, sondern auch der erste Ansprechpartner für ihre Kunden sein. Sie managen ihren Arbeitsalltag allein, kämpfen sich durch alle Wetterlagen, halten den Bus in Ordnung und müssen auch bei schwierigen Situationen stets einen kühlen Kopf bewahren.

Um ihren Respekt vor dieser Berufsgruppe auszudrücken, hatte die MVV GmbH – in Kooperation mit der Süddeutschen Zeitung – im Oktober zur Wahl der beliebtesten Busfahrerinnen und Busfahrer in allen acht Landkreisen im MVV aufgerufen. Es wurden Postkarten in den Bussen verteilt, der MVV-Newsletter warb

bei seinen Lesern für diese Aktion und die Süddeutsche Zeitung berichtete ausführlich über die Aktion. Vier Wochen lang konnten Stimmen für die engagiertesten, sympathischsten, freundlichsten, hilfsbereitesten, gelassensten Personen hinter dem Steuer abgegeben werden. Schließlich kamen über 700 Rückmeldungen zusammen. Als Anreiz für die Teilnahme waren acht mal 300 Euro und 16 Sachpreise im Wert von je 50 Euro ausgelobt worden.

Zum Busfahrer des Jahres wurden eine Frau und sieben Männer gewählt. Sie erhielten je 300 Euro Prämie und wurden in einem Festakt von den jeweiligen Landräten geehrt. Die meisten Stimmen konnte Niko Tziutzukis auf sich vereinen. Der freundliche Fahrer fuhr schon mal Kinder bis vor die Haustüre, hat aber auch stets die Anschlussverbindungen seiner Fahrgäste im Auge. Solche und weitere Einblicke waren über die Süddeutsche Zeitung nachzulesen,

die in gut 60 Beiträgen über die Aktion, ihre Gewinner und den Alltag eines Busfahrerlebens berichtete. Der MVV konnte sich so mit einem herzlichen Dank für besondere Leistungen zu Wort melden. Schön, dass es Busfahrerinnen und Busfahrer gibt, die älteren Menschen in den Bus helfen, auch schon einmal Koffer tragen und trotzdem pünktlich sind, die mit den Fahrgästen plaudern, touristische Tipps geben – und wenn es sein muss, auch schon einmal Spanischunterricht erteilen. Apropos Sprachen: Die Namen der Sieger erzählen davon, dass viele Menschen, die (ursprünglich) aus anderen Ländern stammen, im Busverkehr eine wichtige Stütze sind. So fahren neben Astrid Drehlich, Uwe Wiesner und Franz Baumgartner auch Niko Tziutzukis, Ranko Jancovic, Ademi Skender, Manuel Jimenez-Mazo und Hassan Higo quer durch die Region – und sind für ihre Fahrgäste da. Jeder Einzelne von ihnen gibt dem oft unterschätzten Beruf ein menschliches Gesicht.



Hinter jedem Steuer sitzt ein Mensch

GOTTES SEGEN FÜR 22 BUSSE IM OBERLAND

Nach altem Brauch wurden am 31. Oktober gleich 22 neue, festlich geschmückte Busse gesegnet, damit sie fortan möglichst unfallfrei im südlichsten Landkreis des Verbundgebietes unterwegs sein werden. Veranstalter des kleinen Festes war die RVO, die Verkehre im südlichsten Landkreis des MVV nach Ausschreibung für zehn Jahre gewonnen hatte.



Feine Orte, feine Busse

Bereits sechs Wochen vor dem Fahrplanwechsel 2014 war die Aufstockung der RVO-Flotte für Bad Tölz-Wolfratshausen komplett. Nun standen nagelneue 19 Niederflurbusse und drei Gelenkbusse bereit, um nach der festlichen Segnung in Anwesenheit von Landrat Josef Niedermaier zukünftig auf den MVV-Linien 370, 373 und 376–379 von Wolfratshausen nach Geretsried, Bad Tölz, Seeshaupt und Bad Heilbrunn eingesetzt zu werden. Die Investition hatte ein Volumen von fünf Millionen Euro.

Die Busse vom Typ Iveco Crossway Low Entry sind 12 Meter lang, bieten 47 Sitz- und 47 Stehplätze und sind mit einem 265 kW starken Motor ausgestattet. Von vorne bis zur hinteren Tür sind sie voll niederflurig, die zwei Stufen höher gelegenen Sitzplätze im hinteren Teil sind wie in einem Überlandbus alle in Fahrtrichtung ausgerichtet. Die Gelenkbusse vom Typ Mercedes-Benz Citaro

bringen es auf 18 Meter Länge. Sie bieten über 50 Sitzplätze und 95 Stehplätze. Auch sie werden von einem 265 kW starken Motor angetrieben und sind in Niederflurbauweise konstruiert.

Alle Fahrzeuge erfüllen den hohen Qualitätsstandard des MVV. Die neuen Busse sind im MVV-Außendesign gestaltet und auch innen entsprechend ausgestattet. Sie besitzen LED-Fahrzielanzeiger, und der Haltestellenverlauf wird über TFT-Monitore angekündigt. Die Dieselmotoren der umweltfreundlichen Busse entsprechen der gesetzlich vorgeschriebenen höchstmöglichen Abgasnorm Euro 6.

WERBLICHE INSZENIERUNG EINES PAUKENSCHLAGS

Mit 23 verbesserten MVV-Regionalbuslinien würde der Landkreis München zum Fahrplanwechsel deutliche Angebotsausweitungen bieten – ein Anlass, vorab kräftig die Werbetrommel für diese gar nicht kleine Sensation zu schlagen. Der MVV erhielt ein Sonderbudget, um die Nachricht – Weiter! Länger! Und viel öfter! – über möglichst viele Medien zu den Menschen zu tragen.

Der neue Nahverkehrsplan des Landkreises München ist eine starke Offensive für einen besseren MVV. Ab November wurde er einem breiten Publikum präsentiert. Im Rahmen des Markenauftritts des MVV machten fünf tierische Anzeigenmotive auf attraktivere Verbindungen und häufigere Fahrten aufmerksam. Sie waren auch auf Plakaten im Bus, auf Großflächen im Landkreis und auf weiteren Werbemitteln zu sehen. In den betroffenen Gewerbegebieten verteilten Zeitungsjungen im Look und Habitus der fünfziger Jahre die vierseitige, boulevardartig gestaltete Zeitung „Extrablatt“ mit der Schlagzeile „Weiter! Länger! Und viel öfter!“. An die Wohnungstüren des Landkreises wurden Anhänger mit der entsprechenden Botschaft angebracht. Außer Aufstellern, 24 Minifahrplänen und fünf Regionalfahrplänen wurde auch das Internet für die Kommunikation genutzt. Ein Web-Game kam ins Spiel, das Infos über die Änderungen im Regionalbusverkehr ideenreich vermittelte.

