



VERBUNDBERICHT 2013 MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND





PROLOG	04
— Der Oberbürgermeister seit 1. Mai 2014: Dieter Reiter	05
— Der Oberbürgermeister: Christian Ude	06
— Der Bayerische Staatsminister: Joachim Herrmann	08
— Der Landrat: Thomas Karmasin	10
VERBUNDPARTNER	12
— Die Gesellschafter und Organe des MVV	14
— Abschied von Christian Ude	20



INHALT

PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN	22	— Kostenlose Freizeit-App des MVV kommt bestens an	39
— Aktuelle Entwicklungen im MVV-Regionalbusverkehr	24	— S-Bahnhof-Newsticker ... S-Bahnhof-Newsticker ...	
— MVV-Consulting berät den Landkreis Dachau		— S-Bahnhof-Newsticker	40
— in Sachen Klimaschutz	26	— Einführung des MVV-Semestertickets	42
— Werberesonanzanalyse bestätigt tierischen Kurs	27	— PUMAS integriert Radroutenplaner	
— Marktforscher untersuchen Flinkster-Carsharing in München	28	— in die Fahrplanauskunft	43
— Landeshauptstadt München und MVV fördern		— EMM-Studie vor dem Start	44
— ausgezeichnetes Mobilitätstheater	30	— Kundenwunsch nach gleitender Geltungszeit erfüllt	46
— Kunden-Feedback bringt übersichtliches		— MVV-Handy- und Online-Ticket	48
— Bahnhofsinformationssystem	32	— Fahrplanauskunft bricht alle Rekorde	50
— Förderzusage für Forschungsprojekte DYNAMO		— MVV-Datenbasis ist wieder auf dem neuesten Stand	52
— und PRÖVIMM	33	— Resümee und Ausblick der MVV-Geschäftsführung	54
— Tagung des zehnten Plenums der Inzell-Initiative	34		
— Kontinuierliche Erhebungen bei S-Bahn und		STATISTIK	56
— Regionalzügen im MVV-Verbundraum	36	— 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 Engelt 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 SEIT 1. MAI 2014

Am 1. Mai 2014 hat Dieter Reiter in der Nachfolge von Christian Ude das Amt des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt München übernommen. In der 46. Verbundratssitzung des MVV am 9. Mai wurde Dieter Reiter einstimmig zum Vorsitzenden dieses Gremiums gewählt. Gemäß den Statuten des MVV-Gesellschaftervertrags hat der Oberbürgermeister der LH München auch den Vorsitz in der MVV-Gesellschafterversammlung inne. Dieter Reiter führt somit beide Verbundgremien und setzt somit die bewährte Tradition der bisherigen Oberbürgermeister fort.

Der MVV freut sich auf die künftige Zusammenarbeit, um gemeinsam mit den Verbundpartnern den Erfolg und das attraktive Angebot des öffentlichen Verkehrs zu erhalten und kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Im Berichtsjahr 2013 des vorliegenden Verbundberichts trug Oberbürgermeister Christian Ude die Verantwortung in den Verbundgremien. Nach seiner über zwanzigjährigen erfolgreichen Tätigkeit für den MVV finden Sie auf der folgenden Seite sein Abschiedsgrußwort.

Alle Verbundpartner sowie die Beschäftigten und die Geschäftsführung der MVV GmbH sind Christian Ude für seine Tätigkeit zu Dank verpflichtet und drücken dies gerne in ihren jeweiligen Grußworten aus.



*Dieter Reiter
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München
seit 1. Mai 2014*

DER OBERBÜRGERMEISTER



*Christian Ude
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München*

Traditionell hat der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München den Vorsitz in den Verbundgremien des MVV inne. Nach zwanzig Jahren in dieser Funktion schreibe ich nun zum letzten Mal ein Grußwort für den Verbundbericht. Wie so oft in den vergangenen Jahren können wir auf bereits hohem Niveau mit knapp 670 Mio. Fahrgästen im Jahr 2013 wiederum einen neuen Rekord melden. Auf dieses Ergebnis können alle Verbundpartner stolz sein. Das Verbundsystem entwickelt sich weiterhin gut und bleibt ein Musterbeispiel für eine gedeihliche Zusammenarbeit zwischen Stadt und Umland.

Mit 238 Fahrten pro Einwohner und Jahr wird in keiner Metropolregion Deutschlands der ÖPNV so intensiv genutzt wie im Großraum München. Wer zudem die Zahl der Abokunden, also der treuesten Kunden im MVV betrachtet, die sich in den letzten zwanzig Jahren von 77.000 auf über 290.000 vervielfacht hat, erhält einen klaren Beleg für die Dynamik des öffentlichen Verkehrs in unserer Region. Diese Dynamik ist wichtig, denn Mobilität gehört zu den zentralen Voraussetzungen für einen nachhaltig hohen Lebensstandard. Und nur der öffentliche Verkehr gewährleistet die Teilhabe aller

Bevölkerungskreise an diesem Wohlstandsfaktor. Ein gutes öffentliches Verkehrssystem stellt einen unverzichtbaren Wirtschafts- und Standortfaktor dar und sichert die Position von München und der Region im nationalen und internationalen Wettbewerb.

Die Bürgerinnen und Bürger, ebenso wie die Gäste in Stadt und Umland, wissen es zu schätzen, dass München eine Metropole der kurzen Wege ist. Egal, wo man sich befindet, die nächste MVV-Haltestelle ist zumeist in Sichtweite. Das dichte Haltestellennetz wird von modernen Fahrzeugen in kurzer Taktfolge bedient. Die Wartezeiten bei Bahn und Bus sind nicht nur kurz, sondern auch schnell zu ermitteln. Dynamische Fahrplaninformationen an den Haltestellen informieren ebenso verlässlich wie zeitgemäße Smartphone-Apps für unterwegs. Dies mag für MVV-Fahrgäste die Schilderung ihres unspektakulären Alltags sein – für die Bürger ist es jedoch der Garant dafür, auch künftig die sprichwörtliche Münchner Lebensqualität genießen zu können.

Damit das so bleibt und der hohe Standard erhalten und weiter ausgebaut werden kann, bedarf es großer Kraftanstrengungen aller,

die für das MVV-System Verantwortung tragen. Die Landeshauptstadt München stellt sich dieser Herausforderung. Stadtwerke München (SWM) und Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) investierten 2013 mehr als 150 Millionen Euro in die Erneuerung und den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Für 2014 sind sogar 335 Millionen Euro veranschlagt. Unsere Fahrgäste erfahren diese Investitionen unmittelbar: Das Fahrplanangebot der Tram erhielt eine Ausweitung auf den 10-Minuten-Takt bis zehn Uhr abends. Das Münchner Tramnetz wurde an den Bahnhof Pasing, die wichtigste Verkehrsdrehscheibe im Münchner Westen, angebunden. Für die U-Bahn wurden dringend notwendige Taktverdichtungen auf den Weg gebracht. Die neu eingeführte Expressbuslinie X30 schafft nicht nur neue Direktverbindungen für die Fahrgäste, sondern auch eine neue Dimension des Busverkehrs in München.

Neben dem Ausbau des Leistungsangebots konnten durch Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaft wichtige Neuerungen bei Vertrieb und MVV-Tarif realisiert werden. Die neu eingeführten Handy- und Online-Tickets erleichtern den Fahrgästen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Andere Meilensteine der

kundenfreundlichen Weiterentwicklung des MVV-Tarifs sind die flexibilisierten Geltungszeiträume von Zeitkarten und die von der Landeshauptstadt finanziell abgesicherte Einführung des Semester-tickets.

Ich darf auf meine Tätigkeit als Vorsitzender der MVV-Gremien in dem Bewusstsein zurückblicken, ein gut funktionierendes System zu hinterlassen. Dafür danke ich allen Mitstreiterinnen und Mitstreitern, die tagtäglich daran mitgearbeitet haben.

Den Fahrgästen im MVV wünsche ich allzeit gute Fahrt!



Christian Ude

DER BAYERISCHE STAATSMINISTER



Joachim Herrmann

*Bayerischer Staatsminister des
Innern, für Bau und Verkehr*

Ein hochentwickeltes Land wie Bayern braucht eine leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur. Über 400.000 Menschen pendeln täglich in die Landeshauptstadt München. Die Attraktivität der Metropolregion München als Wirtschaftsstandort bleibt ungebrochen und führt zu einem anhaltenden Zuzug von hochqualifizierten Arbeitskräften. Nach aktuellen Schätzungen entstehen im Großraum München bis 2030 rund 200.000 neue Arbeitsplätze. Die effiziente und ökologisch nachhaltige Anbindung des Umlands an die Münchner Innenstadt ist und bleibt ein zentraler Erfolgsfaktor.

Die Bayerische Staatsregierung stellt heute bereits die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft. Mit dem Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München haben wir weitreichende Maßnahmen für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenpersonenverkehrs beschlossen. Dabei bildet der zweite S-Bahn-Tunnel das Kernstück der Planungen. Denn nur mit Taktverdichtungen und Express-S-Bahnen

können die weiter steigenden Nutzerzahlen im MVV bestmöglich bedient werden. Gleichzeitig schaffen wir eine wichtige Voraussetzung für eine bessere Erreichbarkeit des Münchner Flughafens. Wichtige Maßnahmen für eine zügige Umsetzung wurden ergriffen. Nun kommt es auf den Zusammenhalt aller Partner an, um die Projekte mit gemeinsamer Kraftanstrengung zu realisieren.

Bei der Entwicklung moderner Verkehrskonzepte spielen auch Dialogplattformen wie die sogenannte Inzell-Initiative von BMW und der Stadt München eine wichtige Rolle. Gemeinsam mit Vertretern der Kommunen, der Verkehrsunternehmen und der bayerischen Industrie werden neue Perspektiven für die Mobilität der Zukunft entwickelt. Die innovative Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger kombiniert mit Produktangeboten wie Handy- und Online-Tickets schaffen zusätzlichen Nutzen für alle Verkehrsteilnehmer. So wachsen Schiene und Straße in Bayern noch enger zusammen.

Seit mehr als 40 Jahren bietet das integrierte Verbundsystem ein attraktives ÖPNV-Angebot mit einem Gemeinschaftstarif. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den ÖPNV-Aufgabenträgern ist eine wesentliche Voraussetzung für seine Leistungsfähigkeit.

Ich will an dieser Stelle Herrn Oberbürgermeister Ude für sein großes Engagement danken. Er übte 20 Jahre den Gremienvorsitz im MVV aus. Nur durch den engen Austausch und den Willen zur kontinuierlichen Verbesserung ist eine solche Erfolgsgeschichte möglich. Der Freistaat wird auch weiterhin den Verbund unterstützen und die positive Entwicklung im MVV gemeinsam mit der Landeshauptstadt und den Landkreisen als Gesellschafter mitgestalten.



Joachim Herrmann

DER LANDRAT DES LANDKREISES FÜRSTENFELDBRUCK



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

Auch im letzten Jahr erreichte die Zahl der Fahrgäste, die innerhalb des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes öffentliche Verkehrsmittel nutzen, wieder Höchstwerte. In Anbetracht der künftigen verkehrlichen Herausforderungen für den Großraum München wird es aber unabdingbar sein, die Leistungsfähigkeit des Öffentlichen Nahverkehrs weiter zu steigern und noch attraktiver zu gestalten. Vor diesem Hintergrund wurde die MVV GmbH von ihren Gesellschaftern 2013 aufgrund eines Antrags der Verbundlandkreise einstimmig „mit einer für die Aufgabenträger möglichst kostenneutralen und für die Fahrgäste verständlicheren Weiterentwicklung des Verbund-Tarifmodells“ beauftragt. Dies war der Startschuss für den Beginn einer Tarifstrukturreform. Manch einer mag diesen Auftrag quasi als Quadratur des Kreises empfinden, geht es doch um nichts Geringeres, als den idealen Schnittpunkt für die drei teilweise konkurrierenden Erfolgskriterien Tarifergiebigkeit, Tarifgerechtigkeit und Tariftransparenz zu finden. Auch wenn dies zwangsläufig ein sehr ambitioniertes Projekt ist, führt kein Weg daran vorbei, sich den Herausforderungen für die Arbeit an einem zukunftsfähigen Tarif und einem ebensolchen Vertrieb zu stellen.

