



VERBUNDBERICHT 2012 MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND





PROLOG	04
— Der Oberbürgermeister: Christian Ude	06
— Der Bayerische Staatsminister: Martin Zeil	08
— Der Landrat: Thomas Karmasin	10
VERBUNDPARTNER	12
— Die Gesellschafter und Organe des MVV	14
— Der Rückblick: „40 Jahre MVV“	20



INHALT

PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN _____	24	— Neukonzeption des Busverkehrs im Landkreis Starnberg	42
— Umstellung beim Fahrplenerfassungssystem	26	— Ausschreibungen im MVV-Regionalbusverkehr	44
— Mobilitätsalternative in den Landkreisen	28	— Auffällige Plakatkampagne wirbt für den ÖPNV	45
— Fahrgast-Community liefert Verspätungsmeldungen	30	— MVV erhält Förderzusage für Integrationssystem	46
— MVV-Consulting erstellt Gutachten für den Landkreis	32	— Update des Regionalen Nahverkehrsplans	48
— ADFC und MVV stellen ÖPNV-taugliches München-Bike vor	34	— Bahnknoten München	49
— Marktforscher untersuchen Chancen einer flexiblen Zeitkarte	36	— Relaunch des Ticket-Navigators	50
— 7. Fahrgasterhebung in den MVV-Verbundlandkreisen	37	— Stadtrat sichert Einführung des Semestertickets ab	52
— Beschleunigung und Priorisierung von MVV-Regionalbussen	40	— Resümee und Ausblick der MVV-Geschäftsführung	54
		STATISTIK _____	56
		— Zahlen, Daten, Fakten: Die Sprache der Statistik	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. Nur so können Synergien entstehen und ganzheitliche Problemlösungen angeboten werden.

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

DER OBERBÜRGERMEISTER



Christian Ude

*Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München*

„München fährt MVV“. Mit über 660 Mio. Fahrgästen im Jahr 2012 kann der Verbund auf bereits hohem Niveau wieder einen neuen Rekord melden. Das passt gut zum 40. Geburtstag des Verbundsystems. Die vielfältigen Veranstaltungen zu diesem Anlass haben gezeigt, wie sehr sich der MVV über die Jahre zu einem elementaren Bestandteil der Münchner Stadtgeschichte entwickelt hat. Für die Münchnerinnen und Münchner ist der MVV ein im positivsten Sinne „alltäglicher“ Lebensbegleiter geworden. Dafür danke ich den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und der MVV GmbH.

Die Landeshauptstadt München mit ihrem kommunalen Verkehrsunternehmen MVG stellt die Weichen für eine Fortsetzung dieser Erfolgsgeschichte. Aus städtischer Perspektive ist hierbei der Ausbau der Tram ein zentraler Baustein. Die neue Tram zwischen Effnerplatz und St. Emmeram entwickelte sich im Berichtsjahr hervorragend. Vom Bundesverkehrsministerium wurden den Stadtwerken München und der MVG der „Nationale Preis für integrierte Stadtentwicklung und Baukultur“ verliehen. Damit wurde die kontinuierliche Renaissance der Straßenbahn in

München gewürdigt. Die sukzessive Erweiterung des Straßenbahnnetzes gilt als Vorbild für nachhaltige Gestaltung von Mobilität. Mindestens so wichtig ist für uns natürlich das Votum der Fahrgäste. Über 91 Prozent äußerten sich in einer repräsentativen Befragung mit der neuen Tramstrecke zufrieden oder sehr zufrieden. Auf dieser wie auf weiteren Linien plant die MVG als Reaktion auf den intensiven Fahrgastzuwachs mit ihrer Angebotsinitiative 2010–2020 weitere Taktverdichtungen, auch zum nächsten Fahrplanwechsel. Somit wird die Tram für die Fahrgäste noch attraktiver.

Die U-Bahn ist und bleibt das Rückgrat des innerstädtischen Verkehrs. Die MVG hat bereits erste Fahrplanverdichtungen auf stark belasteten Streckenabschnitten realisiert. Ein Meilenstein wird nun die erstmalige Realisierung eines 2-Minuten-Taktes zwischen Hauptbahnhof und Kolombusplatz sein. Die Vorbereitungsarbeiten hierzu laufen.

Für Einwohner wie für Besucher sind die baulichen Anlagen der U-Bahn prägend für die Wahrnehmung unserer Stadt. Nach der gelungenen Neugestaltung des U-Bahnhofes Münchner Freiheit hat

nun die Modernisierung der Sperrengeschosse am Hauptbahnhof und am Marienplatz begonnen.

Auch im Busverkehr ist eine Neuerung zu vermelden, die das Stadtbild prägen wird. 2012 hat die MVG erstmals Buszüge, also Busse mit Personenanhänger, bestellt. Mit diesem Buskonzept kann noch flexibler auf Nachfrageschwankungen reagiert werden. Kapazitätsausweitungen sind ohne zusätzliche Personalkosten möglich.

Das Stichwort „Kapazitätsausweitung“ führt unweigerlich zur S-Bahn München. Kaum ein Münchner Verkehrsprojekt wurde derart umfassend diskutiert wie der 2. Stammstrecken-Tunnel. Die Landeshauptstadt, obwohl nicht Aufgabenträgerin für die S-Bahn, stellt aus dem Darlehen an die Flughafengesellschaft 113 Millionen Euro zur Verfügung. Dies ist der höchste Finanzierungsanteil, den eine Kommune in Bayern jemals an einem staatlichen Verkehrsprojekt übernommen hat.

München ist aufs Engste mit seinem Umland verbunden. Wichtige Pendlerverflechtungen gehen inzwischen über die Grenzen

des bisherigen Verbundraumes hinaus. Deshalb muss der Fokus künftig verstärkt auf einem gut vernetzten ÖPNV in der gesamten Europäischen Metropolregion München (EMM) liegen – wobei die lokalen Bedürfnisse einzelner Ballungsräume in der EMM und die großräumigen Beziehungen mit München gleichwertig zu berücksichtigen sind.

Der erneute Erfolg des Verbundsystems ist dem tagtäglichen Engagement von Tausenden von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei den Verkehrsunternehmen, beim MVV und sonstigen Verbundpartnern zu verdanken – sei es an der Kundenfront, sei es im Hintergrund. Ihnen gilt mein besonderer Dank.



Christian Ude

DER BAYERISCHE STAATSMINISTER



Martin Zeil

*Bayerischer Staatsminister für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr
und Technologie und
Stellvertretender Ministerpräsident
des Freistaates Bayern*

Bayern und insbesondere die Metropolregion München zählen zu den Wachstumsregionen in Deutschland. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bildet das Rückgrat für diesen Erfolg. Seit über 40 Jahren leistet der MVV hervorragende Arbeit, um den erfreulicherweise kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden.

Täglich pendeln mehr als 400.000 Menschen in die Landeshauptstadt München ein. Hinzu kommen nochmals 150.000 Auspendler, die beispielsweise am Medienstandort Unterföhring beschäftigt sind. Der MVV verbindet auf ökologisch sinnvolle Weise die Stadt mit den Umlandgemeinden und ist für viele Menschen fester Bestandteil des täglichen Lebens auf dem Weg zwischen Wohnort und Arbeitsplatz, bei Besorgungen und in der Freizeit.

Diese Herkulesaufgabe kann nur im „Verbund“ geleistet werden. Leistungsstarke Partner der ÖPNV-Aufgabenträger im MVV sind die Münchner Verkehrsgesellschaft als Tochterunternehmen der Stadtwerke München, die DB Regio AG, die Bayerische Oberlandbahn und die Vogtlandbahn mit dem alex sowie die regionalen Omnibusse und die Regionalverkehr Oberbayern GmbH. Allein die S-Bahn München befördert an Werktagen über 800.000 Menschen und legt im Jahr über 20 Millionen Kilometer zurück, die vom Freistaat Bayern finanziert werden.

Durch das integrierte Verbundsystem konnte ein wettbewerbsfähiges ÖPNV-Angebot mit einem Gemeinschaftstarif geschaffen werden. Gleichzeitig muss den aktuellen Herausforderungen mit weitreichenden Lösungen begegnet werden. Die Bayerische

Staatsregierung hat daher Anfang 2010 ein Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München beschlossen. Kernstück bildet die 2. Stammstrecke. Mit Taktverdichtungen und Express-S-Bahnen kann der steigenden Nachfrage im Schienenpersonenverkehr auch künftig bestmöglich Rechnung getragen werden. Es kommt jetzt darauf an, gemeinsam die Weichen für die notwendigen Maßnahmen zu stellen.

Durch eine gemeinsame Anstrengung können wir es schaffen, auch in Zukunft eine vorbildliche Verkehrsinfrastruktur für München, die Metropolregion und ganz Südbayern zu gewährleisten.



Martin Zeil

DER LANDRAT DES LANDKREISES FÜRSTENFELDBRUCK



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

Das Verkehrsaufkommen im Verbundgebiet wird auch in Zukunft zunehmen. Um einen drohenden Verkehrskollaps zu vermeiden, sind Stärkung und Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs in der Region München unverzichtbar. Bereits jetzt entfallen mehr als zwei Drittel aller Beförderungsfälle im bayerischen Schienenpersonennahverkehr auf die Münchner S-Bahn, die ihre Kapazitätsgrenzen erreicht hat. Umso wichtiger war im letzten Jahr der Durchbruch bei den Verhandlungen zur Finanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke, zumal von dem Schlüsselprojekt des Konzepts „Bahnknoten München“ weitere wichtige Schienenausbaumaßnahmen abhängen. Die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH war und ist als für die Aufgabenträger wichtiger Partner eng in die Planungs- und Entscheidungsprozesse eingebunden.

Bis zur Fertigstellung dieses Großprojektes muss aber auch an intelligenten und attraktiven Ergänzungs- und Übergangsmaßnahmen gearbeitet werden, wie es z. B. sog. Sprinterzüge auf der Strecke der S4 West sein könnten. Entscheidend für die künftige

Verkehrsentwicklung wird es sein, den Nahverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu einer immer besseren Alternative auszubauen. Dies betrifft natürlich auch den straßengebundenen ÖPNV. Gerade in diesem Bereich hat der MVV im letzten Jahr mit hochinteressanten Projekten zur Beschleunigung und Priorisierung von Regionalbussen und der Untersuchung zur Einführung von Bus-Rapid-Transit-Systemen begonnen. Da verstopfte Straßen auch die Linienbusse ausbremsen, machen die kontinuierlich länger werdenden Fahrzeiten den Fahrplan unattraktiver und erfordern zudem mehr Busse. Ein geeignetes Schnellbuskonzept kann hier durch wirtschaftlicheren Fahrzeugeinsatz nicht nur gegensteuern, sondern spricht gleichzeitig auch zusätzliches Fahrgastpotenzial an und erschließt Gebiete, für die eine Schienenanbindung kurz oder mittelfristig nicht möglich ist.

Die erfolgreiche Umsetzung solcher Projekte erfordert unter anderem sogenannte RBL-Systeme. Auch hier hat die Verbundgesellschaft wertvolle Vorarbeit geleistet und wird noch heuer

mit dem Probebetrieb ihres Integrationssystems für Echtzeitdaten, kurz ISE, beginnen. Denn wie zahlreiche Kundenkontakte regelmäßig zeigen, wollen unsere Fahrgäste nicht nur schnell und bequem ans Ziel kommen, sondern legen selbstverständlich großen Wert auf gesicherte Anschlüsse. ISE wird hier im Zusammenspiel mit DEFAS für eine deutliche Verbesserung sorgen und unterstützt gleichzeitig auch die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bei der wirtschaftlichen Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Zu flexiblen und intelligenten Nahverkehrslösungen gehören zukunftsfähige Vertriebskanäle wie das Handy- und Online-Ticketing in Kombination mit einheitlichen und einfachen Tarifsystemen und -strukturen. Auch hier steht der Nutzen für die Fahrgäste und eine gesteigerte Attraktivität des Nahverkehrs im Vordergrund. Gleichzeitig ergeben sich dadurch Chancen für eine bessere Vernetzung und Tarifvereinfachung. Sinnvolle Ausweitungen des Tarifgebiets, ob kurzfristig umsetzbar im Hinblick auf einzelne

Linien oder langfristig vor dem Hintergrund aktuell diskutierter Projekte wie „Oberbayerticket“ und „EMM-Ticket“, sind einige der großen Herausforderungen. Wir Landkreise sehen den Nahverkehr als Investition in die Zukunft und werden den Verbund bei attraktiven und sinnvollen Weiterentwicklungen gerne unterstützen.

Der MVV hat sich in seiner Funktion als gemeinsame Plattform für Freistaat, Landeshauptstadt und Verbundlandkreise schon den Herausforderungen des letzten Jahres ambitioniert, fachlich fundiert und erfolgreich gestellt und es geschafft, entscheidende Weichen in Richtung Zukunft zu stellen. Letztlich liegt es an uns Gesellschaftern, den aufgezeigten Weg zusammen mit dem MVV zielorientiert weiter zu beschreiten.