Auf Facebook wurde eine Anzeige geschaltet, die erfreulich hohe Klickraten erzielen konnte. Der Landkreis München selbst veranstaltete ein großes Fest für Bürger und Multiplikatoren.

Auch der MVV-Ausbildungstarif wurde im Berichtsjahr aktiv beworben. Je ein Flyer zum Ausbildungstarif I und zum Ausbildungstarif II zielte in Bildsprache und Tonalität auf die jungen Fahrgäste und ihre Eltern. Um die jüngere Zielgruppe spielerisch mit einem Fundament der Fahrgastinformation – dem Schnellbahnnetzplan – vertraut zu machen, wurde ein Kinder-Schnellbahnnetzplan entworfen, der den Bahnhöfen im MVV typische Kiddie-Orte wie Spielplätze, Museen, Tierparks und Badestätten räumlich zuordnet. In diesem spannenden Kontext dürfte auch die auf der Rückseite gedruckte Beschreibung des Ausbildungstarifs I viele aufmerksame Leserinnen und Leser gefunden haben.



„Ich kenne den Weg zum Affenhaus, Papa“

DER VERBUND WÄCHST. WILLKOMMEN MAINBURG!

Mit der offiziellen Vertragsunterzeichnung am 10. Dezember führten der Landkreis Kelheim und der MVV ihr jahrelanges Engagement für die Integration der Stadt Mainburg in den MVV zu einem erfolgreichen Abschluss. Pünktlich zum Fahrplanwechsel in vier Tagen würde die erste Verbunderweiterung seit vielen Jahren den Menschen in der Hopfenstadt zahlreiche Vorteile bringen.



Unterzeichnet!

Landrat Dr. Hubert Faltermeier,

Bürgermeister Josef Reiser und

Alexander Freitag

Eine Fahrkarte anstelle von zweien, deutlich günstigere Ticketpreise und eine wirtschaftliche Aufwertung ihres Lebensraums dank des jetzt attraktiveren Nahverkehrsangebots: Für die Bürgerinnen und Bürger Mainburgs im südlichen Landkreis Kelheim fing am 14. Dezember eine neue Ära an. Ihre zur Europäischen Metropolregion München (EMM) zählende Stadt war soeben in das Tarifgebiet des MVV aufgenommen worden. Endlich.

Über eine Integration Mainburgs war erstmals bereits in den Neunzigerjahren nachgedacht worden. Die Nähe zum 1992 eröffneten Flughafen, das prosperierende Umland und last but not least intensiver werdende Pendlerbeziehungen zwischen München und der 15.000-Einwohner-Stadt waren zu immer stärkeren Argumenten für eine ÖPNV-Anbindung geworden. Lange hatten Landrat Dr. Hubert Faltermeier und Vertreter von RVO und MVV

nach einer klugen und finanzierbaren Verknüpfung der beiden Tarifgebiete gesucht, 2014 schließlich brachten sie die alle Beteiligten überzeugende Lösung auf den Tisch. Bei den offiziellen Feierlichkeiten war man sich einig: Dies ist ein historischer Tag, denn das Umland und die Metropole – oder wie es Bürgermeister Josef Reiser formulierte: „die Weltstadt des Hopfens und die Weltstadt mit Herz“ – rückten enger zusammen.

Bislang galt auf den drei MVV-Linien 602, 603 und 683 auf dem Streckenabschnitt zwischen Mainburg und Rudelzhausen der RVO-Tarif und ab Rudelzhausen der MVV-Tarif. Die Fahrgäste aus Mainburg und aus den umliegenden Orten mussten sich also mit zwei unterschiedlichen Beförderungsentgelten auseinandersetzen. Heute gilt durchgängig nur noch der MVV-Tarif und Fahrgäste aus Mainburg können mit nur einer Fahrkarte alle Verkehrsmittel im

Verbund nutzen. Dabei profitieren sie von deutlich günstigeren Fahrpreisen. Bislang kostete eine Fahrt von Mainburg nach Freising mit einer Einzelfahrkarte für Erwachsene 5,60 Euro und für Kinder 2,80 Euro. Heute zahlen Erwachsene 2,60 Euro und Kinder 1,30 Euro. Höchst attraktiv ist beispielsweise auch das Single-Tages-ticket Gesamtnetz für 12 Euro, mit dem ein Mainburger heute rund 100 Kilometer bis an den Ammersee – und später wieder zurück – fahren kann. Außer dem Preis überzeugt die Weite des MVV: 442 Kilometer S-Bahnen, 95 Kilometer U-Bahnen, 79 Kilometer Trambahnen, 462 Kilometer Stadtbusse sowie etwa 4.400 Kilometer MVV-Regionalbusse stehen bereit – auf einem Gebiet von rund 5.500 Quadratkilometern.

Für die Tarifaufweitung bis Mainburg wird der Landkreis Kelheim bis zu 125.000 Euro pro Jahr an Ausgleichsleistungen zahlen.

Sollten höhere Beträge erforderlich sein, hat dazu die Stadt Mainburg eine Finanzierungszusage abgegeben. Der MVV plant im dreijährigen Turnus Erhebungen durchzuführen, um Veränderungen der Fahrgastzahlen zu identifizieren und die Ausgleichszahlungen gegebenenfalls anpassen zu lassen. Nun liegt es an den Fahrgästen, die Integration auch wirtschaftlich zum Erfolg zu machen. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass sie die Ausgleichsbeiträge reduziert und das Projekt komplett absichert.



Zusammengerückt:

*Der MVV verbindet Mainburg
mit dem Ammersee*

26 PROZENT PLUS = „WEITER! LÄNGER! UND VIEL ÖFTER!“

Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember trat in Kraft, was seit Wochen stolz beworben wurde: die im Herbst 2013 beschlossene erhebliche Angebotsausweitung im MVV-Regionalbusverkehr des Landkreises München, die Glanzlichter wie eine Fahrzeitverkürzung von 47 auf 27 Minuten hervorbrachte. Und das war nur der Anfang: Dem Maßnahmenpaket 2014 sollen in den kommenden Jahren weitere folgen.



Erste Ziele erreicht!