2013 gelang mit der Einführung der MVV-Handy- und Online-Tickets ein erster wichtiger Schritt. Dieser Vertriebsweg war seit vielen Jahren ein lange gehegter Wunsch des Umlandes, das naturgemäß nicht über eine so hohe Dichte an Fahrkartenautomaten verfügt wie die Landeshauptstadt. Für viele Fahrgäste war dies bisher ein Hemmnis bei der Nutzung der im Auftrag der Landkreise verkehrenden MVV-Regionalbuslinien, da sich eine starke Inanspruchnahme des durch das Buspersonal durchgeführten Fahrkartenverkaufs zwangsläufig auf die Pünktlichkeit des Fahrplans auswirkt. Zum Jahresfahrplanwechsel war es dann endlich so weit. Das Projekt konnte pünktlich starten und hat sich inzwischen zu einem Erfolgsmodell entwickelt. Dies freut uns Verbundlandkreise ganz besonders, da ein Teil der Verkehrsunternehmen ursprünglich große Bedenken bezüglich der technischen Durchführung geäußert hatte, inzwischen aber sehr professionell und erfolgreich damit umgeht und das Projekt mit aufwendigen Marketingmaßnahmen bewirbt.

Die acht MVV-Landkreise, die das Einnahmenrisiko für ihre Regionalbuslinien tragen, stellen sich selbstverständlich ihrer Verantwortung. Deshalb haben sie den MVV mit der Implementierung eines

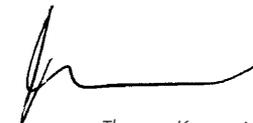
MVV-Ticketshops beauftragt, denn was liegt näher, als den Fahrgästen, die sich mit dem Internetauftritt des MVV über Fahrpläne und Fahrpreise informieren wollen, auch gleich den Kauf der Fahrkarten zu ermöglichen. Der nächste logische Schritt ist jetzt, auch den Erwerb von Zeitkarten in das Handy- und Online-Ticketing aufzunehmen. Ein entsprechender Antrag der Verbundlandkreise liegt vor.

Mittel- und langfristig wird man, nicht zuletzt vor dem Hintergrund künftiger Verbunderweiterungen oder sogar eines gemeinsamen Tarifs für die Europäische Metropolregion München, auch ein sogenanntes „E-Ticketing“ in Betracht ziehen müssen. Selbst wenn dieses Projekt immense technische Herausforderungen beinhaltet, wird daran konsequent zu arbeiten sein. In den von der Verbundgesellschaft dankenswerterweise eingerichteten Arbeitskreis zur MVV-Tarifstrukturreform, an dem Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen beteiligt sind, hat diese Thematik bereits Einzug gefunden.

Die gewichtigsten Argumente zur Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs bleiben für den Fahrgast aber immer noch Angebot, Zuverlässigkeit und Qualität. Es führt kein Weg an der Erkenntnis

vorbei, dass die S-Bahn-Stammstrecke ihre Belastungsgrenze erreicht hat. Die Verbundlandkreise haben sich in aller Deutlichkeit für die Notwendigkeit eines Bypasses ausgesprochen und unterstützen das Projekt „Zweite Stammstrecke“ selbstverständlich auch weiterhin. Dies darf aber nicht den Blick verstellen für ergänzende, kurzfristig machbare und bezahlbare Verbesserungen. Im Sinne der Fahrgäste müssen solche Entlastungen, und sei es nur als Übergangsmaßnahme, nach Möglichkeit umgesetzt werden. Hier ist mutiges und zielgerichtetes Handeln aller Aufgabenträger gefragt, will man den drohenden Verkehrskollaps vermeiden.

Für Christian Ude endet nach 20 Jahren mit dem Wechsel an der Rathauspitze der Landeshauptstadt München auch seine Funktion als Vorsitzender der Verbundgremien. An dieser Stelle bedanken wir Verbundlandkreise uns ganz herzlich für seine gute Zusammenarbeit mit dem Umland und viele erfolgreich umgesetzte Projekte im Aufgabenträgerverbund MVV.



Thomas Karmasin





VERBUNDPARTNER

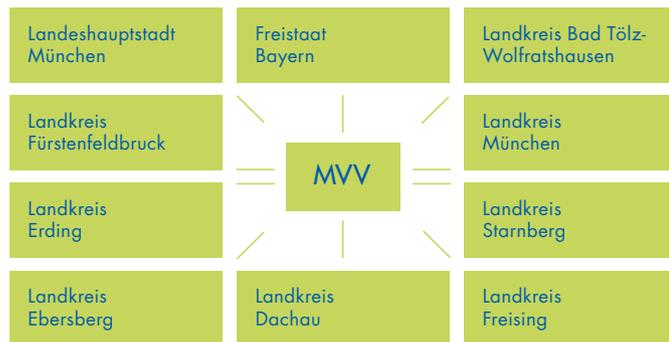
DIE GESELLSCHAFTER UND ORGANE DES MVV

Gesellschafter der MVV GmbH

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

Mitglieder der Gesellschafterversammlung im Geschäftsjahr 2013

- 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
- 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,
bis 31.3.2013
- Robert Niedergesäß
Landrat, Landkreis Ebersberg,
seit 1.4.2013
- 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 2013

- 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
- Gottlieb Fauth
Landrat, Landkreis Ebersberg,
bis 31.3.2013
- Robert Niedergesäß
Landrat, Landkreis Ebersberg,
seit 5.7.2013
- 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)

- Kai Müller-Eberstein
Geschäftsführer Bayerische
Oberlandbahn GmbH (BOB),
seit 5.12.2013
- 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 2013. DIE VERBUNDPARTNER BERICHTEN



Modernisierung im Dienst
der Fahrgäste



Kurzer Weg zur Tram

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

- Premiere für Busse mit Anhängern: Die MVG startet den Einsatz von täglich bis zu zehn Buszügen, um den Fahrgästen noch mehr Platz zu bieten. Die Gespanne aus Solobus und Personenanhänger helfen vor allem dabei, Nachfragespitzen im Berufs- und Schülerverkehr abzudecken. München ist die erste und bis dato einzige Millionenstadt in Deutschland, die (wieder) Buszüge einsetzt. Außerdem werden neue Gelenkbusse in Dienst gestellt.
- Neue Züge für München: Die MVG und Siemens stellen die erste neue Trambahn vom Typ Avenio vor. Bestellt sind acht Fahrzeuge, die für weitere Angebotsverbesserungen eingesetzt werden sollen. Das Konzept des Avenio baut grundsätzlich auf dem bewährten R3 auf; dieser ist bereits seit dem Jahr 2000 zuverlässig bei der MVG im Einsatz. Bei der U-Bahn läuft die Fertigung der neuen C2-Züge. Einsatzbeginn der Fahrzeuge ist für 2014 geplant.
- Große Pläne am Sendlinger Tor: Der Umsteigebahnhof soll ab 2015/2016 umfassend saniert, modernisiert und leistungsfähiger gemacht werden. Das Gestaltungskonzept stammt vom Büro Raupach + Bohn, Lichtplaner ist Ingo Maurer. Sie überzeugten die Jury mit ihrem ästhetisch einfallreichen und funktional tragfähigen Konzept. Fortgesetzt wird derweil die Modernisierung der U-Bahn-Zwischengeschosse Marienplatz und Hauptbahnhof.
- Kundenservice auf höchstem Niveau: Alle 100 Münchner U-Bahnhöfe verfügen nun über elektronische Zugzielanzeiger, moderne MVG-Notfallsäulen und Defibrillatoren für die Erste Hilfe bei Herzstillständen. Außerdem startet die MVG Europas modernstes Fahrgastinformations- und Infotainmentsystem in der U-Bahn. Den Internet-Service „MVG zoom“ gibt es jetzt komplett in Echtzeit. Kunden sehen damit auf einen Blick, ob und wo es aktuell Störungen bei Aufzügen und Rolltreppen gibt.
- Mehr Angebot in allen Sparten: Die MVG baut zum Fahrplanwechsel 2013/2014 ihr Angebot bei U-Bahn, Bus und Tram um über vier Prozent aus. Neu ist unter anderem der ExpressBus X30, der die Stadtteile Sendling, Giesing und Haidhausen tangential verbindet. Außerdem wird die Verlängerung der Linie 19 vom Pasinger Marienplatz zum Pasinger Bahnhof in Betrieb genommen.
- HandyTicket auf der Erfolgsspur: Die MVG startet den elektronischen Fahrschein-Vertrieb im Internet und über ihre App „MVG Fahrinfo München“. Nach nur neun Wochen sind bereits 100.000 Tickets verkauft.
- Last but not least: Mit 544 Millionen Fahrgästen erzielt die MVG den neunten Fahrgastrekord in Folge.

S-Bahn München

- Positive Jahresbilanz: Die S-Bahn München blickt auf eine positive Gesamtbilanz für das Jahr 2013 zurück. Sowohl die Anzahl der Störfallprogramme als auch die ausgefallenen Zugkilometer und die Verspätungsminuten gehen im Vergleich zum Vorjahr um über zehn Prozent zurück. Auch die Pünktlichkeit steigt weiter – auf einen Jahreswert von 93,9 Prozent.
- Stammstreckenbauarbeiten und barrierefreier Ausbau Donnersbergerbrücke: Auch 2013 stellen die Stammstreckenbauarbeiten die S-Bahn München und ihre Fahrgäste durch die Einschränkung des Fahrbetriebs vor große Herausforderungen. Mit einem aufwendigen Kommunikations- und Servicekonzept werden die zeitweise veränderte Linienführung und der Schienenersatzverkehr an die Kunden kommuniziert.
- 150. S-Bahn-Station: Am 14. September 2013 nimmt die S-Bahn München mit Freiham die 150. S-Bahn-Station im MVV-Netz in Betrieb – und das bereits vor Abschluss der vollständigen Erschließung des neuen Stadtteils Freiham.

MVV Regionalbusverkehr am Beispiel der RVO GmbH

- Wichtiger Erfolg für den RVO-Betrieb Wolfratshausen: Im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen wurden 2013 die Linien 370, 373, 376, 377, 378 und 379 ausgeschrieben und konnten wiedergewonnen werden. Die RVO GmbH erhielt dabei den Zuschlag für insgesamt rund 1,5 Millionen Buskilometer. Der Gewinn geht einher mit Investitionen in 23 Neufahrzeuge. Das ist eine deutliche Verjüngung der Busflotte im Landkreis.
- Inbetriebnahme MVV-Linie 635: Die RVO GmbH konnte die MVV-Linie 635 Freising – Flughafen München Terminal 1 und 2 gewinnen. Zum 15. Dezember 2013 wurde der Betrieb erfolgreich aufgenommen. Für den RVO-Neuverkehr wurden vier 18,75 Meter lange MVV-Busse beschafft sowie 15 zusätzliche Busfahrer eingestellt.
- Gemeinsamer Erfolg mit Partnerunternehmen: In Bietergemeinschaft mit dem Verkehrsunternehmen Geldhauser wurden die neuen MVV-Linien 271 und 381 in den Landkreisen München und Bad Tölz-Wolfratshausen gewonnen. Im Landkreis Freising konnte die MVV-Linie 693 Kammerberg – Lohhof in Bietergemeinschaft mit dem Verkehrsunternehmen Boos ebenfalls gewonnen werden. Zusätzlich wurde eine Leistungserweiterung im MVV-Neuverkehr im Landkreis Erding mit der MVV-Linie 569 Erding – Eitting – Gaden erreicht.



