

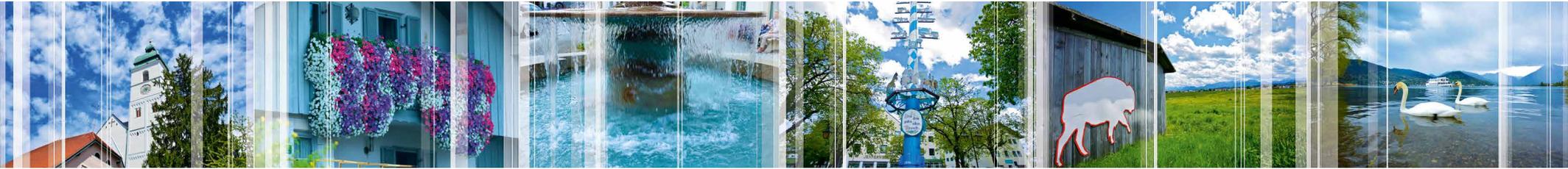


VERBUNDBERICHT 2016
MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND





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		
Neuer NaWo-Rechner im MVV	22	PR-Aktion: Ferientage mit dem MVV zu gewinnen	42
Marktstudie fundiert Preisgestaltung des Semestertickets neu	24	Abo für Schüler und Auszubildende schlägt ein	43
Innovationsschub bei der Fahrplanauskunft	26	Busbeschleunigung der MVV-Regionalbuslinie 210	44
EMM-Dachtarif: Auftrag für Basiskonzept vergeben	28	Zukunftsprojekt 2. Stammstrecke beschlossen	46
Neue Tangentiallinie im Landkreis Fürstenfeldbruck	29	Auf dem Weg zur Tarifstrukturreform	47
Bestnoten im MVV-Regionalbusverkehr – und im gesamten MVV	30	Ostufer des Starnberger Sees erhält Taktverkehr	48
20 Jahre Kundenzufriedenheitsmessung – eine Erfolgsgeschichte	32	MVV-Auskunft nennt freie P+R-Plätze	49
Überprüfung der Qualitätsstandards im MVV-Regionalbusverkehr	36	Fahrplanwechsel bringt starke Angebotsverbesserungen	50
ISE bringt Echtzeitinformationen der Region in die Fahrgastmedien	40	Landkreis Fürstenfeldbruck komplettiert MVV-RufTaxi-System	52
		MVV-Consulting blickt auf erfolgreiches Jahr zurück	53
		Resümee und Ausblick der MVV-Geschäftsführung	54
		STATISTIK	56
		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 Einnahmenaufteilung, die Planung, Vergabe und das Vertragscontrolling im regionalen Busverkehr, das Systemmarketing und die Marktforschung, die verkehrsunternehmensübergreifende Kundeninformation, die konzeptionelle Verkehrsplanung sowie die Verkehrsforschung. Darüber hinaus gibt die Verbundgesellschaft ihr Know-how beratend an Dritte weiter 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*

Beim Rückblick auf das Berichtsjahr steht ein Datum besonders im Fokus: der 25. Oktober 2016, an dem die Bayerische Staatsregierung mit dem Bundesverkehrsministerium die Finanzierungsvereinbarung für die 2. Stammstrecke abgeschlossen hat. Dies bedeutete den Durchbruch für das wichtigste Verkehrsprojekt in München seit der Inbetriebnahme des Münchner Schnellbahn-Systems vor den Olympischen Sommerspielen 1972. Inzwischen ist auch der Baubeginn erfolgt. Nun ist der Weg frei für die Weiterentwicklung der S-Bahn und des gesamten Schienenpersonenverkehrs in der Metropolregion München.

Auch das städtische ÖPNV-Netz muss ausgebaut werden, um mit dem Verkehrsaufkommen Schritt halten zu können. Im Jahr 2016 wurden hier ebenfalls wichtige Maßnahmen realisiert. Die Tram Steinhausen nahm ihren Betrieb auf und erschließt nun aufstrebende Gewerbestandorte in Bogenhausen und die Wohngebiete entlang der Einsteinstraße. Schon heute wohnen entlang der neuen Trambahnhaltestellen etwa 16.000 Münchnerinnen und Münchner, die jetzt von einer hochwertigen

ÖPNV-Erschließung profitieren und eine Anbindung an das Schnellbahnnetz erhalten haben.

Auch bei der Tram-Westtangente zwischen Romanplatz und Ratzingerplatz ist ein wesentlicher Fortschritt zu verzeichnen. Der Münchner Stadtrat hat im Berichtsjahr den Bau im Grundsatz beschlossen. Im nächsten Schritt wird die vertiefende Planung zur Genehmigung vorgelegt.

Naturgemäß weniger im Blickfeld der Öffentlichkeit als Angebotsausweitungen sind die im Vorfeld erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen. In einer rasant wachsenden Stadt wie München ist die Standortwahl für Verkehrsinfrastruktur naturgemäß nicht einfach. Umso bemerkenswerter ist deshalb, dass es 2016 grünes Licht für gleich drei Betriebshofprojekte der MVG durch den Münchner Stadtrat gab. Die wachsenden Werkstattkapazitäten gewährleisten, dass zusätzliche Fahrzeuge zum Einsatz kommen können, um das stetig steigende Fahrgastaufkommen zu bewältigen.

Im Münchner Nordwesten entsteht der »Neue Busbetriebshof Moosach«. In Neuperlach Süd wird ein zweiter Betriebshof für die U-Bahn errichtet, um genügend Wartungskapazitäten für einen wachsenden Fahrzeugpark zu schaffen. Auch der Tram-Betriebshof an der Einsteinstraße ist an der Kapazitätsgrenze angelangt. Direkt neben der Tramhauptwerkstätte in Ramersdorf entsteht daher ein weiterer Betriebshof. Die traditionsreiche und beliebte Münchner Tram wird damit zukunftsfähig gemacht und kann künftig weitere Verkehrsleistungen übernehmen.

Ein leistungsfähiger ÖPNV in einer boomenden Metropole braucht aber nicht nur Busse und Bahnen, Werkstätten und Verkehrsstrassen. Der zentrale Faktor ist der Mensch, sind die kompetenten und engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Münchner Nahverkehrs-Unternehmen. An der Spitze der MVG war 2016 eine wichtige Personalie zu verzeichnen. Nach rund 24 Jahren endete die Tätigkeit von Herbert König als Chef des städtischen Verkehrsunternehmens. In dieser

Ära und unter seiner Führung wurde die Leistungsfähigkeit von U-Bahn, Tram und Bus in München enorm gesteigert. Das gesamte Angebot der MVG wuchs um 48,3 Prozent, das Angebot je Einwohner im Stadtgebiet um 29 Prozent. Das Streckennetz wurde um 18 Prozent auf 656 Kilometer ausgeweitet. Besonders bemerkenswert ist der Zuwachs bei der U-Bahn von 58 auf 95 Kilometer. Herbert König hat an dieser Erfolgsbilanz großen Anteil. Die Landeshauptstadt hat allen Grund, sich herzlich bei ihm zu bedanken.

Bedanken möchte ich mich an dieser Stelle auch bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen, der Aufgabenträger und der Verbundgesellschaft für ihren anspruchsvollen Einsatz im Dienste der Fahrgäste.



Dieter Reiter

DER BAYERISCHE STAATSMINISTER



Joachim Herrmann

Bayerischer Staatsminister des

Innern, für Bau und Verkehr

Mitglied des Bayerischen Landtags

Die Metropolregion München zählt zu den Wachstumszentren in Deutschland und ist einer der erfolgreichsten Wirtschaftsräume Europas. Gerade auch die direkten Verbindungen des Öffentlichen Personennahverkehrs zwischen den Städten und Umlandgemeinden mit der Münchner Innenstadt haben in der Vergangenheit entscheidend zur Dynamik der gesamten Region beigetragen. München ist die Großstadt mit den meisten Ein- und Auspendlern in ganz Deutschland. Deshalb ist es für die Metropolregion immens wichtig, dass die Fahrgäste, die im MVV-Verbundgebiet wohnen, aber auch die Bürgerinnen und Bürger aus etwas weiter entfernt liegenden Wohnorten schnell und zuverlässig zu ihrem Arbeitsplatz oder einem anderen Zielort in München gelangen. Die S-Bahn stellt daher das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs im Verbundgebiet dar.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat im Jahr 2016 knapp über 121 Millionen Zugkilometer für den Freistaat Bayern als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs bestellt. Davon entfielen 20,3 Millionen Zugkilometer auf die S-Bahn München, welche täglich von bis zu 840.000 Fahrgästen benutzt wird. Damit ist die S-Bahn München das erfolgreichste

Schienenpersonennahverkehrsnetz in Bayern und eines der größten S-Bahn-Systeme in Deutschland. Allein auf der Stammstrecke werden derzeit pro Tag ca. 1.000 Fahrten durchgeführt; zur Hauptverkehrszeit fährt alle zwei Minuten ein Zug je Richtung. Die Stammstrecke zählt damit mit zu den am stärksten belasteten Eisenbahnstrecken in Europa.

Aufgrund steigender Bevölkerungszahlen stößt der Schienenverkehr in München und der gesamten Region jedoch inzwischen an seine Kapazitätsgrenzen. Aktuell leben in der Metropolregion München ca. 5,7 Millionen Menschen. Bis 2032 wird sich die Zahl voraussichtlich auf 6,2 Millionen erhöhen. Das bedeutet einen Zuwachs von rund 30.000 Einwohnern pro Jahr.

Die Bayerische Staatsregierung hat deshalb weitreichende Maßnahmen und Ziele für die Zukunftsfähigkeit des Schienenpersonennahverkehrs beschlossen. Mit der 2. Stammstrecke als zentralem Kernstück und der Einführung von Express-Verbindungen wollen wir die Weichen für ein zukünftiges stärkeres Zusammenwachsen der Landeshauptstadt mit ihrem Umland stellen. Dabei wird der Bau der 2. Stammstrecke nicht zulasten

anderer wichtiger Strecken gehen: Wir werden mit dem Bahnausbau in der Region München das Streckennetz rund um München für den weiter zunehmenden Schienenverkehr fit machen, die Strecke München–Mühldorf–Burghausen (Chemiedreieck) bzw. Freilassing ausbauen (ABS 38), die Erreichbarkeit des Münchner Flughafens aus vielen bayrischen Landesteilen verbessern, den Flughafen schneller mit der Münchner Innenstadt verbinden, das Nadelöhr Münchner S-Bahn-Stammstrecke aufweiten und die Fahrzeiten der S-Bahn-Strecken in die Innenstadt verkürzen.

Am 21. Dezember 2016 wurde vom Freistaat Bayern die Durchfinanzierungserklärung zur Realisierung der 2. Stammstrecke gegenüber der Deutschen Bahn AG abgegeben und am 5. April 2017 erfolgte der Spatenstich. Damit ist der Weg frei für die Hauptbauarbeiten. Mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke werden Verbesserungen bei der S-Bahn für die Fahrgäste deutlich spürbar werden: Auf vielen S-Bahn-Linien wird künftig ganztägig im 15-Minuten-Takt gefahren. Zusätzlich verbinden Expresszüge im 30-Minuten-Takt das Umland schnell und bequem mit der Münchner Innenstadt.

Die Pendlerströme zwischen Landeshauptstadt und Umland wachsen nicht nur ständig an, sondern greifen auch weiter in die Region hinaus. Daher sollen auch erste sogenannte Regional-S-Bahnen, die eine direkte Verbindung zwischen dem Kernbereich der Münchner Innenstadt und Zielen in der Metropolregion wie Landshut oder Buchloe schaffen, ihren Betrieb aufnehmen. Sie sollen neue Fahrgäste für den Schienenpersonennahverkehr gewinnen und eine verlässliche, komfortable und umweltfreundliche Alternative zum Individualverkehr für neue Regionen um das derzeitige MVV-Verbundgebiet bieten.

Ich bedanke mich für die engagierte und erfolgreiche Arbeit der Geschäftsführung und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des MVV im Jahr 2016 ganz herzlich und wünsche mir und allen Beteiligten des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes, dass wir die erfolgreiche Entwicklung des MVV heuer fortsetzen können.



Joachim Herrmann

DER LANDRAT DES LANDKREISES EBERSBERG



Robert Niedergesäß

Landrat des Landkreises Ebersberg

Sprecher der Verbundlandkreise

Die MVV-Verbundlandkreise haben im zurückliegenden Jahr 2016 mit bewährter Unterstützung der Verbundgesellschaft ein weiteres »Rekordjahr« absolviert. Im Jahr 2016 wurden mit rund 36,7 Mio. Nutzwagenkilometern (Nwkm) gegenüber dem Jahr 2015 weitere ca. 3,4 Mio. Nwkm bzw. 10,4 Prozent mehr Leistung von den Aufgabenträgern im MVV-Regionalbusverkehr bestellt und von den Verkehrsunternehmen gefahren.

Und die Kunden honorieren dieses stetig wachsende Engagement der MVV-Verbundlandkreise. Das über die letzten Jahre für die Fahrgäste deutlich verbesserte Verkehrsangebot im MVV-Regionalbusverkehr in Verbindung mit den durch die Verbundgesellschaft kontinuierlich durchgeführten Qualitätsüberprüfungen hat sich in ausgeprägt wahrnehmbaren Verbesserungen der Kundenzufriedenheit deutlich im MVV-Kundenbarometer niedergeschlagen.

Ohne alle Verbesserungen im Einzelnen aufzuführen zu wollen, möchte ich es dennoch nicht versäumen, das ein oder andere »Highlight« aus dem Portfolio der Leistungsausweitungen zum Fahrplanwechsel 2015/16 zu benennen. So wurde in den

Landkreisen Starnberg und Fürstenfeldbruck mit der X900 die erste landkreisübergreifende MVV-ExpressBus-Linie in Betrieb genommen. Wesentliche Charakteristika von MVV-ExpressBus-Linien sind die Direktheit der Verbindung, ein einheitlicher Takt, große Haltestellenabstände und eine hohe Reisegeschwindigkeit. All diese Kriterien sind bei der neuen X900, die zwischen Starnberg Nord und Buchenau verkehrt, erfüllt.

Interkommunal funktioniert auch die Zusammenarbeit in den Landkreisen Freising und Erding. Dort verbindet seit dem Fahrplanwechsel 2015/16 die neue MVV-Regionalbuslinie 515 die Gemeinde Hallbergmoos im Landkreis Freising mit der Großen Kreisstadt Erding. Im bestehenden Regionalbusnetz wurde die MVV-Regionalbuslinie 836 im Landkreis Fürstenfeldbruck nach Fürstenfeldbruck und Buchenau verlängert. Damit steigt allein auf dieser Linie die jährliche Fahrleistung um 725 Prozent, von bisher rund 40.000 Nwkm auf etwa 330.000 Nwkm.

Für uns Verbundlandkreise, aber auch den gesamten Verbundraum sehr erfreuliche Nachrichten waren in 2016 auch aus dem Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu vermelden.