Mit Angebotserweiterungen bei insgesamt 23 MVV-Regionalbuslinien, darunter vier neuen Buslinien auf bisher nicht vorhandenen Strecken, wurde die Verkehrsleistung des MVV-Regionalbusverkehrs im Landkreis München um rund 26 Prozent auf nun insgesamt rund 11,4 Millionen Nutzwagenkilometer erhöht. In einer solchen Größenordnung sind die Vorteile für die Fahrgäste unübersehbar: Sie profitieren von dichteren Takten, längeren Betriebszeiten bis in den späten Abend und von neuen Verkehrsangeboten an Wochenenden. Ein weiteres Plus: Durch Linienwegverlängerungen und Zusammenlegung bisher getrennter Verkehre wurden die tangentialen Verbindungen gestärkt, so entstanden neue attraktive Verbindungen zwischen den S-Bahn-Ästen. Um ausreichend Fahrzeuge für die Ausweitung des Angebots zu haben, musste die moderne Fahrzeugflotte im MVV-Regionalbusverkehr um 36 Neufahrzeuge aufgestockt werden. Die Verkehrsleistungen wurden im Rahmen der europaweiten Wettbewerbsregeln vergeben.

Dabei konnten sich durchweg mittelständische Verkehrsunternehmen aus der Region als wirtschaftlichste Anbieter durchsetzen.

Die Buslinie 260 ist eine von mehreren neu geschaffenen Tangenten – und die einzige ihrer Art, die zwei Landkreise, nämlich Fürstenfeldbruck und München, verbindet. Von Montag bis Freitag verkehren insgesamt vier neue MVV-Regionalbusse von der U-Bahn-Haltestelle in Fürstenried West über Neuried und Planegg bis zum S-Bahnhof Germering-Unterpfaffenhofen. Durch eine direktere Linienführung verkürzt sich die Fahrzeit von vorher rund 47 Minuten auf etwa 27 Minuten. Finanziert wird diese Buslinie anteilig von den Landkreisen München und Fürstenfeldbruck.

Dem zum Fahrplanwechsel erreichten ersten Meilenstein bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans des Landkreises München werden in den kommenden Jahren weitere folgen.

SMART IS BEAUTIFUL – AUCH BEI TABLET UND PC

Ob zu Hause oder unterwegs: Die Fahrplanauskunft des MVV zeigt sich seit dem Fahrplanwechsel auf allen Geräten von ihrer besten Seite. Sie wurde für die Vielfalt der Bildschirme – vom PC bis zum Smartphone – optimiert und erhielt für PCs sowie Tablets eine interaktive Karte. Auch der MVV Companion bekam ein Update, was seinen Gebrauch noch komfortabler macht.

Seit dem 14. Dezember bietet der MVV seine Fahrplanauskunft unter mvv-auskunft.de mit einer komplett neuen Oberfläche an. Entstanden ist ein modernes, kartenbasiertes Layout, in das während eines 4-monatigen Probetriebs zahlreiche Anregungen von Fahrgästen eingeflossen sind. Das Design ist responsiv, passt sich also automatisch der Bildschirmgröße an. Dadurch ist die MVV-Auskunft auf allen PC-Bildschirmen und Tablets mit bis zu 10 Zoll optimal zu bedienen. Wer sie von mobilen Geräten mit kleineren Bildschirmen aufruft, wird automatisch zur neuen mobilen Version der MVV-Auskunft weitergeleitet. Der MVV Companion ist der mobile Klassiker für die Smartphone-Betriebssysteme iOS und Android. Die Fahrplanauskunfts-App wurde bis heute rund 950.000 Mal installiert. Mit dem jüngsten Update erhielt der Companion weitere nützliche Funktionen wie die Anzeige von Netzplänen, gleichzeitig wurden Design und Bedienkonzept verbessert. Der Kauf eines Tickets im MVV-Shop wurde durch die modernisierte

Shopverwaltung vereinfacht. So kann der Nutzer jetzt seine persönlichen Daten und Zahlungsmittel direkt in der App ergänzen oder ändern. Das Zurücksetzen des Kennwortes ist leicht über die Funktion „Passwort vergessen“ möglich. In der Companion-Version für iOS kann mit einer sogenannten Sidebar navigiert werden. Auch bei der App wurde die Karte stärker in die Auskunft integriert.

Die Auskunftssysteme des MVV werden durch die neue mobile und browserunabhängige Fahrplanauskunft mvv-auskunft.mobi komplettiert. Diese kann geräteunabhängig mit allen gängigen Browsern von mobilen Endgeräten benutzt werden. Auch bei ihr ist eine interaktive Karte im System hinterlegt, auf der – bei einer Fahrtauskunft von Tür zu Tür – die Fußwege zur Haltestelle angezeigt werden. Unter „Meldungen“ finden Nutzer Informationen zu allen aktuellen und geplanten Fahrplanänderungen auf Grund von Baustellen und Veranstaltungen.



Mehr Benutzerfreundlichkeit auf allen Geräten

HALLO TAXI!

Für den Landkreis Dachau brachte der Fahrplanwechsel neue MVV-Ruftaxilinen. Sie stellen in Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage die Anbindung an die S-Bahnen, Regionalzüge und die MVV-Regionalbuslinie 732 sicher. Der MVV hatte dieses Angebot konzipiert – und nun betreut er es von der Kundeninformation über die Fahrplangestaltung bis zur Abrechnung.



Mit dem neuen MVV-Ruftaxi ...

Im Jahr 2012 hatte der MVV im Rahmen einer umfangreichen Haushaltsbefragung die persönlichen Verkehrsbedürfnisse der Bürger in den Gemeinden des Landkreises Dachau ermittelt. 2013 wurden verschiedene Planfälle entworfen und 2014 fanden schließlich die Ausschreibungen statt. Die vier MVV-Ruftaxilinen 7320, 7270, 7280 und 7150 konnten wie vorgesehen im Dezember 2014 mit Vertragslaufzeiten von zwei oder drei Jahren ihren Betrieb aufnehmen. Für eine weitere Ruftaxilinie 7321 hat sich zwischenzeitlich ebenfalls ein Betreiber gefunden. Der Betrieb wurde am 1. Mai 2015 aufgenommen.