Rot verbindet – jetzt 150 Bahnhöfe



Auf der Erfolgsspur unterwegs

DIE VERBUNDVERKEHRSUNTERNEHMEN IN DER REGION



Erfolgreiche Teamarbeit

Diese Verbundverkehrsunternehmen bilden das Rückgrat des MVV-Regionalbusverkehrs

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



„HUT AB!“ WIR DANKEN CHRISTIAN UDE FÜR 20 JAHRE VORSITZ IN DEN VERBUNDGREMIIEN

Traditionell leitet der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt die Verbundgremien des MVV. Oberbürgermeister Christian Ude übte diese Funktion in der 140. MVV-Gesellschafterversammlung am 13. Dezember 2013 zum letzten Mal aus. Es war die 53. Sitzung, in der er den Gremienvorsitz innehatte. Einer von vielen Rekorden!



*Eine Bilanz, die sich sehen
lassen kann*

Während seiner Zeit als Vorsitzender der Gesellschafterversammlung und des Verbundrats konnten der Verbund und seine Partner mit diesen Zahlen Geschichte schreiben:

- Der MVV hat die höchste ÖPNV-Nutzungsquote der großen deutschen Ballungsräume. Jeder Einwohner des MVV-Raums fährt durchschnittlich 241 Mal pro Jahr mit den Verkehrsmitteln im MVV (Prognose 2013).
- Die Zahl der Stammkunden stieg in der Amtszeit von Oberbürgermeister Ude um 268 Prozent, von 77.000 Abonnenten im Jahr 1993 auf über 280.000 Abonnenten 2013. Zu diesem stolzen Wert kommen in diesem Jahr 76.000 MVV-Semestertickets der Studierenden an den Münchner Hochschulen hinzu.

- Um die Qualität und das Leistungsangebot finanzieren zu können, ist das System auf angemessene Einnahmen angewiesen. Daher ist es erfreulich, dass seit seinem Antritt auch die Fahrgeldeinnahmen um rund 122 Prozent gestiegen sind.
- Die Zahl der Fahrgäste ist in den letzten zwanzig Jahren um rund 133 Millionen Verbundfahrgäste auf über 670 Millionen pro Jahr gestiegen (Prognose 2013). Das entspricht einer Steigerung von 25,7 Prozent.

Oberbürgermeister Ude hatte ab der 88. Aufsichtsratssitzung am 3. November 1993 den Gremienvorsitz inne. Unter seiner Führung ist es fast ausnahmslos gelungen, einstimmige Beschlüsse herbeizuführen – der MVV wurde damit zum Musterbeispiel für eine

funktionierende Zusammenarbeit zwischen dem Freistaat Bayern, der Landeshauptstadt München und den acht umliegenden Verbundlandkreisen. Unter seinem Vorsitz konnte das MVV-Verkehrssystem seine hohe Qualität nicht nur halten, sondern auch kontinuierlich ausbauen.

Im Namen aller MVV-Gesellschafter spricht MVV-Geschäftsführer Alexander Freitag dem scheidenden Vorsitzenden einen herzlichen Dank für den großen Einsatz und die weit über München hinaus leuchtenden Erfolge aus. Christian Ude hat sich mit seiner Tätigkeit in herausragender Weise um den MVV verdient gemacht – und unter Beweis gestellt, dass die Organisationsform des Aufgabenträgerverbundes gut funktioniert.



Erfolgreiche Zusammenarbeit





PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN

Während ein typisches Modeunternehmen mittlerweile Monat für Monat eine komplette Kollektion bunter Neuigkeiten entfaltet, stellt der MVV jährlich aktuelle Ideen und Projekte vor. Das ist zwar eher Lang- als Kurzstrecke – aber dann auf Dauer en vogue. Wie das Semesterticket, das sich nach herausfordernden Jahren als Verkaufsschlager entpuppt. Wir berichten gern davon.

Dessen ungeachtet, mit Mode begeistern können wir auch: Unsere Fahrplanauskunft EFA will demnächst in Radlerhosen steigen.

Als cooles Accessoire für den nächsten Ausflug empfehlen wir die MVV-Freizeit-App. Und unsere als stylische Handy-Tickets auftretenden Fahrscheine bieten Gesprächsstoff bis weit über die Region hinaus.

Auf den folgenden Seiten erzählen wir diese und weitere Geschichten aus dem MVV. Besonders ans Herz legen wir Ihnen Martha, Leo, Kevin und Vanessa: junge Menschen, die gern shoppen gehen – und das richtige Verkehrsmittel dafür erst noch finden müssen. Viel Spaß bei der Lektüre der Jahreschronik 2013.

DAS JAHR FÄNGT GUT AN

Ab 1. Januar 2013 sorgen neue gesetzliche Regelungen für mehr Rechtssicherheit bei Vergaben im MVV-Regionalbusverkehr. Darüber freuen sich auch die Verbundlandkreise, die sich in ihrer Rolle als Aufgabenträger weiter gestärkt sehen.



*Neue Angebote im
Landkreis Dachau*

Von der europäischen Verordnung 1370/2007 ist in den Verbundberichten der Vorjahre bereits die Rede gewesen. Sie gilt seit Dezember 2009. Drei Jahre später lässt sich nun vermelden: Die ergänzend notwendigen Anpassungen im deutschen Recht sind nun auch umgesetzt, das neue Personenbeförderungsgesetz ist in Kraft getreten. Die Verbundlandkreise sehen sich in ihrer Rolle als Aufgabenträger weiter gestärkt: Sie erhielten zusätzliche Gestaltungsmöglichkeiten durch das neue Instrument der Vorab-Bekanntmachung. Nahverkehrspläne gewinnen weiter an Bedeutung.

Auf dieser Basis wurden im MVV-Regionalbusverkehr im Berichtsjahr Leistungen in einem Volumen von ca. 3,8 Mio. Nutzwagenkilometern vergeben, das entspricht rund 13 Prozent der Gesamtleistung. Im Einzelnen handelte es sich um 17 Bündel

mit insgesamt 22 MVV-Regionalbuslinien für alle acht Verbundlandkreise, darunter drei Neuverkehre.

Im Landkreis Dachau wurden darüber hinaus drei MVV-Regionalbuslinien direkt vergeben. Zudem wurde die MVG-Linie 172 – zunächst als Probebetrieb für drei Jahre – im Landkreis Dachau ausgeweitet. Diese zusätzlichen Leistungen im Linienabschnitt zwischen Karlsfeld und Dachau hat der Landkreis Dachau ebenfalls direkt vergeben.

Zum 15. Dezember 2013 wurde der Stadt Dachau die Aufgabenträgerschaft nach Artikel 9 BayÖPNVG übertragen. Ab diesem Zeitpunkt wurde die Verkehrsleistung für den Stadtverkehr Dachau an die Verkehrsbetriebe der Stadtwerke Dachau als internen Betreiber vergeben.

Von den Fortschritten bei der Einführung des Integrationssystems für Echtzeitdaten (ISE) hatte der MVV bereits mehrmals berichtet. Zur Erinnerung: Der Förderbescheid der Regierung von Oberbayern wurde im Oktober 2012 erlassen. 2013 konnte nun – über eine europaweite Vergabe – ein Anbieter für Lieferung und Inbetriebnahme des Systems gefunden werden: die IVU Traffic Technologies AG aus Berlin. Im Rahmen der Qualitätsstandards des MVV werden die Busunternehmen in allen neuen Verkehrsverträgen nun dazu verpflichtet, künftig Daten für das ISE zu liefern. Vor einer flächendeckenden Einführung steht jedoch noch ein Pilotbetrieb. Er wird nach Fertigstellung des Pflichtenheftes starten, das aktuell in Arbeit ist.



Bald startbereit: Echtzeitdaten

20 PROZENT WENIGER PRIMÄRENERGIE, 40 PROZENT WENIGER CO₂

Der Landkreis Dachau verfolgt die ambitionierten Klimaschutzziele, den Energieverbrauch von 1990 auf 2020 um ein Fünftel zu senken – und den Kohlenstoffdioxid-Ausstoß gar um 40 Prozent. Gemeinsam mit zwei Ingenieurbüros hat MVV-Consulting ein Maßnahmenpaket für den Verkehr entwickelt.



*Auch ein Beitrag zum
Umweltschutz: Bike & Ride*

Der zweite Monat des Jahres 2013 brachte nicht nur den Beratern im MVV, sondern auch den Ingenieurbüros B.A.U.M. Consult und TRANSVER eine spannende und komplexe Aufgabe: ein Teilkonzept „Verkehr“ für den Klimaschutz zu entwerfen, das messbare Ergebnisse in Aussicht stellt und die Öffentlichkeit gleich vom ersten Augenblick an einbindet, um die neuen Ziele breit im Bewusstsein zu verankern. Es wurde vereinbart, die Beratungsleistung von einem Auftaktworkshop, zwei Themenworkshops und schließlich dem Ergebnisworkshop am Jahresende flankieren zu lassen.

Im Zentrum standen Fragen der Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung. Man reflektierte die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, engagierte sich für die intelligente Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel in Form von Bike & Ride sowie Park & Ride und den Ausbau von Leihradangeboten, analysierte den motorisierten

Individualverkehr und dachte über eine klimafreundliche Siedlungsentwicklung nach. Natürlich nahm auch die Frage, wie der Öffentliche Personennahverkehr zu stärken sei, einen großen Raum ein. Dabei ging es um den Ausbau des Regionalbusangebots, ein zusätzliches Schienenverkehrsmittel für Karlsfeld und zahlreiche Verbesserungen rund um Tarif, Fahrgastinformation, Anschlusssicherung und alternative Antriebsmittel.

Damit alle gesammelten Maßnahmen schnell und einfach umgesetzt werden könnten, wurden die möglichen Akteure – Landkreis, Gemeinden, Firmen oder Bürger – pro Aufgabe explizit benannt. Das Gutachten wurde im Dezember 2013 fertiggestellt. Im Februar 2014 konnte es dem Kreisausschuss in Dachau abschließend präsentiert werden.

DIE BOTSCHAFTEN WERDEN WAHRGENOMMEN

Keine Überraschung im Marketing: Eine repräsentative Studie von TNS Infratest belegt, dass die MVV-Kampagne mit Erdmännchen, Fuchs und Buntspecht ihre Zielgruppe erreicht. Im vierten Quartal 2012 war diese Kontrolluntersuchung in Auftrag gegeben worden, um die aktuellen Plakate einschätzen, vergleichen und beurteilen zu können. Im März wurden die Ergebnisse präsentiert.

Von den befragten 1.200 Einwohnern im Verbundgebiet hat nahezu jeder fünfte die Werbekampagne des MVV wahrgenommen. Das ist angesichts der Fülle werblicher Einflüsse ein überdurchschnittlicher Wert. Am wirkungsvollsten waren Großflächenplakate, Vitrinenplakate in U- und S-Bahnhöfen und die Infoscreen-Großprojektionsflächen in U- und S-Bahnhöfen. Zwei Werte sind besonders erfreulich: Die hohe Motivierungsleistung mit 42 Prozent und das Involvement-Potenzial von 24 Prozent. Erstere liegt deutlich über der Benchmark von Printwerbung für Dienstleistungen und beschreibt die positive Grundeinstellung zur beworbenen Marke und zum Angebot. Das Involvement ist ein Neugier-Indikator und damit eine Voraussetzung für die Motivation. Nur wer involviert ist, wird sich überhaupt mit der Botschaft auseinandersetzen. Interessanterweise liegen beide Werte deutlich höher als bei der Image-Kampagne 2002, die zwar bei der reinen Wiedererkennung auf

höhere Werte kam, aber in Sachen Motivation „nur“ den Wert 24 und beim Involvement 14 Prozent erzielen konnte. Lediglich die Klimaschutzkampagne 2009 – sie zeigte einheimische Tiere mit Wäscheklammern auf der Nase, um auf die Luftqualität durch intensiven Autoverkehr aufmerksam zu machen – konnte noch bessere Werte erzielen.