Mit der Unterzeichnung einer Realisierungsvereinbarung zur 2. Stammstrecke wurde der zentrale Baustein der Infrastrukturplanung für die Zukunft des S-Bahn-Systems auf den Weg gebracht. Hierdurch wird eine wesentliche (innerstädtische) Voraussetzung geschaffen, die die weitere Ertüchtigung des schienengebundenen ÖPNV in der Region München erst ermöglicht. Vor dem Hintergrund der Wachstumsprognosen für die kommenden Jahrzehnte sehen die Landkreise darüber hinaus noch weiteren erheblichen Verbesserungsbedarf im SPNV. Dementsprechend haben sie nun ihre Anregungen und Forderungen über ein vielbeachtetes S-Bahn-Positionspapier der Landkreise einfließen lassen. Damit wurde mit der Landeshauptstadt und dem Freistaat ein Dialog darüber begonnen, wie die S-Bahn München zukunftsfähig gemacht werden kann.

Auch die Entwicklung eines modernen, zeitgemäßen Vertriebs im MVV geht sehr positiv weiter. Der von den Landkreisen initiierte und mitfinanzierte Vertriebskanal des Handy- und OnlineTickets entwickelt sich weiterhin sehr erfolgreich. Wie bereits im Vorjahr schon, konnten in 2016 die Umsätze bei den Handy- und OnlineTickets mehr als verdoppelt werden.

Derzeit arbeitet der MVV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen an einem weiteren Ausbau des Sortiments. Das Ziel ist, künftig auch elektronische Zeitkarten anbieten zu können. Ein weiteres Herzensanliegen der Verbundlandkreise ist eine spürbare Vereinfachung des MVV-Tarifs. Hierzu haben die Verbundpartner in 2016 die von den Landkreisen initiierte MVV-Tarifstrukturreform mit dem Abschluss einer Machbarkeitsstudie und der Beauftragung einer Feinkonzeption erfolgreich weiterbetrieben. Wir rechnen bis Ende 2017 mit umsetzbaren Ergebnissen, die die Zugangshindernisse zum ÖPNV im Verbundraum deutlich senken werden.

Der MVV hat sich angesichts der Vielzahl an Themen, die derzeit entwickelt werden, wiederum als verlässlicher und kompetenter Partner für uns Verbundlandkreise erwiesen. Dementsprechend bedanke ich mich für die engagierte und erfolgreiche Arbeit der Geschäftsführung und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des MVV im Jahr 2016 ganz herzlich.



Robert Niedergesäß





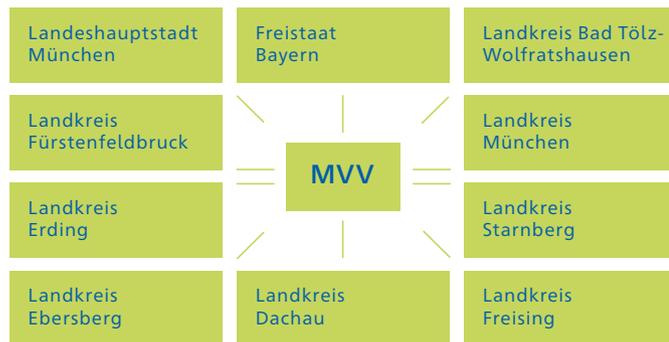
VERBUNDPARTNER

DIE GESELLSCHAFTER UND ORGANE DES MVV

Gesellschafter der MVV GmbH Mitglieder der Gesellschafterversammlung im Geschäftsjahr 2016

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

- Dieter Reiter
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München, Vorsitzender der Gesellschafterversammlung
- Carsten Fregin
Ministerialrat, Oberste Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, stellvertretender Vorsitzender der Gesellschafterversammlung
- Dr. Rupert Dörfler
Ministerialrat, Bayer. Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat
- Josef Schmid
2. Bürgermeister und Leiter des Referats für Arbeit und Wirtschaft, Landeshauptstadt München
- Josef Niedermaier
Landrat, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen
- Stefan Löwl
Landrat, Landkreis Dachau, stellvertretender Sprecher der Verbundlandkreise
- Robert Niedergesäß
Landrat, Landkreis Ebersberg, Sprecher der Verbundlandkreise
- Martin Bayerstorfer
Landrat, Landkreis Erding
- Josef Hauner
Landrat, Landkreis Freising
- Thomas Karmasin
Landrat, Landkreis Fürstfeldbruck
- Christoph Göbel
Landrat, Landkreis München
- Karl Roth
Landrat, Landkreis Starnberg



Mitglieder des Verbundrates im Geschäftsjahr 2016

- | | | |
|---|--|--|
| · Dieter Reiter
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München,
Vorsitzender des Verbundrats | · Robert Niedergesäß
Landrat, Landkreis Ebersberg | · Gudrun Elser
Geschäftsleitung S-Bahn
München / DB Regio AG,
bis 16.9.2016 |
| · Josef Schmid
2. Bürgermeister und Leiter
des Referats für Arbeit und
Wirtschaft, Landeshauptstadt
München | · Stefan Löwl
Landrat, Landkreis Dachau | · Dr. Bernd Rosenbusch
Geschäftsführer Bayerische
Oberlandbahn GmbH (BOB) |
| · Carsten Fregin
Ministerialrat, Oberste
Baubehörde im Bayer.
Staatsministerium des Innern,
für Bau und Verkehr | · Dipl.-Ing. Ingo Wortmann
Vorsitzender der Geschäfts-
führung Münchner Verkehrs-
gesellschaft mbH (MVG),
seit 25. 11. 2016 | · Veit Bodenschatz
Geschäftsführer Regional-
verkehr Oberbayern GmbH
(RVO) |
| · Hans-Peter Behrendsen
Ministerialrat, Oberste
Baubehörde im Bayerischen
Staatsministerium des Innern,
für Bau und Verkehr,
bis 31. 7. 2016 | · Dipl.-oec. Herbert König
Vorsitzender der Geschäfts-
führung Münchner Verkehrs-
gesellschaft mbH (MVG),
stellvertretender Vorsitzen-
der des Verbundrats,
bis 31. 10. 2016 | · Leonhard Neumayr
Verkehrsunternehmer |
| | · Hansrüdiger Fritz
Vorsitzender der Regional-
leitung DB Regio AG,
seit 16. 9. 2016 | · Wolfgang Riedlinger
Geschäftsführer Busverkehr
Südbayern GmbH |

Organe des MVV

- Gesellschafterversammlung
 - Verbundrat
 - Geschäftsführung
- Für konstitutive Entscheidungen im MVV sind die Gesellschafterversammlung, der Verbundrat und die Geschäftsführung verantwortlich.
- Geschäftsführung
Dipl.-Kaufmann
Alexander Freitag

DIE MEILENSTEINE IM JAHR 2016. DIE VERBUNDPARTNER BERICHTEN



*Neue U-Bahnen bieten
940 Personen Platz*

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

- **Mehr Angebot:** Die MVG nimmt 2016 vier neue Buslinien in Betrieb: den StadtBus 144 (Scheidplatz–Rotkreuzplatz via Olympiapark), den StadtBus 150 (Hauptbahnhof Nord–Tivolistraße), den StadtBus 158 in Obermenzing und den StadtBus 180 (Westfriedhof–Kieferngarten). Damit gewinnt der Busverkehr in München weiter an Attraktivität. Der MVG-Leistungsumfang steigt 2016 insgesamt um weitere 1,2 Prozent. Davon profitieren die Fahrgäste auf mehr als 20 Bus- und Bahnlinien.
- **Mehr Busse:** 15 weitere Buszüge kommen zum Einsatz. Die Fahrzeuge bieten 30 Prozent mehr Kapazität als Gelenkbusse und helfen damit bei der Bewältigung der weiter steigenden Nachfrage. Die Busflotte wird außerdem um sechs neue Gelenkbusse erweitert.
- **Mehr U-Bahnen:** Die erste neue U-Bahn vom Typ C2 geht im Juni in den Fahrgastbetrieb. Der C2 bietet insgesamt 940 Personen Platz, acht Prozent mehr als die älteren Züge der Typen A und B. Weitere C2-Züge kommen im Lauf des Jahres 2016 auf der U6 hinzu. Die Erneuerung des U-Bahn-Netzes

nimmt 2016 an Fahrt auf: Ab Ende Oktober wird der ca. zwei Kilometer lange U3-Abschnitt zwischen Scheidplatz und Münchner Freiheit komplett erneuert.

- **Mehr Tram:** Die Münchner Straßenbahn wird im Oktober 140 Jahre alt – und hat Zukunft: Im Dezember wird die Neubaulinie »Tram Steinhausen« zum S-Bahnhof Berg am Laim eröffnet, eine Verlängerung der Linie 25. Das Münchner Straßenbahnnetz wächst damit auf 82 Kilometer.
- **Vorfahrt für MVG Rad:** Das Mietradsystem der MVG wächst auf 84 von insgesamt 125 geplanten Stationen. Ein gutes Jahr nach der Inbetriebnahme verzeichnet MVG Rad bereits mehr als 50.000 Nutzer. Diese legten rund 380.000 Fahrten mit den MVG-Bikes zurück.
- **Neuer Chef:** Geschäftsführer Herbert König verabschiedet sich nach 24 Jahren an der Spitze der MVG und des SWM-Unternehmensbereichs Verkehr Ende Oktober in den Ruhestand. Seine Nachfolge tritt zum 1. November Ingo Wortmann an. Der gebürtige Wuppertaler war zuvor Chef der Verkehrsbetriebe Ulm/Neu-Ulm.



*Das Tram-Netz ist nun
82 Kilometer lang*

S-Bahn München

- **Mehr Züge und Fahrten:** Seit Fahrplanwechsel 2016/2017 profitieren die Fahrgäste von über 100 zusätzlichen Fahrten und Linienverlängerungen durch die Einführung des 10-Minuten-Takts am Freitagnachmittag. Auf den Linienästen S2 West, S3 Ost und West, S6 Ost und S8 West verkehren freitags bis zu 23 zusätzliche Fahrten. Auch auf der S7 West gibt es Verbesserungen im Angebot, indem mittags (Montag bis Donnerstag) die Taktlücken zwischen Höllriegelskreuth und Wolfratshausen geschlossen wurden.
- **Mehr Pünktlichkeit:** Die Münchner S-Bahn erreichte in 2016 eine Pünktlichkeit von 96,4 Prozent nach dem vom Freistaat Bayern gesetzten Qualitätsstandard. Damit waren die Züge im letzten Jahr pünktlicher als in den gesamten 10 Jahren zuvor unterwegs.
- **Mehr Sekunden:** Seit Fahrplanwechsel 2016 öffnen die Türen der S-Bahn-Flotte im Bereich der Stammstrecke von 6 – 22 Uhr automatisch, ohne dass Fahrgäste eine Taste betätigen müssen. Dadurch werden wertvolle Sekunden gespart, die der Stabilität des eng getakteten S-Bahn-Netztes zugutekommen.

MVV-Regionalbusverkehr

- **Leistungsverbesserungen:** Der MVV-Regionalbusverkehr wurde auch 2016 weiter ausgebaut und verbessert – durch tiefgreifende Änderungen und in vielen Details. Insgesamt stieg die Betriebsleistung auf rund 38,5 Millionen Nutzwagenkilometer. Das ist ein Plus von 7,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Hervorzuheben sind wesentliche Verbesserungen im Landkreis Fürstentfeldbruck. Durch das MVV-RufTaxi besteht dort nun ein flächendeckendes Angebot an 24 Stunden an allen Tagen. Im Landkreis Starnberg wurde das Angebot am Ostufer des Starnberger Sees neu konzipiert. Überdurchschnittlich war zudem die Entwicklung im Landkreis Ebersberg – dank vieler Verbesserungen im Detail.
- **Elektrifizierung:** Die MVV-Regionalbuslinie 232 soll ab Dezember 2019 mit Batteriebussen betrieben werden. Die Entscheidung ist getroffen, die Planungen zur Umsetzung laufen schon.
- **Echtzeitdaten:** Die meisten Busse im MVV-Regionalbusverkehr senden Echtzeitdaten an das bayernweite Testportal und seit Juli außerdem an ein stationäres Fahrgastinformationssystem.



Über 100 zusätzliche S-Bahn-Fahrten



7,5 Prozent Leistungsplus im MVV-Regionalbusverkehr

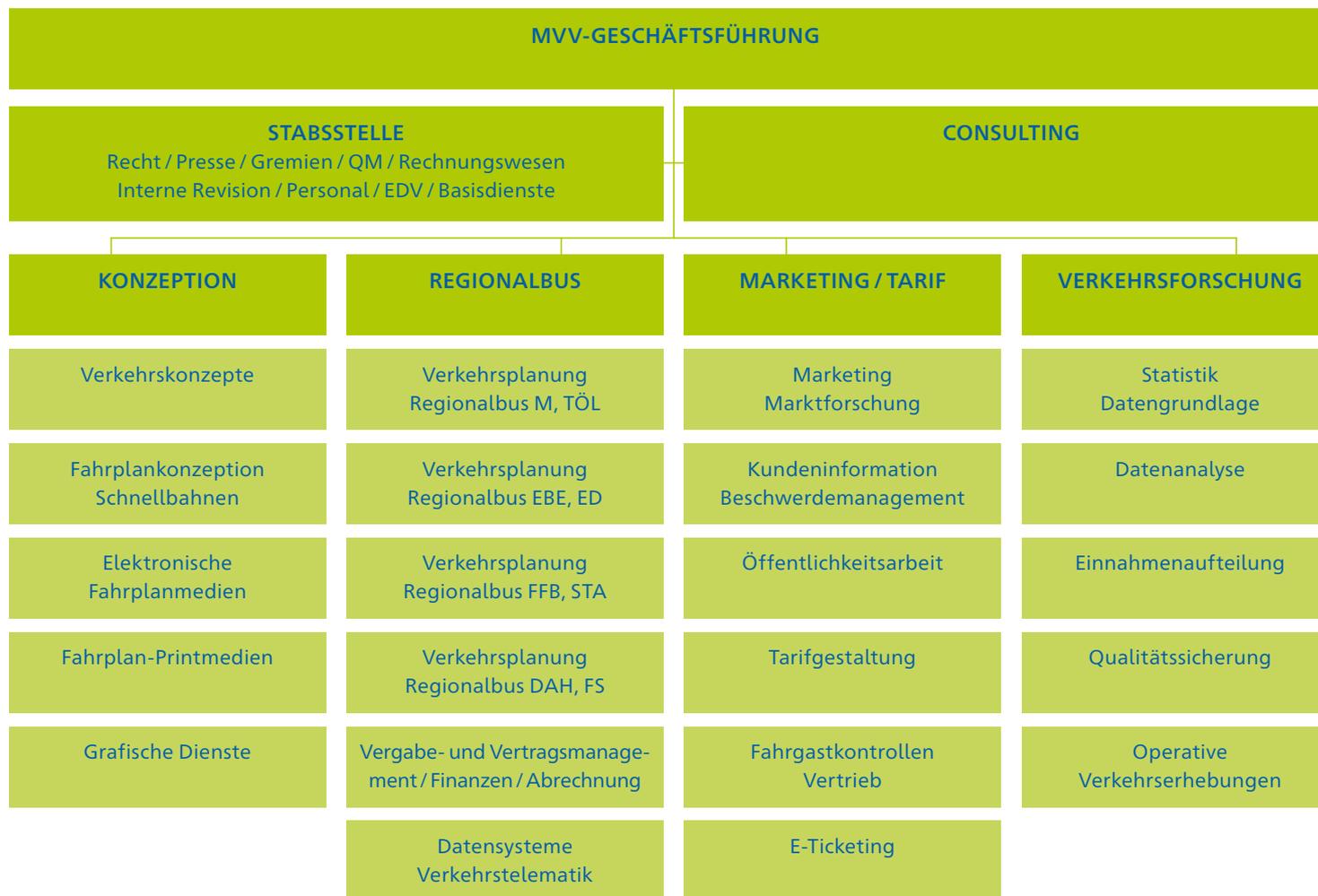
DIE VERBUNDVERKEHRSUNTERNEHMEN IN DER REGION