Die Ruftaxilinen verkehren zum MVV-Tarif von Montag bis Freitag und an Samstagen in Zeiten mit geringerer Nachfrage, in denen keine MVV-Regionalbusse unterwegs sind. Die Fahrpläne sind so gestaltet, dass für die Bedienung einer Linie jeweils ein Fahrzeug

erforderlich ist. Zum Einsatz kommen Kleinbusse mit mindestens acht Fahrgastplätzen. Die neuen Linien bieten sich für Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitfahrten an. Auch Pendler profitieren von den MVV-Ruftaxiverkehren: Mehrere Abendtermine regen dazu an, auf das eigene Auto für Wege zur Arbeit und zurück komplett zu verzichten.

Über MVV-Minifahrpläne erfuhren die Bürger von den neuen Ruftaxilinen. Infoblätter für die Fahrplankästen erklärten das Anmeldeverfahren. Die Gemeinden veröffentlichen alle Informationen in ihren Nachrichtenblättern. Die Verbundgesellschaft wird den laufenden Betrieb der Ruftaxilinen betreuen. Sie kümmert sich um das Beschwerdemanagement, bearbeitet Kundenanfragen, prüft und konzipiert Fahrplananpassungen und unterstützt zu guter Letzt auch die Abrechnung der Verkehre.

Die Verkehrsunternehmen meldeten zurück, dass bereits in den ersten Wochen eine positive Resonanz festzustellen war. Auf den MVV-Ruftaxiliniern 7150 und 7320 werden pro Verkehrstag zwei bis drei Fahrten angemeldet, auf den MVV-Ruftaxiliniern 7270 und 7280 werden durchschnittlich fünf Fahrten pro Tag gebucht. In der Regel sind Ruftaxifahrten mit ein bis drei Personen besetzt.



... vielversprechende Wege gehen

MODERNSTE SOFTWARE MACHT FAHRGELDMANAGEMENT LEICHT

Im Rahmen seiner Einführung des Integrationssystems für Echtzeitdaten modernisierte der MVV auch das Fahrgeldmanagement: Seit Fahrplanwechsel steht allen Unternehmen im Regionalbusverkehr eine zentrale IT-Infrastruktur beim MVV zur Nutzung bereit, die den Fahrscheinverkauf und die Fahrscheinabrechnung erheblich vereinfacht.



Neue Services für Busunternehmer

Beim Integrationssystem für Echtzeitdaten (ISE), das von der IVU Traffic Technologies AG aus Berlin umgesetzt wird, geht es – wie im Verbundbericht 2012 ausführlicher dargestellt – um den einfachen Datenfluss von Echtzeitdaten. Damit wird die Anschlussicherung zwischen S-Bahn und Regionalbus optimiert. Die für diesen Zweck bereits geschaffenen Strukturen boten sich nun für eine sinnvolle Zweitverwertung an: ein zukunftsfähiges, diskriminierungsfreies und mandantenfähiges Abrechnungssystem für alle Busunternehmen. Das Elektronische Fahrgeldmanagement wurde in Vorbereitung auf die ISE-Einführung 2015 bereits jetzt in Betrieb genommen.

Mit dem neuen System wird die Datenkommunikation vom MVV an die Busunternehmen – und umgekehrt – standardisiert. Die Verbundgesellschaft stellt den einzelnen Verkehrsunternehmen Fahrscheinlayouts, -sortiment, -preise und den Fahrplan zur Verfügung.

Die Unternehmen ihrerseits bereiten die Daten für betriebliche Zwecke auf. Auf Kennzahlen zu erbrachter Leistung und zum Fahrscheinverkauf erhält die Verbundgesellschaft wiederum Einblick und kann so Monatsrechnungen, Auswertungen und Statistiken sowie Informationen für Abrechnungsverwaltung und Controlling erstellen. Auf gleichem Wege werden später auch die Echtzeitdaten für Fahrgastinformation und Anschlussicherung transportiert.

Busunternehmen, die das Elektronische Fahrgeldmanagement der Verbundgesellschaft einsetzen, müssen sich somit nicht länger selbst um eigene Softwarelösungen für die Abrechnung kümmern. Die MVV GmbH ist für die Pflege und Weiterentwicklung des Systems zuständig. Langfristig gesehen wird das Elektronische Fahrgeldmanagement als zentrales Hintergrundsystem für alle Vertriebswege fungieren und Umsätze aus anderen Vertriebskanälen, wie

Schülerzeitkarten, Handy- und Online-Tickets, sowie weitere Innovationen integrieren.

Im Rahmen der Qualitätsstandards des MVV haben sich die Busunternehmer in allen neuen Verkehrsverträgen bereits dazu verpflichtet, Daten für das ISE zu liefern und den elektronischen Fahrkartenverkauf zu praktizieren. Sie besitzen damit bereits die notwendigen Geräte und können leicht Zugang zum Elektronischen Fahrgeldmanagement finden.

Pünktlich zum Fahrplanwechsel sind vier Unternehmen mit dem neuen Fahrgeldmanagementsystem gestartet. Für 2015 hat sich – Stand Juni 2015 – ein weiteres Verkehrsunternehmen für den Pilotbetrieb angemeldet. Zum nächsten Fahrplanwechsel werden somit weitere 120 Fahrzeuge Echtzeitdaten senden.



Mit Echtzeitdaten Anschlüsse sichern

REKORDZAHLEN ZUM JAHRESENDE

Seit 1996 fanden insgesamt rund 166 Ausschreibungen statt, mehr als ein Viertel davon in diesem Berichtsjahr. In nur 18 Jahren wurde über insgesamt mehr als 75 Prozent aller erbrachten Leistungen neu entschieden. 2014 zeigt exemplarisch auf: Selbst im Falle eines Betreiberwechsels kommen ausnahmslos bewährte Partner aus dem regionalen Mittelstand zum Zuge.



*Landkreise blicken entschlossen
in die Zukunft*

Im Jahr 2014 wurden in 46 Verfahren 80 MVV-Regionalbuslinien mit einer jährlichen Gesamtleistung von über 10,6 Millionen Nutzwagenkilometern ausgeschrieben, so viele Ausschreibungsverfahren und ausgeschriebene Linien wie nie zuvor in einem Kalenderjahr der Verbundgeschichte.

Für 24 der in 2014 ausgeschriebenen Linien traten die neuen Verträge bereits mit dem Fahrplanwechsel 2014 in Kraft, für 56 Linien wird der Betrieb erst ein Jahr später aufgenommen: im Dezember 2015 oder wie für den Ruftaxi-Verkehr in Fürstenfeldbruck bereits zum 1. April 2015 oder wie für den Stadtverkehr in Erding zum 1. Juni 2015.