Trotz des Erfolgs – wozu auch eine wesentlich höhere Kampagnen-Reichweite pro 1.000 eingesetzte Werbe-Euro als 2002 zu zählen ist – gibt es auch Dinge, die noch besser laufen könnten. TNS Infratest resümiert: Verbesserungen sind möglich, indem man die Auswahl der Motive via Marktforschung kontrolliert und insbesondere die besten auswählt. Für eine längerfristige Kampagne sollte man sich auf eine kleine Anzahl der besten Motive konzentrieren. Außerdem wäre es sinnvoll, den Werbedruck zu erhöhen.



Mit dem Oachkatzl fing die Chose an

GEHEN WIR ZU FUSS? ODER FAHREN WIR MVV?

Der Frage, wie Carsharing und ÖPNV zusammenspielen, war der MVV bereits in mehreren Studien nachgegangen. Nun wurden 1.000 Kunden der DB-Rent GmbH, die den Flinkster betreibt, um Antworten gebeten. Im April lagen die Ergebnisse vor. Besonders erfreulich: Flinkster-Fahrer stehen auf MVV-Abos!



Auto trifft Bahn

Fragen über Fragen: Kaufen Carsharing-Teilnehmer eigentlich die gleichen MVV-Fahrscheine wie früher? Tragen sie zur Abnahme des individuellen Autoverkehrs bei? Schaffen sie das eigene Auto einfach ab? Fahren sie häufiger MVV? Oder möglicherweise weniger? Wer Motive und Verhalten der Menschen, die sich auf eine gemeinsame Nutzung von Autos einlassen, verstehen will, muss sie um Auskunft bitten. Das taten die Marktforscher des MVV – nach der letzten Befragung von Stattauto-Kunden im Jahr 2011 – Anfang des Jahres 2013. Per E-Mail angeschrieben wurden 1.000 repräsentativ ausgewählte Flinkster-Kunden der Deutschen Bahn. 159 Personen nahmen an der Online-Befragung teil, lieferten aussagekräftige Zahlen und Fakten. Die wichtigsten Ergebnisse:

Die Carsharing-Teilnahme hat den Absatz von MVV-Abo-Zeitkarten um 29 Prozent erhöht. Die ÖPNV-Kundenbindung kann also bei

Flinkster-Nutzern als sehr hoch bewertet werden. Gleichzeitig sank die Pkw-Fahrleistung von rund 6.400 Kilometer vor der Teilnahme bei Flinkster auf rund 4.100 Kilometer nach dem Beitritt, das sind stolze 36 Prozent. Und: Jeder siebte Befragte ohne eigenen Pkw hat seinen Einstieg bei Flinkster zum Anlass genommen, den eigenen Wagen abzuschaffen. Das alles ist erfreulich, aber es gibt auch eine andere Beobachtung: Die Teilnahme bei Flinkster wirkt sich eher dämpfend auf die Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung aus. Immerhin: Der vermehrte Absatz von MVV-Abos kompensiert diesen Trend. Es gibt zumindest keinen Umsatzrückgang.

Müssen nun die Alarmglocken läuten, weil Flinkster-Nutzer weniger mit dem MVV unterwegs sind als zuvor? Nein. Zumindest so lange nicht, wie Mindereinnahmen vermieden werden. Aber Ursachenforschung liegt nahe. Möglicherweise entscheiden sich immer mehr

Menschen kostenbewusst für das jeweils optimale Verkehrsmittel – diese Entwicklung hatte sich erstmals bereits 2002 bei Stattauto München angedeutet und zeigte sich noch stärker in der Untersuchung 2011. Zwei in ihrer Wirkung gegenläufige Trends bahnen sich an: Die einkommensstärkeren Bevölkerungsgruppen entscheiden sich für Carsharing plus mehr MVV. Und wer aufs Geld achten muss, geht mehr zu Fuß oder fährt mehr Rad – und nutzt weniger MVV. Der Umwelt kommt's in beiden Fällen zugute. Immerhin.

Die Effekte des sogenannten Free-Floating-Carsharing wie z. B. car2go oder Drive Now sind hingegen bisher in Deutschland noch nicht erforscht. Es ist jedoch auch ohne empirische Belege naheliegend, davon auszugehen, dass eine zum ÖPNV alternative Mobilitätsart mit Beförderungsangebot vom eigenen

Ausgangspunkt bis direkt zum Ziel – also quasi von Haustür zu Haustür – nicht ergänzend zum ÖPNV, wie beim klassischen Carsharing, sondern alternativ nachgefragt wird.

Marktforschungsergebnisse zum car2go-Angebot in den Niederlanden / Amsterdam bestätigen die Vermutung. Dort wird seit der car2go-Inanspruchnahme der ÖPNV stark konkurrenziert.

Vor dem Hintergrund dieser Effekte für den ÖPNV und der bisher nicht vorliegenden empirischen Nachweise für positive Effekte auf den ÖPNV ist eine Kooperation mit den Free-Floating-Carsharing-Angeboten der Automobilindustrie differenziert zu betrachten.



Flott, flink und populär

LET'S GO!

„Wie bringen wir junge Menschen dazu, sich über ihre Mobilitätsentscheidungen Gedanken zu machen?“, fragten sich die Verkehrsmanager im Kreisverwaltungsreferat – und sie brachten in Kooperation mit dem MVV und dem Theaterhaus EUKITEA ein Projekt in die Turnhallen der Schulen. Das rappt und rockt – und regt die Gehirnzellen an.



Turnhallentheater zum
Mitdenken

Olaf Dröge und Raffaella Tempest spielen ihre vielen Rollen, darunter die Teenager Martha, Leo, Kevin und Vanessa, so temporeich und virtuos, dass das jugendliche Publikum – eh schon besonders gut drauf, weil anstelle von Unterricht Theater auf dem Programm steht – schnell ins Stück hineingezogen wird. Ganz schön viel los auf der Bühne, wo sich gerade vier junge Menschen über ihre sozialen Netzwerke zum Rendezvous verabreden. Nur eine Frage ist noch offen: Wie sollen sie pünktlich zum Zielort kommen? Jeder versucht es auf seine Weise – und stößt auf Hindernisse. Der Roller springt nicht an, im Taxi sitzt ein verrückter Fahrer, die U-Bahn fährt nicht schnell genug, um den späten Abflug bei Oma zu kompensieren.

Nicht mit dem erhobenen Zeigefinger, sondern stets an den Erfahrungen junger Menschen orientiert und von musikalischem

Drive getrieben leitet das 50-minütige Stück Jugendliche zwischen 13 und 17 Jahren dazu an, sich Gedanken über das Verkehrsmittelanangebot zu machen. Spielerisch werden die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs präsentiert: Umweltfreundlichkeit und Sicherheit zum Beispiel, Kommunikation während der Fahrt und Selbstbestimmung. Auch andere Lernziele wurden behutsam eingebaut: Gewalt- und Vandalismusprävention, die Stärkung der Zivilcourage und die Wahrnehmung des eigenen Verhaltens im öffentlichen Raum.

„Let's go“ ist nach „Kalles Road Show“ das zweite gemeinsame Aufklärungsprojekt zum Thema „Jugend und Mobilität“ von der Landeshauptstadt München und vom MVV. Außer fachlicher Beratung lieferte die Verbundgesellschaft einen Beitrag zur Anschubfinanzierung. Im Mai 2013 fand die Uraufführung statt,

im September die offizielle Premiere im Verkehrszentrum des Deutschen Museums. Seitdem wurde das Stück an zahlreichen Schulen im Raum München gespielt. Die Reaktionen bei Lehrern und Schülern waren stets positiv – und die real eingetretenen Effekte des Projekts werden durch eine vom MVV begleitend durchgeführte Evaluation gemessen. Am 12. November wurde „Let’s go!“ als offizielles UN-Dekade-Projekt 2013/14 ausgezeichnet. Diese Auszeichnung erhalten Initiativen, die Bildung für nachhaltige Entwicklung vorbildlich umsetzen.



Mobil in die Zukunft – aber wie?

MIT DEM BAHNHOF AUF DU UND DU

Im Verbundbericht des Jahres 2008 hat der MVV über sein auf der Homepage neu eingeführtes und bundesweit vorbildliches Haltestelleninformationssystem berichtet. Seit Ende Mai 2013 übernimmt das neue Bahnhofsinformationssystem diese Rolle – und glänzt mit zahlreichen Neuerungen.



Hat der Bahnhof einen Lift?

Unter www.mvv-muenchen.de/BIS steht der viele Kundenwünsche erfüllende Auskunftsservice rund um die Bahnhöfe im Verbundgebiet bereit. Einen interaktiven Schnellbahnnetzplan hatte es zuvor auch schon gegeben, aber erstmals ist der Mauszeiger als Lupe angelegt, die Bahnhofsnamen werden beim Überfahren in großer Schrift präsentiert. Ein Klick nur, und es öffnet sich – auch von Regionalbahnhöfen wie Haspelmoor und Moosburg – eine übersichtlich gestaltete Bahnhofsseite. Diese führt zu allen weiteren Services, darunter Karten, Fahrpläne, Fahrplanänderungen oder Infos zur Barrierefreiheit. Es können die aktuellen Abfahrten abgerufen werden. Telefonnummern, zum Beispiel für den Fall einer Automatenstörung, sind hinterlegt. Zu allen U-Bahnhöfen gibt es eine Galerie mit Hintergrundinformationen über Architektur und Bauweise. Ob ein Taxi gerufen werden muss oder ein Fahrrad ausgeliehen werden soll: Das Bahnhofsinformationssystem hilft.

Es führt auch zum nächsten Carsharing-Anbieter und bietet Links zu den Freizeitangeboten in der Nähe an.

Erstmals sind Informationen zum P+R-Angebot vor Ort in das Bahnhofsinformationssystem eingebunden. So wird über die Anzahl der jeweiligen Stellplätze und deren Erreichbarkeit informiert, über eventuell anfallende Kosten und Benutzungsbedingungen. Besonders hilfreich für die Reiseplanung ist eine stundengenaue Belegungsprognose, mit der die P+R-Nutzer die Wahrscheinlichkeit abschätzen können, zu einer bestimmten Uhrzeit noch einen freien Stellplatz zu bekommen. Mit einem Klick auf den P+R-Plan des gesamten Verbundgebietes lassen sich schnell und zuverlässig Alternativen finden.

VERNETZUNG IM DIENST DER FAHRGÄSTE

Im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie läuft die Mobilitätsinitiative „Von Tür zu Tür“ mit dem Ziel, den öffentlichen Personenverkehr der Zukunft zu gestalten. Die MVV GmbH hatte sich dort 2011 um Fördermittel für zwei Projekte beworben. Diese wurden Ende Mai bewilligt. Der Startschuss fiel am 1. Juni 2013. Die Gelder werden bis Ende November 2015 fließen.