Unverkennbar unterwegs

Diese Verbundverkehrsunternehmen bilden das Rückgrat des MVV-Regionalbusverkehrs

- Bayernbus GmbH
- Bietergemeinschaft Bayernbus / Hadersdorfer HOV, c/o Bayernbus GmbH
- Bietergemeinschaft Boos / Hadersdorfer / Scharf, c/o Boos-Bus GmbH & Co. KG
- Bietergemeinschaft Hadersdorfer / Boos / Scharf, c/o Hadersdorfer Reisen Moosburg GmbH & Co. KG
- Bietergemeinschaft DRB / RVO, c/o DB Regio Bus Bayern GmbH
- Bietergemeinschaft Geldhauser / RVO, c/o Omnibusunternehmen Martin Geldhauser GmbH & Co. KG
- Bietergemeinschaft Hadersdorfer / Scharf, c/o Hadersdorfer Reisen Moosburg GmbH & Co. KG
- Bietergemeinschaft RVO / Bayernbus / DRB, c/o Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Bietergemeinschaft RVO / Boos, c/o Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Bietergemeinschaft RVO / DRB, c/o Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Bietergemeinschaft RVO / Geldhauser, c/o Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Bietergemeinschaft Schilcher / Steiner, c/o Omnibusunternehmen Siegfried Schilcher – Inhaber Robert Steiner
- Boos-Bus GmbH & Co. KG
- Busverkehr Südbayern GmbH
- Demmelmair GmbH & Co. KG
- DB Regio Bus Bayern GmbH
- Enders Reisen GmbH & Co. KG
- Erl Omnibus – Inhaberin Anita Gilhuber
- Verkehrsbetrieb Ettenhuber GmbH
- Busbetrieb Josef Ettenhuber GmbH
- Omnibusunternehmen Martin Geldhauser GmbH & Co. KG
- Griensteidl GmbH
- Hadersdorfer Reisen Moosburg GmbH & Co. KG
- Omnibus Hagl
- HLV Hadersdorfer Linien-Verkehr Freising GmbH & Co. KG
- Omnibusse Huber – Inhaber Armin Edelmann
- Kistler Bustouristik GmbH
- Knab Omnibusse GmbH & Co. KG
- Taxi- und Mietwagenunternehmen Johann Köhler
- Larcher-Touristik GmbH
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Omnibus Neumeyr e. K.
- Monika Pawelczyk Taxiunternehmen
- Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH
- Gottfried Rainer Taxi & Kleinbus
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Omnibusverkehr Reisberger GmbH
- Scharf OHG Omnibus & Reisebüro
- Omnibusunternehmen Siegfried Schilcher – Inhaber Robert Steiner
- Stadtwerke Dachau – Verkehrsbetriebe
- Stanglmeier Reisebüro-Bustouristik GmbH & Co. KG
- Autobusreisen Steiner KG
- MOBITAXX – Personenbeförderung Armin Tschanter
- Omnibusbetrieb-Reisebüro Adolf Urscher KG
- VBR Verkehrsbetriebe und Servicegesellschaft mbH
- Verkehrsgemeinschaft Boos / Hadersdorfer / RVO, c/o Boos-Bus GmbH & Co. KG
- Waibel Bus GmbH
- Busservice Watzinger GmbH & Co. KG
- Omnibusunternehmen Wiesheu
- St.-Andreas-Reisen Wintermayr GmbH
- Zeiler GmbH







PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN

2016 war nun das Jahr, in dem der Bau der 2. Stammstrecke endgültig beschlossen wurde. Damit stellt sich der Verbund aktiv auf die Zukunft ein.

Über dieses prominente Projekt hinaus gab es viele kleinere Baustellen, die das System lokal und in der Summe stärken – wie die Einführung des Taktverkehrs am Ostufer des Starnberger Sees, die Ausweitung des Tramnetzes nach Steinhausen oder Maßnahmen zur Busbeschleunigung der Linie 210.

Die Tarifthemen kamen bei MVV und EMM planmäßig voran – und als digitale Services sind der Wohn- und Mobilitätsrechner NaWo, verbesserte P+R-Auskünfte und Echtzeitdaten im MVV-Regionalbusverkehr als Innovationen hervorzuheben. Besonders erfreulich: Die Fahrgäste nehmen wahr, dass sich so einiges tut – und sie belohnen das System mit hoher Zufriedenheit.

Ein Ansporn, sich weiterhin ehrgeizigen Zielen zu verschreiben.

Viel Spaß bei der Lektüre der Jahreschronik 2016!

WO WOHNEN? DER VERBUND DENKT MIT

Mit dem Wohn- und Mobilitätskostenrechner des MVV können die Wohn- und Mobilitätskosten, der Zeitbedarf für die Fahrt zur Arbeit und die Auswirkung auf die Umwelt für nahezu alle Wohnstandorte im MVV-Raum und dem südlichen Oberbayern dargestellt und verglichen werden. Leider kann er nicht immer dabei helfen, ein schönes, bezahlbares Quartier zu finden. Aber er kennt den aktuellen Preis – und fördert nachhaltige Wohnort- und Verkehrsmittel-Entscheidungen.



Die Natur lieben – und schützen

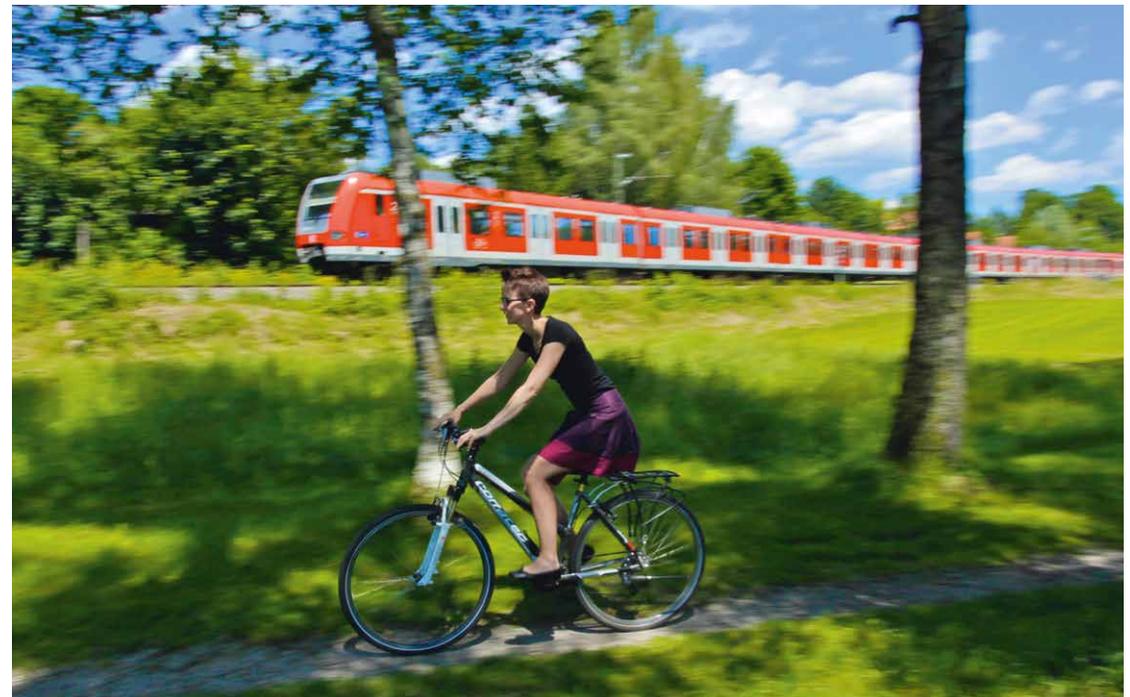
Bereits seit 2009 beschäftigt sich der MVV mit Wohn- und Mobilitätskosten und hatte dazu den Rechner »WoMo« entwickelt. Der »NaWo« ist dessen in den Jahren 2014 bis 2016 aktualisierte räumliche und funktionale Weiterentwicklung. Sein neuer Name steht für nachhaltiges Wohnen. Der NaWo-Rechner wurde gemeinschaftlich von der Universität Innsbruck, dem MVV und dem Salzburger Forschungsstudio iSPACE im Rahmen des INTERREG-Programms Bayern – Österreich umgesetzt. Im Januar wurde er der Öffentlichkeit vorgestellt. Seitdem lässt er sich unter www.wowohnen.eu oder nawo.mvv-muenchen.de aufrufen.

Ein neuer Wohnort verändert tägliche Wege zum Arbeitsplatz, zu Geschäften oder Freizeiteinrichtungen. Die Wahl hat unmittelbare Auswirkung auf die Zeit, die in den

Verkehrsmitteln verbracht wird, und auf das Haushaltsbudget. Nicht zuletzt hängt davon häufig auch die Anschaffung eines möglicherweise zweiten PKW ab. Auch Umweltauswirkungen sind mit der Wohnortentscheidung eng verbunden – das Stichwort lautet CO₂.

Außerdem: Rund 40 Prozent des monatlichen Haushaltsbudgets sind in Ländern wie Deutschland und Österreich für Wohn- und Mobilitätskosten zu veranschlagen. In Ballungsräumen wie München ist dieser Anteil noch deutlich höher. Die Summe aus Wohn- und Mobilitätskosten ist daher für die individuell getroffenen Entscheidungen zu Wohnstandorten von besonderer Bedeutung. In der Praxis allerdings beeinflussen bislang oft nur die reinen Wohnkosten den Auswahlprozess.

Mit dem NaWo-Rechner können alternative Wohnstandorte auf ihre Folgewirkungen hin überprüft und verglichen werden – im südlichen Oberbayern sogar auch außerhalb des MVV-Raums. Die kostenlose Online-Anwendung bilanziert neben den anfallenden Wohn- und Mobilitätskosten den Zeitaufwand für regelmäßige Wege und die berechenbaren CO₂-Effekte. Einsparpotenziale durch Verhaltensalternativen insbesondere bei der Verkehrsmittelwahl werden dadurch schnell sichtbar. Insgesamt ist in einem Schritt der Vergleich von bis zu drei unterschiedlichen Standorten möglich.



Freizeitwege nachhaltig gestalten

URABSTIMMUNG BRINGT ZUSTIMMUNG VON 96,7 PROZENT

Mit einer umfassenden Befragung zum MVV-Semesterticket war 2015 das Mobilitätsverhalten der Studierenden erforscht worden. Im Februar 2016 lagen die Ergebnisse vor. Sie zeigten, dass das Münchner Semesterticket-Modell zu einer Erhöhung der Mobilität um etwa 6 bis 10 Prozent führt – und boten damit die kalkulatorische Grundlage für ein marktgerechtes Semesterticket, das alle überzeugt.



MVV-affine Unis von Garching ...

Die vom MVV gemeinsam mit der DB Regio/S-Bahn München, der Münchner Verkehrsgesellschaft und der Bayerischen Oberlandbahn im Februar des Vorjahres in Auftrag gegebene, umfassende Marktforschung sollte ein wichtiges Instrument für die anstehende Semesterticket-Kalkulation sein.

Von zentraler Bedeutung war die Ermittlung der aktuellen studentischen ÖPNV-Mobilität. Die Stichprobe kam auf durchschnittlich 1,16 ÖPNV-Wege insgesamt und auf 1,10 ÖPNV-Wege mit der IsarCardSemester oder dem Sockelticket je anwesenden Studierenden und Tag. Da es sich um eine Anwesenheitsstichprobe handelte, bei der ausschließlich im Raum München anwesende Studierende eine Chance hatten, in die Stichprobe zu gelangen, musste die korrekte studentische ÖPNV-Mobilität, zu der auch abwesende Studierende

beitragen, über empirisch begründete Abschläge für Abwesenheit berücksichtigt und geschätzt werden. Je nach Abwesenheitsabschlägen führte dies zu einer ÖPNV-Mobilität der Studierenden zwischen 1,10 und 1,06 ÖPNV-Wege pro Studierenden und Tag.

Die im Jahr 2008 durchgeführte Studie Mobilität in Deutschland (MiD) war auf eine studentische Mobilität von durchschnittlich 1,00 ÖPNV-Wege pro Studierenden und Tag im MVV gekommen. Das bedeutet, dass die studentische Mobilität im MVV nach Einführung des Semestertickets – je nach berücksichtigten Abwesenheitsabschlägen – zwischen etwa sechs und zehn Prozent gewachsen ist. Das zeigt, dass das MVV-Semesterticket, ganz im Sinne seiner Zielsetzung, ÖPNV-mobilisierende Kraft hat. Zudem wird der motorisierte Individualverkehr (MIV)

mit minus 42 Prozent deutlich weniger genutzt. Die verstärkte ÖPNV-Nutzung würde sich gleichwohl erheblich preisteigernd auf das Semesterticket auswirken, dessen Neukalkulation anstand. Für das Wintersemester 2016/2017 wurden ein Solidarbeitrag von 65 Euro und ein Preis von 189 Euro für die IsarCard Semester gefunden. Für das Sommersemester 2017 liegen diese Werte bei 66,50 und 193 Euro.

Nach langen Verhandlungen mit dem AK Mobilität der Münchner Studierendenvertretungen und dem Studentenwerk München als Vertragspartner der Verbundgesellschaft fand Anfang November an den drei größten Münchner Hochschulen eine Urabstimmung über die Fortführung des Semestertickets unter der Studentenschaft dieser Hochschulen statt. Das Ergebnis fiel eindeutig aus, an allen drei Hochschulen hat

die Mehrheit der Studierenden mit »ja« gestimmt. Insgesamt haben 96,7 Prozent der Studierenden dem Semesterticket ihre Zustimmung ausgesprochen. Die Beteiligung an der Abstimmung lag bei 68,5 Prozent.

Die Verbundgesellschaft und das Studentenwerk München haben Anfang Februar 2017 einen Kooperationsvertrag ab dem Sommersemester 2017 über eine Laufzeit von fünf Jahren mit der Option der Verlängerung um jeweils ein Jahr abgeschlossen. Die Preisfortschreibung findet in den Folgejahren analog zum Ausbildungstarif II des MVV-Gemeinschaftstarifs statt.