Thomas Karmasin





VERBUNDPARTNER

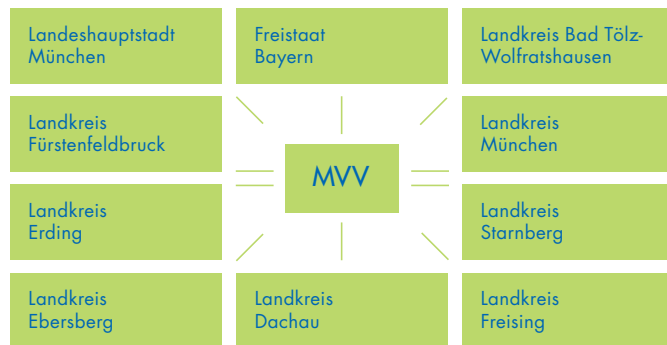
DIE GESELLSCHAFTER UND ORGANE DES MVV

Gesellschafter der MVV GmbH

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

Mitglieder der Gesellschafterversammlung im Geschäftsjahr 2012

- Christian Ude
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München,
Vorsitzender der
Gesellschafterversammlung
- Carsten Fregin
Ministerialrat, Bayer. Staats-
ministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und
Technologie, stellvertretender
Vorsitzender der
Gesellschafterversammlung
- Judith Steiner
Ministerialrätin,
Bayer. Staatsministerium der
Finanzen, seit 1. 12. 2012
- Marianne Stenek-Flaig
Ltd. Ministerialrätin,
Bayer. Staatsministerium der
Finanzen, bis 30. 11. 2012
- Dieter Reiter
Berufsm. Stadtrat,
Landeshauptstadt München,
Referat für Arbeit und
Wirtschaft
- Josef Niedermaier
Landrat, Landkreis Bad Tölz-
Wolfratshausen
- Hansjörg Christmann
Landrat, Landkreis Dachau
- Gottlieb Fauth
Landrat, Landkreis Ebersberg
- Martin Bayerstorfer
Landrat, Landkreis Erding
- Michael Schwaiger
Landrat, Landkreis Freising
- Thomas Karmasin
Landrat, Landkreis Fürsten-
feldbruck, stellvertretender
Vorsitzender der
Gesellschafterversammlung
- Johanna Rumschöttel
Landrätin, Landkreis München
- Karl Roth
Landrat, Landkreis Starnberg



Mitglieder des Verbundrates im Geschäftsjahr 2012

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> · Christian Ude
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München,
Vorsitzender des Verbundrats · Dieter Reiter
Berufsm. Stadtrat,
Landeshauptstadt München,
Referat für Arbeit und
Wirtschaft · Carsten Fregin
Ministerialrat, Bayer. Staats-
ministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und
Technologie · Hans-Peter Behrendsen
Ministerialrat, Bayer. Staats-
ministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und
Technologie | <ul style="list-style-type: none"> · Gottlieb Fauth
Landrat, Landkreis Ebersberg · Thomas Karmasin
Landrat, Landkreis Fürsten-
feldbruck · Norbert Klimt, Vorsitzender der
Regionalleitung DB Regio AG,
stellvertretender Vorsitzender
des Verbundrats · Dipl.-oec. Herbert König
Vorsitzender der Geschäfts-
führung Münchner Verkehrs-
gesellschaft mbH (MVG) · Heino Seeger
Geschäftsführer Bayerische
Oberlandbahn GmbH (BOB),
bis 3.12.2012 | <ul style="list-style-type: none"> · Veit Bodenschatz
Geschäftsführer Regional-
verkehr Oberbayern GmbH
(RVO) · Leonhard Neumayr
Verkehrsunternehmer · Wolfgang Riedlinger
Geschäftsführer Busverkehr
Südbayern GmbH |
|---|---|---|

Organe des MVV

- Gesellschafterversammlung
- Verbundrat
- Geschäftsführung

Für konstitutive Entscheidungen
im MVV sind die Gesellschafter-
versammlung, der Verbundrat
und die Geschäftsführung
verantwortlich.

Geschäftsführung
Dipl.-Kaufmann Alexander Freitag

DIE MEILENSTEINE IM JAHR 2012. DIE VERBUNDPARTNER BERICHTEN



Poetische U-Bahnhöfe

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

- Neugestaltung im Untergrund: Im April gibt MVG-Chef Herbert König bekannt, dass der U-Bahnhof Sendlinger Tor voraussichtlich ab 2015 modernisiert und leistungsfähiger gemacht werden soll. Der Umbau der Zwischengeschosse am Hauptbahnhof und Marienplatz ist bereits in vollem Gang. Die neu gestaltete Umsteigehaltestelle Münchner Freiheit wird mit dem „Local Rail Award“ des ÖPNV-Weltverbands UITP geehrt.
- U-Bahn an Belastungsgrenze: Zum Champions-League-Finale am 19. Mai erreicht die U-Bahn ihre Leistungsgrenze. Auch rund um den Tag der Deutschen Einheit ist die U-Bahn im Großeinsatz. Serienschäden führen 2012 zeitweise zu Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit.
- Mehr Tram für München: Im Juni beginnen die Bauarbeiten zur Verlängerung der Tram 19 zum Bahnhof Pasing. Oberbürgermeister Christian Ude und MVG-Chef König stellen die Pläne für die „Tram Steinhausen“ – vom Max-Weber-Platz zum S-Bahnhof Berg am Laim – vor. Die Tram St. Emmeram erhält den „Nationalen Preis für integrierte Stadtentwicklung und Baukultur“.
- Neue Fahrzeuge: Für Angebots- und Netzerweiterungen bestellen SWM/MVG acht zusätzliche Züge vom neuen Typ „Avenio“. Außerdem werden erstmals zehn Busse mit Anhänger geordert. Diese sogenannten Buszüge bieten eine gute Möglichkeit, das Platzangebot durch Abkuppeln des Anhängers flexibel und damit besonders wirtschaftlich auf die Nachfrage auszurichten.
- MVG bei Google: München ist im November die erste deutsche Großstadt, deren ÖPNV-Angebot flächendeckend bei Google Transit dargestellt wird. Damit empfiehlt sich der Nahverkehr in der Routenplanung bei Google Maps nunmehr als echte Alternative zum Auto.
- Mehr Fahrgäste, mehr Angebot: Mit 536 Millionen Fahrgästen verzeichnet die MVG 2012 den achten Nachfrager rekord in Folge. Die Kundenzufriedenheit liegt weiter auf einem Spitzenniveau. Zum Fahrplanwechsel im Dezember weitet die MVG ihr Angebot bei U-Bahn, Bus und Tram um 1,6 Prozent aus. Neu sind unter anderem die Tram-Verstärkerlinien 22 und 28.



Späte Nachtfahrten

S-Bahn München

- 40 Jahre S-Bahn München: Mit einem Fest im Münchner Hauptbahnhof feierte die S-Bahn München am 2. Juni ihr 40-jähriges Jubiläum. Am 12. Juli bedankte sie sich mit einem Aktionstag bei den inzwischen 700 DB-Schülerbegleitern. Am 18. Oktober fand in der Kleinen Olympiahalle die Festgala zum 40-jährigen Jubiläum der S-Bahn München statt.
- Stammstreckensperrung: Die Bahn zieht eine positive Bilanz der Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke an sieben Bauwochenenden – um Gleise und Weichen zu erneuern und Brandschutzmaßnahmen auszuführen.
- Schutzlackierung für alle ET 423: 238 S-Bahn-Züge erhielten eine neue Schutzlackierung. Graffiti lassen sich nun leichter und umweltfreundlicher entfernen. An den Gesamtinvestitionen von gut zwei Millionen Euro beteiligte sich die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) mit über 450.000 Euro aus Pönalemitteln.
- Videoaufzeichnung: Alle S-Bahnen sind seit Ende 2012 mit je 16 Kameras ausgestattet. Bereits jetzt gibt es erste Erfolge bei Verbrechensaufklärung und Vandalismusabschreckung. Der Freistaat unterstützte die Investition von 9,8 Millionen Euro für 238 Fahrzeuge.

Regionalverkehr Oberbayern GmbH

- Erneuerung der RVO-MVV-Flotte: 2012 wurden zwei neue 12-Meter-Niederflurfahrzeuge und ein 18 Meter langer Gelenkzug beschafft. Diese entsprechen dem höchstmöglichen Umweltstandard Euro 5 EEV und sind wie alle Busse der RVO-Bestandsflotte mit einem rechnergesteuerten Betriebsleitsystem ausgerüstet. Echtzeitinformation auch für unsere MVV-Kunden ist damit bereits heute realisiert.
- Zu- und Abgänge an Linien: In Bietergemeinschaft mit dem Busunternehmen Geldhauser konnte in öffentlicher Ausschreibung die MVV-Regionalbuslinie 213 erneut für acht Jahre gewonnen werden. Zudem erhielt die RVO den Zuschlag für die Linien 569 und 635. Die Linie 846 wurde nach einer Betriebsdauer von acht Jahren aufgrund schlechter Auslastung zum Dezember 2012 eingestellt.
- RVO-Fahrer/innen sind spitze: Bestnoten erhielt RVO GmbH in Sachen Fahrausweiskontrollen durch das Fahrpersonal bei dem kontrollierten Vordereinstieg: Es wurde eine Quote von annähernd 90 Prozent erreicht – ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Fahrgelder. Dem Vernehmen nach wird diese Verfahrensweise von den Fahrgästen mehrheitlich begrüßt.



Stark in Stadt und Umland



Gut für Mensch und Umwelt

DIE VERBUNDVERKEHRSUNTERNEHMEN IN DER REGION



In der Region ein Begriff

Diese Verbundverkehrsunternehmen bilden das Rückgrat des MVV-Regionalbusverkehrs

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



„40 JAHRE MVV“ – DER RÜCKBLICK



Alexander Freitag und Christian Ude

präsentieren den Nachdruck des ersten Fahrplanbuchs – und die aktuelle Ausgabe 40 Jahre danach

Ein Festjahr für den MVV: Der zweitälteste Verkehrsverbund Deutschlands wird vierzig. Er kommt in die besten Jahre – und in Feierlaune. Darf man seinen Geburtstag öffentlich feiern? Man muss! Denn wann sonst bietet sich eine solch gute Gelegenheit, den Gründern zu danken, den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen – und den Fahrgästen?

Ein runder Geburtstag ist ein Grund, sich mehr als sonst stolz zu zeigen und einen Blick auf das Geleistete zu werfen. Die Medien sind aufgeschlossen für Geschichte und Geschichten. Also erzählten wir sie. Und manch eine spontane Idee hatte plötzlich Aussicht darauf, kurzerhand umgesetzt zu werden – wie der Nachdruck des ersten Fahrplanbuchs von 1972. Dieses in limitierter Auflage produzierte Sammlerstück war übrigens schon vor dem Festjahr erhältlich: zum Fahrplanwechsel 2011. So wie das MVV-Geburtstagslogo auch schon längst fertig in den Agenturen darauf wartete, alle Geburtstagsprodukte in den kommenden Monaten zu einem ansehnlichen Strauß zu bündeln.

Mit einem Gutscheineft, das ab 1. März 2012 in der Stadtinformation im Münchner Rathaus, in den Landratsämtern der Verbundlandkreise und den Münchner Stadtbibliotheken erhältlich war, wurden Bürger und Fahrgäste auf den Geburtstag eingestimmt. 40 Wochen lang würde es für den, der eines der 30.000 Hefte ergattern konnte, Überraschungen, Rabatte und tolle Angebote von namhaften Einrichtungen und Unternehmen in München und Region geben. Vor allem die Stammkunden sollten damit angesprochen werden, und darum wurde ihnen das Gutscheineft schon im Februar-Newsletter vorgestellt. Greift zu, liebe Fahrgäste, solange der Vorrat reicht! Hier eine Eiskugel, dort eine Tageszeitung, hier eine Brauereiführung mit Bierprobe, dort ein Rabatt für die besondere Veranstaltung.

Während hinter den Kulissen noch tüchtig diskutiert, geplant, geschrieben und gestaltet wurde, nahm das Jahr seinen Lauf. Die eine oder andere Einladung war schon verschickt, dieses und jenes Hintergrundgespräch schon längst geführt worden, aber noch hatten die Vorbereitungen den MVV fest im Griff.

Oder war es nicht doch eher umgekehrt?

Im Mai erschien der erste Sonderdruck von „Der Nahverkehr“ mit dem Titel „40 Jahre MVV – Zwischenbilanz und Zukunftsprognose“. Acht informative Seiten für das Fachpublikum, verfasst von MVV-Geschäftsführer Alexander Freitag und Stabsstellenleiter Martin Schenck.