Der Name DYNAMO ist ein Kürzel für „Dynamische, nahtlose Mobilitätsinformation“ und er gehört zum Projekt, das die Information von Menschen vor und während ihrer Reiseaktivität durch moderne Anwendungen verbessern möchte. Stichworte sind Indoor-Ortung, Routing und Navigation, intermodale Verknüpfungen, dynamische Begleitung, soziale Netzwerke und Barrierefreiheit. Die Förderung des MVV und seiner Projektpartner – Rhein-Main-Verkehrsverbund, Softwarehäuser und Partner aus Forschung und Industrie – bietet aus Münchener Perspektive die große Chance, die Fahrgastinformation im MVV-Raum insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ein großes Stück weiter voranzubringen, etwa indem Routing und Navigation auf deren besondere Anforderungen zugeschnitten werden.

PRÖVIMM ist die Abkürzung für „P+R und ÖV-Informationen machen Menschen mobil“. Unter diesem Namen läuft das zweite

vom Bundeswirtschaftsministerium geförderte Projekt, mit dessen Hilfe der Umstieg auf den ÖPNV durch aktuelle Belegungsinformationen von P+R-Anlagen attraktiver gemacht werden soll. Man stelle sich beispielsweise vor, dass zukünftig Navigationssysteme verkehrslageabhängig die Empfehlung geben, den freien Parkplatz in der nächsten P+R-Anlage anzufahren und in die S-Bahn – Abfahrt 17.20 Uhr auf Gleis 2 – zu steigen, weil die Schnellstraße staubedingt dicht ist.

Im Projekt PRÖVIMM arbeiten der Verkehrsverbund Rhein-Sieg und der MVV mit Projektpartnern aus Industrie, Medien, Verbänden und Kommunen zusammen. Geplant sind Pilotversuche an den P+R-Anlagen in Garching und Freising. So lassen sich Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit der Detektion an verschiedenen Standorten (U-Bahn- und Regionalzughalt) analysieren sowie kurzfristige Nachfragespitzen aufzeigen und Überlastungen besser prognostizieren.



*Entspannt parken,
entspannt umsteigen*

MIT BLICK INS JAHR 2050

Unter dem Motto „Erfolgreich in der Vergangenheit, innovativ in die Zukunft“ stand das zehnte Inzell-Plenum, das am 13. Juni 2013 in der BMW-Welt zusammenkam. Man blickte zurück – und dieses Mal sehr weit nach vorn. Wie wird in Zukunft der Spagat zwischen Mobilitätsansprüchen einerseits und Umwelt- und Lebensqualität andererseits zu bewältigen sein?



Wie werden wir den Verkehr organisieren?

Unter Leitung von Oberbürgermeister Christian Ude und im Zusammenspiel mit BMW-Vorstand Dr. Herbert Diess bot die Veranstaltung einen umfassenden Rückblick auf 18 Jahre erfolgreiche Projektarbeit. Inzell sei volljährig geworden, hieß es und man schaute auf die Ergebnisse der sechs Inzell-Foren, die in einer innovativ aufbereiteten Ausstellung nachzuvollziehen waren. Wegweisend seien beispielsweise die Bündelung des Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen und die Einführung des Parkraummanagements gewesen. Der Ausbau des P+R-Systems ging stets gut voran. Als sehr erfolgreich seien auch die Optimierung der Fahrgastinformation und die Wegweisungsbeschilderung im Radverkehr anzusehen. Als aktuelle Themen seien unter anderem Mobilitätsassistenten und neue Carsharing-Modelle von großem Interesse.

Um die „Zukunft der Mobilität“ in der Region München ging es in den Arbeitsgruppen am Nachmittag. Bereits seit 2007 beschäftigt sich das entsprechende Forum mit diesem Thema. Nun konnte erstmals und nach intensiver Arbeit eine „Vision 2050“ dargestellt werden. Diese verdeutlicht, dass Verkehrsströme nicht an kommunalen Grenzen haltmachen und Verkehrsprobleme mehr denn je in der Region gelöst werden müssen. Gerade in einer wachsenden Stadtregion müssen Siedlungsentwicklung und Mobilität von der ersten Planung an eng verzahnt werden.

Der MVV war nicht nur in seiner traditionellen Rolle als Pate des Forums „Öffentlicher Verkehr“ aktiv, sondern in allen Arbeitsgruppen. Beim Querschnittsthema „Infrastruktur und Betrieb“, einer Arbeitsgruppe im Forum „Zukunft der Mobilität“, hatte er

gemeinsam mit der BMW AG die organisatorische Leitung inne. Ein Schwerpunktthema dort waren zukünftige Antriebsformen beim ÖPNV und beim Individualverkehr. Von Seiten der Industrie waren neben BMW erstmals auch die Firmen Siemens und MAN in den Zukunftswshops anwesend: ein positives Signal für die konstruktive Zusammenarbeit zwischen Wirtschaftsunternehmen und öffentlicher Verkehrsplanung.

Zum Abschluss des Plenums stellte BMW eine Visionsskizze für ein „Modellquartier nachhaltige Mobilität“ vor, das im Raum München – und zunächst in einem ausgewählten Viertel der Stadt – zur Umsetzung einlädt. Dieses Projekt soll nun in Zusammenarbeit der Inzell-Partner weiter konkretisiert werden.



Natürlich nachhaltig!

VERKEHRSERHEBUNGEN ALS BASIS DER EINNAHMENAUFTEILUNG

Wem gehören die Ticket-Einnahmen im MVV? Den Verbundpartnern, klar! Aber wer erhält wie viel nach welchen Regeln? Die Verkehrsforscher des MVV, auch im Juli unermüdlich im Einsatz, klären mit größter Präzision ab, wie viele Fahrgäste mit welchen Verkehrsmitteln fahren. Ihre Beschreibung der Nachfrage liefert einen fairen Verteilungsschlüssel – seit diesem Jahr für alle Verkehrsunternehmen.



Wie viele Fahrgäste fahren mit der Tram?

Ob am Schalter, Automaten, per Handy oder online: Egal, wo und wie die Kunden ihre Fahrkarten gekauft haben, sie können mit ihrem MVV-Ticket alle Verkehrsmittel im MVV-Verbundraum nutzen. Das macht den gemeinsamen Tarif für Bus, Tram, U- und S-Bahn und Regionalzug im MVV-Verbundraum aus.

Die Einnahmen aus dem Ticketverkauf sind ein unverzichtbarer Finanzierungsbestandteil zur Aufrechterhaltung und zum Ausbau eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrs im MVV. Darum ist im MVV – wie in allen Verbänden – zu regeln, wie die gepoolten Einnahmen auf die einzelnen Verbundpartner verteilt werden. Diese Einnahmenaufteilung gerecht, angemessen, transparent und anreizorientiert zu gestalten, gehört zu den großen Herausforderungen in Verbundsystemen. Die Verbundgesellschaft unterstützt ihre Partner bei der Erarbeitung konsensfähiger Lösungen, erhält aber selbst keinen Anteil an den Fahrausweisverkäufen.

Ein rationaler Ansatz ist eine Aufteilung der Einnahmen nach dem „Erfolg“ eines Unternehmens, der sich an der Fahrgastzahl und der zurückgelegten Fahrstrecke misst. Fahren mehr Fahrgäste mit einem Unternehmen, so sollte das Unternehmen auch entsprechend höhere Fahrgeldeinnahmen erhalten. Dies wird als „nachfrageorientiertes Verfahren“ bezeichnet.

Im MVV gab es bisher schon in den Verbundlandkreisen eine nachfrageorientierte Zuschuldung der Einnahmen. Dazu erhebt die Verbundgesellschaft alle drei Jahre nicht nur die Zahl der Fahrgäste, sondern durch Befragungen auch die Struktur der Nachfrage, also die Art der Fahrkarte und damit die anteilige Einnahme auf dem MVV-Regionalbus. So erhalten die Verbundlandkreise genaue Informationen zu den Einnahmen, die die Fahrgäste auf „ihren“ Linien bringen.

Der Großteil der Fahrgeldeinnahmen wurde bisher zu festen Anteilen zwischen dem Stadtverkehr München (MVG mit U- und Trambahn sowie dem Busverkehr in der Landeshauptstadt München) und den Eisenbahnunternehmen (S-Bahn München, DB-Regionalverkehre, Bayerische Oberlandbahn und Vogtlandbahn) aufgeteilt. Dies fand bisher unabhängig davon statt, ob es Verschiebungen in der Fahrgastnachfrage, etwa zwischen MVG und S-Bahn, gegeben hatte.

Nach langen Verhandlungen haben sich nun die Verkehrsunternehmen des Stadtverkehrs München und die Eisenbahnunternehmen ebenfalls auf eine nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung verständigt. Um für diese Einnahmenaufteilung zum Fahrplanwechsel 2013/2014 entsprechende Grunddaten zur Verfügung zu haben, wurde der MVV vom Freistaat Bayern mit den Erhebungen auf allen Eisenbahnstrecken im MVV-Verbundraum beauftragt.

In einem einheitlichen und mit den Eisenbahnunternehmen abgestimmten Erhebungsdesign fanden kontinuierliche Zählungen und Befragungen auf allen Eisenbahnstrecken statt. Vor Beginn des neuen Fahrplans war eine Stichprobe für 13 Zugstrecken zu ziehen, die für den Zeitraum vom 9. Dezember 2012 bis zum 14. Dezember 2013 sowohl die Fahrgastnachfrage (Anzahl der Fahrgäste) als auch die Fahrgaststruktur (spezifische Einnahme je Fahrgast) für jeden Tag des Fahrplanjahres abbildet.

Eine Verkehrserhebung mit zufälliger Auswahl der Erhebungsfahrten über alle Tage hinweg bedeutet auch, dass beispielsweise am 24. Dezember 2012 eine S-Bahn-Fahrt um 22 Uhr nach Tutzing oder am 1. Januar 2013 eine Fahrt auf der BOB um 6 Uhr morgens zu zählen und zu befragen ist. An allen Tagen des Jahres fast rund um die Uhr waren durchschnittlich zwischen 40 und 60 Verkehrserheber auf über 21.500 Fahrten auf der S-Bahn und den Zügen



*Wie stark ist die
S-Bahn-Nachfrage?*



Wie viel Geld erwirtschaftet die BOB?

der DB Regio, der BOB und der Vogtlandbahn im Einsatz. Auf die 365 Tage des Jahres umgerechnet, waren die Verkehrsforscher des MVV an fast 60 Fahrten pro Tag unterwegs. Die dabei erhobenen Daten wurden ab Fahrplanwechsel 2013 / 2014 aufbereitet, geprüft und berechnet.

Die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen an die Verkehrsunternehmen MVG, S-Bahn, BOB und Vogtlandbahn kann nach Zustimmung der Verbundpartner also in Zukunft ebenso nachfrageorientiert sein wie beim MVV-Regionalbusverkehr. Damit haben alle Verkehrsunternehmen den Anreiz, mit einem attraktiven Angebot die Zahl ihrer Fahrgäste zu steigern und entsprechend anteilig an den Einnahmen durch Fahrkartenverkäufe zu profitieren.

HEIMAT IST ... IM BILDERBUCH UNTERWEGS ZU SEIN

Der Verbundraum mit Stadt und Umland hat einen hohen Freizeitwert. Jung und Alt sind sich darin einig, dass man nicht oft genug zu attraktiven Zielen aufbrechen kann. Schön, dass dies meistens ohne Auto geht. Die MVV-Freizeit-App macht 79 variantenreiche Vorschläge – für Fußgänger und Radfahrer, die mit der Bahn aufbrechen.