Bei 23 der Linien handelt es sich um Neuverkehre. Für den Betrieb der Linien sind insgesamt 216 Fahrzeuge erforderlich,

die Hauptlast wird von 122 neu zu beschaffenden Fahrzeugen getragen werden. In 25 Fällen führten die Ausschreibungen zu einem Betreiberwechsel, aber auch bei den neuen Betreibern handelt es sich ausnahmslos um bewährte Verkehrsunternehmen, die schon seit langem Leistungen im MVV-Regionalbusverkehr erbringen.

Die ausgeschriebenen MVV-Regionalbuslinien verkehren in den Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg. In den Landkreisen Dachau, Fürstenfeldbruck und München wurden noch für MVV-Ruftaxi-Verkehre – ebenfalls in europaweiten Ausschreibungsverfahren – Verkehrsunternehmen als Betreiber gesucht. Bei diesen Vergabeverfahren mussten allerdings wegen mangelnder Bieterbeteiligung oder unwirtschaftlichen Angeboten

die Vergabeverfahren teilweise wiederholt werden. Auch die im Anschluss durchgeführten Verhandlungsverfahren konnten nicht bei allen Linien zu einem positiven Abschluss gebracht werden. Die Ruftaxi-Verkehre der Linie 2930 konnten mangels Angeboten nicht vergeben werden.



Ruftaxis? Fürstenfeldbruck macht mit!

DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG



Dipl.-Kaufmann

Alexander Freitag

Geschäftsführer MVV GmbH

Der MVV ist ein Musterbeispiel für eine gut funktionierende Zusammenarbeit von Stadt und Umland. Dies zeigt sich an den zahlreichen Fortschritten, die auch in diesem Berichtsjahr wieder für die Verbundfahrgäste erreicht wurden. Allein im Landkreis München wurde das Busangebot um 26 Prozent gesteigert – ein Rekordwert in der Geschichte des MVV und auch ein Rekordwert in der gesamten ÖPNV-Branche. Es gibt keine Gebietskörperschaft in Deutschland, die auf so hohem Niveau vergleichbare Angebotsausweitungen umgesetzt hat! Insgesamt wurden im Berichtsjahr im MVV-Regionalbusverkehr 80 Buslinien nach europaweiten Vergabeverfahren unbeanstandet neu vergeben, auch das ist ein Rekordwert. Mit den europaweiten Ausschreibungen verfügt die MVV GmbH über ein wirkungsvolles und bewährtes Instrument, Busleistungen mit hohen Standards möglichst wirtschaftlich zu vergeben, ohne dabei die Belange der mittelständischen Busunternehmen aus den Augen zu verlieren.

Der MVV setzt künftig auf noch mehr Tangentialverbindungen in der Region, sei es zwischen Kreisstädten, die nicht direkt auf der Schiene verbunden sind, zu U-Bahnhöfen in der Münchner Peripherie oder zwischen S-Bahn-Ästen. Der Bus ist hier das ideale Verkehrsmittel; er benötigt keine allzu langen Vorlaufzeiten von der Planung bis zur

Umsetzung. Somit kann schnell auf Nachfrageänderungen reagiert werden.

„Schnell“ ist auch das Stichwort für einen weiteren Innovationsschub im Busverkehr. Schnellbusse sind attraktiv für die Fahrgäste und ermöglichen im Idealfall durch höhere Auslastung und verkürzte Umlaufzeiten sogar Kosteneinsparungen. Für nicht von der Schiene bediente Verkehrskorridore stellen sie das optimale Verkehrsmittel dar. Die Vorreiterrolle hat hier das kommunale Verkehrsunternehmen mit dem Expressbus X30 übernommen. Zu den Innovationen in der Stadt gehören auch die „Buszüge“, also Busse mit antriebslosen Anhängern. Diese haben 30 Prozent mehr Kapazität gegenüber einem Gelenkbus und sind unschlagbar flexibel, da sie nachfragegerecht mit oder ohne Anhänger eingesetzt werden können.

Sowohl im Stadt- als auch im Regionalbusverkehr wird an innovativen Antriebskonzepten gearbeitet. Welche Konzepte – Brennstoffzelle, Elektroantrieb oder Hybridlösungen – das Rennen machen werden, ist offen. In jedem Fall gehört dem lokal emissionsfreien Busantrieb die Zukunft. Dies wird die Attraktivität und Akzeptanz des Omnibusses weiter steigern.

Busfahrer gehören zu den in der Öffentlichkeit wenig beachteten Akteuren, die aber an der Nahtstelle zum Kunden ganz besondere Verantwortung tragen. Um deren Rolle zu würdigen und bekannter zu machen, initiierte der MVV gemeinsam mit der Süddeutschen Zeitung die Aktion „Busfahrer des Jahres“. An der Aktion im MVV-Regionalbusverkehr haben sich viele Fahrgäste beteiligt, sie war ein voller Erfolg mit hoher Öffentlichkeitswirkung.

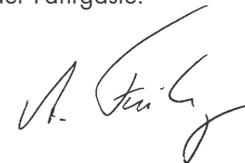
Zwar war bisher vor allem vom Bus die Rede, die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs im Großraum München kann aber nur mit den Schnell- und U-Bahnen, ergänzt durch die Tram, bewältigt werden. Systembedingt erfordert der Schienenverkehr aufwändige Infrastrukturmaßnahmen, die dann jedoch auch künftigen Generationen zur Verfügung stehen. Beim Münchner Dauerthema „2. Stammstreckentunnel“ geht der MVV davon aus, dass noch in diesem Jahr die finale Entscheidung zum Projektstart fallen wird.

Erfolge gibt es im Berichtsjahr beim Ausbau der Schieneninfrastruktur zu vermelden. Die Bahnstrecke Dachau–Altomünster wurde elektrifiziert und ertüchtigt. Schon immer Bestandteil des MVV-Schienennetzes, wurde sie nun als vollwertige S-Bahn in

das MVV-Schnellbahnnetz integriert. Fahrplanverdichtungen und partielle Durchbindung in die S-Bahn-Stammstrecke verschaffen der traditionsreichen Lokalbahn eine bisher nicht gekannte Attraktivität. Die Fahrgastentwicklung ist entsprechend positiv.

Weichen in die Zukunft konnten im Berichtsjahr auch an anderer Stelle gestellt werden. Endlich kann auch im Landkreis Kelheim attraktiver ÖPNV unter der starken Dachmarke MVV angeboten werden. Für die als Nächstes anstehende Verbundraumausweitung auf der Schiene in den Landkreis Rosenheim laufen bereits die abschließenden Vorarbeiten. Eine Untersuchung für eine vertiefende Kooperation im öffentlichen Verkehr innerhalb der Metropolregion München wird bereits im Sommer 2015 vorgestellt.