Langsam wurden auch die Bürger verstärkt in Geburtstagslaune versetzt: Die beliebte MVV-Stadtrallye am 12. Mai, die übrigens ihren zehnten Jahrestag beging, stand ganz im Zeichen des Jubiläums. Alle zu lösenden Fragen des Gewinnspiels drehten sich um Veränderungen in der Stadt, die in den letzten 40 Jahren stattgefunden hatten. Über 1.100 Teilnehmer aus allen Altersgruppen machten begeistert mit – zumal die von MVV-Sponsoren gestifteten Preise dieses Mal besonders hochwertig waren. Am 29. Mai erschien der erste von mehreren ganzseitigen Artikeln in der Abendzeitung: „Der MVV feiert Jubiläum – die AZ zeigt, wie er sich seit 1972 verändert hat“. Im Juni lud dann die Redaktion

der Süddeutschen Zeitung anlässlich des Jubiläums Münchner Fahrgäste zu einer Rundreise mit einer gecharterten S-Bahn ein. Ebenfalls mit an Bord waren MVV-Mitarbeiter der ersten Stunde, um von der Entstehung des Verbundes sowie von ihrer täglichen Arbeit zu berichten. Wer an der etwa zweistündigen Sonderfahrt abseits der normalen Linien rund um München teilnehmen wollte, musste eine Aufgabe lösen: Es waren kreative und originelle Fotos rund um die Problematik einzusenden, wie wohl mit einer großformatigen SZ im MVV am besten zu hantieren sei.

Am 15. Juni fand der große Jubiläumsempfang im Alten Rathausaal statt. Die geladenen Gäste erfreuten sich bei sommerlichen Temperaturen an kurzweiligen Reden. Der heimliche Stargast war natürlich MVV-Gründungsvater und Alt-Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel, der den Vorteil hatte, nicht nur die letzten vierzig Jahre, sondern auch die Vorzeit der Gründung zeitlich zu überschauen. Seine kundigen Zeitzeugenberichte, die wie gewohnt durch hohe Zahlen- und Faktenkenntnis brillierten, fanden beim Publikum großen Anklang.



*Dr. Hans-Jochen Vogel,
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
von 1960 bis 1972*



*Alexander Freitag, Christian Ude,
Martin Zeil, Dr. Hans-Jochen Vogel
und Thomas Karmarsin*

Im Rahmen der Festveranstaltung kamen erstmals 14 Stellwände zum Einsatz, die das Thema „40 Jahre MVV“ anschaulich auf den Punkt brachten. Das Netz 1972 und 2012. Die Verbundidee. Tarifgeschichte. Fahrgastzahlen einst und heute. Entwicklung im MVV-Regionalbusverkehr ... Das ganze Wissen im MVV war zuvor auf Bedeutung und Aktualität überprüft worden. Nun kam es – verständlich und ansprechend aufbereitet – an den Mann. Und an die Frau natürlich auch.

Die geladenen Gäste erhielten – frisch aus dem Druck – drei weitere Medien: die Kundenzeitschrift *conTakt*, eine Festtagsausgabe, die Chronik des MVV und das MVV-Geburtsbuch von Klaus Wergles und Alexander Freitag. Erstere war auf das breitere Publikum zugeschnitten und in einer Auflage von 135.000 Stück hergestellt worden. Die hochwertig gestalteten Geschichtsdarstellungen adressierten eher das Fachpublikum und Multiplikatoren.

Am 5. Juli erschien ein 16-seitiger Sonderdruck der Bayerischen Gemeindezeitung. Neben Grußworten von Oberbürgermeister

Christian Ude, Staatsminister Martin Zeil und Landrat Thomas Karmarsin wurde ein breites Artikelportfolio rund um Liberalisierung und Kundenzufriedenheit, Fahrgastinformation und Mobilität im Landkreis präsentiert.

Zwei Wochen vor den Sommerferien ein weiterer Höhepunkt: das Geburtstagsfest im Verkehrszentrum des Deutschen Museums. Trotz des regnerischen Wetters kamen mehrere Tausend Besucher, um mit dem MVV zu feiern, in den S-Bahn-Fahrsimulator zu steigen, Geschichten über München und seine Trambahn zu hören, die Hundestaffel der Bayerischen Polizei zu bestaunen, der Musik der Black Bottom Skiffle Group zu lauschen – und die 14 MVV-Stellwände aufmerksam zu studieren. In langen Schlangen warteten die Besucher auf ihren Einsatz am MVV-Glücksrad, um attraktive Preise zu gewinnen. Was jetzt noch an Werbegegenständen vorhanden war, fand rasenden Absatz. Die kleinen Gäste bevorzugten Puppentheater, XXL-Kicker und Hüpfburg, während die großen Besucher sich an den Ständen der Verkehrsunternehmen, des Baureferats und der Interessenverbände

über aktuelle Themen des Öffentlichen Personennahverkehrs informierten.

Weitere sechs Wochen lang blieben die Stellwände im Verkehrszentrum stehen. Dann siedelten sie ins Landratsamt Freising über, das die Bürger zum Studium der MVV-Geschichte eingeladen hatte. Es folgten weitere Ausstellungen in den Landkreisen Erding, München, Fürstenfeldbruck und Starnberg. Und weil das Thema so gut ankam, hatte auch die Volkshochschule Freising angefragt – weshalb die Infos dort in der Adventszeit zu sehen waren. Jetzt noch ein Fahrplanwechsel – und das Festjahr würde langsam ausklingen. Bald dürften auch die letzten der 900.000 Geburtstagsgutscheine eingelöst worden sein.

Bleibt ein herzliches Dankeschön nicht nur an alle Partner, Unterstützer, Besucher und Teilnehmer zu sagen, sondern auch an die Mitarbeiter des MVV, die dieses Jahr mit zahlreichen Ideen und einem fantastischen Engagement zu einem besonderen gemacht haben.



*Festtagsredner Christian Ude
im Alten Rathaussaal*





PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN

Kein Berichtsjahr ohne Kundenforschung. Voilà: Wir informieren Sie über aktuelle empirische Analysen rund um die Themen Carsharing, Zeitkartentarif und Verkehrsforschung. Zweitens zeigen wir auf, dass die Landkreise immer mehr Tempo an den Tag legen, um ihr Angebot noch nachhaltiger und kundenfreundlicher zu gestalten. Es ist eine Freude zu sehen, dass die Mobilitätsalternative zum Individualverkehr in der Region immer greifbarer wird.

Auch von der Software gibt es heuer viel Neues zu berichten. Die Stichworte heißen DIVA, EFA, ISE, Ticket-Navigator und Staumelder – und sie verheißen mehr Tempo, mehr Vernetzung, mehr Qualität. Last but not least stellen wir Ihnen zwei runde Erfolgsgeschichten vor: Die erste dreht sich um zwei kleine Reifen und handelt vom ADFC-MVV-Faltrad. Die zweite erzählt von jetzt rundum zufriedenen Studenten. Das Semester-ticket ist da, endlich! Viel Spaß bei der Lektüre der Jahreschronik 2012.

MIT DIVA INS NEUE JAHR

Vor mehr als 25 Jahren wurde DIVA als digitale Tochter von mdv und MVV ins Leben gerufen. Das Softwareprodukt unterstützt die Angebotsplanung, das Erstellen von Fahrplanbüchern und Haltestellenaushängen sowie die Elektronische Fahrplanauskunft. In der vierten Generation ist DIVA erstmals als komplexes Datenbanksystem verfügbar.



Dahinter stehen Datenbanken

Der Name DIVA ist die Abkürzung für „dialoggesteuertes Verkehrsmanagement- und Auskunftssystem“ und bezeichnet einen Datenpool, mit dessen Hilfe Kernaufgaben des MVV schnell, zuverlässig und konsistent zu erledigen sind. In den letzten Jahren allerdings waren die Anforderungen an das Planungssystem stetig gestiegen: So werden schon bald Echtzeitinformationen für minutenaktuelle Fahrpläne kommuniziert, und das Portfolio elektronischer Medien, die diese Informationen empfangen und verteilen, reicht mittlerweile von individuellen und mobilen Geräten bis zu kollektiven und stationären Displays in Fahrzeugen oder gesprochenen Ansagen. Für ein Hintergrundsystem wie DIVA bedeutet dies: Die Versorgung der Informationssysteme und die Abrechnung der Leistung müssen immer präziser werden. DIVA 4 trägt diesen Anforderungen durch verfeinerte Datenstrukturen Rechnung. Da diese jüngste Softwaregeneration erstmals als

komplexes Datenbanksystem angelegt ist, führt dies zu einem Quantensprung im Fahrplandatenmanagement: hohe Datenqualität, maximale Datensicherheit, große Transparenz und viel Flexibilität für neue Anwendungen.

Mit der Einführung von DIVA 4 war auch der Umstieg auf eine neue Version der Elektronischen Fahrplanauskunft, EFA 10, vorgegeben. Damit lassen sich im Zusammenspiel mit DIVA 4 tagesscharfe Fahrplandaten aus den rechnergestützten Betriebsleitsystemen (RBL) zeitnah in die EFA integrieren. Das System ist so aufgebaut, um weitere RBL jederzeit unkompliziert einzubinden. Bis die Systeme komplett umgestellt waren, wurden sie in einem sehr intensiven internen Prozess einem Feinschliff unterzogen. Mit dem reibungslosen Fahrplanwechsel im Dezember haben DIVA 4 und EFA 10 schließlich gemeinsam ihre Feuertaufe beim MVV bestanden.

Mit DIVA 4 als Planungsgrundlage gibt es mehr Verzahnung und größere Effizienz. Jetzt ist der Weg für neue Projekte frei. So können beispielsweise Online-Tickets und mobile Tickets in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen angeboten werden.



Richtung Online-Ticket

UND ES GIBT SIE DOCH!

„Ihr Städter habt es leicht mit dem Klimaschutz und der Reduktion des Autoverkehrs“, geben manche Zeitgenossen zu bedenken, „aber kann Carsharing plus MVV auch in der Region funktionieren?“ „Bestens“, antwortet nun der MVV: „Es gibt auch im Umland eine echte Mobilitätsalternative. Wir haben sie gerade erforscht – und können sie nur empfehlen.“



Die Bahn hat Vorfahrt

Bereits in den Jahren 1996, 2002 und 2011 hatte der MVV Marktforschungsuntersuchungen durchgeführt, um die Beziehungen und Wechselwirkungen zwischen Carsharing und Verbundfahren genauer zu beschreiben. Mit je unterschiedlicher Fragestellung hatte man dabei die städtische Szene untersucht. Im Februar 2012 wurden erstmals Ergebnisse für die Landkreise im MVV präsentiert.

Befragt worden waren Kunden von sieben klassischen Carsharing-Organisationen in der Region: StadtTeilAuto Freising, Vaterstettener Auto-Teiler, Energiewende Oberland, Grafinger Auto-Teiler, Carsharing-Union Markt Schwaben, Ebersberger Autoteiler und Öko-Mobil Pfaffenwinkel. Wie viel Dynamik und Engagement hinter dem Carsharing auf dem Lande steckt, zeigte allein die hervorragende Rücklaufquote von 67,6 Prozent! Von 565 befragten Personen waren 382 bereit, an der

zwanzigminütigen Online-Umfrage teilzunehmen. Das sind die wichtigsten Ergebnisse:

65 Prozent der Interviewten gaben an, seit ihrer Teilnahme am Carsharing genau gleich viel Zeit wie zuvor für die täglichen Wege zu benötigen. Den 17 Prozent, die mehr Zeit beanspruchten, standen 16 Prozent, die nun weniger Zeit mitbringen mussten, gegenüber. Diese Zahlen belegen, dass der Abschied vom eigenen Auto auch in der Region keineswegs schmerzhaft sein muss. Apropos Abschied: 60 Prozent der Carsharing-Nutzer besitzen kein eigenes Auto (mehr), über 25 Prozent haben dieses anlässlich des Auto-Teilens abgeschafft, mehr als 40 Prozent haben auf eine Neuanschaffung verzichtet. Durch diese Entscheidung reduzieren sie ihre jährlich gefahrenen Pkw-Kilometer um fast 60 Prozent – und bleiben trotzdem mobil.

Carsharing-Teilnehmer in den Landkreisen nutzen den MVV sehr intensiv. 28 Prozent der Befragten sind (fast) täglich mit Bussen und Bahnen unterwegs, „normalerweise“ sind das nur 16 Prozent der Gesamtbevölkerung in der Region. Sehr erfreulich für den MVV ist auch diese Zahl: Carsharing-Teilnehmer greifen verstärkt zum Zeitkarten-Abo. Unter den Befragten stieg die Nachfrage nach dem Beitritt zur Carsharing-Organisation um fast 50 Prozent an.

Es gibt sie also auch hier, die Alternative zum Individualverkehr. Vom Auto-Teilen in der Region profitieren die Carsharing-Unternehmer und der MVV. Auch dem Wohngebiet selbst kommt die Entlastung entgegen. Der größte Gewinner aber ist die Umwelt.



Entspannt in die City und zurück

FÜNF STERNE FÜR DEN BESTEN TIPP

Wer erfährt, dass seine Bahn ein paar Minuten Verspätung hat, kann sich darauf einstellen. Für die über 450.000 Nutzer des MVV-Companion gibt es deshalb seit Februar 2012 einen „Staumelder“, über den der Fahrgast andere Fahrgäste über das aktuelle Geschehen an der Haltestelle informieren kann. So macht er sich nützlich – und denkt bald wieder positiv.