Seit vielen Jahren veröffentlicht der MVV immer wieder Ausflugstipps für seine Kunden. Das festigt die Bindung, gefällt allen und stiftet vielleicht sogar den einen oder anderen autovernarnten Noch-nicht-Kunden an, sich versuchsweise „nur“ auf den MVV und die eigene Kondition zu verlassen. Im August 2013 wurde diese Tradition passend zur Sommersaison aufgegriffen – und durch modernste Services bereichert. Die MVV-Freizeit-App für iPhone, iPad und Android-Smartphones ist kostenlos im Apple App Store sowie bei Google Play erhältlich.

Über eine integrierte GPS-Positionsbestimmung finden Wanderer und Radler ganz einfach Touren in der Nähe, sortiert nach Entfernung zu ihrem jeweiligen Standort, alphabetisch oder nach Dauer: Wer nicht den ganzen Tag draußen verbringen will, sucht sich einfach Kurztouren oder Halbtagestouren aus. Eine Sortierung nach Schwierigkeitsgraden von einfach bis anspruchsvoll

hilft, die richtige Entscheidung zu treffen. Filter für die Jahreszeiten und Hinweise zur Familientauglichkeit helfen, den heute perfekten Ausflug zu finden. Wenn dann die abwechslungsreiche Tour in eine der schönsten Ecken des Münchner Umlandes – von Weiherstephan bis zum Starnberger See, vom idyllischen Mangfalltal bis zum Schleißheimer Schloss – ausgewählt worden ist, liefert die App eine ausführliche Wegbeschreibung und Hintergrundinfos. Die Sehenswürdigkeiten und Einkehrmöglichkeiten sind genannt, alle wichtigen Adressdaten, Telefonnummern und Öffnungszeiten ebenfalls. Eine ausführliche und zoombare Karte mit Anzeige des Tourenverlaufs ist auch offline verfügbar. Dank der integrierten mobilen MVV-Fahrplanauskunft lassen sich aktuelle Abfahrtszeiten auch unterwegs schnell und unkompliziert ermitteln. Diese Neuigkeit hatte sich schnell herumgesprochen in München und Umgebung: In den nur vier Monaten bis Jahresende wurde die MVV-Freizeit-App bereits 12.000 Mal heruntergeladen.



Ausflugziel Nummer eins

MÜNCHEN UND REGION WACHSEN, UND DIE S-BAHN WÄCHST MIT

In Freiam wurde der 150. S-Bahnhof im MVV eröffnet. – Aktuell wird die S-Bahn-Station Donnersbergerbrücke barrierefrei ausgebaut. – Für den Regionalzughalt Poccistraße sind verkehrliche Vorteile nachgewiesen. – Um die Option einer S-Bahn-Station Berduxstraße zu erhalten, haben Gutachter die langfristige Flächenfreihaltung empfohlen.



Happy Birthday, S-Bahnhof!

Am 14. September 2013 wurde Freiam als 150. S-Bahnhof im MVV in Betrieb genommen. Die Haltestelle auf der Linie S8 erschließt das neue Stadtareal Freiam, wo in den kommenden Jahren auf der Südseite der Bahnlinie ein Gewerbestandort mit rund 7.500 Arbeitsplätzen entstehen soll. Auf der nördlichen Seite plant die Landeshauptstadt ein neues Stadtquartier, in dem sukzessive Wohnhäuser für rund 20.000 Einwohner gebaut werden. Der Bahnhof ist – wie alle neuen S-Bahn-Halte – vollständig barrierefrei erreichbar. Aus einer neuen Rad- und Fußgängerunterführung werden außer Treppen auch Aufzüge zu den beiden Bahnsteigen geführt. Zudem sind diese über eine Rampe von der Anton-Böck-Straße stufenlos erreichbar. Laut Prognosen sollen nach vollständiger Bebauung des Areals 11.000 Fahrgäste am Tag in die Züge ein- und aussteigen. Das Gemeinschaftsprojekt von Stadt, Freistaat und Deutscher Bahn hat rund 10,8 Millionen

Euro gekostet. Die neue Station wird ganztags mit einem 20-Minuten-Takt bedient, der in der Hauptverkehrszeit auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet wird. Die Fahrzeit zum Marienplatz beträgt 22 Minuten. Auf Empfehlung des MVV sieht die Landeshauptstadt München eine P+R-Anlage mit rund 150 Stellplätzen und eine B+R-Anlage mit rund 300 Fahrradständern vor.

Im Sommer 2013 begannen die umfangreichen Bauarbeiten für den barrierefreien Ausbau der Station Donnersbergerbrücke – ein zentraler Bahnhof auf der S-Bahn-Stammstrecke mit täglich über 32.000 Ein- und Aussteigern. Die beiden Bahnsteige des viergleisigen Bahnhofs werden mit Aufzügen ausgestattet, die über Stege mit dem Bahnhofsgebäude verbunden sind. Die Bahnsteige werden aufgehöhht und mit Blindenleitstreifen ausgestattet. Im Juli 2014 wird der Bahnhof im neuen Glanz erscheinen.

Nach Beschlüssen des Freistaates und der Landeshauptstadt München wurde die Neueinrichtung eines Regionalzughaltes an der Poccistraße untersucht. Das Ergebnis ist eine bauliche Lösung für den Regionalverkehr mit einer barrierefreien Station. Kurze Umsteigewege zur U-Bahn-Station sind vorgesehen. Für die verkehrliche Bewertung wurden zwei Szenarien im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes erstellt, die beide davon ausgehen, dass alle über den Südring verkehrenden Regionalzüge an der Station Poccistraße halten. Vom Gutachter wird der volkswirtschaftliche Nutzen jeweils positiv bewertet. Auf Basis der Untersuchungsergebnisse hat die Bayerische Staatsregierung am 23. Juni 2013 beschlossen, den Regionalzughalt Poccistraße als ergänzende Maßnahme in das Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München aufzunehmen.

Das Gebiet östlich der Pasinger Paul-Gerhardt-Allee soll mit der Ansiedlung von 4.500 Einwohnern und 1.000 Beschäftigten eine Aufwertung erfahren. Um die ÖPNV-Erschließung zu verbessern, wurden Varianten mit U-Bahn-, Tram-, Bus- und S-Bahn-Maßnahmen untersucht. Kurzfristig kann keine wirtschaftliche, schienengebundene Erschließung des Areals realisiert werden. Langfristig ist jedoch ein zusätzlicher S-Bahn-Halt Berduxstraße denkbar. Voraussetzung dafür wären – neben der Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke – weitere umfangreiche Änderungen am Betriebskonzept, etwa zusätzliche Expresszüge auf der S2. Die Empfehlung der Gutachter lautet: Die Flächen für einen möglichen S-Bahnhof auf lange Sicht freihalten!



Die Reise geht weiter...

70 PROZENT DER STUDENTEN KOMMEN IN FAHRT

Mit tatkräftiger Unterstützung der Stadt München konnte zu Beginn des Wintersemesters am 1. Oktober 2013 erstmalig für den Hochschulstandort München ein MVV-Semesterticket – als Kombination aus Solidarbeitrag und „IsarCard Semester“ – eingeführt werden. Rund 76.000 „IsarCard Semester“ wurden seitdem verkauft. Ein großer Erfolg nach jahrelangem Ringen um das richtige Modell.



*Mit dem Semesterticket zu
neun Hochschulen*

Eine Flatrate für den MVV: Die große Mehrheit der Studenten hat sich im Wintersemester 2013 / 14 entschieden, in puncto Mobilität gleich aufs Ganze zu gehen und nicht nur auf den obligatorischen Grundbetrag von 59 Euro pro Semester zu bauen. Sie kauften das Aufpreisticket für 141 Euro, um dann sechs Monate lang im Gesamtnetz des MVV mobil zu sein. Zwar ist auch schon die Leistung für den vom Studentenwerk erhobenen Solidarbeitrag attraktiv, denn damit sind Studierende zu freier Fahrt montags bis freitags nach 18 Uhr sowie an Wochenenden berechtigt. Mit dieser Option begnügte sich aber letztendlich nur eine Minderheit der insgesamt fast 110.000 berechtigten Studenten. Gut 70 Prozent stellten mit der IsarCard Semester ihre maximale Mobilität sicher. Jetzt sind die Aussichten gut, dass das Semesterticket seine zweijährige Testzeit übersteht. Eine Kostendeckung durch den Stadtrat, wie sie mit Einführung der Pilotphase beschlossen worden war, wird – zumindest nach den ersten sechs Monaten – nicht notwendig sein.

Am Semesterticket beteiligten sich zur Einführung sieben Hochschulen: Akademie der Bildenden Künste München, Hochschule für Angewandte Sprachen / Fachhochschule des SDI München, Hochschule für Musik und Theater München, Hochschule München, Katholische Stiftungsfachhochschule München / Abteilung München, Ludwig-Maximilians-Universität München und Technische Universität München. Zum Beginn des Sommersemesters am 1. April 2014 werden auch die Hochschule für Politik München und die Hochschule Weihenstephan-Triesdorf dabei sein. Das ist eine gute Voraussetzung, um eine möglichst hohe Kaufquote für die IsarCard Semester auch im Sommersemester zu erreichen, wo die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel erfahrungsgemäß geringer ist. Die werblichen Maßnahmen des MVV – wie Info-Flyer, Internetauftritt, Promotionaktion und eigene IsarCard-Hüllen – haben dazu beigetragen, die Studenten von den Vorteilen des Semestertickets zu überzeugen.

DIE TUN WAS – FÜR RADFAHRER

Seit 2012 gibt es ein EU-Projekt, das nachhaltige Mobilitätsformen im Alpenraum voranbringen will: PUMAS. Der MVV und die Landeshauptstadt München beteiligen sich als Partner daran. Nun erhielten sie eine Förderung für ihr gemeinsames Vorhaben „EFA-Rad“. Im November 2013 wurde das Lastenheft erstellt. Im Sommer 2014 soll der Testbetrieb starten.

Das Fahrrad und der öffentliche Verkehr sind verglichen mit dem Auto die umweltfreundlicheren Verkehrsmittel: Lärm, CO₂-Emissionen, aber auch der Flächenverbrauch sind deutlich geringer. Und sie sind, etwa zu Bike & Ride vereinigt, auch deutlich gesünder. Darum propagieren sowohl der MVV als auch das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) der Landeshauptstadt München schon seit langem das Radfahren und die Kombination von Rad und ÖPNV. Im Rahmen des EU-Projekts PUMAS – ein Kürzel für „Planning sustainable regional-urban mobility in the Alpine space“ – wollen MVV und RGU den Radroutenplaner der Stadt München und die elektronische Fahrplanauskunft EFA ausbauen und verschmelzen. So wird ein individueller Radroutenplaner entstehen, der Auswahlkriterien wie schnellste Route, kürzester Weg zum Bahnhof, sicherer Weg, familienfreundliche Strecke oder touristische Attraktivität beherrscht. Die EU unterstützt dabei die Finanzierung des Projekts zu 75 Prozent.

Unter Einbindung ihrer Projektpartner ADFC und Landkreis Starnberg haben MVV und RGU im November 2013 ihr Lastenheft vorgestellt. Darin ist die Entwicklung eines neuen Auskunftssystems – Arbeitstitel „EFA-Rad“ – geregelt, das die differenzierte Radroutennavigation der Landeshauptstadt auf den gesamten Verbundraum überträgt. Für das Fahrradrouting wird erstmals eine „Open Street Map“ eingesetzt: eine für jeden frei zugängliche Karte mit „rohen“ Geodaten, damit jeder sie so nutzen kann, wie er möchte. Bürger wie Kommunen können sogar selbst Radwege melden oder in das Auskunftssystem einpflegen. Selbstverständlich werden auch alle 29 heute schon bestehenden MVV-Radrouten in das Auskunftssystem integriert.

Im Idealfall ist ein erster Testbetrieb bereits im Sommer 2014 möglich. Das Projekt soll im Juni 2015 abgeschlossen sein.