... bis in die Münchner Innenstadt

FIT FÜR 1 MILLIARDE FAHRTAUSKÜNFTEN PRO JAHR

Die elektronische Fahrplanauskunft des MVV entwickelt sich in rasantem Tempo weiter – nicht nur bei den Nutzerzahlen. Dank des vom Bund geförderten Forschungsprojekts DYNAMO, das am 31. März 2016 abgeschlossen wurde, sind neue Funktionen entstanden, die nun für den produktiven Betrieb weiterentwickelt werden. Über ein Testportal, in das auch die Echtzeitdaten des bayernweiten Auskunftsportals DEFAS einfließen, können Fahrgäste Feedback geben.



Fahrplanauskunft? Griffbereit!

Eine Milliarde Fahrtauskünfte: Das entspricht durchschnittlich rund 85 Millionen berechneten Fahrten pro Monat und in Spitzenzeiten über 250.000 berechneten Fahrten pro Stunde. In nur drei Jahren haben sich diese Zahlen mehr als verdoppelt! Dabei haben vor allem die Anfragen von mobilen Geräten – inzwischen über 75 Prozent aller Auskünfte – konstant zugenommen, ohne dass die absoluten Zahlen im Desktop-Computing abgenommen hätten. Außer den MVV-eigenen Auskunftssystemen greifen zahlreiche Portale und Dienste von Partnern wie MVG, Flughafen München, Moovel oder ally auf das MVV-System zu.

Die Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplanauskunft ist eine zentrale Aufgabe. Darum beteiligte sich der MVV vom 1. Juni 2013 bis 31. März 2016 auch am Forschungsprojekt

»Dynamische, nahtlose Mobilitätsinformation«, kurz DYNAMO genannt, das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert wurde und an dem Verkehrsverbände, Softwarehäuser, Forschungs- und Beratungsinstitutionen beteiligt waren. Im Hinblick auf den anstehenden Anschluss an das bayernweite, unter dem Namen DEFAS bekannte, durchgängige elektronische Fahrgastinformations- und Anschlussicherungssystem wurde in DYNAMO bewusst OpenStreetMap (OSM) als Geodatengrundlage herangezogen.

Zu den Highlights der Modernisierung gehört die dynamische Reisebegleitung: ein mobiler Dienst, der – vergleichbar mit Navigationsgeräten in PKWs – den Fahrgast mit Ortungs- und Echtzeitdaten durch die gesamte Reisekette führt, über Abweichungen informiert und entsprechende Handlungsempfehlungen erteilt.

Der Einsatz von OSM erlaubt eine massive Verbesserung des durchgängigen, barrierefreien Routings mit der flächendeckenden Berücksichtigung von Hindernissen wie Treppenstufen. Durch die gezielte Verknüpfung von Infrastruktur, Mobilitätseinschränkungen und Fahrzeugdaten können mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gezielt über etwaige Schwierigkeiten informiert werden, sofern ihnen nicht gleich ein besser geeigneter Weg vorgeschlagen wird. Unter dem Stichwort Intermodalität wurde ein Service entwickelt, um Fahrgästen in Fällen schlechter ÖPNV-Erreichbarkeit Mobilitätsalternativen zu unterbreiten.

Alle neuen Dienste wurden evaluiert und von Fahrgästen in Feldtests erprobt. Über das Testportal test.mvv-auskunft.de können Fahrgäste weiterhin Einfluss nehmen. Im Rahmen

des Anschlusses an DEFAS kann über das Testsystem derzeit auch die Echtzeitdaten-Integration für nahezu den gesamten Stadtverkehr sowie den regionalen Schienenverkehr im MVV-Verbundraum getestet werden.

Einige neue Funktionen haben es bereits in das Produktivsystem geschafft. Außerdem lernte – pünktlich zum Oktoberfest – die Onlinefahrplanauskunft des MVV Bairisch. Auf vielfachen Nutzerwunsch steht diese Funktion auch nach der Wiesen weiterhin zur Verfügung.



Wie fahre ich barrierefrei?

JETZT WIRD ES KONKRET

Nachdem im Vorjahr eine Machbarkeitsstudie mit der Empfehlung eines gemeinsamen EMM-Dachtarifs abgeschlossen worden war, konnte im März 2016 – darauf aufbauend – der Auftrag für ein Basiskonzept an die Kölner Unternehmensberatung Mobilité erteilt werden. Bis zum Sommer 2017 sollen die Grundzüge des EMM-Dachtarifs erarbeitet werden.



Ab 2019 im Haustarif und im EMM-Dachtarif auf Tour

Das Basiskonzept basiert auf folgender Überlegung: Der EMM-Tarif soll in einer ersten Stufe ab Dezember 2019 die relationsbezogenen Einzelticket- und Zeitkarten-Haustarife der Eisenbahnunternehmen ersetzen. Tariflich integriert werden sollen die Start- und Zielorte von sieben Oberzentren sowie weitere Städte mit verkehrlicher Bedeutung. Die Haustarife für die regionalen Busverkehre und die Verbundtarife von MVV, AVV und anderen bleiben unverändert bestehen. In einer zweiten Stufe sollen ab 2020 die Regionalbuslinien mit den Schienenstrecken in der Fläche verknüpft werden.

Der EMM-Dachtarif ist in der ersten Stufe grundsätzlich einnahmeneutral angelegt. Bei seiner Einführung allerdings werden erhebliche Einmalkosten entstehen. In der Folge sind laufende Verwaltungsaufwendungen für Aufgaben wie

Tarifgestaltung, Kundeninformation, Vertrieb und Einnahmenaufteilung fällig. Der EMM-Dachtarif soll anhand pauschaler, obligatorischer »solidarisierter« Aufpreise einnahmeneutral finanziert werden, was bedeutet, dass keine Mindereinnahmen gegenüber dem Status quo entstehen dürfen.

Bei entsprechend breiter Zustimmung der EMM-Mitglieder könnte dann bis 2018 ein Fachfeinkonzept erarbeitet werden. Wenn alles optimal läuft, könnte zum Dezember 2019 die erste Stufe des EMM-Dachtarifs an den Start gehen.

ANGEBOT MIT LANGZEITPERSPEKTIVE

Zum 1. April wurde die MVV-Regionalbuslinie 836 zwischen der Stadt Olching und dem S-Bahnhof Buchenau in Betrieb genommen. Sie bringt Orte enger zusammen, einen 30-Minuten-Takt, Busse nach der neuesten Euro-6-Norm – und bietet eine Grundlage dafür, das lokale Verkehrsangebot in den nächsten Jahren mit der Bebauung des Fliegerhorstgeländes unkompliziert aufzustocken.

Seit September 2013 verbindet die Linie 836 die Stadtteile Esting, Neu-Esting und Geiselbullach mit dem neu entstandenen Gewerbepark Geiselbullach. Durch das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen sowie die sichtlich erkennbare Bereitschaft im Landkreis, den ÖPNV weiter zu fördern, kam bereits 2014 die Überlegung auf, neben der Linie 843 eine neue tangentielle Verbindung zwischen der S3 und der S4 zu schaffen. Diese neue Verbindung bringt – nach den S-Bahnhöfen Olching und Fürstenfeldbruck – nun die S-Bahnhöfe Esting und Buchenau näher zusammen. Der Linienweg wurde verlängert, zwei neue Haltestellen kamen dazu und der Betriebszeitraum wurde stark ausgeweitet: Die Linie verkehrt nun montags bis samstags im 30-Minuten-Takt zwischen 5.40 und 22.54 Uhr. Unterwegs sind drei 12-Meter-Standardbusse, die der neuesten Abgasnorm Euro 6 entsprechen.

Durch die ausgeweitete Linie 836 ist erstmals auch die Erstaufnahmeeinrichtung des Landkreises Fürstenfeldbruck mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Das Gewerbegebiet Hasenheide, das Einkaufs- und Freizeitzentrum in der Buchenau sowie die Ortsteile Esting und Geiselbullach sind besser an die S-Bahnen und an die ständig wachsenden Wohngebiete angebunden. Über eine mögliche Erweiterung der Linie 836 in Richtung des Landkreises Dachau wurden bereits Gespräche mit den betroffenen Kommunen geführt.

Sollte die Bebauung des Fliegerhorstgeländes in Fürstenfeldbruck mit mehreren tausend Wohnungen und Arbeitsplätzen in den kommenden Jahren wie geplant in Angriff genommen werden, ist die Linie 836 ein erster Baustein, attraktive Verbindungen für den dann neuen Stadtteil zu schaffen.



Tangential und leistungsstark

AKTUELL: FAHRGÄSTE SIND ZUFRIEDENER ALS JE ZUVOR

Im Mai 2016 wurden sprunghaft gestiegene Zufriedenheitswerte im MVV-Regionalbusverkehr veröffentlicht – eine feine Sache. Wie lassen sich diese Ergebnisse erklären? Manchmal muss man sehr genau hinschauen, um eine Antwort zu finden. In diesem Fall war es einfach: 2016 reagierten die Fahrgäste auf erhebliche Verbesserungen des Angebots. 2017 lobten sie das ganze System.



Danke, Fahrgäste! Wir bleiben dran!

Gleich eine ganze Zufriedenheitsstufe höher als im Vorjahr lag die Bewertung des Angebots im MVV-Regionalbusverkehr durch 61 Prozent der Regionalbuskunden. MVV-Geschäftsführer Alexander Freitag kommentierte das mit diesen Worten: »Solche Sprünge in Kundenbarometern sind selten. Es freut uns, dass die Kunden die großen Anstrengungen der MVV-Verbundlandkreise honorieren, die das MVV-Regionalbusnetz mit viel Geld in Leistungsmenge und Qualität immer weiter ausbauen.«

Das positive Feedback der Kunden geht zurück auf eine Sonderauswertung der kumulierten MVV-Kundenbarometer-Tracking-Ergebnisse für das Jahr 2015. Danach war die Zufriedenheit der Regionalbuskunden entgegen dem MVV-Globalzufriedenheitstrend signifikant angestiegen – und zwar sowohl bei der Globalzufriedenheit mit den Leistungen insgesamt als auch

bei den Merkmalen Angebot am Wohnort, Verbindungen und Anschlüsse, Schnelligkeit der Fahrverbindungen und Preis-Leistungs-Verhältnis. Bei den Merkmalen Linien- und Streckennetz und Taktfrequenz zeigten sich immerhin deutliche tendenzielle Verbesserungen. Signifikante Verschlechterungen gab es bei der Kundenzufriedenheit mit Verkaufsstellen für Fahrkarten und Fahrkartenautomaten. Die Regionalbuskunden haben also die vielfältigen Verbesserungen beim Leistungsangebot und die öffentliche Berichterstattung und Werbung darüber schon im Vorfeld der Maßnahmen wahrgenommen und mit höherer Zufriedenheit honoriert. In Zahlen ausgedrückt sieht das so aus: Ihre Globalzufriedenheit hat sich von 3,66 im Jahr 2014 auf 3,05 im Jahr 2015 verbessert. Die Änderung um den Wert 0,61 bedeutet, dass 61 Prozent aller Regionalbuskunden eine ganze Zufriedenheitsstufe besser urteilen als vor Jahresfrist.

Im Vorgriff auf das Berichtsjahr 2017, in dessen Februar aktuelle Zahlen vorgestellt wurden, soll an dieser Stelle erwähnt werden, dass 2016 die Globalzufriedenheit des MVV-Regionalbusverkehrs auf einen neuen Höchststand von 2,77 angestiegen ist. Stolze 89 Prozent aller befragten Kunden beurteilen ihren MVV-Regionalbusverkehr eine ganze Zufriedenheitsstufe besser als noch zwei Jahre zuvor.

Auch der Blick auf die Entwicklung im gesamten MVV ist höchst erfreulich. Das MVV-Kundenbarometer zeigt, dass die Fahrgäste im Jahr 2016 generell so zufrieden waren wie noch nie seit Beginn der Messungen vor zwanzig Jahren. Trotz Rückgängen der Zufriedenheit bei Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit wird der beste Globalzufriedenheitswert erreicht. Dafür gibt es mehrere Gründe. Die Kunden haben neben den oben erwähnten

Verbesserungen im MVV-Regionalbusverkehr auch Verbesserungen bei der Fahrplaninformation allgemein wahrgenommen: vor der Fahrt, via Internet und an Bahnhöfen und Stationen sowie bei Informationen über Unregelmäßigkeiten. Es gab vielfältige Erneuerungsmaßnahmen an wichtigen und von vielen Fahrgästen frequentierten Umsteigebahnhöfen – etwa am Hauptbahnhof und am Marienplatz –, deren Vorteile inzwischen von immer mehr Fahrgästen erkannt und erlebt wurden. Die zuvor damit verbundenen Nachteile – unangenehme und die Kundenzufriedenheit beeinträchtigende Langzeitbaustellen – geraten langsam in Vergessenheit. Auch nicht unerheblich: Es gab keine Streiks, die die Kundenzufriedenheit üblicherweise besonders und auch langfristig beeinträchtigen.



Erneuerung wird wahrgenommen

IM KONTAKT MIT DEN FAHRGÄSTEN – IM INTERESSE DER FAHRGÄSTE

Wer genau hinschaut, weiß mehr. Darum fragt der MVV seit 1996 Fahrgäste nach ihrer Zufriedenheit.

Er erkennt, wo es brennt – und kann reagieren. Dann wird beispielsweise das Fahrpersonal geschult, wenn es Beschwerden gab. Oder besser noch: erst handeln. In solchen Fällen erkennt der MVV etwa, dass die Fahrgäste aufgeschlossen für Digitales sind – und bietet entsprechende Produkte gleich an.



*Marktforschung zeigt,
wie es wirklich ist!*

Das MVV-Kundenbarometer misst seit 1996 die Zufriedenheit der MVV-Kunden mit allem, was das Verbundsystem ausmacht. Auch neuere Angebote, wie zum Beispiel das MVV-HandyTicket, werden jeweils in das zu untersuchende Leistungsspektrum aufgenommen. Die telefonischen Erhebungen finden seit 2005 monatlich statt – außer in den Ferienmonaten August und September. Sie werden vom Marktforschungsinstitut KANTAR TNS, vormals TNS Infratest, im Auftrag der Verbundgesellschaft durchgeführt und jeweils zu Jahresstichproben kumuliert. Übrigens: Der MVV war unter den deutschen Verkehrsverbänden der Wegbereiter für eine fest installierte Kundenzufriedenheitsforschung in einer damals schon modernen Form. Die regelmäßigen Erhebungen für inzwischen insgesamt 40 Merkmale dienen als Bewertungsgrundlage für Marketingmaßnahmen, für das Qualitätsmanagement sowie zur

Ausrichtung und Überprüfung einer auf Kundenzufriedenheit gerichteten Strategie.