*Willkommen in der
Fahrgast-Community*

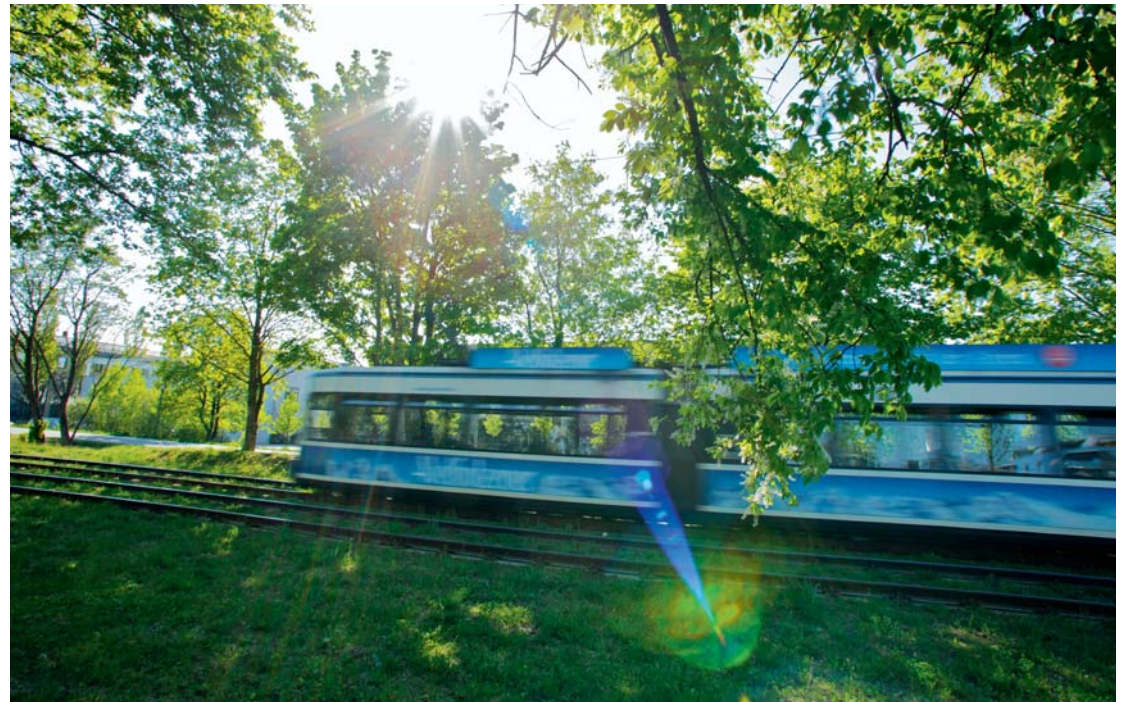
Der MVV-Staumelder ist eine interaktive Systemkomponente des MVV-Companion, der Fahrplanauskunfts-App des MVV. Er informiert die Fahrgäste über aktuelle Störungen unabhängig von der Verfügbarkeit von Ist-Daten aus den Betriebsleitsystemen, denn als Auskunftsource stehen ihm die Auskünfte der wartenden Fahrgäste zur Verfügung.

Wenn ein Fahrgast also feststellt, dass sein Bus oder seine Bahn auf sich warten lässt, kann er sein Smartphone zücken und seine Beobachtung, ohne sich registrieren zu müssen, dem MVV-Companion melden. Er wählt, ob das Fahrzeug „leicht verspätet“, „stark verspätet“ oder „ausgefallen“ ist. Schon wird die Nachricht von der App an alle anderen Fahrgäste verteilt. Sie erfahren beispielsweise: „Tram 18 – Fahrgäste melden: In der Nähe von Isartor Richtung Effnerplatz leicht verspätet“.

Daneben stehen bis zu fünf Sterne – als Indikatoren für die Aktualität und Qualität der Meldung. Wer selbst davon betroffen ist und mag, kann die Eingabe bewerten und die Zahl der Sterne, die mit der Zeit abnimmt, auch auf diese Weise beeinflussen. Wenn die Meldung nicht mehr aktuell ist, verschwindet sie von selbst.

Ein 3-stufiges Qualitätssicherungssystem stellt den vernünftigen Umgang mit dem Staumelder sicher: Verspätungsmeldungen können – GPS-basiert – nur für Linien mit Haltestellen in der Nähe abgegeben werden. Durch die Bewertungen anderer Fahrgäste und des Systems wird die Beurteilung zuverlässig objektiviert. Außerdem könnte der MVV auffällige Meldungen löschen und sogar Personen von der Eingabe neuer Meldungen ausschließen. Ein Missbrauch ist allerdings noch nicht vorgekommen.

Da der Stauelder erst in der Praxis getestet werden sollte, wurde er bislang nicht aktiv beworben. Dennoch ist die Resonanz der Fahrgäste erstaunlich hoch. In den ersten fünf Monaten wurden über 7.000 Verspätungsmeldungen von Kunden verfasst. Im Durchschnitt werden täglich rund 50 Verspätungen gemeldet, an Spitzentagen gab es bis zu 200 Meldungen. Den MVV-Stauelder haben bis jetzt über 3.400 Personen genutzt. Davon haben rund 450 Fahrgäste mindestens drei Meldungen generiert. Die Top-Anwender haben weit über 100 Meldungen eingestellt.



Kein Stau in Sicht

EBERSBERG BLICKT NACH VORN

Unter dem Motto „Mehr Mobilität mit weniger Verkehr“ hatten sich Experten aus dem Landkreis Ebersberg im Jahr 2009 zu einem unabhängigen Mobilitätsforum zusammengeschlossen. Ihr Ziel: ein Mobilitätskonzept als Entscheidungsgrundlage zu erarbeiten. Im Dezember 2010 wurde MVV-Consulting beauftragt, ein entsprechendes Gutachten zu erstellen. Dieses wurde im März präsentiert.



Tierisch gute Aussichten für den Öffentlichen Personennahverkehr

Wie sich die Angebote im ÖPNV und im Individualverkehr optimieren lassen ... wie sich das Zusammenspiel unterschiedlicher Verkehre zukünftig gestaltet ... ob und wie sich Siedlungsstrukturen verändern werden ... und in welche Richtung sich die Mobilität bis 2030 wohl verändern wird: Die Fragen, auf die das Mobilitätsgutachten des MVV Antworten finden sollte, waren groß und langfristig angelegt. Für das Thema des Individualverkehrs wurde die TRANSVER GmbH als Projektpartner gewonnen und eingebunden.

Als Analysewerkzeug diente ein Verkehrsmodell, das alternative Planfälle mit ihren Auswirkungen sichtbar macht. Eingegeben wurden Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr, zum Beispiel Ortsumgehungen, und Verbesserungen im ÖPNV: Fahrplanausweitungen bei verschiedenen MVV-Regionalbuslinien, neue Linien und Angebotserweiterungen im Schienenverkehr.

Das Mobilitätsforum hatte bereits im Vorfeld weitere Herausforderungen benannt, die nun ebenfalls in die Analyse einfließen, darunter die Unterversorgung einzelner Ortsteile im öffentlichen Verkehr und Verbesserungen im Nachtexpress.

Ausführlich beleuchtet wurden zudem die Qualität der Fahrzeuge sowie der Haltestellen, der barrierefreie Zugang, die Anschlusssicherung sowie neue, umweltfreundliche Antriebe im Busverkehr. Auch intermodale Angebote wie Park & Ride, Bike & Ride und Car-sharing flossen in die Untersuchung ein. Am Ende lagen sinnvolle Handlungsoptionen auf dem Tisch – inklusive Marketingmaßnahmen, um das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu verändern.

Nach der ersten Vorstellung im März wurde das Mobilitätsgutachten im April auch dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz,

Landkreisentwicklung, Regionalmanagement und Verkehrsinfrastruktur (ULV) in Ebersberg präsentiert. Seitdem hat die Umsetzung einzelner Maßnahmen begonnen – entlang von sieben Leitlinien: Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Verbesserung der Verträglichkeit, Vernetzung, Unfallvermeidung, Minimierung des Flächenverbrauchs und Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer.



Klimaschutz ist unser Antrieb

FALTEN IM TREND

Die Landeshauptstadt München ist in großen Schritten auf dem Weg zur Radlhauptstadt – eine erfreuliche Entwicklung. Dabei wächst der Wunsch, Fahrräder in Bussen und Bahnen mitzunehmen. Um den Platzbedarf der Bikes auf ein Minimum zu reduzieren, wurde im April das hochwertige ADFC-MVV-Faltrad vorgestellt. Wer es fährt, ist ab sofort Trendsetter!



Das ADFC-MVV-Faltrad ist kaum mehr als ein Stück Handgepäck – und darf kostenlos mitgenommen werden

Fahrradfahren ist ein Mega-Trend: Lag in München der Anteil des Radverkehrs im Jahr 2002 noch bei 10 Prozent, so liegt er inzwischen bei 17 Prozent. Eine Steigerung um 70 Prozent in nur neun Jahren! Allein 55.000 Fahrgäste im MVV nutzen täglich Bike & Ride. Leider geht diese positive Entwicklung zunehmend mit Kapazitätsproblemen einher. Darum bieten ADFC und MVV gemeinsam ein Fahrrad mit besonderen Eigenschaften an: das ADFC-MVV-Faltrad. Dieses braucht im zusammengeklappten Zustand – der Umbau dauert rund 10 Sekunden – wenig Platz, schützt durch eine Hülle andere Fahrgäste, kann leicht auf Rolltreppen befördert werden und beansprucht keinen Stellplatz in Bahnhofsnähe. Für die Fahrgäste ist es auch deshalb attraktiv, weil kein Fahrradticket erforderlich ist.

Um möglichst viele Radfahrer für das neue Produkt zu begeistern, hatte sich der ADFC Bayern nach qualitativ hochwertigen, aber für

den Normalverbraucher erschwinglichen Falträdern umgeschaut. Der MVV begutachtete die infrage kommenden Modelle in Hinsicht auf die Ausstattungsmerkmale, die einen einfachen und sicheren Transport in den Verkehrsmitteln im MVV erlauben. Gemeinsam entschied man sich für ein attraktives Markenprodukt in der Farbkombination weiß/orange, das durch eine hochwertige Ausstattung besticht und über ein ausgezeichnetes Fahrverhalten verfügt.

Mit Unterstützung der Radlhauptstadt München entstand ein Marketingkonzept für die Kommunikation der allgemeinen Vorteile von Falträdern im ÖPNV. Zudem wurde ein hochwertiges Werbepaket geschnürt: Die ersten 500 Räder sind um 50 Euro im Preis reduziert, zusätzlich gibt es eine Schutzhülle im Wert von 50 Euro sowie eine ADFC-Familienmitgliedschaft für ein Jahr inklusive Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung.

Die ersten 200 Käufer erhielten zudem eine kostenlose MVV-Umhängetasche, die ADFC-MVV-Radkarte mit 20 Touren in der Region München, ein Radlwerkzeug, den Münchner Radlstadtplan sowie Infomaterial von ADFC, MVV und der Radlhauptstadt München.

Bei den MVV-Fahrgästen kommt das Faltrad gut an. Das Angebot inklusive MVV-Umhängetasche ist mittlerweile vergriffen, aber der Preisvorteil von über 100 Euro besteht weiterhin. Interesse an dem Projekt besteht auch in vielen anderen Ballungsräumen. Mittlerweile haben Stuttgart und Hamburg die MVV-Idee aufgegriffen und vergleichbare Initiativen gestartet.



Eine clevere Idee

WANN FÄNGT DIE WOCHEN AN?

Ist Montag der beste Einstiegstag für die Wochenkarte? Oder Mittwoch, weil dann erst der Regen einsetzt und der sonst radelnde Fahrgast für sein Geld eine Woche lang mit Bussen und Bahnen fahren möchte? Der MVV wollte wissen, welche Konsequenzen es hätte, dem vernehmbaren Kundenwunsch nach flexiblem Einstieg in Wochen- und Monatskarten nachzugehen. Im Mai lagen erste Antworten vor.



Was tun, wenn Fahrgäste untypische Zeitpläne haben?

Eigentlich ist es ja ganz einfach: Nach dem Wochenende und zum nächsten Ersten ist die neue Zeitkarte fällig. Weil es immer so ist, entsteht Routine – und die macht das Leben leicht. Aber nicht jeder Fahrgast geht montags bis freitags arbeiten, nicht jeder Zuzug findet am Monatsanfang statt. Darum gibt es unüberhörbar den Ruf nach flexibler Handhabung der Zeitkarten – und der MVV beauftragte infas, die Konsequenzen einer Veränderung zu analysieren. Würde die Nachfrage sich steigern lassen, wenn jeder den Beginn der Gültigkeit seiner Zeitkarte frei bestimmen könnte? Oder würden die Kunden auf Tickets mit kürzerer Geltungsdauer umsteigen, weil sie nun vermehrt auf ihren tatsächlichen Bedarf schauen würden? Braucht es womöglich zusätzliche Angebote?