*Gesund, umweltfreundlich –
und komfortabel*

RICHTUNGSWEISEND FÜR DIE METROPOLREGION

Seit der Gründung der Europäische Metropolregion München (EMM) wird über intensivere Zusammenarbeit im öffentlichen Verkehr diskutiert. Die EMM-Mitgliederversammlung hat nun grünes Licht für eine Untersuchung gegeben, die alle Möglichkeiten von ÖPNV-Kooperationen ausloten wird.



Weil die Entfernungen länger werden

Das enorme Wachstum der Verkehrsverflechtungen in den vergangenen zehn bis fünfzehn Jahren schreitet voran. Insbesondere zwischen Augsburg, Ingolstadt, Landsberg, Landshut und Rosenheim und der Landeshauptstadt München bestehen intensive Berufspendlerbeziehungen. Dazu kommen Reisezwecke wie Bildung, Einkaufen und Freizeit. Viele Gründe also, die ÖPNV-Angebote in der Region noch attraktiver zu gestalten und über den Pionier, die 2010 eingeführte, tarifgebietüberschreitende AboPlusCard für Pendler, hinaus zu denken. „Mit einem Ticket durch die ganze Metropolregion“ lautet eine entsprechende Vision. Und auch dieser Ruf wird in der Metropolregion laut: Die Anschlussverbindungen unterschiedlicher Betreiber sollen aufeinander abgestimmt sein, damit keine Wartezeiten entstehen, die Fahrgäste abwandern lassen. Bislang leisten dies einzelne Verbünde – im Rahmen des eigenen Gebiets.

Der Wunsch nach weiteren Maßnahmen in Richtung einer intensiveren Kooperation wird von vielen Gebietskörperschaften, Kommunen und sonstigen Mitgliedern in der EMM immer deutlicher artikuliert. Die Facharbeitsgruppe EMM-Tarif/Ticket und Fahrgastinformation unter Leitung des MVV hat sich des Themas angenommen: Im Laufe des Jahres 2013 skizzierte sie das Arbeitsprogramm für eine konzeptionelle Grundsatzuntersuchung. Die Studie soll verschiedene Szenarien für den Weg zu einer stärkeren Kooperation im ÖPNV bis hin zu einem Metropolverbund beantworten und Hinweise für die Ausgestaltung geben. Sowohl Vor- und Nachteile als auch finanzielle Auswirkungen sollen aufgezeigt werden. Als Ergebnis soll dem EMM e.V. und seinen Mitgliedern eine Handlungsempfehlung vorgelegt werden – ergänzt um einen Fahrplan zu einem integrierten ÖPNV-Tarif in der EMM.

In der Mitgliederversammlung der EMM e.V. am 14. November 2013 in Mainburg wurde unter Vorsitz des Münchner Oberbürgermeisters Ude einstimmig die Durchführung dieser Untersuchung beschlossen. Die Studie wird von 40 Partnern, darunter Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, Landkreise, Kommunen, Kammern und Unternehmen, finanziert. Sie soll im Frühjahr 2014 starten und Ergebnisse nach etwa einem Jahr präsentieren.



Ein Ticket fürs Pendeln

TERMINE PICKEN MIT DEM SPECHT

Mit einem Buntspecht, der auf einem Tischkalender gelandet ist, und der Frage „Sie wollen sich Ihre Starttermine selber rauspicken?“ machte der MVV zum Fahrplanwechsel auf die ab Fahrplanwechsel gleitende Geltungsdauer bei IsarCard-Angeboten aufmerksam. Das entsprach einem alten Wunsch der Fahrgäste. Ob sie jetzt darauf fliegen werden?



Die Uhr läuft ab der ersten Fahrt

Mit der Tarifierung zum 15. Dezember 2013 wurde gleichzeitig die gleitende Geltungsdauer bei den Zeitkarten IsarCard, IsarCard60 und IsarCard9Uhr eingeführt. Galten bisher Wochenkarten für die Kalenderwoche von Montag bis Sonntag und Monatskarten für den gesamten Kalendermonat, so gilt eine IsarCard-Wochenkarte nun sieben Kalendertage ab Ausstellung und über den letzten Geltungstag hinaus bis um 12 Uhr des nächsten Tages. Die IsarCard-Monatskarte gilt einen Monat lang ab Ausstellung und über den letzten Geltungstag hinaus bis um 12 Uhr des nächsten Tages.

Um den Kunden bereits während des Monats den sofortigen Einstieg in das MVV-Abonnement zu ermöglichen, wurde zeitgleich eine Starterkarte eingeführt. Diese gilt ab dem vom Kunden gewünschten Zeitpunkt bis zum Beginn der Gültigkeit des Abos. Von dieser Neuregelung profitieren viele Stammkunden, nämlich

alle Wochen- und Monatskartennutzer, die ins Abonnement wechseln möchten, in den genannten IsarCard-Angeboten. Diese Kundengruppe führt rund ein Drittel aller Fahrten im Zeitkartentarif durch.

Bereits im Verbundbericht 2012 hatte der MVV über den Wunsch der Fahrgäste nach einer flexibleren Zeitkarte berichtet – per Marktforschung wurde dieser registriert und dokumentiert. Der MVV beschloss, bald darauf einzugehen. Mit der Einführung im Dezember 2013 werden die Fahrgäste erneut befragt werden: Dem Beschluss der 139. Gesellschafterversammlung im Juli 2013 entsprechend wurde gemeinsam mit MVG und S-Bahn ein Marktforschungsgutachten zur Evaluation der real eingetretenen Erlöswirkungen beschlossen. Als neutrales Institut wird die Berliner Info GmbH ein Jahr lang Monat für Monat Daten erheben, um Veränderungen der Fahrscheinnutzung zu erfassen. Dabei geht es um eine Validierung der bisher prognostizierten Veränderungen sowohl im

Kundenverhalten als auch auf der Umsatzseite im MVV insgesamt sowie für die beteiligten Verkehrsunternehmen. Es wird unter anderem zu klären sein, ob und welche Wanderbewegungen zwischen dem Bartarif und dem Zeitkartentarif, aber auch innerhalb der Zeitkartentarife bestehen. Besonders spannend ist die Frage nach Optimierungseffekten auf Fahrgastseite: Kaufen Kunden nun anders? Oder auch weniger? Schließlich ist zu klären, ob sich die gleitende Gültigkeit in einer Einnahmenminderung niederschlägt oder nicht.

Nach den bisher vorliegenden Erkenntnissen geht der MVV davon aus, dass die Anpassung eines Angebots an die Bedürfnisse der Kunden die Kundenbindung vertieft und neue Kunden für den ÖPNV begeistert. Darum wird das Anzeigenmotiv mit dem Specht auch an prominenten Orten und großflächig, aber auch als Banner und Teaser im Internet sowie als Busheck-Aufkleber in den Landkreisen zu sehen sein.



Kundenwünsche sehen – und erfüllen

ALS WEIHNACHTSGRUSS EIN MOBILER FAHRSCHEINAUTOMAT

Kein Kleingeld zur Hand? Dann hilft das Handy! Seit der Einführung digitaler Tickets im MVV greifen Fahrgäste kurzerhand zu Computer oder Smartphone – und stellen sich selbst den Fahrschein aus. Dies ist für alle Varianten von Einzelfahrschein, Tageskarten und CityTourCards möglich. Strahlende Augen bei den Fahrgästen!



Ticket-Kauf im Sauseschritt

Lange Schlangen vor dem Gerät, Zurückweisung im Fall großer Banknoten: Auch ein Fahrscheinautomat stößt an seine Grenzen und kann Kunden gehörig auf die Nerven gehen. Die Zeit war reif für eine – neben MVV-Abo und den Verkaufsstellen – weitere Alternative zu den nicht immer freundlichen Serviceapparaten: den persönlichen Fahrscheinautomaten auf dem eigenen Computer oder Smartphone. Mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 wurden Handy- und Online-Tickets zu offiziellen Fahrscheinen im MVV. Als digitale Tickets liegen sie auf dem Smartphone zum Vorzeigen bereit. Sie gelten stets in Verbindung mit einem Ausweisdokument des Käufers.

Handy-Tickets sind über den MVV-Companion, die MVG-Fahrinfo und die Navi-S-Bahn-München-App erhältlich. Wer die MVV-App

nutzt, kann sein Ticket gleich dort im MVV-Shop erwerben oder auch in die Shops der MVG und der S-Bahn wechseln. Das Ticket-Angebot ist bei allen drei Shops gleich und auch der Kaufprozess ist einheitlich: Der Kunde wählt sein Ticket direkt aus oder er lässt sich nach Eingabe von Start und Ziel in der Fahrplanauskunft einen Ticketvorschlag für die gewünschte Verbindung anzeigen.

Beim ersten Ticketkauf steht die einmalige Registrierung an. Außer den persönlichen Daten wird die gewünschte Zahlungsart – Lastschriftverfahren oder Kreditkarte – hinterlegt. Die Zugangsdaten gelten für Handy- und Online-Tickets. Zwischen Smartphone und PC kann beliebig gesprungen werden. Die Tickets sind fälschungssicher mit einem bundesweit einheitlichen VDV-2D-Barcode versehen, der mit Kontrollgeräten automatisch geprüft werden kann.

Der Erfolg des neuen Vertriebsweges spricht für sich. Bereits nach einem Monat wurden über die Vertriebskanäle (MVG, S-Bahn, MVV) insgesamt knapp 30.000 Tickets verkauft. Das entsprach Einnahmen in Höhe von circa 180.000 Euro. Keine Frage also, ob die Fahrgäste ihr Weihnachtsgeschenk mit Freude angenommen haben. Nun ist geplant, das Ticketsortiment auszuweiten. Die Vorarbeiten dafür laufen bereits.



Die App als neuer Vertriebskanal

EFA BRINGT IMMER MEHR MENSCHEN ZUM MVV

Über 50 Millionen Auskünfte erteilt die EFA jeden Monat, Spitzenwerte liegen bei über 2,4 Millionen berechneten Verbindungen pro Tag. Mehr als 700.000 Mal wurde allein der MVV-Companion, der Anfragen mobil beantwortet, heruntergeladen. Und immer weitere Partner binden EFA in ihre Auskunftssysteme ein.



Transparenz senkt Zugangshürden

Durchschnittlich 1,5 Millionen Verbindungsauskünfte pro Tag erteilt EFA, die Fahrplanauskunft des MVV, mittlerweile – und noch immer steigen die Zahlen kontinuierlich an. Ein Grund für den Erfolg ist die einfache Nutzung: Start- und Zielpunkt eingeben, fertig. Ein weiterer Grund liegt in der wachsenden Beliebtheit von Smartphones. Es braucht nur einen kurzen Weg, den MVV-Companion aus den Shops von Apple und Google zu holen. Von den über 700.000 Downloads bis heute fanden allein 50.000 kurz nach Einführung des Handy-Tickets im Dezember 2013 statt.

EFA informiert nicht nur Fahrgäste, die beim MVV anfragen, sondern auch die Besucher von MVG und S-Bahn: Das ihr zugrundeliegende System stellt nämlich die erforderlichen Fahrplan- und Tarifdaten für den Verkauf von Handy-Tickets über den MVV-Companion, für die MVG-Fahrinfo und für den DB-Navigator

zur Verfügung. Letzten Endes landen alle bei der Verbundgesellschaft, die durch redundante Auslegung der EFA-Hardware, ausbalancierte Auslastung der EFA-Server sowie ein umfangreiches Qualitätscontrolling die hohe Qualität der Fahrplan- und Ticketinformation gewährleistet. Darüber hinaus stellt sie den Verkehrsunternehmen – für eine fehlerfreie Kontrolle der Handy- und Online-Tickets – regelmäßig aktuelle Daten zu den rund 5.000 Haltestellen im MVV über das EFA-System zur Verfügung.