Der MVV bedankt sich bei allen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen für die Unterstützung und freut sich auf die Fortsetzung einer gedeihlichen Zusammenarbeit zum Vorteil der Fahrgäste.



Alexander Freitag





STATISTIK

1,43 Prozent Zuwachs bei den Fahrten und 1,04 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 allgemeingesellschaftlichen 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. 5.530 qkm	rd. 310 qkm
Zahl der Gemeinden	176	
Einwohner	rd. 2,817 Mio.	rd. 1,408 Mio.
Pkw-Bestand	rd. 1,530 Mio.	rd. 0,685 Mio.

SCHÜLER- UND STUDENTENZAHLEN

Schüler- und Studentenzahlen

■ Studenten in München

■ Schüler in München

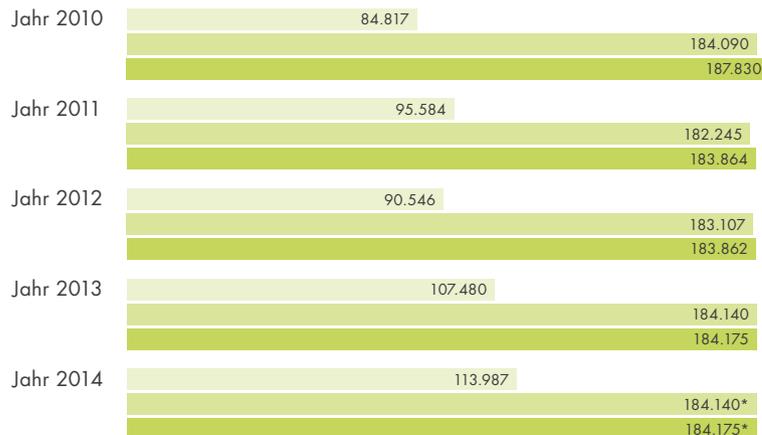
■ Schüler in den Landkreisen

Arbeitslosenquoten

■ Regierungsbezirk Oberbayern

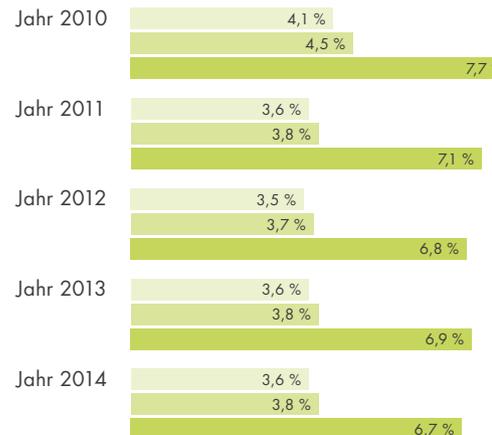
■ Bayern

■ Bundesrepublik Deutschland

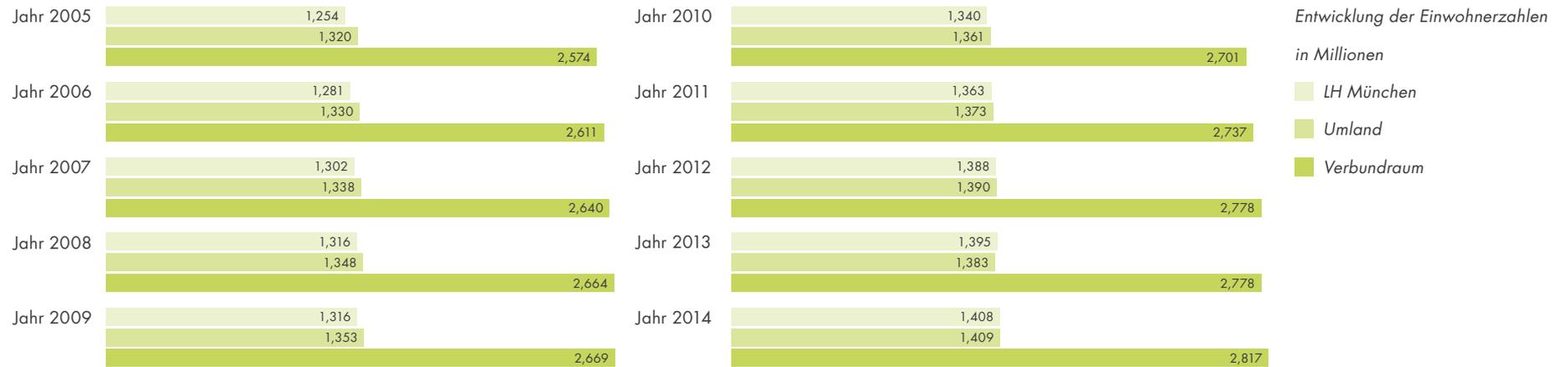


* Zur Drucklegung lagen noch keine aktuelleren Zahlen vor

ARBEITSLOSENQUOTEN



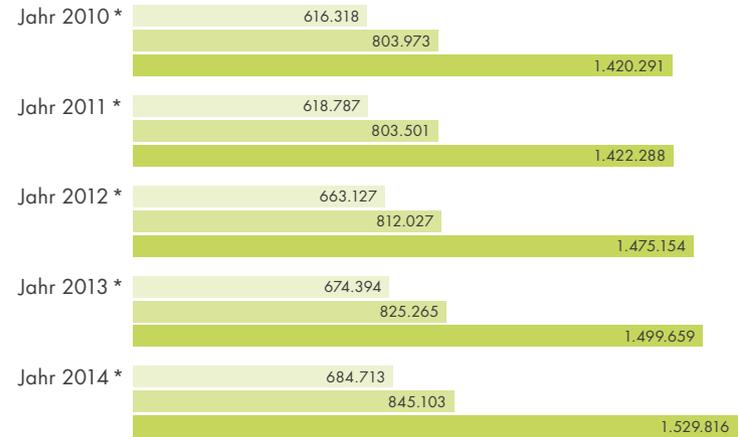
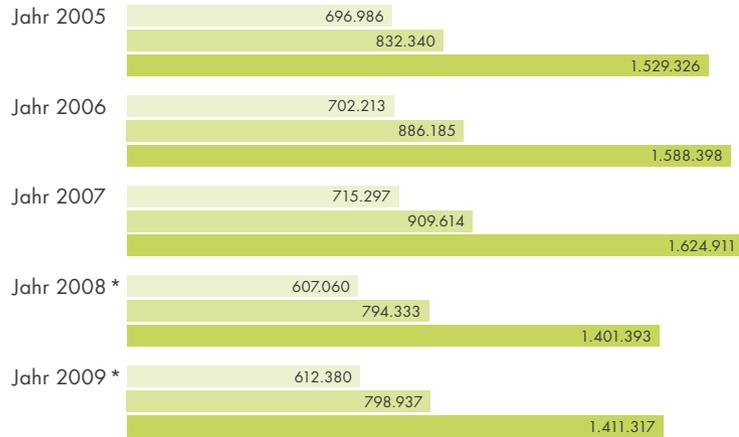
DIE ENTWICKLUNG DER EINWOHNERZAHLEN IN DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN UND IN DEN VERBUNDLANDKREISEN