Die Marktforscher führten 1.525 Interviews mit einer durchschnittlichen Dauer von rund 15 Minuten. Sie fanden heraus, dass die Flexibilisierung der Zeitkarten – insbesondere bei Wochenkarten –

generell positiv gesehen wird. Sogar eine moderate Preiserhöhung im Rahmen der nächsten Tarifierung wäre für die Befragten nachvollziehbar. Nur wenige der Fahrgäste würden den Rechenschieber bemühen und auf Tickets mit kürzerer Geltungsdauer umsteigen. Vielmehr wäre zu erwarten, dass Kunden, die jetzt noch Tickets aus dem Bartarif nutzen, mit der Flexibilisierung den Einstieg in die Wochen- oder Monatskarte finden könnten. Die Kundenbindung würde damit intensiver.

Der gleitende Einstieg gefällt vor allem den Wochenkartennutzern sowie – bei den Monatskarten – auch denen, die eine Zeitkarte bislang eher selten nutzen: Das sind in der Regel Kunden, die nicht auf ein Verkehrsmittel festgelegt sind. Ob der Einstieg in die Flexibilisierung gelingt, wird auch von der Wirtschaftlichkeit abhängen. Eine zeitnahe Entscheidung ist bei den Verbundpartnern geplant.

WACHSTUMSTREND UNGEBROCHEN

Alle drei Jahre – und dies seit 1994 – erheben die Verkehrsforscher des MVV in den Verbundlandkreisen neue Zahlen. Auch 2012 waren die Interviewer wieder unterwegs. Sie haben mehr als 25.000 Fahrten ins Visier genommen. Jetzt liegen die Ergebnisse vor. Sie weisen mehr Fahrten und mehr Fahrgäste im MVV-Regionalbusverkehr nach. Eine unendliche Erfolgsgeschichte.

Wo und wie häufig fahren die Fahrgäste? Welche Verbindungen und Umstiege werden genutzt? Mit welchen Tickets sind die Menschen unterwegs? Und wie hoch sind die Einnahmen pro Fahrgast, pro Linie, pro Unternehmen oder pro Aufgabenträger? Im Juni waren Fragen wie diese für die Interviewer längst zur Routine geworden, denn um eine verlässliche Datenbasis für die Verkehrsplaner und Betriebswirtschaftler im MVV und in den Verbundlandkreisen zu erhalten, werden Fahrgäste – mit Ausnahme der Schulferien – ein ganzes Jahr lang ausführlich befragt. In die Untersuchung einbezogen waren neben den rund 220 MVV-Regionalbuslinien auch die Linien der MVG, die außerhalb der Stadt München Fahrgäste befördern, denn die entsprechenden Einnahmen stehen später dem Landkreis München zu: U6, Tram 25, Buslinien 55, 160, 161, 172, 188 und 199. Unberücksichtigt blieben nur die S-Bahnen und die Regionalzüge im Verbundraum.

In den letzten Jahren konnte das Verkehrsangebot in den acht Verbundlandkreisen ein kräftiges Wachstum verzeichnen. Im Vergleich zum Jahr 2003 lag das Fahrtenangebot 2012 über 16 Prozent höher. Die Gründe dafür sind bekannt: Zum einen reagieren die MVV-Verbundlandkreise kontinuierlich auf die steigende Nachfrage und die Erwartungen ihrer Bürgerinnen und Bürger. Zum anderen nahmen die Einwohnerzahlen in den acht Verbundlandkreisen deutlich zu. Die Aufgabenträger in der Region treten mit jeder Angebotsausdehnung in Vorleistung und nehmen vorübergehend höhere Kosten im regionalen Omnibusverkehr in Kauf. Später sollen dann steigende Fahrgastzahlen für zusätzliche Einnahmen der Aufgabenträger sorgen. Die 7. Fahrgasterhebung seit 1994 würde also auch die Frage beantworten müssen, ob diese Rechnung – wie in der Vergangenheit – auch in jüngster Zeit aufgegangen ist.



Der MVV ist überall



*Große Nachfrage,
großes Fahrtenangebot*

An einem durchschnittlichen Werktag – montags bis freitags – bieten die MVV-Verbundlandkreise inzwischen rund 10.500 Fahrten an. An einem Samstag sind dies 3.800 Fahrten und an einem Sonntag 1.700 Fahrten. Das sind in der Woche rund 55.500 Fahrten. Von diesen wurden 25.500 Fahrten erhoben, gut 8 Prozent mehr Fahrten als im Jahr 2009. Im Schnitt wurden 88 Fahrten pro Tag von den Verkehrsforschern des MVV erfasst.

Anders als in früheren Erhebungsperioden kamen die Interviewer nicht geballt in bestimmte Städte oder Räume, um in kurzer Zeit alle Fahrten – gerade auch bei parallelen Verkehrsangeboten – innerhalb weniger Tage zu befragen, sondern sie waren überall zu finden. Dies bedeutete beispielsweise einen Dienstplan, der so aussah: zwei Fahrten in der Stadt Erding, dann weiter nach Freising, dort dann drei bis vier Fahrten und dann noch zwei

Fahrten über Neufahrn nach Garching. In der Regel wurden pro Fahrt zwei bis drei Interviewer pro Bus eingesetzt, um so gut wie alle Fahrgäste ansprechen und befragen zu können. Bei der U-Bahn nach Garching war aber ein deutlich höherer Aufwand zu betreiben. In der Regel waren das 18 Interviewer. Immer mehr Fahrten in den Verbundlandkreisen, das bedeutet eben auch einen immer höheren Personaleinsatz mit vielen Zwischen- und Transferfahrten.

Die Ergebnisse der Befragung 2012 lagen im Frühjahr 2013 vor. Sie belegen mit deutlich steigenden Fahrgastzahlen, dass das verbesserte Angebot in den MVV-Verbundlandkreisen angenommen wird. Seit 1994 haben sich die Fahrgastzahlen im MVV-Regionalbusverkehr mittlerweile fast verdoppelt. Damals fuhren weniger als 600.000 Fahrgäste in einer Woche mit dem öffentlichen Verkehrsangebot in den MVV-Verbundlandkreisen, inzwischen sind mehr als

1,1 Millionen Fahrgäste pro Woche per Bus, Tram oder U-Bahn in den acht Verbundlandkreisen unterwegs.

Die gestiegene Nachfrage beruht erstens auf der Zubringerfunktion der Regionalbusse zur S-Bahn und zu den Regionalzügen im MVV. Zweitens ist sie auf die starke zeitliche und räumliche Ausweitung des innerörtlichen Busnetzes in vielen Gemeinden und Städten zurückzuführen. Taktverkehre auch noch spät abends sind keine Seltenheit mehr in Städten von mehr als 15.000 Einwohnern. Das zusätzliche Fahrtenangebot kommt bei den Fahrgästen gut an. Und auch die durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste pro Fahrt steigt, so dass die Busse vor allem auch in den Hauptverkehrszeiten oft sehr voll sind. Ein weiterer Gesichtspunkt: Die Struktur der Fahrgäste hat sich gewandelt. Bei stagnierenden Schülerzahlen fahren eben nicht mehr nur Schüler und Auszubildende mit den

MVV-Regionalbussen, sondern vermehrt auch Personen mit den Fahrtzwecken Arbeit, Einkauf, Tourismus oder Behördengang. Sie alle honorieren die von den MVV-Verbundlandkreisen und Gemeinden / Städten angebotenen Fahrten in qualitativ hochwertigen Bussen.

Angebot Fahrten	2003	2006	2009	2012	2003 bis 2012
Werktag	8.600	8.500	9.300	10.000	Anstieg um 16 %
Samstag	2.900	2.700	3.300	3.800	Anstieg um 31 %
Sonntag	1.800	1.500	1.700	1.700	Rückgang um 6 %
Wochenwert	47.700	46.700	51.500	55.500	Anstieg um 16 %

Nachfrage Fahrgäste	2003	2006	2009	2012	2003 bis 2012
Werktag	157.250	174.000	196.000	208.000	Anstieg um 32 %
Samstag	27.550	38.050	44.500	55.000	Anstieg um 100 %
Sonntag	14.750	18.400	20.500	23.500	Anstieg um 59 %
Wochenwert	828.550	926.450	1.045.000	1.118.500	Anstieg um 35 %

SCHNELLBUS ÜBERHOLT DAUERSTAU

Es geht voran: Das war die Stimmung des Energie-, Umwelt- und Planungsausschusses in Fürstentfeldbruck bei seiner Sitzung am 16. Juli, in der der MVV die aktuellen Planungen für eine Tangentialverbindung per Schnellbus vorstellte. Auch im Landkreis Freising nehmen vergleichbare Beschleunigungsprojekte Gestalt an. In beiden Fällen sind baldige Erfolge – und im Idealfall Fördermittel – zu erwarten.



Freising tut was

Im Umland, insbesondere an den Übergängen zwischen der Landeshauptstadt München und den Nachbarkommunen, steckt die Verkehrsplanung oftmals in einem Dilemma: Die Verkehrsnachfrage auf vielen Strecken steigt stetig, kommt aber auf kein Niveau, das eine Tram-, Stadtbahn oder gar U- oder S-Bahn rechtfertigen würde. Auch die bereits sehr detaillierte Konzeption einer Stadt-Umland-Bahn Anfang des Jahrtausends scheiterte letztlich an der Finanzierung, aber auch an einzelnen Vorbehalten von Kommunen gegenüber starken Eingriffen im Straßenraum. Nun rückt eine andere Lösung näher: Bus Rapid Transit, also bevorrechtigte und priorisierte Schnellbuslinien.

Nach der Entscheidung des Bundesministeriums für Verteidigung, den Fliegerhorst im Landkreis Fürstentfeldbruck aufzulassen, hat der MVV geprüft, wie eine Tangentialverbindung per Schnellbus

zwischen den S-Bahn-Achsen S3 und S4 aussehen könnte. Es wurden zahlreiche Varianten entwickelt, von denen schließlich eine sich zum Favoriten qualifizieren konnte. Sie wurde auf alle denkbaren verkehrs- und entwurfstechnischen sowie betrieblichen Maßnahmen, die zu einer wesentlichen Verbesserung der Beförderungsgeschwindigkeit führen, geprüft. Jetzt lässt sich prognostizieren, dass eine Beschleunigung von über zehn Prozent erreicht werden kann und deshalb Fördermittel von der Regierung von Oberbayern zu erwarten sind. Das verleiht dem Projekt weiteren Auftrieb. Die Umsetzung wird von allen Beteiligten in großen Schritten vorangebracht.

Auch im Landkreis Freising ist die Attraktivierung des Busverkehrs ein großes Thema: Als sich vor zwei Jahren die Verlängerung der U6 nach Neufahrn aufgrund eines außerordentlich niedrigen

Nutzen-Kosten-Wertes als nicht machbar erwiesen hatte, initiierte der MVV eine konzeptionelle Voruntersuchung für den Korridor Garching, Eching, Neufahrn. Sie zielte ab auf Beschleunigung – zum Beispiel durch Bevorrechtigung der Fahrzeuge an Lichtsignalanlagen, verbesserte Straßeninfrastruktur bis hin zu eigenen Bustrassen. Es wurde eine neue Direktverbindung von Eching zum Forschungszentrum Garching ins Auge gefasst, dazu verbesserte Übergänge zur U-Bahn in Garching-Forschungszentrum, zur S-Bahn nach Freising und zum Flughafen am S-Bahnhof Neufahrn. Die Gemeinden Neufahrn und Eching griffen die Untersuchungsergebnisse des MVV auf, konkretisierten die Planungen und wollen deren Umsetzung 2013 in Angriff nehmen. Auch in diesem Fall gilt: Wenn die Reisezeitverbesserung von mindestens zehn Prozent erreicht wird, sind die notwendigen bautechnischen Veränderungen durch die Regierung von Oberbayern grundsätzlich förderfähig.



Schneller zum Flughafen

MEHR MVV BITTE!

Im Juli 2012 wurde das erste Linienbündel im Rahmen einer Neukonzeption des MVV-Regionalbusverkehrs im Landkreis Starnberg ausgeschrieben. Eineinhalb Jahre lang hatten das Landratsamt Starnberg, die Kommunen des Landkreises und der MVV zuvor eng zusammengearbeitet, um die jährlichen Nutzwagenkilometer zukünftig von 1,77 auf 2,6 Millionen im Jahr zu erhöhen.



*Mehr Raum für den Öffentlichen
Personennahverkehr*

Im Landkreis Starnberg sind heute auf 25 MVV-Regionalbuslinien insgesamt 37 Fahrzeuge unterwegs. Pro Jahr werden rund 1,77 Millionen Nutzwagenkilometer zurückgelegt. Bis auf die verdichteten Bereiche um Starnberg, Gilching und das Würmtal, wo ein regelmäßiger Takt besteht, ist der Bedarf im Wesentlichen dem Schülerverkehr angepasst. Dies hat zur Folge, dass viele Fahrten ohne Vertaktung durchgeführt werden, der Fahrplan größere Lücken aufweisen kann und die Linienwege variieren. Für die Fahrgäste ist es nicht leicht, ihre Fahrten zu planen. Darum werden die öffentlichen Verkehrsmittel auch nicht in dem Maße angenommen, wie es möglich wäre: Die Nachfrage nämlich ist – auch im ländlichen Raum – nicht nur im Schüler- und Berufsverkehr, sondern auch im Einkaufs- und Erledigungsverkehr sowie im Freizeitverkehr vorhanden.