Die Erkenntnisse der Kundenzufriedenheitsforschung haben sich in den zwei Jahrzehnten in vielerlei Hinsicht niederschlagen, etwa in vielfältigen Verbesserungen bei der Fahrgastinformation oder in vielfältigen Angebotsverbesserungen – neue Linien, verbesserter Takt, Initiativen zur Schulung des Fahrpersonals im Regionalbusverkehr, um nur einige zu nennen. Auch die Tarifreformen wurden wesentlich durch die Ergebnisse der Kundenbarometer-Erhebungen angestoßen und inhaltlich beeinflusst, nachdem die Verständlichkeit des Tarifs und das Preis-Leistungs-Verhältnis immer wieder schlechte Bewertungen erhalten hatten. Die positiven Befunde der MVV-Kundenbarometer-Untersuchungen von Erhebungsbeginn

1996 bis 2016 resümierend, kann generalisierend gesagt werden: Insgesamt ist in der Kundenzufriedenheitsentwicklung seit 1996 ein klarer und deutlicher Aufwärtstrend bei nahezu allen Leistungsmerkmalen zu erkennen. Das gilt insbesondere auch für Merkmale aus dem Leistungspaket Angebot, die für die Kundenbindung sehr wichtig sind, wie Angebot am Wohnort, Linien- und Streckennetz und Taktfrequenz, aber auch für die wichtigen Merkmale der Leistungsbündel Informationen und Sicherheit.

Bei 32 von 34 seit 1996 erhobenen Merkmalen liegt 2016 und aktuell die Kundenzufriedenheit über dem entsprechenden Wert zu Beginn der Messreihe. Lediglich bei einem Merkmal – Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit – liegt der aktuelle Zufriedenheitswert unter dem Ausgangswert. Bei Schnelligkeit der



Kundenbindung stärkt das System



Da kommt er schon ...

Fahrverbindungen liegt der aktuelle Wert zwar ebenfalls unter dem Ausgangswert, der relativ geringe negative Unterschied ist aber statistisch nicht signifikant. In Anbetracht der in 20 Jahren eher gestiegenen Ansprüche der Kunden ist dies eine sehr eindrucksvolle Bilanz und es zeigt, dass die Kunden die enormen Anstrengungen, Aktivitäten und Investitionen aller Beteiligten zur Leistungs- und Qualitätssteigerung im öffentlichen Personennahverkehr im Großraum München wahrnehmen. Sie honorieren die Verbesserungen mit gesteigerter Kundenzufriedenheit und reagieren mit zunehmender Nutzung – wie die zeitgleich gestiegenen Fahrgastzahlen zeigen –, was gleichzeitig das Hauptproblem des ÖPNV im Großraum München darstellt: das an seinen Infrastruktur-Kapazitätsgrenzen angelangte oder, besser gesagt, diese bereits überschreitende Fahrtenangebot im MVV.

Eine etwas andere Kundenbefragung ist seit 2014 mit wachsendem Erfolg die Wahl zum Busfahrer des Jahres im MVV-Regionalbusverkehr. 2016 nun zum zweiten Mal wurden die Fahrgäste im Rahmen einer gemeinsamen Aktion von Süddeutscher Zeitung und MVV aufgefordert, pro Landkreis eine oder einen Busfahrer/in des Jahres zu küren. Diese Aktion ehrt diejenigen, die tagein, tagaus im direkten Kontakt mit den Kunden stehen, und gibt den Kunden selbst eine weitere Stimme. Nach 700 Rückmeldungen beim ersten Mal beteiligten sich 2016 über 1.000 Fahrgäste an der Aktion. Unter ihnen wurden acht Geldbeträge in Höhe von je 300 Euro und Sachpreise im Wert von 50 Euro verlost. Auch die acht ausgewählten Busfahrer, darunter eine Busfahrerin, erhielten je 300 Euro in Anerkennung ihrer Wahl. Die Prämien wurden im Rahmen einer Festveranstaltung Anfang 2017 von den jeweiligen Landräten überreicht.

Die Gewinner sind:

Franz Baumgartner, Regionalverkehr Oberbayern GmbH,
Landkreis Starnberg

Brazzo Hodzić, Enders Reisen, Landkreis Fürstfeldbruck

Stefan Jädicke, Autobusreisen Steiner KG, Landkreis Dachau

Helene Just, Regionalverkehr Oberbayern GmbH, Landkreis
Bad Tölz-Wolfratshausen

Johann Kanter, Larcher Touristik GmbH, Landkreis Ebersberg

Sergi Rado, Regionalverkehr Oberbayern GmbH, Landkreis
München

Ademi Skender, Regionalverkehr Oberbayern GmbH, Landkreis
Freising

Dirk Weber, Scharf OHG Omnibus & Reisebüro, Landkreis Erding



Foto: Hartmut Pöstges, SZ

QUALITÄT IM VISIER

Wie gut werden die in den Verkehrsverträgen vorgegebenen hohen und einheitlichen Qualitätsstandards des MVV und der Aufgabenträger für den Regionalbusverkehr umgesetzt? Dies überprüfen erfahrene Kontrolleure, die auf zufällig ausgewählten Busfahrten in vier Quartalen im Jahr unterwegs sind – unauffällig wie Fahrgäste.



Ob der erste Eindruck stimmt?

Sie haben einen iPod dabei, auf dem die Fragen hinterlegt sind, entlang derer sie realitätsnah und objektiv vermerken, ob alles rund läuft im MVV-Regionalbusverkehr. Ansonsten sind die Kontrolleure im MVV als Menschen wie du und ich unterwegs, ohne dass ein Busfahrer auf sie aufmerksam wird.

Ihre regelmäßigen Auftritte werden vorab entsprechend der Fahrtenhäufigkeit einer Linie geplant: In der Regel wird jede Linie einmal im Quartal überprüft. Linien mit einem sehr geringen Fahrtenangebot werden zweimal, Linien mit einem hohen Fahrtenangebot achtmal im Jahr kontrolliert. So ergaben sich gut 1.300 Fahrten für das Jahr 2015, und aufgrund vieler Neuerungen rund 1.500 Fahrten für das Jahr 2016. Die gewünschten Abfragen sind über das Programm FANMOBILE in den iPods mit detaillierten Antwortmöglichkeiten hinterlegt. Sie umfassen

die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge von außen und innen, die Fahrgastinformation sowohl zum MVV allgemein als auch zur aktuellen Fahrt sowie Fragen zum Fahrpersonal hinsichtlich Erscheinungsbild und Verhalten. Nach Auswertung der erfassten Daten wird für jede durchgeführte Kontrollfahrt ein Prüfprotokoll erstellt, auf dem die Ergebnisse übersichtlich zusammengefasst und per Ampelsystem visualisiert sind: Mit Grün werden erfüllte und somit »mangelfreie« Kriterien versehen, Rot steht für »Anforderung nicht erfüllt« und Gelb als wertfrei für »nicht prüfbar«.

Die Prüfprotokolle werden in einem Quartalsbericht an die jeweiligen Verkehrsunternehmen weitergeleitet – mit der Bitte um Überprüfung und, falls nötig, auch Mangelbeseitigung. Vertragsstrafen werden nur in schwerwiegenden Fällen wie

z. B. Handygebrauch am Steuer verhängt. Vielmehr sollen die Verkehrsunternehmen durch ein positives Feedback vom MVV auf Grundlage dieser Quartalsberichte in ihren Bemühungen für einen qualitativ hochwertigen Regionalbusverkehr bestärkt werden.

Zusätzlich werden Jahresberichte für die jeweiligen Aufgabenträger erstellt, in denen jedes erhobene Kriterium einer von sechs Kategorien der drei großen Blöcke Fahrzeugausstattung, Fahrgastinformation und Fahrpersonal zugeordnet wird. Anschließend wird der Status quo der vom Verkehrsunternehmen erbrachten Qualität über das Erhebungsjahr ausgewertet. Dazu wird ein Prozentsatz ermittelt, der eine Aussage über die Erfüllung der MVV-Qualitätsstandards möglich macht. Zudem erhält der Aufgabenträger einen

Überblick über die erzielte Qualität jedes einzelnen in seinem Landkreis tätigen Unternehmens.

Seit Einführung der systematischen Qualitätskontrollen im Jahr 2007 wurden Anpassungen im Sinne kontinuierlicher Verbesserungsprozesse durchgeführt. Dazu gehört nicht nur, das Kontrollpersonal mit zeitgemäßer Hardware auszustatten, sondern auch auf den Einsatz moderner Technik der Fahrzeuge – beispielsweise mit TFT-Monitoren – differenzierter zu achten. Auch bei der Bearbeitung, Plausibilisierung und Aufbereitung der Erhebungsdaten wurden durch automatisierte Abfragen und eine effizienter gestaltete Programmierung der Datenbank seit dem Erhebungsjahr 2015 Verbesserungen hinsichtlich Übersichtlichkeit, Flexibilität, Effizienz sowie komplexere Auswertungen ermöglicht.



Qualität heißt: Alles muss passen



Zeigt der Monitor die Umsteigeoptionen an?

Zu den Ergebnissen im Sechsjahresvergleich: Die Erfüllung der Qualitätskriterien zur Fahrzeugausstattung ist mit Werten von deutlich über 90 Prozent auf hohem Niveau. Auffällige, kontinuierliche Verbesserungen sind in dem Block zur Fahrgastinformation zu erkennen. Dies liegt vor allem daran, dass neue Fahrzeuge mit elektronischer Ausstattung zur akustischen und visuellen Haltestelleninformation angeschafft wurden und dass diese Systeme im Laufe der Jahre durch mehr Stabilität überzeugen. Auch bieten neue Fahrzeuge ansprechende Ausstattungsmerkmale wie zum Beispiel Klapprahmen, um gedruckte Fahrgastinformation repräsentativ auszustellen. Allerdings mussten die Unternehmen wiederholt per Prüfprotokoll aufgefordert werden, Aushänge stets aktuell und vollständig zu halten. Während die Fragen zu Fahrzeug und Fahrgastinformation seit Beginn 2011 relativ konstant

geblieben sind, werden die Fragestellungen zum Fahrerverhalten aufgrund neuer Beobachtungen und Entwicklungen immer wieder geändert, so dass ein aussagekräftiger und seriöser Vergleich des durchschnittlichen jährlichen Erfüllungsgrades nur bedingt möglich ist. Hier ist ein direkter Vergleich der einzelnen Kriterien untereinander sinnvoller. Aktuell liegt das Augenmerk auf der zunehmenden Handy- und Smartphone-Nutzung durch das Fahrpersonal. Diese groben Verstöße meldet der MVV umgehend an das Verkehrsunternehmen und verhängt Vertragsstrafen.

Die Kontrolle des MVV ist ein wichtiges Instrumentarium kontinuierlicher Überprüfung der geforderten Qualität. Die Verkehrsunternehmen sind sich dessen bewusst. Dank der quartalsweise zusammengefassten Prüfprotokolle erhalten sie ein Feedback

über ihre erbrachte Leistung. So werden sie auf Probleme aufmerksam gemacht und können durch kurzfristige Verbesserungen – etwa den Aushang aktueller Informationen oder Nachschulungen des Fahrpersonals – den vom MVV und den Aufgabenträgern geforderten Qualitätsstandard erbringen. Bei welchen Kriterien es welche positiven Entwicklungen gab, veranschaulichen einige weitere Beispiele: 2011 hatten 93 Prozent der kontrollierten Fahrzeuge einen Fahrausweisdrucker. 2016 sind es bereits 99 Prozent. – 2011 war der funktionsfähige TFT-Monitor mit Haltestellenanzeige auf circa 75 Prozent aller Fahrten vorhanden. 2016 lag der Prozentsatz bereits bei 85 Prozent. – Im Jahr 2011 gab es auf 83 Prozent aller Kontrollfahrten einen aktuellen Tarifplan Gesamtraum, im Erhebungsjahr 2016 stieg dieser Wert auf 93 Prozent. – Besonders auffällig ist die Entwicklung beim Tarifplan Innenraum:

2011 hing dieser in 69 Prozent aller kontrollierten Fahrzeuge. 2016 lag die Erfüllungsquote bei 91 Prozent. Die Verbesserungen bei den letztgenannten Beispielen fußen eindeutig auf der kontinuierlichen Erinnerung und Aufforderung zur Mängelbeseitigung im Rahmen der quartalsweise erstellten Prüfprotokolle für die Verkehrsunternehmen.

Der MVV ist weiterhin bestrebt, die Qualitätssicherung immer auf dem neuesten Stand zu halten und auf Neuerungen jedweder Art zu reagieren. Deswegen beziehen sich die Jahresberichte für die Aufgabenträger immer auf die aktuellen Qualitätsstandards – und lassen keine Rückschlüsse auf die Einhaltung von bestehenden Verkehrsverträgen zu. Sie zeigen die Richtung an, die der MVV gehen will: einen attraktiven ÖPNV für den Fahrgast zu bieten.



Spitzenwerte in der Region

ECHTZEITDATEN VERBINDEN VERKEHRSUNTERNEHMEN

Mit den Zielen »Fahrgastinformation« und »Anschlussicherung« wird sich der MVV-Regionalbusverkehr durch die Einführung des Integrationssystems für Echtzeitdaten (ISE) deutlich verbessern. Im Juli flossen erstmals Echtzeitdaten aus dem MVV-Regionalbusverkehr in die Fahrgastmedien der MVG ein – vorerst im Testbetrieb. Der Regelfall steht vor der Tür.



Der Landkreis Ebersberg
ging voraus

Diskriminierungsfrei und übergreifend – das 2011 beschlossene und 2012 mit einer Förderzusage ausgestattete ISE nimmt Form an. Gestartet mit zwölf Fahrzeugen im Landkreis Ebersberg, erzeugen nunmehr bereits 300 Bordrechner von 14 angeschlossenen Mandanten Echtzeitdaten. Viel Engagement steckt auf Seiten des Systemlieferanten und der Pilotunternehmen, aber auch der in den letzten Monaten hinzugekommenen Verkehrsunternehmen. Somit steht jetzt der Grundstein, auf dem Fahrgastinformation sowie Anschlussicherung aufgesetzt werden.

Der Vergleich eines heranwachsenden Menschen illustriert den bisherigen Verlauf. Anfangs standen die grundsätzlichen Funktionen im Vordergrund: Fahrscheinverkauf und die Ansteuerung aller mit der Fahrgastinformation im Fahrzeug

verbundenen Geräte. Das System entdeckte seine Sinne. Im April 2015 lernte das ISE laufen: Erstmals sendeten Bordrechner, wo genau sie sich aktuell befanden. Das Kommunizieren folgte darauf: Im November wurde das ISE ans Testsystem der bayernweiten Echtzeitplattform DEFAS angeschlossen.

Wo viele Daten fließen, muss auch viel justiert werden. Projektspezifische Informationen, der Austausch innerhalb des Projektes und auch mit anderen Verkehrsverbänden, die Mitarbeit an Schnittstellendefinitionen innerhalb entsprechender VDV-Gremien sowie ergänzend zur Verfügung gestellte EDV-Hilfsmittel formen Schritt für Schritt das Gesamtsystem. Dazu wurde beim MVV eine Testumgebung aufgebaut, um Analysen schnell durchführen und Fragen verschiedenster Interessenten beantworten zu können.

Das ISE steht kurz vor der Eigenständigkeit: Noch sind einzelne kleinere Anlaufprobleme ungelöst. Auf Münchner Stadtgebiet jedoch informieren heute die ersten Anzeiger über die Fahrplanelage. Für die Anschlusssicherung wiederum liegen Absprachen und teilweise schon erste Testdaten vor. Ein Hauptaugenmerk liegt auf der Qualität der mit dem ISE gewonnenen Daten.