DIE ENTWICKLUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS

Entwicklung
des Pkw-Bestandes

- LH München
- Umland
- Verbundraum

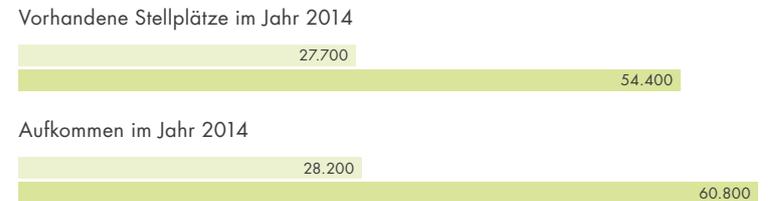
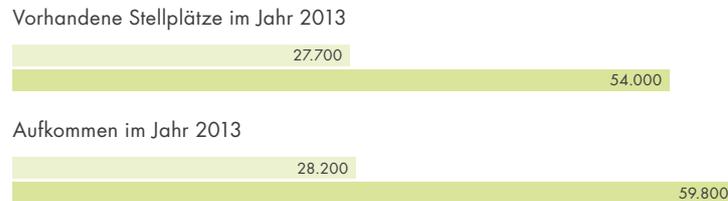


* Ab dem Berichtsjahr 2008 werden nur noch angemeldete Fahrzeuge ausgewiesen (ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen). Vorübergehend stillgelegte Kraftfahrzeuge machen rund 12% des Kraftfahrzeugbestandes aus.

PARK & RIDE UND BIKE & RIDE

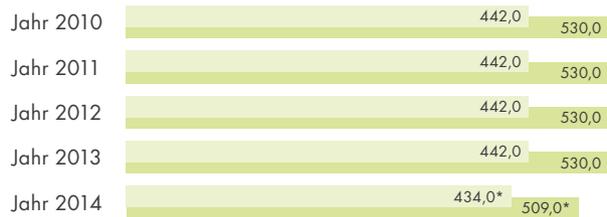
P+R- und B+R-Stellplätze
bzw. Aufkommen

- P+R
- B+R



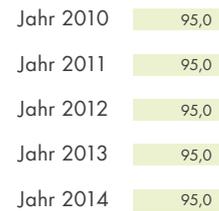
STRECKEN- UND LINIENLÄNGEN

S-Bahn



* Nach Neukonzeption der Linien S20 und S27

U-Bahn



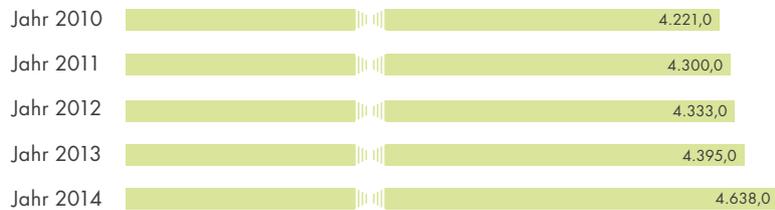
Straßenbahn



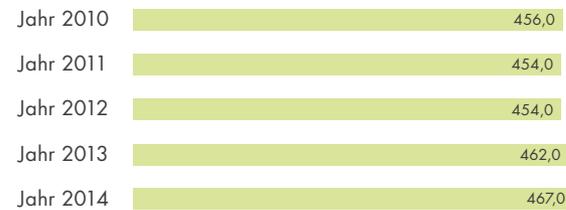
■ Streckenlängen (km)

■ Linienlängen (km)

Regionale Omnibusse



Städtische Omnibusse



ZUG- UND WAGENKILOMETER (MIO.)

S-Bahn

Jahr 2010	20,288
Jahr 2011	20,288
Jahr 2012	20,298
Jahr 2013	20,298
Jahr 2014	20,140

U-Bahn

Jahr 2010	10,483
Jahr 2011	10,699
Jahr 2012	10,729
Jahr 2013	10,908
Jahr 2014	11,221

Straßenbahn

Jahr 2010	7,208
Jahr 2011	6,893
Jahr 2012	7,385
Jahr 2013	7,552
Jahr 2014	8,271

Regionale Omnibusse

Jahr 2010	26,794
Jahr 2011	27,298
Jahr 2012	27,966
Jahr 2013	28,236
Jahr 2014	29,276

Städtische Omnibusse

Jahr 2010	28,014
Jahr 2011	28,249
Jahr 2012	28,632
Jahr 2013	29,418
Jahr 2014	31,213

GESAMTÜBERBLICK ÜBER DIE ERGEBNISSE

	Jahr 2013	Jahr 2014	+/- absolut	+/- Prozent
Fahrten	669.962.640	679.526.807 *	9.564.167	1,43 % **
Personenkilometer	6.791.430.283	6.872.191.703 *	80.761.420	1,19 % **
Verkaufte Fahrkarten	61.999.904	60.508.138	-1.491.766	-2,41 %
Fahrgeldeinnahmen	765.562.513,05	774.549.342,49	8.986.829,44	1,17%

* Vorläufige Werte für den gesamten Verbundraum. Änderungen im Tarifsortiment (z. B. Einführung des Semestertickets, gleitende Geltungsdauer der Zeitkarten) können das Reiseverhalten einschließlich der Benutzungshäufigkeiten beeinflusst haben. Eine abschließende Evaluierung durch eine Marktforschung steht noch aus.

** Die Veränderungen bei den Fahrgastzahlen und den Personenkilometern können bei den einzelnen Verkehrsunternehmen davon abweichend sein.

FAHRTEN (MIO.)