Durch eine umfassende Überplanung des öffentlichen Verkehrs im Landkreis Starnberg wird dieser Nachfrage nun Rechnung getragen. Bis Ende 2017 sollen alle 25 MVV-Regionalbuslinien hinsichtlich ihres Linienwegs, ihrer Vertaktung, ihrer täglichen Betriebsdauer und ihrer Anschlüsse an die S-Bahn, Regionalzüge sowie an andere MVV-Regionalbuslinien deutlich aufgewertet werden. Die grundsätzliche Vorgabe ist ein werktäglicher Stundentakt ganztags auf allen Linien. An den Wochenenden soll auf den meisten Linien ein Zwei-Stunden-Takt realisiert werden.

Um diese Ziele zu erreichen, ist es geplant, sechs bestehende Linien aufzulösen und sieben neue zu schaffen sowie die Takte aller Linien zu systematisieren, zu verdichten und die Betriebsdauern auszuweiten.

Die Nutzwagenleistung wird nach Abschluss der Überplanung um rund 44 Prozent größer sein und dann bei rund 2,6 Millionen Nutzwagenkilometern im Jahr liegen. Die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge steigt um zehn auf insgesamt 47 Busse. Durch die erheblichen Verbesserungen an Vertaktungen und Linienführungen haben sich auch neue Abhängigkeiten der Linien untereinander ergeben, so dass viele neue Ziele im Landkreis zukünftig problemlos mit dem MVV erreicht werden. Die Anbindungen neuer Wohn- und Gewerbegebiete wurde ebenfalls in der Konzeption berücksichtigt. Die neue Angebotsvielfalt soll das Angebot für Fahrgäste attraktiver machen – und neue Nutzergruppen erschließen.



Gern gesehen im Landkreis

VON NULL AUF HUNDERT IN SECHZEHN JAHREN

Auch in diesem Berichtsjahr wurden wieder zahlreiche Ausschreibungen im MVV-Regionalbusverkehr durchgeführt. Und so konnte der MVV neben seinem 40. Geburtstag auch dieses kleine Jubiläum begehen: Das 100. Vergabeverfahren im MVV-Regionalbusverkehr fand im August statt – wie immer mit Augenmaß.



Im Auftrag des MVV

Seit Beginn der Liberalisierung des ÖPNV-Marktes im Jahre 1996 hat der MVV bis zum Jahresende 2012 insgesamt 112 Ausschreibungen abgeschlossen. Heuer waren es allein 18 Verfahren für insgesamt 42 MVV-Regionalbuslinien mit einer Gesamtleistung von über 4,5 Millionen Nutzwagenkilometern pro Jahr. Die hundertste Ausschreibung wurde im August gestartet.

Für sechs der 2012 ausgeschriebenen Linien traten die neuen Verträge bereits mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 in Kraft, für die übrigen findet die Betriebsaufnahme ein Jahr später statt. Bei vier der Linien handelt es sich um Neuverkehre. Für den Betrieb der Linien sind insgesamt 86 Fahrzeuge erforderlich, die Hauptlast wird von 59 neu zu beschaffenden Fahrzeugen getragen werden.

Die Ausschreibungen führten in drei Fällen zu einem Betreiberwechsel – aber auch bei den neuen Betreibern handelt es sich ausnahmslos um bewährte Verkehrsunternehmen, die schon seit langem Leistungen im MVV-Regionalbusverkehr erbringen. Bemerkenswert ist zudem, dass fünf der ausgeschriebenen Lose bereits zum dritten Mal im Wege einer Ausschreibung vergeben wurden, zwei immerhin schon zum zweiten Mal.

BREMSEN UND NACHDENKEN!

Tiere können mehr, als Menschen gemeinhin annehmen. Sie planen und weinen, sie navigieren und kommunizieren. Aber sie tragen keine Laptop-Tasche, lesen keine Bücher und benutzen auch kein Fernglas. Es sei denn, sie sind die Helden einer MVV-Kampagne, die Autofahrer visuell und textlich aus ihrer Routine reißen will – um den MVV als Alternative zum Individualverkehr zu positionieren.

Vom 24. September bis zum 22. Oktober mussten sich die Autofahrer an den großen Ein- und Ausfallstraßen erst einmal die Augen reiben, denn von Großflächenplakaten sprachen Leoparden, Pferde und Erdmännchen zu ihnen. Der MVV sei eine schnelle Alternative zur Rush-Hour, eine erholsame Alternative zum Nummernschildlesen und eine bequeme Alternative zur Parkplatzsuche, erfuhren sie beim Vorbeifahren – ob sie wollten oder nicht. Die Kampagne war so plakativ angelegt worden, dass jeder sie wahrnehmen musste. Tiere verkaufen immer, das weiß die Werbewelt seit vielen Jahren. Und wenn diese sich dann auch noch etwas anders verhalten als erwartet, wird selbst der kritische Skeptiker in die Werbebotschaften verstrickt.

Als Reminder sorgten CityLights an Parkhäusern für die notwendige Wiederholung der Botschaften: Denk doch mal nach, lieber Autofahrer: Willst du Stau – oder schnell ankommen? Willst du immer nur Automarken studieren oder auch mal gern ein Buch? Willst du ewig einen Parkplatz suchen? Oder einfach aussteigen? Ja, AUSSTEIGEN aus dem Stau! Fahr MVV! Jetzt!



Erdmännchen-Alarm

ISE BRINGT ECHTZEITDATEN

Nicht nur in München, sondern auch im Umland möchten Fahrgäste in Echtzeit über Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen informiert werden. Darum hatten die Verbundlandkreise im November 2011 beschlossen, das Integrationssystem für Echtzeitdaten (ISE) für den MVV-Regionalbusverkehr einzuführen. Im Oktober traf der dafür notwendige Förderbescheid von der Regierung von Oberbayern ein.



Technik im Dienst der Fahrgäste

Das Warten hat sich gelohnt: Auf Basis einer am 22. Oktober erteilten Zusage für das Projekt ISE konnte der MVV gleich mit der konkreten Umsetzung des Projekts beginnen. Als Erstes hat er – im Rahmen einer beschränkten Ausschreibung – einen mit der Technik vertrauten und erfahrenen Berater für die Erstellung des Lastenheftes ermittelt. Gemeinsam mit dem MVV erarbeitete dieser den umfangreichen Anforderungskatalog für eine europaweite Ausschreibung Anfang 2013. Diese soll einen kompetenten Lieferanten des Integrationssystems finden. Der MVV wird für den Aufbau und Betrieb des ISE verantwortlich sein.

Mit dem ISE kann die aktuelle Fahrplaninformation wesentlich verbessert werden. Durch die Kopplung mit DEFAS BAYERN lassen sich fortan auch Anschlüsse – etwa zwischen S-Bahn und MVV-Regionalbus – zuverlässig sichern.

Der MVV geht davon aus, dass Ende 2015 mindestens 120 MVV-Regionalbusse an das ISE angeschlossen sind. Langfristig sollen alle MVV-Regionalbuslinien mit Echtzeitdaten versorgt werden.

Künftig werden alle MVV-Regionalbusunternehmen Echtzeitdaten liefern. Ob sich ein Verkehrsunternehmen dafür dem ISE anschließt, kann es selbst entscheiden. Starke Gründe sprechen dafür: Über einen diskriminierungsfreien Zugang kann es in seinem Mandantenbereich die Fahrplandaten einsehen und tagesaktuell um betriebliche Aspekte wie Umläufe ergänzen. Diese für die Generierung von Ist-Daten erforderlichen Informationen können anschließend über Datenfunk auf die Bordrechner der von ihnen betriebenen MVV-Regionalbusse übertragen werden. Durch einen Abgleich der Soll- und Ist-Fahrzeiten lassen sich Echtzeitdaten generieren. Das ISE bietet darüber hinaus eine Monitoring-Funktion an, mit

der die Verkehrsunternehmen ihre Busse entsprechend der Verkehrssituation disponieren können.

Besonders für kleine und mittelständische Verkehrsunternehmen, die über kein eigenes rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) oder Know-how über RBL-Systeme verfügen, ist das ISE eine gute Lösung, weil es genau auf die Anforderungen im MVV-Raum ausgerichtet ist.



Das Ziel heißt Anschluss-Sicherung

VERKEHRSPANUNG 3.0

Mit über 30.000 Aufrufen im Jahr wird der Regionale Nahverkehrsplan (RNP) nachweislich häufiger konsultiert, als man es bei seinem Umfang und seiner Komplexität vermuten könnte. Im November wurde er zum zweiten Mal fortgeschrieben. Quasi als RNP 3.0 greift die aktualisierte Fassung zahlreiche aktuelle Themen auf. Eine aufschlussreiche Lektüre – für Insider und Interessierte gleichermaßen.



Ein Blick in die Zukunft

Ein Regionaler Nahverkehrsplan ist gemäß Bayerischem ÖPNV-Gesetz zu erstellen, wenn zwischen mehreren Gebietskörperschaften Verkehrsbeziehungen „in wesentlichem Umfang“ bestehen, deren Abbildung in einzelnen Nahverkehrsplänen nicht möglich oder sinnvoll ist. Im Wirkungsraum des MVV mit seinen knapp 2,7 Millionen Einwohnern ist dies eindrucksvoll gegeben: pendeln doch allein über 330.000 Berufstätige täglich zwischen den Landkreisen und der Landeshauptstadt München, die dabei mit über 170.000 Einpendlern den Hauptanziehungspunkt bildet.

Die Aufgabe, diese komplexen verkehrlichen Verflechtungen und dazugehörigen ÖPNV-Angebote in einem RNP wiederzugeben, obliegt der MVV GmbH. Im November hat sie dieses Grundgerüst gemeinsam mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zum zweiten Mal seit 2002 fortgeschrieben.

Der Regionale Nahverkehrsplan hat den hohen Anspruch, sowohl die verkehrlichen Kennwerte und Rahmenbedingungen des motorisierten Individualverkehrs als auch des ÖPNV für die Gesamtregion darzustellen. Damit ist er eine integrierte Planungsgrundlage für lokale und regionsweite Untersuchungen zum ÖPNV.

Erstmals haben Themen wie P+R, B+R, Carsharing, Public Bikes oder Mobilitätsmanagement – Münchens „Gscheid mobil“ – Eingang in den RNP gefunden. Ausführlich vorgestellt werden die mittel- bis langfristigen Perspektivplanungen für den Nahverkehr im Großraum München. Das Bahnknoten-München-Konzept des Freistaats Bayern mit der zukunftsweisenden 2. Stammstrecke als Basis wird ebenso aufgegriffen wie Ideen für den Hauptbahnhof München, Konzepte für die U- und Trambahnen und Überlegungen zum zukünftigen Zuschnitt des Verkehrsverbundes.

VIELE PLANUNGSFORTSCHRITTE UND EIN SPATENSTICH

2012 wurden bei vielen Infrastrukturvorhaben für den Bahnknoten München wieder wichtige Planungsetappen erreicht. So haben sich im November Bund, Deutsche Bahn und Freistaat auf eine Gesamtfinanzierung für die 2. Stammstrecke geeinigt. Zuvor hatte im neuen Münchner Stadtteil Freiham mit einem Spatenstich der Bau der 150. S-Bahn-Station im MVV begonnen.

Für die 2. Stammstrecke, die wichtigste Infrastrukturmaßnahme des Bahnknotens München, haben am 26. November Vertreter des Bundes, der DB AG und des Freistaates Bayern in einem Spitzentreffen die Eckpunkte für die Finanzierung beschlossen. Als Ziel wurde der Baubeginn Anfang 2015 vereinbart. Bereits im Januar hatte eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung gezeigt, dass auch unter Berücksichtigung der aktuellen Kosten und mit einem Prognosehorizont bis zum Jahr 2025 der volkswirtschaftliche Nutzen der 2. Stammstrecke mit einem Faktor von 1,23 deutlich positiv ausfällt.

Ebenfalls im November ist auch die Neufahrner Kurve einen Schritt weitergekommen. Nach etwa drei Jahren Planung und einem dreijährigen Planfeststellungsverfahren wurde für den zweigleisigen Streckenabschnitt der Planfeststellungsbeschluss erlassen. Damit liegt Baurecht vor, so dass künftig Regionalzüge aus Landshut/

Regensburg im Stundentakt direkt zum Flughafen verkehren können. Für die Verlängerung der S7 liegen nun alle Planfeststellungsunterlagen vor. Seit Januar 2013 sind sie einsehbar. Bereits einen Schritt weiter ist der Ausbau der Linie A: Der Planfeststellungsbeschluss wird für Anfang 2013 erwartet. Durch einen optimierten Bauablauf können die Verzögerungen im Planfeststellungsverfahren kompensiert werden. Die elektrifizierte Strecke soll noch zum Fahrplanwechsel 2014/15 in Betrieb genommen werden.