In Zukunft stehen weitere, an einzelnen Punkten merkbare Verbesserungen an – wie Besonderheiten von Betriebsfahrten im regionalen Busverkehr oder die Datenpflege von Anschlüssen und Bevorrechtigungsmaßnahmen. Außerdem wird unter anderem das Echtzeitsystem der S-Bahn mit dem ISE verknüpft, um flächendeckend Anschlusssicherung und Fahrgastinformation zu gewährleisten. Dann spätestens ist das ISE erwachsen geworden.



Anschlusssicherung wird Normalität

WOLFMÜHLE, WILDE GRETEL ODER WILDPARK POING?

Seit 1999 organisiert der MVV zur Ferienzeit eine öffentlichkeitswirksame Aktion, bei der je bis zu 25 Personen einen besonderen Ausflug gewinnen konnten – natürlich mit den Verkehrsmitteln im MVV. Das Programm wird in Kooperation mit tz und Radio Arabella beworben, die ihre Leser, Zuhörer und Internetnutzer zur Verlosung einladen – und aus dem Ganzen ihre eigene Story machen.



Huch, die Menschen kommen!

Die MVV-Ferienaktion ist ein Klassiker für Jung und Alt. Sie richtet sich an alle, die in den Sommerferien daheim bleiben und Lust auf einen erlebnisreichen Ausflug in der Region haben. Mit etwas Glück lässt sich ein Kurztrip für bis zu fünf Personen gewinnen. Für An- und Abfahrt, für das Programm sowie fürs leibliche Wohl sorgt dann der MVV. Heuer informierten MVV, tz und Radio Arabella ab 1. August online über die anstehenden acht Aktionstage, eine Woche später startete die On-Air-Werbung über Funk – und am 15. August brach die erste Gruppe auf. Am letzten Tag der Ferienaktion wurden als Sahnehäubchen sechs IsarCards Monat für das Gesamtnetz verlost.

In diesem Sommer stand ein Besuch der Wolfmühle in Forstinning auf dem Programm, die bereits in vierter Generation

als traditioneller Handwerksbetrieb geführt wird und die mit dem Geruch frischen Bio-Getreides, knarrenden Lederriemen und dem Surren der Walzenstühle Besucher empfängt. Tag zwei führte an den Ammersee, wo außer dem Kletter-Piratenschiff »Wilde Gretel« auch noch ein Maisfeldlabyrinth für beste Abenteuerstimmung sorgte. Anschließend wurde am Starnberger See das Museum der Phantasie in Beschlag genommen, im Wildpark Poing durften sogar Bären gefüttert werden. Am Blomberg bei Bad Tölz ging es mit der Sommerrodelbahn »Blomberg-Blitz« den Berg hinunter, dann wurde der Flughafen München erforscht, was später bei einer Einkehr ins »Airbräu« besprochen wurde. Im Bauernhofmuseum Jexhof konnte Fassbutter gerührt und verkostet werden. Der letzte Ausflug des Jahres führte schließlich ins zauberhafte Wasserburg mit seinen pastellfarbenen Mauern und seiner mächtigen Burg.

WISSEN, WO DIE KUNDEN SIND

Mit der Einführung von IsarCardAusbildung und IsarCardSchule im Sommer stieß der MVV überall auf offene Ohren. Nicht zuletzt dank umfangreicher und kreativer werblicher Maßnahmen waren die beiden neuen Produkte schnell in den Köpfen präsent und erbrachten erfreuliche Verkaufszahlen noch vor Beginn eines neuen Ausbildungs- oder Unterrichtsjahres.

Das bereits im Verbundbericht 2015 ausführlicher vorgestellte neue IsarCard-Abonnement für Auszubildende und Schüler wurde auf Grundlage einer Marktstudie entwickelt, und so überrascht es nicht, dass es den Bedarf von Eltern und ihren Kindern voll traf. Auch ließen Vorteile wie günstige Preise und BonusCards die Zielgruppe bald aufhorchen.

Damit die potentiellen Kunden rechtzeitig vom neuen Angebot erfahren würden, hat die Verbundgesellschaft vielfältige werbliche Anstrengungen unternommen: Die freundlichen Motive der Kampagne waren auf sogenannten Scrolling Walls in den Monaten Juni bis September am Marienplatz nicht zu übersehen. Auf Großflächen wurden sie auch im Juni und Juli in der Innenstadt, an S-Bahnhöfen sowie an Parkplätzen von Einkaufszentren in Stadt und Land plakatiert.

Als richtiger Eyecatcher kurvte eine S-Bahn mit Teilbeklebung von Juni bis Ende November durchs Land. Im frei verkäuflichen Hausaufgabenheft erschien eine Anzeige, in den Verkehrsmitteln lagen Flyer aus, die Presse wurde informiert und auch der MVV-Newsletter und das Kundenmagazin conTakt besprachen die neuen Angebote. Schließlich sorgten Infoscreens dafür, dass sich das neue Angebot unter der jungen Zielgruppe verbreiten konnte.



Auf junge Zielgruppen zugehen

PRIO EINS FÜR DEN BUSVERKEHR

Das Fahrplanangebot der zwischen Brunenthal und Neuperlach Süd verkehrenden MVV-Regionalbuslinie 210 kann sich durchaus sehen lassen. Aber was bringt ein 10-Minuten-Takt, wenn Busse dann im Stau stehen und Verspätungen aufbauen? Im September wurde daher ein Projektsteuerer mit der Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen beauftragt – ein Novum im MVV-Regionalbusverkehr.



*Schneller ins Einkaufscenter,
schneller retour*

Bereits 2013 hatte der MVV eine erste Untersuchung zur Beschleunigung von MVV-Regionalbuslinien im Landkreis München durchgeführt, in der auch die MVV-Regionalbuslinie 210 im Fokus stand.

Im Frühjahr 2015 beauftragte der MVV auf Wunsch des Landkreises den Gutachter TSC damit, diese Studie auf den neuesten Stand zu bringen. Es bestätigte sich, dass der – für die Förderfähigkeit der Maßnahmen erforderliche – Fahrtzeitgewinn von über 10 Prozent allein durch die Beeinflussung an den Lichtsignalanlagen erreichbar sein würde. Zudem wurden Vorschläge für Maßnahmen an den Haltestellen und an der Strecke erarbeitet. Im Dezember 2015 stimmte der Landkreis München der Umsetzung des Pilotprojekts »Busbeschleunigung auf der MVV-Regionalbuslinie 210« zu, für den der MVV die

Leistungsbeschreibung und Zweckvereinbarung erstellt hatte. Der Landkreis selbst sagte die Übernahme eines Großteils der Kosten für die Erneuerung der Lichtsignalanlagen sowie für die zur Beschleunigung in den Bussen erforderliche Technik zu.

Die projektbezogene Zweckvereinbarung wurde zwischen dem Landkreis München, den Gemeinden Neubiberg und Ottobrunn sowie dem Staatlichen Bauamt Freising abgeschlossen. In ihr verpflichteten sich die Projektpartner, die erforderlichen infrastrukturellen Maßnahmen gemeinsam umzusetzen.

Für Maßnahmen auf dem Gebiet Münchens sicherte die Landeshauptstadt München eine zeitlich koordinierte Umsetzung schriftlich zu. Die Zweckvereinbarung sieht ferner vor, einen Projektsteuerer mit der Umsetzung zu betrauen. Die

dafür erforderlichen Kosten werden vom Landkreis München getragen. Am 22. September 2016 schließlich konnte der MVV zur Angebotsabgabe »Projektsteuerer zur Busbeschleunigung Linie 210« auffordern. Im November beauftragte das Landratsamt die Firma TSC mit der Umsetzung. Am 22. Dezember 2016 fand eine Auftaktveranstaltung mit allen Partnern der Zweckvereinbarung statt. Bereits vorab hatte der Landkreis München das Projekt zur Aufnahme in das Investitionsförderungsprogramm bei der Regierung von Oberbayern angemeldet.

Die Busbeschleunigung der MVV-Regionalbuslinie 210 ist für das Fahrplanjahr 2018 avisiert. Der Landkreis München ist der erste Landkreis im MVV, bei dem ein MVV-Regionalbus entlang des vollständigen Linienwegs durch Beeinflussung

der Lichtsignalanlagen bevorrechtigt wird. Bislang ist dies außerhalb der Landeshauptstadt nur beim Stadtverkehr Freising der Fall.



Vorfahrt für den MVV

DER DURCHBRUCH

Am 25. Oktober verkündeten Verkehrsminister Alexander Dobrindt, Ministerpräsident Horst Seehofer und Bahnchef Rüdiger Grube die lang ersehnte Nachricht, dass der Bau der 2. Stammstrecke jetzt in Angriff genommen wird. Auch wenn die Bauarbeiten mancherorts zunächst Unannehmlichkeiten mit sich bringen: Ein mit der 2. Stammstrecke noch attraktiverer ÖPNV wird alle Bürger vom Autoverkehr entlasten. Die Zukunft kann gestaltet werden. Endlich!



München atmet auf

Knapp zwei Monate nach der Bauzusage der drei wichtigen Entscheidungsträger von Bund, Land und Bahn unterzeichnete der Freistaat Bayern am 21. Dezember die »Durchfinanzierungs-erklärung« gegenüber der Deutschen Bahn AG. Damit war die Finanzierung der 2. Stammstrecke endgültig rechtswirksam gesichert. Die Gesamtkosten des Großprojekts werden sich auf bis zu 3,85 Milliarden Euro einschließlich Risikopuffer belaufen. 60 Prozent der förderfähigen Baukosten trägt der Bund. Am 5. April 2017 wird am Marienhof der erste Spatenstich stattfinden – verbunden mit einem zweitägigen Fest. 50 Jahre nachdem die erste S-Bahn-Strecke in München gebaut wurde, wird nun das zentrale Element im Entwicklungskonzept »Bahnknoten München« umgesetzt. So wird der SPNV im gesamten Verbundgebiet leistungsfähiger, zuverlässiger und attraktiver.

Das Fahrplankonzept des Freistaates Bayern für die 2. Stammstrecke ermöglicht deutliche Angebotsverbesserungen für die Fahrgäste: Auf ausgewählten Linienästen können S-Bahnen dann beispielsweise ganztägig im 15-Minuten-Grundtakt verkehren und zusätzliche Express-S-Bahnen im 30-Minuten-Takt.

Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit werden die S-Bahn-Linien auf die zwei Stammstrecken aufgeteilt. Die Stationen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen – Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof – sind mit allen Zügen erreichbar. An den Verknüpfungsbahnhöfen Laim und Leuchtenbergring kann zwischen den S-Bahnen am gleichen Bahnsteig barrierefrei umgestiegen werden. Zudem ermöglicht die 2. Stammstrecke neue Direktverbindungen aus der Region jenseits des heutigen S-Bahn-Systems in das Zentrum von München.

WEG MIT DEN SCHWACHPUNKTEN!

Zu Jahresanfang war das Firmenkonsortium Civity / Intraplan mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt worden. Im November lagen die Ergebnisse in den Verbundgremien vor. Es wurde beschlossen, jetzt erste Modernisierungen entlang alter Tarifschwächen zu planen. Bereits Ende 2018 sollen diese Neuerungen zur Wirkung kommen.

Auf der Agenda des Beraterteams stand eine umfassende und systematische Status-quo-Analyse mit Stärken-Schwächen-Profil des heutigen Tarifsystems des MVV. Um ein prägnantes Bild des Jetzt-Zustandes zu zeichnen, verglichen die Consultants die Münchner Strukturen mit den Tarifsystemen von Großverbänden in Deutschland und zudem mit den innovativen Regionen im europäischen Raum. Auf dieser Grundlage konnten unterschiedliche Konzepte für die Erneuerung oder Weiterentwicklung des MVV-Tarifsystems überprüft, bewertet und mit den Zielen der Reform abgeglichen werden. Für die aussichtsreichsten Modelle wurde je die Erlös- und Nachfragewirkung prognostiziert. So lag eine erste Risikoabschätzung vor.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden auf der Gesellschafterversammlung und im Verbundrat mit großem

Interesse aufgenommen. Man kam überein, in einem ersten Modernisierungsschritt die Schwächen des heutigen Tarifs zu beseitigen, um relativ kurzfristig spürbare Verbesserungen für die Kunden zu erreichen. Als Termin wurde der Fahrplanwechsel im Dezember 2018 ins Auge gefasst. Gleichzeitig beauftragte man die Verbundgesellschaft, bis Ende 2017 ein Feinkonzept für die große Strukturreform gemeinsam mit den Verbundpartnern und einem Gutachterkonsortium zu entwickeln. Dieses wird auch innovative Konzepte auf Basis neuer Vertriebs-technologien umfassen. Deren Machbarkeit wird in Form eines Pilotversuches geprüft.



Smarte Züge, smartes Tarifsystem

MEHR MVV? PLUS 120 PROZENT!

Der Landkreis Starnberg setzt seine ÖPNV-Offensive entschlossen fort. Nun nahm er das Ostufer des Starnberger Sees ins Visier. Im November stellte er der Bevölkerung den künftigen MVV-Fahrplan vor. Es ist sicher kein Zufall, dass das Titelbild von einer Grundschülerin in Aufkirchen stammt: einem hübschen Ort, der bis zum Tag der Einführung der Neuerungen eher ÖPNV-Entwicklungsland war.



In Bus-Reichweite!

Durch die Neukonzeption des Busverkehrs am Ostufer des Starnberger Sees, die zum Fahrplanwechsel im Dezember umgesetzt wurde, entstanden viele Anreize, das Auto auch einmal stehen zu lassen. So können beispielsweise die Bewohner aus Berg zwischen 6.00 und 21.00 Uhr mindestens im Stundentakt mit der MVV-Regionalbuslinie 961 nach Starnberg Nord fahren und dort die S-Bahn-Linie S6 erreichen. Ein weiteres Highlight: Die MVV-Regionalbuslinie 975 fährt vom Starnberger Seebahnhof ebenfalls im Stundentakt – zu den Stoßzeiten alle 30 Minuten – über Percha, Berg, Aufkirchen, Aufhausen, Höhenrain und Dorfen nach Wolfratshausen zur S7.

Außer diesen beiden Linien werden auch die MVV-Regionalbuslinien 904 und 974 mindestens im Stundentakt betrieben. Alle vier Linien zusammen erbringen eine Leistungsausweitung

von rund 120 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Hauptachse zwischen Berg und Starnberg wird werktags mindestens dreimal je Stunde bedient, die Achsen von Berg nach Wolfratshausen und Ammerland mindestens stündlich – und in der Hauptverkehrszeit zweimal je Stunde.

Auch das ist ein erfreulicher Aspekt: Mit den neuen Linien werden insgesamt sieben weiterführende Schulen angefahren – Mittelschule und Gymnasium Starnberg, die Gymnasien in Kempfenhausen, Irschenhausen, Icking und Schäftlarn sowie die Realschule in Wolfratshausen. Und: Von den Neuerungen sind nicht nur der östliche Teil der Stadt Starnberg und die Gemeinde Berg, sondern auch benachbarte Orte der Landkreise München und Bad Tölz-Wolfratshausen betroffen.