Jahr 2010	633,199
Jahr 2011	645,222
Jahr 2012	662,773
Jahr 2013	669,963
Jahr 2014	679,527

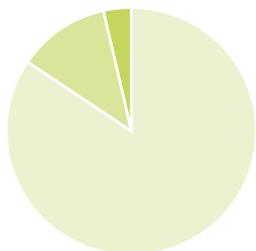
PERSONENKILOMETER (MIO.)

Jahr 2010	6.405,026
Jahr 2011	6.520,622
Jahr 2012	6.712,035
Jahr 2013	6.791,430
Jahr 2014	6.872,192

VERKAUFTE FAHRKARTEN (MIO. STÜCK)

* Erwachsene und Kinder

** Single-, Kinder- und Partner-/Gruppenkarten ohne Kongresstickets



- Bartarif (84,71 %)
- Zeikartentarif (11,86 %)
- Ausbildungstarif (3,44 %)

Bartarif	Jahr 2013	Jahr 2014	Veränderungen 2013/14	
			absolut	%
Einzelfahrkarten *	21,561	22,340	0,779	3,61 %
Streifenkarten *	8,094	7,551	-0,543	-6,71 %
Tageskarten **	11,974	11,020	-0,954	-7,96 %
Sonstige	0,267	0,269	0,002	0,84 %
Sonderregelungen	10,392	10,074	-0,318	-3,06 %
Summe	52,288	51,255	-1,034	-1,98 %

Ausbildungstarif	Jahr 2013	Jahr 2014	Veränderungen 2013/14	
			absolut	%
Ausbildungstarif I	0,720	0,745	0,025	3,54 %
Ausbildungstarif II	1,369	0,860	-0,509	-37,20 %
Grüne Jugendkarten	0,183	0,101	-0,082	-44,90 %
Semesterticket	0,151	0,373	0,222	100,00 %
Summe	2,423	2,079	-0,344	-14,20 %

Zeikartentarif	Jahr 2013	Jahr 2014	Veränderungen 2013/14	
			absolut	%
Wochenkarten	2,647	2,521	-0,126	-4,76 %
Monatskarten	1,321	1,301	-0,020	-1,53 %
IsarCard9Uhr	0,313	0,310	-0,003	-0,82 %
IsarCard60	0,278	0,267	-0,011	-4,05 %
IsarCardAbo monatlich	1,257	1,262	0,005	0,40 %
IsarCardAbo jährlich	0,040	0,042	0,003	6,42 %
IsarCard60 Abo monatlich	0,305	0,312	0,007	2,38 %
IsarCard60 Abo jährlich	0,026	0,026	0,000	1,88 %
IsarCard9Uhr Abo monatlich	0,148	0,143	-0,005	-3,18 %
IsarCard9Uhr Abo jährlich	0,008	0,008	0,000	-0,34 %
IsarCardJob monatlich	0,612	0,639	0,028	4,56 %
IsarCardJob jährlich	0,035	0,031	-0,004	-11,56 %
IsarCard S	0,228	0,239	0,011	4,78 %
Sonderregelungen	0,071	0,071	0,000	0,63 %
Summe	7,289	7,175	-0,114	-1,57 %

	Jahr 2013	Jahr 2014	Veränderungen 2013/14	
			absolut	%
Gesamtsumme	62,000	60,508	-1,492	-2,41 %

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

FAHRGELDEINNAHMEN (BRUTTO, MIO. EURO)

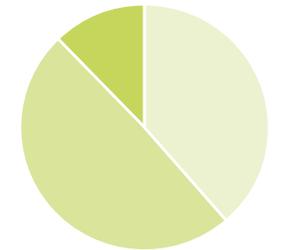
Bartarif	Jahr 2013	Jahr 2014	Veränderungen 2013/14 absolut	Veränderungen 2013/14 %
Einzelfahrkarten *	61,40	66,86	5,45	8,88 %
Streifenkarten *	101,18	94,57	-6,61	-6,54 %
Tageskarten **	110,85	106,79	-4,06	-3,66 %
Sonstige	0,73	0,74	0,01	1,05 %
Sonderregelungen	30,39	30,97	0,58	1,89 %
Summe	304,55	299,92	-4,63	-1,52 %

Ausbildungstarif	Jahr 2013	Jahr 2014	Veränderungen 2013/14 absolut	Veränderungen 2013/14 %
Ausbildungstarif I	23,67	23,68	0,01	0,02 %
Ausbildungstarif II	49,88	32,92	-16,96	-34,00 %
Grüne Jugendkarten	3,05	1,53	-1,52	-49,76 %
Semesterticket	15,19	36,04	20,85	137,30 %
Summe	91,79	94,17	2,38	2,59 %

Zeitkartentarif	Jahr 2013	Jahr 2014	Veränderungen 2013/14 absolut	Veränderungen 2013/14 %
Wochenkarten	46,79	46,04	-0,75	-1,60 %
Monatskarten	85,52	85,28	-0,24	-0,28 %
IsarCard9Uhr	18,53	18,49	-0,04	-0,20 %
IsarCard60	12,75	12,36	-0,39	-3,06 %
IsarCardAbo monatlich	76,46	80,44	3,99	5,22 %
IsarCardAbo jährlich	26,09	28,72	2,62	10,05 %
IsarCard60 Abo monatlich	12,43	13,33	0,90	7,25 %
IsarCard60 Abo jährlich	11,53	12,14	0,61	5,32 %
IsarCard9Uhr Abo monatlich	7,88	7,99	0,11	1,44 %
IsarCard9Uhr Abo jährlich	4,46	4,61	0,15	3,30 %
IsarCardJob monatlich	33,71	36,37	2,66	7,90 %
IsarCardJob jährlich	19,72	20,14	0,42	2,13 %
IsarCard S	10,49	11,55	1,06	10,13 %
Sonderregelungen	2,87	2,99	0,12	4,34 %
Summe	369,22	380,46	11,24	3,04 %

* Erwachsene und Kinder

** Single-, Kinder- und Partnerkarten ohne Kongresstickets



■ Bartarif (38,72 %)
■ Zeitkartentarif (49,12 %)
■ Ausbildungstarif (12,16 %)

	Jahr 2013	Jahr 2014	Veränderungen 2013/14 – absolut	Veränderungen 2013/14 – %
Gesamtsumme	765,56	774,55	8,99	1,17 %

Mögliche Abweichungen in den Summen und den Prozentwerten 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

FOTOGRAFIEN

Walter Matthias Wilbert – Wilbert Photography, Bad Tölz

TEXT

Cornelia Sauer – Dialogtext, München

KONZEPTION UND KREATION

DESIGN LUV – Büro für Kommunikationsdesign, München