Für den Ausbau der Strecke S4 Pasing–Eichenau wurde 2011 die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen. 2012 sind wichtige Infrastrukturplanungen mit dem Ziel der Kostenreduzierung durchgeführt worden. Die Planungen für die neue Station Freiham wurden bereits abgeschlossen. Am 12. Juni fand der Spatenstich für den Bau des 150. S-Bahnhofs im MVV statt. Die Station wird am 14. September 2013 in Betrieb genommen.



Freiham wird bald eine S-Bahn-Station haben

JETZT NOCH KNACKIGER

Softwareprodukte, die intensiv genutzt werden, altern besonders schnell. Nein, natürlich verschleißen sie nicht. Aber sie erzeugen Rückmeldungen und Anregungen, so dass Betreiber und Entwickler bald erkennen, was die Anwender an Neuerungen von ihnen erwarten. Auch der Ticket-Navigator lebt vom regen Feedback – und das hält ihn jung.



Wie viel kostet die Gruppenfahrt zum Bayern-Spiel?

Seit der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 können Fahrgäste nicht nur die optimale Verbindung unter Berücksichtigung aller relevanten Reiseparameter finden, sondern auch das am besten geeignete Ticket und den günstigsten Preis.

Sechs Jahre nach seiner Einführung wurde der MVV-Ticket-Navigator in Zusammenarbeit mit den Ingenieuren der IVU Traffic Technologies AG in Berlin weiterentwickelt. Für die Neugestaltung spielten vor allem die Wünsche und das Feedback der Kunden eine wesentliche Rolle. Sie sorgten für einen optimal am Bedarf ausgerichteten Relaunch des Ticket-Navigators. Nun präsentiert er sich einfacher, übersichtlicher und schneller als zuvor.

Bislang in zwei Versionen Express und Profi angeboten, gibt es den Ticket-Navigator seit Dezember ganz aus einem Guss.

Auf die gewohnten wenigen Klicks der Express-Version muss dennoch nicht verzichtet werden. Wer tiefer einsteigen will, holt zusätzliche Auskünfte ein.

Schon die Startseite des optimierten Ticket-Navigators zeigt an, was alles abgerufen werden kann: Verbindungen für eine einfache Fahrt, Hin- und Rückfahrt und mehrere Fahrten für Alleinreisende oder für Gruppen unterschiedlicher Größe. Auch die Häufigkeit der gewünschten Fahrt kann beliebig gewählt werden: an jedem Montag beispielsweise oder aber an drei Tagen in der Woche oder nur an bestimmten Tagen im Jahr. Wer bereits eine Zeitkarte besitzt und über deren Geltungsbereich hinausfahren will, erhält Auskunft darüber, welches Ticket zu welchem Preis zusätzlich benötigt wird. Der Ticket-Navigator spricht also sowohl Neukunden ohne jegliche Orts- und Tarifkenntnis an als auch geübte Kunden.

Für das Bekanntwerden des neuen Ticket-Navigators sorgte eine breit angelegte Marketingaktion mit Großflächenplakaten, auf denen ein kämpferisch gekleidetes Nashorn die Botschaft „Hier stoßen Sie mit Ihrer Nase immer aufs passende Ticket“ verbreitete. Ob es an dieser tierischen Aufklärung liegt, dass die aktuellen Benutzerzahlen im März 2013 schon bei 66.749 Besuchern liegen?



Zuverlässigkeit beginnt beim Ticketkauf

WAS LANGE WÄHRT, WIRD ENDLICH GUT

In vielen deutschen Universitätsstädten gibt es ein Semesterticket. Nun wurde es auch für München beschlossen. Dass die Einführung etwas länger dauerte, liegt paradoxerweise am überproportional häufigen Fahren der Münchner Studenten mit dem MVV: Da ein neues Ticket einnahmeneutral sein muss, ergibt sich für seinen Preis ein entsprechend hohes Niveau. Das wiederum überzeugte die Studenten nicht. Aber dann ...



Auf geht's

Ein simples Semesterticket, das mit einem Solidarbeitrag von über 200 Euro in Städten wie Frankfurt oder Hamburg angeboten wird, war mit Blick auf die rechtlichen Rahmenbedingungen in Bayern leider nicht umsetzbar. So entschieden sich der MVV und das Studentenwerk München, ein Zwei-Komponenten-Modell anzustreben: Alle Studierenden müssen einen Solidarbeitrag pro Semester zahlen. Damit sind sie berechtigt, das Gesamtnetz werktags zwischen 18 und 6 Uhr und wochenends sowie an Feiertagen ganztags zu nutzen. Wer die sechs Monate lang rund um die Uhr mit dem MVV fahren will, muss ein Aufpreisticket erwerben.

Auf der Grundlage dieses Modells und einer vom MVV durchgeführten Marktstudie für die Kalkulation der Angebotspreise wurde dem Studentenwerk München im Jahr 2009 ein Semesterticket mit einem Solidarbeitrag von 78,50 Euro und einem Aufpreisticket

zum Preis von 143,50 Euro angeboten. Die Ende 2009 bei den drei Hochschulen TUM, LMU und Hochschule München stattgefundene Urabstimmung konnte allerdings die erforderliche Zustimmung bei allen drei Hochschulen nicht erreichen. Die Studierenden der LMU votierten gegen das angebotene Semesterticket.

Im Jahr 2012 haben die Studierendenvertreter der drei Hochschulen einen erneuten Anlauf zur Einführung eines Semestertickets gestartet. Ihre Vorgabe: Das Semesterticket dürfe maximal 200 Euro pro Semester kosten. Der Solidarbeitrag solle bei 59 Euro und das Aufpreisticket bei 141 Euro liegen. Die SPD-Stadtratsfraktion und der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 19 griffen den Vorschlag auf und stellten im Stadtrat München den Antrag, die Landeshauptstadt möge ein eventuelles Einnahmedefizit bei Einführung des vorgeschlagenen Semestertickets übernehmen.

Im November dann beschloss der Stadtrat genau dieses. Das Semesterticket wird zu diesen Konditionen in einem zweijährigen Probetrieb eingeführt. Der maximale Ausgleichsbetrag liegt für die zweijährige Pilotphase bei insgesamt 11,9 Millionen Euro. Im Dezember fand die erforderliche Urabstimmung über die Einführung eines Semestertickets an den drei Hochschulen statt. Die Beteiligungsquoten lagen zwischen 52 und 68 Prozent und die Ja-Stimmen zwischen 81 und 90 Prozent. Damit war die Einführung des Semestertickets beschlossen.

Die abschließenden Gremienbeschlüsse stehen Anfang Juli 2013 auf der Tagesordnung. Die Einführung ist dann zum Wintersemester 2013 / 2014 geplant.



Der MVV nimmt alle mit

DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG



Dipl.-Kaufmann

Alexander Freitag

Geschäftsführer MVV GmbH

Das Geschäftsjahr 2012 war wiederum ein gutes Jahr für den MVV. Das Verbundsystem im Großraum München konnte sein vierzig-jähriges Jubiläum begehen. Das haben wir zum Anlass genommen, uns mit vielfältigen Aktionen bei den Multiplikatoren, den Entscheidungsträgern in unserer Region und natürlich ganz besonders bei unseren Fahrgästen herzlich zu bedanken. Die Verbundpartner dürfen bei einem derartigen Anlass auch etwas stolz auf die gute Zusammenarbeit und das Erreichte sein. In keiner anderen Region Deutschlands wird das Angebot an umweltfreundlichem öffentlichem Verkehr so gut angenommen wie im MVV.

In der Zeitspanne seit Verbundgründung wurden wir Zeuge von zahlreichen gesellschaftlichen Veränderungen, auf die es zu reagieren galt. War die damalige Bundesrepublik Anfang der 70er Jahre noch fasziniert von automobiler Mobilität, so ist zwischenzeitlich ein deutlicher Sinneswandel eingetreten. Besaßen noch im Jahr 2000 von 1000 jungen Männern zwischen 18 und 25 Jahren mehr als 500 ein Auto, so sind es heute nur noch knapp 350. Der ÖPNV hingegen erfreut sich steigender Wertschätzung.

Smartphones und soziale Netzwerke prägen inzwischen den Lebensstil der jungen Generation. Digitale Medien verändern aktuell in allen Bereichen unser Leben und beeinflussen das Konsumentenverhalten. Diesen aktuellen Herausforderungen haben wir uns zu stellen. Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaft arbeiten daher bereits intensiv an der weiteren Modernisierung der Vertriebsstrukturen. Handy- und E-Ticketing sind hier die aktuell anstehenden Projekte, die es unter der gemeinsamen Benutzeroberfläche MVV zu implementieren gilt.

Viele Jahre waren die Verbundpartner mit dem Studentenwerk München im Gespräch, um ein Semesterticket für die Studierenden einzuführen. Im Berichtsjahr konnte eine für München maßgeschneiderte Ausgestaltung dieses Tickets auf den Weg gebracht werden. Dank der Zusicherung der Landeshauptstadt, ein eventuelles Einnahmedefizit für eine Pilotphase von zwei Jahren auszugleichen, profitieren die Studierenden ab dem kommenden Wintersemester von einem äußerst attraktiven Tarifangebot. Getreu der Erkenntnis, dass es ungleich einfacher ist, einen Stammkunden zu halten als

einen Neukunden zu gewinnen, erachten wir diese tarifliche Maßnahme als strategische Investition in die Zukunft. Wer als Student die Vorzüge eines leistungsfähigen ÖPNV kennengelernt hat, wird diesem auch in späteren Lebensabschnitten gerne die Treue halten.

Die bekannten Stärken der Verbundverkehre sind die Nutzung von Synergien sowie die Inter- und Intramobilität. Daher streben wir eine weitere Vernetzung des öffentlichen Verkehrs mit anderen Verkehrsmitteln an. Ein praktisches Beispiel für unseren Ansatz, Mobilitätsketten zu bilden und damit den Verkehr effizienter zu gestalten, sei hier exemplarisch beschrieben. Schon heute nutzen täglich über 55.000 Fahrgäste im MVV die Möglichkeit von Bike&Ride. In München ist der Anteil der Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden, 2012 im Vergleich zum Jahr 2002 von zehn auf 17 Prozent gestiegen. Die erfreuliche Entwicklung des Umweltverbundes Rad und öffentlicher Verkehr schafft jedoch zunehmend Kapazitätsprobleme. Neue Lösungsansätze sind gefragt. Landeshauptstadt München, ADFC und MVV haben daher ihr Know-how gebündelt, und heraus kam das ADFC-MVV-Faltrad.

Zwar musste das Rad nicht neu erfunden werden, allerdings wurde das Konzept gezielt auf Münchner Rahmenbedingungen zugeschnitten. Im Gegensatz zu herkömmlichen Rädern kann das ADFC-MVV-Rad auch während der Sperrzeit in den Schnellbahnen und, soweit es die Platzverhältnisse zulassen, in Bus und Tram mitgenommen werden. Dass die Projektpartner damit Pionierarbeit geleistet haben, zeigt sich daran, dass zwischenzeitlich auch andere Verbünde diese Idee übernommen haben. Es zeigt ferner in schöner Deutlichkeit, dass Kooperation, die Leitidee eines Verbundes, auch heute der Schlüssel zum Erfolg ist – so wie damals vor 40 Jahren, als das Erfolgsmodell MVV seinen Anfang nahm.



Alexander Freitag





STATISTIK

2,72 Prozent Zuwachs bei den Fahrten und 5,09 Prozent mehr Fahrgeldeinnahmen. Die Statistiken des MVV veranschaulichen Entwicklungen im öffentlichen Nahverkehr Münchens und seiner Region durch Zahlen und Diagramme.

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

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN: DIE SPRACHE DER STATISTIK

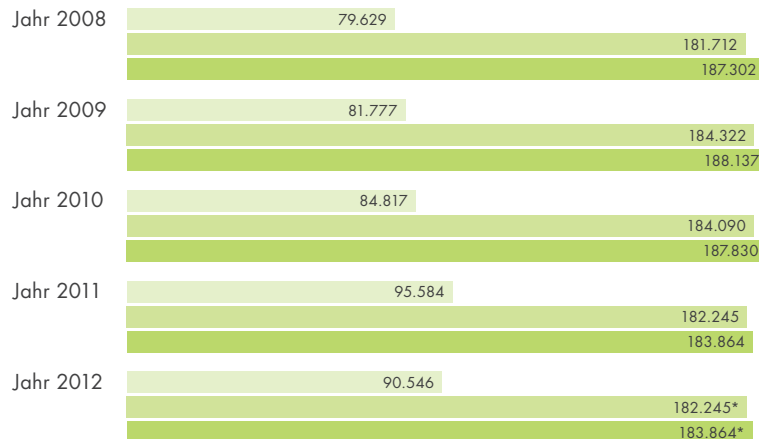
STRUKTURDATEN

	MVV-Verbundraum	Landeshauptstadt München
Fläche	rd. 5.500 qkm	rd. 311 qkm
Zahl der Gemeinden	175	
Einwohner	rd. 2,778 Mio.	rd. 1,388 Mio.
Pkw-Bestand	rd. 1,475 Mio.	rd. 0,663 Mio.