»FAHREN SIE IHR AUTO HEUTE BIS P+R FRÖTTMANING«

Wann und wo es freie Park&Ride-Plätze gibt, weiß seit November die elektronische Fahrplanauskunft des MVV unter www.mvv-auskunft.de. Diese greift für alle P+R-Anlagen auf die jeweils aktuelle Belegungsprognose zurück und zeigt die voraussichtliche Belegung zur gewünschten Abfahrtszeit über farbige P+R-Icons an. An zehn Anlagen gibt es dazu bereits Echtzeitdaten.

Dank besserer P+R-Informationen werden Parksuchverkehre reduziert und Anfahrtswege verkürzt. Zudem kann das sogenannte graue P+R in Anwohnerstraßen eingedämmt werden, das zum Beispiel häufig dann praktiziert wird, wenn insbesondere Gelegenheitskunden unerwartet auf einen vollen Parkplatz treffen. Aktuell werden für die meisten der 140 P+R-Anlagen mit rund 28.000 Stellplätzen aus umfangreichen Zählungen generierte statische Ganglinien und Belegungsprognosen dargestellt. Noch präziser sind Auskünfte dann, wenn Echtzeitdaten vorhanden sind – was bereits für zehn P+R-Anlagen mit insgesamt 4.253 P+R-Plätzen der Fall ist: Freising, Fröttmaning, Fürstenried West, Heimeranplatz, Kieferngarten, Mangfallplatz, Messestadt Ost, Moosach, Olympiazentrum und Westfriedhof. Weitere Anlagen sollen dazukommen.

Und: In naher Zukunft wird die aktuelle Belegung unter www.mvv-auskunft.de in Echtzeit abzurufen sein, denn schon mittelfristig sollen an weiteren wichtigen P+R-Anlagen Detektionsgeräte installiert werden, um noch bessere Alternativrouten empfehlen zu können. Gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) hat der MVV dazu ein Pilotprojekt beim Freistaat Bayern beantragt, um die notwendigen Einrichtungen förderfähig zu machen. Erreicht werden soll damit, dass künftig mehr und mehr Echtzeitinformationen von den P+R-Plätzen fließen. In der Endstufe sollen diese nicht nur in die Fahrplanauskunftssysteme, sondern auch in die Navigationsgeräte der PKW und damit unmittelbar zum Autofahrer gelangen. Um diese Brücke zu schlagen, war in einem Forschungsprojekt bereits die Firma Bosch involviert. Zudem werden derzeit weitere Gespräche geführt, unter anderem mit der BMW Group.



Wer früher parkt, ist länger froh

GEMEINSAM ZUM ERFOLG

Der Fahrplanwechsel am 11. Dezember brachte den Fahrgästen wieder zahlreiche Verbesserungen bei allen Verkehrsmitteln. In München wurde als Highlight die Verlängerung der Tram 25 nach Steinhausen gefeiert. Für das Umland ist die Ausweitung des 10-Minuten-Takts am Freitagnachmittag bei vielen S-Bahnen besonders attraktiv.



*Neuerungen bis weit in
die Region hinein*

Das Verbundsystem ist stets in Bewegung. Dank tatkräftiger Initiativen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen konnten wieder zahlreiche Angebotsverbesserungen realisiert werden. Hier nur ein kurzer Überblick über die Höhepunkte.

Die S-Bahn überzeugt mit zusätzlichen 63 neuen S-Bahn-Fahrten: Der nachmittägliche 10-Minuten-Takt, der bislang auf den Linien S2 zwischen Dachau und Ostbahnhof, S3 zwischen Deisenhofen und Maisach, S4/S6 zwischen Ostbahnhof und Grafing Bahnhof sowie der S8 zwischen Germering-Unterpfaffenhofen und Ostbahnhof von Montag bis Donnerstag angeboten wurde, gilt nun auch am Freitagnachmittag. Damit steigt die Zahl der Zugfahrten beispielsweise zwischen Laim und Ostbahnhof auf der S-Bahn-Stammstrecke um 50 Prozent. Oder anders ausgedrückt: von 18 auf 27 Fahrten je Richtung. Am frühen Nachmittag verkehren

auf der S7 zwischen Höllriegelskreuth und Wolfratshausen zwei zusätzliche Fahrten je Richtung. Auf dieser Strecke ergibt sich damit erstmals von Montag bis Freitag zwischen 13 und 21 Uhr ein durchgehender 20-Minuten-Takt.

Der Regionalzugverkehr punktet am Wochenende mit zusätzlichen Fahrten beim Filzenexpress auf der Strecke Wasserburg – München und zudem auf der Strecke München – Mühldorf.

Die U-Bahn wertet das Fahrplanangebot in die Nachbarstadt Garching an Samstagen erheblich auf, denn die Züge der Linie U6 verkehren nun von 8 bis 20 Uhr alle 10 Minuten über Fröttmaning hinaus bis Garching-Forschungszentrum. Bisher fuhr die U6 in diesem Abschnitt im 20-Minuten-Takt. Damit hat sich das Angebot verdoppelt.

Die zwischen Grünwald und Haidhausen verkehrende Tram 25 ist verlängert worden. Sie verkehrt nun auch zwischen Max-Weber-Platz und dem S-Bahnhof Berg am Laim. Für das erste Teilstück der Strecke wurden bestehende Gleise genutzt, nur rund zwei Kilometer mussten neu gebaut werden.

Erstmals gibt es eine reguläre StadtBus-Linie durch den Olympiapark. Die Linie 144 verkehrt im 20-Minuten-Takt zwischen Rotkreuzplatz und Scheidplatz.

Über die wichtigsten Verbesserungen im MVV-Regionalbusverkehr – wie das deutlich verbesserte Liniennetz am Ostufer des Starnberger Sees – gibt es einen eigenen Beitrag in diesem Verbundbericht, ebenso über Leistungsverbesserungen beim MVV-RufTaxi im Landkreis Fürstentumbruck.



Die Tram 25 erschließt neue Gebiete

LÜCKE GESCHLOSSEN

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember wurde die Rund-um-die-Uhr-Bedienung der Bewohner des Landkreises Fürstentfeldbruck durch das MVV-RufTaxi-System vervollständigt. Mit der Linie 8300 bekamen nun auch die Gemeinde Gröbenzell sowie die Städte Olching und Puchheim den so besonderen Service einer individualisierten 24-Stunden-Mobilität zum MVV-Tarif.



Rund um die Uhr mobil

Bis zum April 2015 hatten Bedarfssysteme mit Anruf-Sammel-Taxis (AST), die nicht in den MVV-Tarif integriert waren, den MVV-Regionalbusverkehr im Landkreis Fürstentfeldbruck ergänzt. Wie im Verbundbericht 2015 geschildert, wurde das bisherige AST in den MVV integriert und zudem das Fahrtenangebot erheblich ausgeweitet. Mit der Schließung der letzten Lücke zum Dezember 2016 können nun alle 434 Haltestellen im Landkreis grundsätzlich 24 Stunden am Tag und 7 Tage in der Woche bedient werden. Dieses Angebot ist einzigartig im MVV-Verbundgebiet und nimmt eine Vorreiterrolle sogar für andere Räume ein.

Alle tatsächlich durchgeführten Fahrten im Landkreis Fürstentfeldbruck werden vom betreibenden Verkehrsunternehmen protokolliert und über ein Online-Tool an den MVV übermittelt.

Diese Datenerfassung ermöglicht unter anderem die Aus- und Bewertung der Fahrgast- und Streckenentwicklung. Bereits kurz nach der Inbetriebnahme wurde die alte Zahl von 41.000 Personen im Jahr 2012 durch einen Zuwachs von 85 Prozent übertroffen: Zwischen Januar und Dezember 2016 wurden 75.887 Fahrgäste registriert.

Mit der Inbetriebnahme des letzten Gebiets, in dem rund 32 Prozent der Landkreisbevölkerung wohnen, wird dieser Wert nochmals deutlich ansteigen.

ANALYSEN, BERECHNUNGEN UND NEUE IDEEN

Projekte für Dachau, Lindau, Memmingen, Eichstätt und Karlsruhe: 2016 war für MVV Consulting ein spannendes Jahr, in dem die Verbundgesellschaft ihr ÖPNV-Know-how nicht nur an zahlreiche Gemeinden und Landkreise im Verbundraum, sondern auch wieder an Kommunen außerhalb des MVV weiterreichen konnte.

Der Landkreis Lindau (Bodensee) und die kreisfreie Stadt Memmingen sollen in den Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund (bodo) integriert werden. MVV-Consulting unterstützte das Projekt gemeinsam mit den Verkehrsforschern durch Berechnungen der Mindereinnahmen sowie durch ein Gutachten. Ende 2016 wurde eine Grundlagenstudie für den Landkreis Dachau abgeschlossen. Analysen aller Mobilitätsformen und kartographische Ausarbeitungen bilden die Grundlage für das anstehende Gesamtverkehrskonzept des Landkreises.

Für die Große Kreisstadt Eichstätt im Altmühltal untersuchte MVV-Consulting die Akzeptanz und Beurteilung der Stadtbuslinien durch eine Haushaltsbefragung. Die Stadtwerke Eichstätt wollen Aufschluss darüber erhalten,

warum die Nachfrage seit einigen Jahren leicht rückgängig ist. Der Befragungsrücklauf war mit 2.500 Fragebögen äußerst positiv. Die Ergebnisse wurden im Frühjahr 2017 vorgestellt.

In einem der größten Aufträge in der fast 20-jährigen Geschichte von MVV-Consulting geht es ebenfalls in großen Schritten voran: Nach der detaillierten Auswertung der aktuellen Fahrgastzahlen im südlichen Landkreis Karlsruhe werden derzeit nachfragegerechte Angebotsmaßnahmen konzipiert. So prüft MVV-Consulting in ausgewählten Linien die Streichung einzelner Kurse mit sehr geringen Fahrgastaufkommen und – als Alternative – die Umstellung auf eine bedarfsabhängige Bedienung. In einem nächsten Schritt sind die finanziellen Einsparmöglichkeiten abzuschätzen. Der Abschluss des Projektes ist für den Herbst 2017 vorgesehen.



Bürgerbefragung im Altmühltal

DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG



Dipl.-Kaufmann

Alexander Freitag

Geschäftsführer MVV GmbH

Nach Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung für die 2. Stammstrecke ist mittlerweile mit dem ersten Spatenstich auch der Baubeginn erfolgt. Jahrelang wurde darüber diskutiert, ob nun die 2. Stammstrecke oder eine Alternative etwa in Form einer Ringlösung die bessere Wahl sei. Doch nicht nur für diese Investitionsmaßnahme wird künftig nicht ein »Entweder-oder«, sondern vielmehr ein »Sowohl-als-auch« gelten müssen. Bereits heute hat München täglich über 350.000 Einpendler zu verzeichnen und mehr als 160.000 Pendler verlassen die Landeshauptstadt, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Je nach Prognose soll bis 2030 die Zahl der Einwohner um bis zu 230.000 ansteigen. Daher sind weitere Investitionen in die Infrastruktur notwendig. Dazu gehören Maßnahmen zur Stärkung der Außenäste des S-Bahn-Systems, wie der Ausbau eingleisiger Streckenabschnitte, Taktverbesserungen und zusätzliche Tangentialverbindungen. Insbesondere bei Letzteren ist nicht die aktuelle Nachfrage, sondern das Potenzial als Entscheidungsgrundlage für künftige Planungen heranzuziehen. Daraus kann dann abgeleitet werden, welcher Verkehrsträger für die jeweilige Verbindung am besten geeignet ist. Bei der Wahl der Verkehrsträger gilt es, von bisher traditionellem

Denken Abstand zu nehmen und die Chancen der Elektromobilität zu nutzen. So wird künftig die Elektrotraktion nicht mehr ausschließlich dem Schienenverkehr vorbehalten sein, wie die absehbare Entwicklung bei den Batteriebussen belegt. Und dass Straßen- und Stadtbahnen auch ohne Oberleitung denkbar sind, zeigen die entsprechenden Fahrzeugtypen und Antriebssysteme, die inzwischen von der Industrie angeboten werden.

Dass neues Denken dringend geboten ist, belegt auch die Meldung des Umweltbundesamtes, wonach 2016 der Verkehrssektor in Deutschland 5,4 Millionen Tonnen mehr an Treibhausgasen freigesetzt hat als 2015. Dies bedeutet eine Steigerung um 3,4 Prozent. Deutschland wird seine Klimaschutzziele nicht erreichen, wenn keine Mobilitätswende hin zum ÖPNV erreicht wird. Umso kritischer ist daher ein aktueller Gesetzesentwurf der Bundesregierung zu sehen, der zwar eine Fortführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) über 2019 hinaus vorsieht, dabei aber ein Einfrieren der GVFG-Mittel bis 2025 auf konstantem Niveau plant. Die dringend erforderliche Verkehrswende zugunsten des öffentlichen Verkehrs ist so nicht zu finanzieren.

Investitionen in den ÖPNV werden honoriert. Der erneute Fahrgastrekord im MVV mit einer Steigerung um 2,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr ist hierfür ein klarer Beleg. Auch das MVV-Kundenbarometer vermeldet Positives. 2016 waren die Fahrgäste im MVV so zufrieden wie noch nie seit Beginn der Messungen im Jahr 1996. Diese für den Großraum München wichtigen Erfolge sind den Verbundpartnern auf der Unternehmens- und Aufgabenträgerebene zu verdanken.

Vor 20 Jahren kam es durch Veränderungen im europäischen und deutschen Ordnungsrahmen zu einem Paradigmenwechsel im ÖPNV. Es war der Ausgangspunkt für Wettbewerb bei der Vergabe der Verkehre. Die Verbundgesellschaft schreibt seitdem für die acht Verbundlandkreise den MVV-Regionalbusverkehr sukzessive aus und hat mit über 200 Vergabeverfahren hier bundesweit die meisten Erfahrungen gesammelt. Durch die mittelstandsfreundliche Ausgestaltung der Ausschreibungen und leistungsbereite Busunternehmen konnten Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Verkehre deutlich gesteigert werden. Die Verbundlandkreise haben die dadurch entstehenden finanziellen Spielräume genutzt, um das Angebot auszuweiten

und vielfach auch differenzierte Bedienungsformen jenseits des klassischen Linienbusverkehrs einzuführen.

Gewinner sind unsere Fahrgäste, die von einem immer besseren Verkehrsangebot profitieren.

Die Verbundgesellschaft wird auch künftig daran mitarbeiten, gemeinsam mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen die Erfolgsgeschichte des ÖPNV im Großraum München fortzuschreiben. Neben den Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge und der dafür notwendigen Bereitstellung hinreichender Finanzmittel werden die Elektromobilität, die Erweiterung der Verbundgrenzen, die Tarifstrukturreform, das autonome Fahren sowie die Digitalisierung und intermodale Vernetzung zu weiteren Herausforderungen und Chancen führen.