SCHÜLER- UND STUDENTENZAHLEN

Schüler- und Studentenzahlen

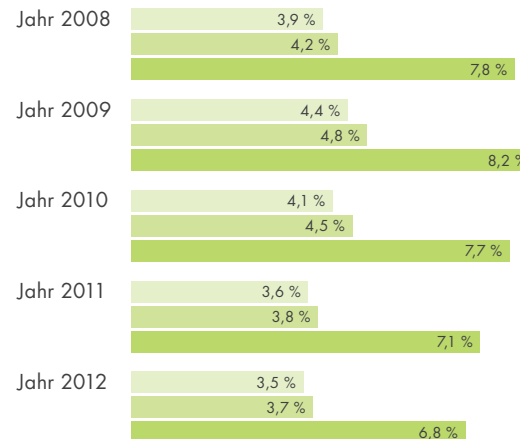
- Studenten in München
- Schüler in München
- Schüler in den Landkreisen



Arbeitslosenquoten

- Regierungsbezirk Oberbayern
- Bayern
- Bundesrepublik Deutschland

ARBEITSLOSENQUOTEN



* Zur Drucklegung lagen noch keine aktuelleren Zahlen vor

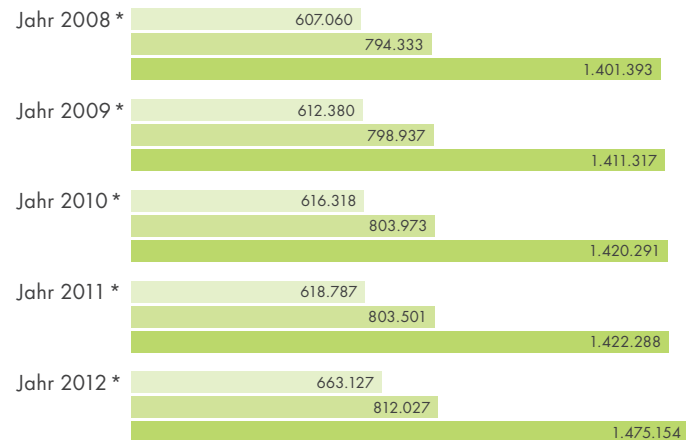
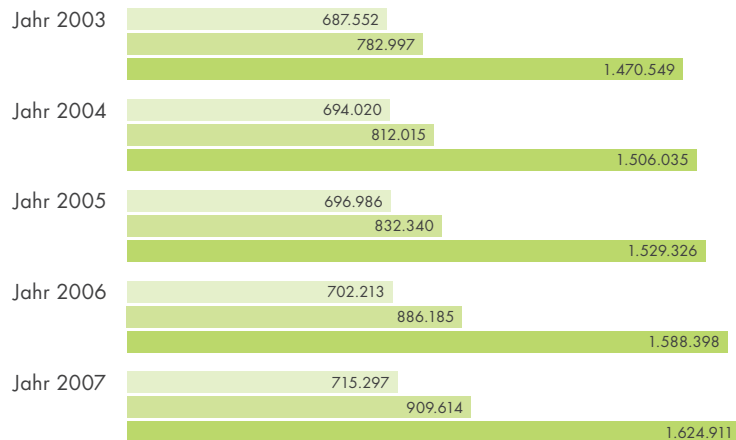
DIE ENTWICKLUNG DER EINWOHNERZAHLEN IN DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN UND IN DEN VERBUNDLANDKREISEN



DIE ENTWICKLUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS

Entwicklung
des Pkw-Bestandes

- LH München
- Umland
- Verbundraum

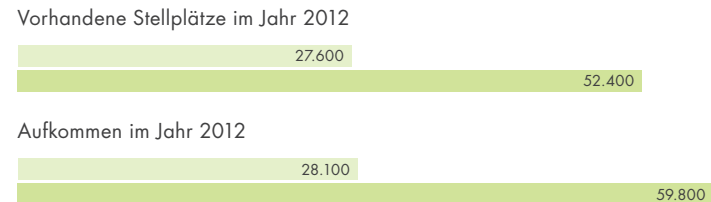
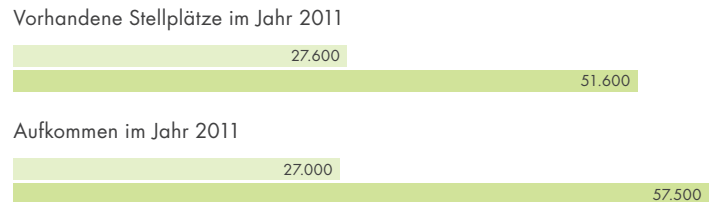


* Ab dem Berichtsjahr 2008 werden nur noch angemeldete Fahrzeuge ausgewiesen (ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen). Vorübergehend stillgelegte Kraftfahrzeuge machen rund 12% des Kraftfahrzeugbestandes aus.

PARK & RIDE UND BIKE & RIDE

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

- P+R
- B+R



STRECKEN- UND LINIENLÄNGEN



ZUG- UND WAGENKILOMETER (MIO.)

S-Bahn

Jahr 2008	19,900
Jahr 2009	20,288
Jahr 2010	20,288
Jahr 2011	20,288
Jahr 2012	20,298

U-Bahn

Jahr 2008	10,442
Jahr 2009	10,536
Jahr 2010	10,483
Jahr 2011	10,699
Jahr 2012	10,729

Straßenbahn

Jahr 2008	6,952
Jahr 2009	6,907
Jahr 2010	7,208
Jahr 2011	6,893
Jahr 2012	7,385

Regionale Omnibusse

Jahr 2008	25,276
Jahr 2009	26,394
Jahr 2010	26,794
Jahr 2011	27,298
Jahr 2012	27,966

Städtische Omnibusse

Jahr 2008	27,235
Jahr 2009	27,677
Jahr 2010	28,014
Jahr 2011	28,249
Jahr 2012	28,632

GESAMTÜBERBLICK ÜBER DIE ERGEBNISSE

	Jahr 2011	Jahr 2012	+/- absolut	+/- Prozent
Fahrten	645.222.123	662.772.928	17.550.805	2,72 %
Personenkilometer	6.520.622.230	6.712.035.064	191.412.834	2,94 %
Verkaufte Fahrkarten	60.842.724	62.285.962	1.443.238	2,37 %
Fahrgeldeinnahmen	691.461.262,38	726.654.083,73	35.192.821,35	5,09 %

FAHRTEN (MIO.)

Jahr 2008	617,675
Jahr 2009	619,836
Jahr 2010	633,199
Jahr 2011	645,222
Jahr 2012	662,773

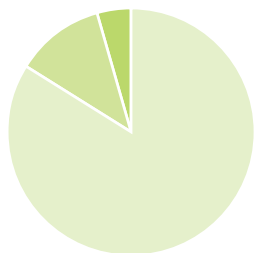
PERSONENKILOMETER (MIO.)

Jahr 2008	6.271,646
Jahr 2009	6.280,368
Jahr 2010	6.405,026
Jahr 2011	6.520,622
Jahr 2012	6.712,035

VERKAUFTE FAHRKARTEN (MIO. STÜCK)

* Erwachsene und Kinder

** Single-, Kinder- und Partnerkarten ohne Kongressstickets



■ Bartarif (84,03 %)

■ Zeikartentarif (11,72 %)

■ Ausbildungstarif (4,25 %)

Bartarif	Jahr 2011	Jahr 2012	Veränderungen 2011/12 absolut	Veränderungen 2011/12 %
Einzelfahrkarten *	21,599	22,520	0,921	4,26 %
Streifenkarten *	8,086	8,178	0,092	1,14 %
Tageskarten **	11,729	11,942	0,214	1,82 %
Sonstige	0,319	0,299	-0,020	-6,32 %
Sonderregelungen	9,376	9,402	0,026	0,27 %
Summe	51,109	52,341	1,232	2,41 %

Ausbildungstarif	Jahr 2011	Jahr 2012	Veränderungen 2011/12 absolut	Veränderungen 2011/12 %
Ausbildungstarif I	0,782	0,788	0,006	0,81 %
Ausbildungstarif II	1,589	1,642	0,053	3,33 %
Grüne Jugendkarten	0,204	0,216	0,013	6,16 %
Summe	2,574	2,646	0,072	2,79 %

Zeikartentarif	Jahr 2011	Jahr 2012	Veränderungen 2011/12 absolut	Veränderungen 2011/12 %
Wochenkarten	2,720	2,722	0,003	0,10 %
Monatskarten	1,246	1,295	0,049	3,95 %
IsarCard9Uhr	0,314	0,322	0,008	2,44 %
IsarCard60	0,316	0,298	-0,018	-5,72 %
IsarCardAbo monatlich	1,213	1,245	0,032	2,60 %
IsarCardAbo jährlich	0,034	0,037	0,003	8,67 %
IsarCard60 Abo monatlich	0,285	0,300	0,015	5,41 %
IsarCard60 Abo jährlich	0,024	0,025	0,001	4,95 %
IsarCard9Uhr Abo monatlich	0,136	0,142	0,007	5,03 %
IsarCard9Uhr Abo jährlich	0,007	0,008	0,000	4,50 %
IsarCardJob monatlich	0,544	0,582	0,038	7,03 %
IsarCardJob jährlich	0,029	0,029	0,000	1,31 %
IsarCard S	0,221	0,223	0,002	0,79 %
Sonderregelungen	0,070	0,069	-0,001	-1,12 %
Summe	7,159	7,299	0,140	1,95 %

	Jahr 2011	Jahr 2012	Veränderungen 2011/12 – absolut	Veränderungen 2011/12 – %
Gesamtsumme	60,843	62,286	1,443	2,37 %

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

FAHRGELDEINNAHMEN (BRUTTO, MIO. EURO)

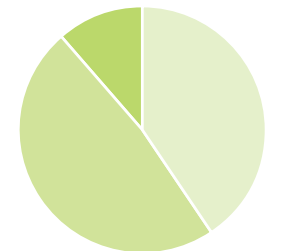
Bartarif	Jahr 2011	Jahr 2012	Veränderungen 2011/12 absolut	2011/12 %
Einzelfahrkarten *	56,64	60,20	3,56	6,29%
Streifenkarten *	97,03	98,38	1,35	1,39%
Tageskarten **	101,65	106,91	5,26	5,18%
Sonstige	0,82	0,94	0,13	15,54%
Sonderregelungen	26,78	28,36	1,58	5,92%
Summe	282,92	294,80	11,88	4,20%

Ausbildungstarif	Jahr 2011	Jahr 2012	Veränderungen 2011/12 absolut	2011/12 %
Ausbildungstarif I	22,33	22,94	0,62	2,77%
Ausbildungstarif II	52,84	55,71	2,88	5,44%
Grüne Jugendkarten	3,16	3,55	0,39	12,29%
Summe	78,33	82,21	3,88	4,96%

Zeitkartentarif	Jahr 2011	Jahr 2012	Veränderungen 2011/12 absolut	2011/12 %
Wochenkarten	44,85	46,37	1,52	3,39%
Monatskarten	75,56	81,10	5,54	7,34%
IsarCard9Uhr	17,51	18,46	0,95	5,41%
IsarCard60	13,56	13,20	-0,36	-2,67%
IsarCardAbo monatlich	69,96	72,08	2,13	3,04%
IsarCardAbo jährlich	21,05	23,51	2,46	11,67%
IsarCard60 Abo monatlich	11,06	11,68	0,61	5,54%
IsarCard60 Abo jährlich	10,05	10,87	0,82	8,19%
IsarCard9Uhr Abo monatlich	6,91	7,24	0,33	4,83%
IsarCard9Uhr Abo jährlich	4,01	4,31	0,30	7,47%
IsarCardJob monatlich	28,31	31,10	2,79	9,85%
IsarCardJob jährlich	15,15	17,08	1,93	12,73%
IsarCard S	9,57	9,92	0,35	3,69%
Sonderregelungen	2,67	2,72	0,05	1,87%
Summe	330,22	349,64	19,42	5,88%

* Erwachsene und Kinder

** Single-, Kinder- und Partnerkarten ohne Kongresstickets



■ Bartarif (40,57%)
■ Zeitkartentarif (48,12%)
■ Ausbildungstarif (11,31%)

	Jahr 2011	Jahr 2012	Veränderungen 2011/12 – absolut	Veränderungen 2011/12 – %
Gesamtsumme	691,46	726,65	35,19	5,09%

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





HERAUSGEBER UND VERANTWORTLICH FÜR DEN INHALT

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)

Thierschstraße 2, 80538 München

www.mvv-muenchen.de

FOTOGRAFIEEN AUS ARCHIV

Walter Matthias Wilbert – Wilbert Photography, Bad Tölz

TEXT

Cornelia Sauer – Dialogtext, München

KONZEPTION UND KREATION

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