Alexander Freitag





STATISTIK

2,73 Prozent mehr Fahrten insgesamt und 4,04 Prozent Plus bei der IsarCard Job: 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

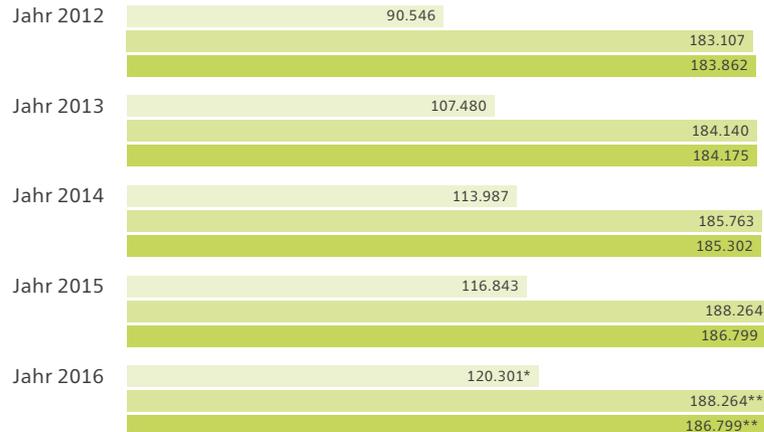
STRUKTURDATEN

	MVV-Verbundraum	Landeshauptstadt München
Fläche	rd. 5.530 qkm	rd. 310 qkm
Zahl der Gemeinden	176	
Einwohner	rd. 2,899 Mio.	rd. 1,450 Mio.
Pkw-Bestand	rd. 1,571 Mio.	rd. 0,705 Mio.

SCHÜLER- UND STUDENTENZAHLEN

Schüler- und Studentenzahlen

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



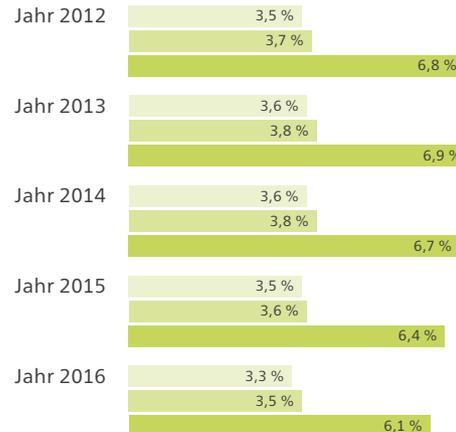
* Wintersemester 2015/2016

** Zur Drucklegung lagen noch keine aktuelleren Zahlen vor

Arbeitslosenquoten

- Regierungsbezirk Oberbayern
- Bayern
- Bundesrepublik Deutschland

ARBEITSLOSENQUOTEN



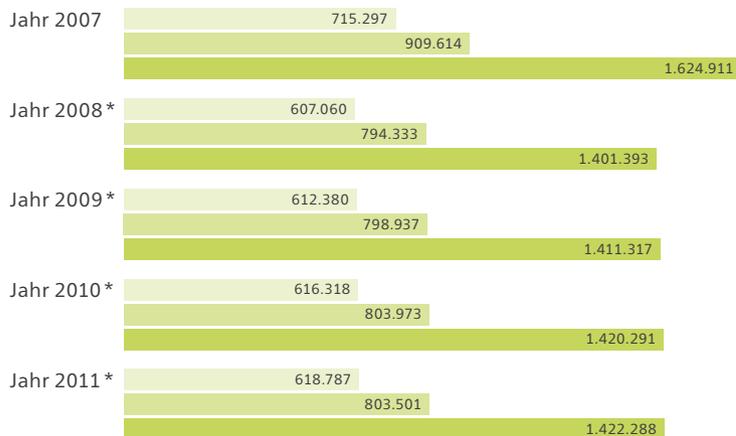
DIE ENTWICKLUNG DER EINWOHNERZAHLEN IN DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN UND IN DEN VERBUNDLANDKREISEN



DIE ENTWICKLUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS

Entwicklung
des Pkw-Bestandes

- LH München
- Umland
- Verbundraum

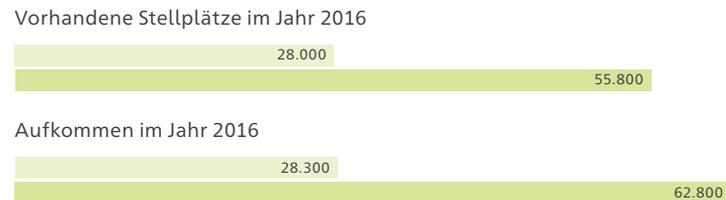
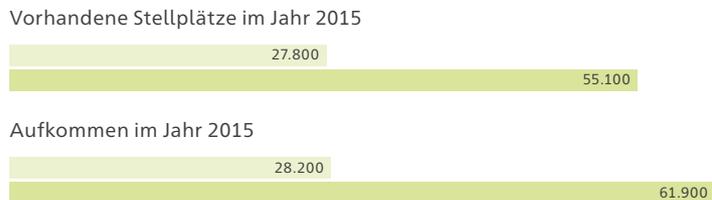


* Ab dem Berichtsjahr 2008 werden nur noch angemeldete Fahrzeuge ausgewiesen (ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen). Vorübergehend stillgelegte Kraftfahrzeuge machen rund 12% des Kraftfahrzeugbestandes aus.

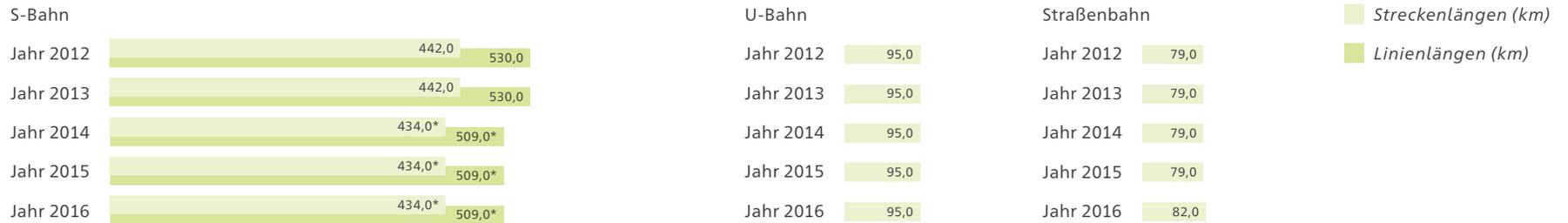
PARK & RIDE UND BIKE & RIDE

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

- P+R
- B+R

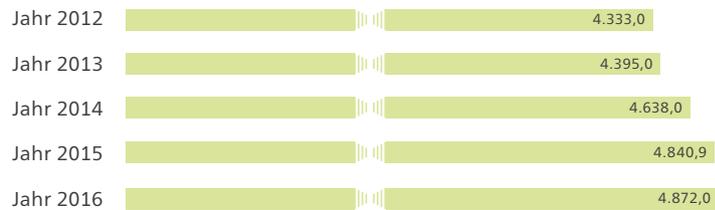


STRECKEN- UND LINIENLÄNGEN

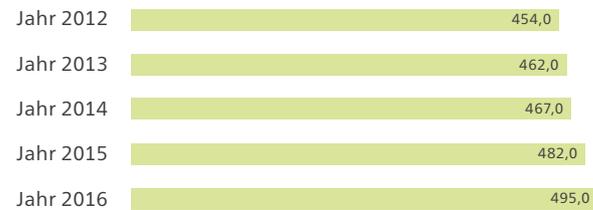


* Nach Neukonzeption der Linien S20 und S27

Regionale Omnibusse



Städtische Omnibusse



DB Regio



Transdev



Die Länderbahn (DLB)



ZUG- UND WAGENKILOMETER (MIO.)

S-Bahn

Jahr 2012	20,298
Jahr 2013	20,298
Jahr 2014	20,140
Jahr 2015	20,346
Jahr 2016	20,380

U-Bahn

Jahr 2012	10,729
Jahr 2013	10,908
Jahr 2014	11,221
Jahr 2015	11,407
Jahr 2016	11,531

Straßenbahn

Jahr 2012	7,385
Jahr 2013	7,552
Jahr 2014	8,271
Jahr 2015	7,999
Jahr 2016	8,253

Regionale Omnibusse

Jahr 2012	27,966
Jahr 2013	28,236
Jahr 2014	29,276
Jahr 2015	33,254
Jahr 2016	37,026

Städtische Omnibusse

Jahr 2012	28,632
Jahr 2013	29,418
Jahr 2014	31,213
Jahr 2015	31,900
Jahr 2016	32,460

GESAMTÜBERBLICK ÜBER DIE ERGEBNISSE

	Jahr 2015	Jahr 2016	+ / – absolut	+ / – Prozent
Fahrten	692.056.751	710.919.090	18.862.339	2,73 %
Personenkilometer	6.999.368.969	7.196.784.978	197.416.009	2,82 %
Verkaufte Fahrkarten	62.424.013	67.784.744	5.360.731	8,59 %
Fahrgeldeinnahmen	820.141.985,45	872.045.860,92	51.903.875,47	6,33 %

FAHRTEN (MIO.)

Jahr 2012	662,773
Jahr 2013	669,963
Jahr 2014	679,527
Jahr 2015	692,057
Jahr 2016	710,919

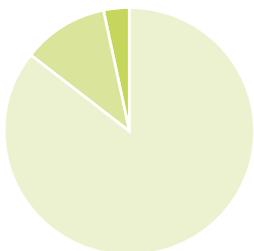
PERSONENKILOMETER (MIO.)

Jahr 2012	6.712,035
Jahr 2013	6.791,430
Jahr 2014	6.872,192
Jahr 2015	6.999,369
Jahr 2016	7.196,785

VERKAUFTE FAHRKARTEN (MIO. STÜCK)

* Erwachsene und Kinder

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



Bartarif (85,71 %)

Zeitkartentarif (11,07 %)

Ausbildungstarif (3,22 %)

Bartarif	Jahr 2015	Jahr 2016	Veränderungen	
			absolut	%
Einzelfahrkarten *	24,093	26,120	2,027	8,41 %
Streifenkarten *	7,803	8,277	0,474	6,08 %
Tageskarten **	10,930	10,890	-0,039	-0,36 %
Sonstige	0,274	0,290	0,015	5,64 %
Sonderregelungen	9,800	12,519	2,718	27,74 %
Summe	52,900	58,097	5,196	9,82 %

Ausbildungstarif	Jahr 2015	Jahr 2016	Veränderungen	
			absolut	%
Ausbildungstarif I	0,753	0,744	-0,009	-1,18 %
Ausbildungstarif II	0,894	0,931	0,037	4,17 %
Grüne Jugendkarten	0,102	0,115	0,013	12,82 %
Semesterticket	0,386	0,395	0,008	2,12 %
Summe	2,136	2,185	0,050	2,33 %

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

Zeitkartentarif	Jahr 2015	Jahr 2016	Veränderungen	
			absolut	%
Wochenkarten	2,652	2,635	-0,017	-0,65 %
Monatskarten	1,281	1,354	0,073	5,69 %
IsarCard9Uhr	0,312	0,317	0,005	1,60 %
IsarCard60	0,250	0,243	-0,007	-2,72 %
IsarCardAbo monatlich	1,247	1,239	-0,007	-0,60 %
IsarCardAbo jährlich	0,045	0,047	0,002	4,27 %
IsarCard60 Abo monatlich	0,316	0,319	0,004	1,18 %
IsarCard60 Abo jährlich	0,027	0,027	0,001	1,98 %
IsarCard9Uhr Abo monatlich	0,150	0,148	-0,002	-1,07 %
IsarCard9Uhr Abo jährlich	0,008	0,008	0,000	-3,05 %
IsarCardJob monatlich	0,663	0,677	0,014	2,13 %
IsarCardJob jährlich	0,033	0,034	0,001	4,04 %
IsarCard S	0,270	0,317	0,047	17,52 %
IsarCard StarterCard	0,064	0,066	0,002	2,84 %
Sonderregelungen	0,071	0,071	-0,001	-1,31 %
Summe	7,388	7,503	0,114	1,55 %

	Jahr 2015	Jahr 2016	Veränderungen 2015/16 – absolut		Veränderungen 2015/16 – %	
Gesamtsumme	62,424	67,785	5,361	8,59 %		

FAHRGELDEINNAHMEN (BRUTTO, MIO. EURO)

Bartarif	Jahr 2015	Jahr 2016	Veränderungen	
			absolut	%
Einzelfahrkarten *	76,92	84,52	7,60	9,88 %
Streifenkarten *	101,44	107,85	6,41	6,32 %
Tageskarten **	109,46	112,13	2,67	2,44 %
Sonstige	0,73	0,78	0,04	6,02 %
Sonderregelungen	31,36	33,65	2,29	7,30 %
Summe	319,91	338,93	19,02	5,94 %

Ausbildungstarif	Jahr 2015	Jahr 2016	Veränderungen	
			absolut	%
Ausbildungstarif I	24,25	24,88	0,62	2,57 %
Ausbildungstarif II	34,58	38,19	3,61	10,44 %
Grüne Jugendkarten	1,61	1,91	0,30	18,75 %
Semesterticket	38,76	43,19	4,43	11,43 %
Summe	99,20	108,16	8,96	9,03 %

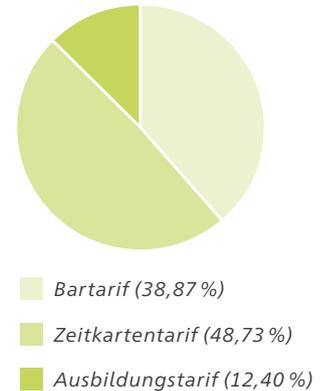
Mögliche Abweichungen in den Summen und den Prozentwerten ergeben sich durch Auf- und Abrunden der Werte.

	Jahr 2015	Jahr 2016	Veränderungen 2015/16 – absolut		Veränderungen 2015/16 – %	
Gesamtsumme	820,14	872,05	51,90		6,33 %	

Zeitkartentarif	Jahr 2015	Jahr 2016	Veränderungen	
			absolut	%
Wochenkarten	49,83	51,54	1,71	3,44 %
Monatskarten	89,58	98,43	8,84	9,87 %
IsarCard9Uhr	19,74	20,84	1,10	5,56 %
IsarCard60	12,25	12,24	-0,02	-0,15 %
IsarCardAbo monatlich	80,83	82,66	1,83	2,27 %
IsarCardAbo jährlich	31,33	33,75	2,42	7,72 %
IsarCard60 Abo monatlich	13,76	14,13	0,37	2,70 %
IsarCard60 Abo jährlich	12,65	13,22	0,57	4,54 %
IsarCard9Uhr Abo monatlich	8,55	8,68	0,12	1,45 %
IsarCard9Uhr Abo jährlich	4,86	4,86	0,00	0,03 %
IsarCardJob monatlich	38,85	40,83	1,98	5,10 %
IsarCardJob jährlich	21,97	23,57	1,60	7,29 %
IsarCard S	13,55	16,86	3,31	24,40 %
IsarCard StarterCard	0,15	0,16	0,01	6,27 %
Sonderregelungen	3,12	3,19	0,07	2,21 %
Summe	401,03	424,96	23,93	5,97 %

* Erwachsene und Kinder

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







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