EFA bahnt sich sogar außerhalb ihres gewohnten Reviers einen Weg: Längst kooperiert die Verbundgesellschaft mit Partnern wie sueddeutsche.de, der Door2Door GmbH und der Daimler Mobility Services. Deren Auskunftssystemen – Waymate und Moovel zum Beispiel – werden gerechnete Fahrtverbindungen bereitgestellt, die die Unternehmen im eigenen Design präsentieren.

Den MVV freut das natürlich: Auf diese Weise lassen sich neue Kundengruppen ansprechen. Generell erhalten noch mehr Menschen Zugangsinformationen zum MVV dort, wo sie sie suchen. Und die Qualitätsstandards sind überall die gleichen – so wie die Verbundgesellschaft sie sicherstellt.



Zeit für ein Püschchen?

ZAHLEN FÜR DIE PLANUNG DER ZUKUNFT

Zum Jahresende konnte der MVV seine intensiven Arbeiten für die Aktualisierung der MVV-Datenbasis abschließen. Alle Eingangsdaten und Rahmenbedingungen sind mit den Aufgabenträgern final abgestimmt. Ab Frühjahr 2014 sollten die Ergebnisse konsolidiert sein und könnten für die Planung von neuen Zukunftsprojekten verwendet werden.



*Die Stadt wächst,
der Verkehr wächst mit*

Die Region München gehört zu den stärksten Wachstumsregionen in Deutschland. Um den Wandel adäquat zu gestalten, ist eine frühe Analyse und Zusammenführung aller relevanten Informationen unverzichtbar. 2013 wurde ein Expertenarbeitskreis eingerichtet, in dem unter anderem die Landeshauptstadt München, der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München und der MVV zusammentrafen, um drei Prognosen und Wachstumsszenarien auszuwerten. Dies waren vom Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung die „Regionalisierte Bevölkerungsvorberechnung für Bayern bis 2029“, vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung „INKAR 2010: Prognose Einwohnerentwicklung bis 2025“ und von der Bertelsmann-Stiftung die Studie „Wegweiser Kommune – Demografischer Wandel. Bevölkerungsentwicklung bis 2025“.

Für den MVV-Raum wird ein Wachstum bis zum Jahr 2025 um bis zu 180.000 Einwohner prognostiziert. Über 100.000 neue Arbeitsplätze könnten entstehen. Die MVV-Datenbasis ist ein Instrument, um zu zeigen, was das für den Verkehr bedeutet: Sie umfasst alle an einem durchschnittlichen Werktag zurückgelegten Wege im MVV-Raum – jetzt auch für das Analysejahr 2010 und das Prognosejahr 2025. Generell wird der MVV-Raum als Geflecht von über 1.200 Verkehrszellen dargestellt. Alle zwischen diesen Verkehrszellen zurückgelegten Wege im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr werden in regelmäßigen Abständen neu – unter anderem auf Grundlage der verbundweiten Verkehrserhebungen des MVV – ermittelt. Bei der jüngsten Aktualisierung wurden auch kleinräumig hinterlegte Strukturdaten wie Einwohner-, Arbeitsplatz- und Schülerzahlen auf den neuen Stand gebracht.

Der MVV hat die geänderten Betriebskonzepte für Regionalzug, S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus eingepflegt. Alle bereits finanziell gesicherten Änderungen der Verkehrsinfrastruktur – zum Beispiel neue Haltestellen – wurden zusätzlich in die Datenbasis aufgenommen. Zudem hat man die Fahrtzeiten neu berechnet, wenn sich Angebote verändert hatten.

Mit der Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens stellt die Verbundgesellschaft sicher, dass Nutzen-Kosten-Untersuchungen von geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen nach neuestem Kenntnisstand auch weiterhin möglich sind – und Fördergelder für die entsprechenden Maßnahmen von Bund und Land bewilligt werden können. Die neue MVV-Datenbasis steht dabei allen Aufgabenträgern im MVV zur Verfügung.



München und Region: eng verzahnt

DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG



Dipl.-Kaufmann

Alexander Freitag

Geschäftsführer MVV GmbH

Es ist an dieser Stelle schon Tradition, im MVV Fahrgastrekorde zu vermelden. Im Jahr 2013 ist die Zahl der Fahrgäste mit 669,9 Millionen wiederum auf einen neuen Spitzenwert gestiegen. Der Rückblick auf das Geschäftsjahr 2013 ist aber auch deswegen erfreulich, weil für diese Zeitspanne weitere Erfolge zu verzeichnen sind, von denen die Fahrgäste im MVV bereits unmittelbar profitieren.

Die bestechende Idee, das Smartphone als mobilen Ticketautomaten zu nutzen oder sich am heimischen Rechner vorab mit den nötigen Fahrscheinen zu versorgen, ist Realität geworden. Die Resonanz der Fahrgäste bestärkt die Verbundpartner, den eingeschlagenen Weg weiter zu gehen. In einem nächsten Schritt wird geprüft, ob auch der Erwerb von Zeitkarten, mit denen mehr als zwei Drittel aller Fahrten im MVV absolviert werden, über diesen Vertriebskanal zeitnah angeboten werden kann.

Zeitkartennutzer sind Stammkunden. Daher ist es besonders erfreulich, diesem Personenkreis mit der Flexibilisierung der MVV-IsarCard einen oftmals geäußerten Wunsch erfüllen zu können. Die Wochen- und Monatskarten weisen nun eine gleitende Geltungs-

dauer auf und können somit noch besser an individuelle Bedürfnisse angepasst werden. Als dritte Innovation im MVV-Tarif ist das MVV-Semesterticket zu nennen. Die zweijährige Pilotphase läuft und alles deutet darauf hin, dass das jahrelange Ringen um die beste Lösung zu einem maßgeschneiderten Angebot für die Münchner Studierenden geführt hat, das in seiner konkreten Ausgestaltung marktgerecht ist und somit gut angenommen wird.

Die Attraktivität dieser tariflichen Angebote basiert natürlich auf einem guten Leistungsangebot der Verkehrsunternehmen. Die hohen Standards in der Leistungserbringung haben ebenfalls schon Tradition im MVV. Den Verkehrsunternehmen sei an dieser Stelle ausdrücklich dafür gedankt. Auch die Verbundgesellschaft leistet hierzu ihren Beitrag. Das aktuelle MVV-Kundenbarometer dokumentiert eine überdurchschnittliche Kundenzufriedenheit in den MVV-Landkreisen. Nicht zuletzt die von der Verbundgesellschaft vorgegebenen Qualitätsstandards beim Verkehrsträger MVV-Regionalbusverkehr und die starken Angebotsausweitungen der letzten Jahre zeigen hier Wirkung und werden von den Fahrgästen honoriert.

Ein qualitativ gutes Produkt muss auch professionell kommuniziert werden, um seinen Weg zum Kunden zu finden. Hier ist die Verbundgesellschaft in zahlreiche Projekte involviert oder federführend tätig. Der Bogen spannt sich vom Bahnhofsinformationssystem, das online alle Informationen zu den Schnellbahn-Haltestellen benutzerfreundlich aufbereitet, über die Einbindung der MVV-Fahrplanauskunft EFA bei externen Anbietern bis hin zur MVV-Freizeit-App.

Diese Beispiele zeigen, wie der Verbund als Katalysator für die marktgerechte Weiterentwicklung des ÖPNV fungiert. Der MVV stößt aber zunehmend an seine Grenzen, im wahrsten Sinn des Wortes. Die Pendlerströme haben längst den Verbundraum überschritten und der Trend geht immer mehr in Richtung weiträumige Vernetzung unserer Region. Die Prüfung einer intensiveren Kooperation bis hin zu einem Metropolverbund ist eine der spannendsten Zukunftsaufgaben, die vor uns liegen. Im Fokus des Lösungsansatzes steht hier die Europäische Metropolregion München (EMM), die den Rahmen für eine künftige Neukonzeption bilden kann. Die Voraussetzungen hierfür sind günstig. Ob von Augsburg, Ingolstadt, Landshut oder Rosenheim, die Reisezeiten

per Bahn nach München liegen auch heute schon deutlich unter einer Stunde. Konkretere Perspektiven und Handlungsoptionen wird ein EMM-Gutachten aufzeigen, das auf den Weg gebracht wurde. Die Ergebnisse dieser Studie werden die künftige Marschrichtung mitbestimmen.

Stadt und Umland arbeiten im Verbund vorbildlich zusammen. Der bis zum 30. April 2014 amtierende Oberbürgermeister der LH München, Christian Ude, hat als Vorsitzender der Verbundgremien an maßgeblicher Stelle den Erfolg des MVV über 20 Jahre mitbestimmt. Dafür hat ihm die Gesellschafterversammlung ihren herzlichen Dank ausgesprochen. Belegschaft und Geschäftsführung schließen sich diesem Dank an und wünschen Christian Ude im kommenden Lebensabschnitt alles Gute und allzeit gute Fahrt!



Alexander Freitag





STATISTIK

1,08 Prozent Zuwachs bei den Fahrten und 5,35 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 allgemeingemeinschaftlichen Themen helfen sie uns, die verkehrlichen Prozesse noch besser zu verstehen.

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN: DIE SPRACHE DER STATISTIK

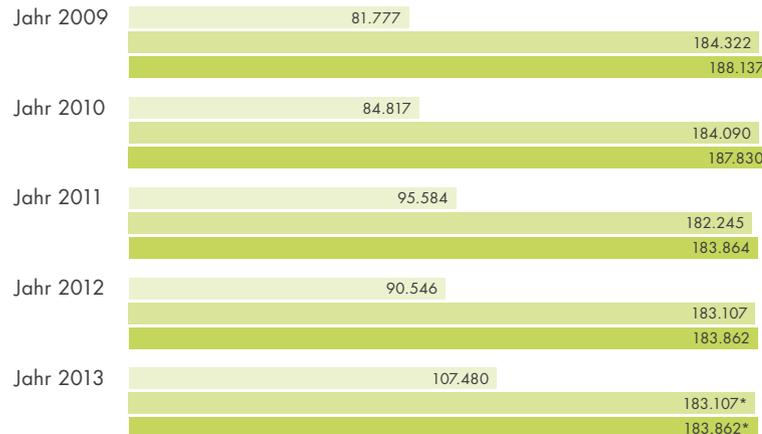
STRUKTURDATEN

	MVV-Verbundraum	Landeshauptstadt München
Fläche	rd. 5.500 qkm	rd. 310 qkm
Zahl der Gemeinden	175	
Einwohner	rd. 2,778 Mio.	rd. 1,395 Mio.
Pkw-Bestand	rd. 1,499 Mio.	rd. 0,674 Mio.

SCHÜLER- UND STUDENTENZAHLEN

Schüler- und Studentenzahlen

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

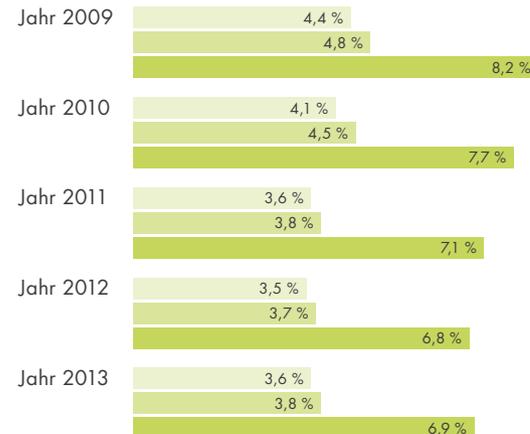


* Zur Drucklegung lagen noch keine aktuelleren Zahlen vor

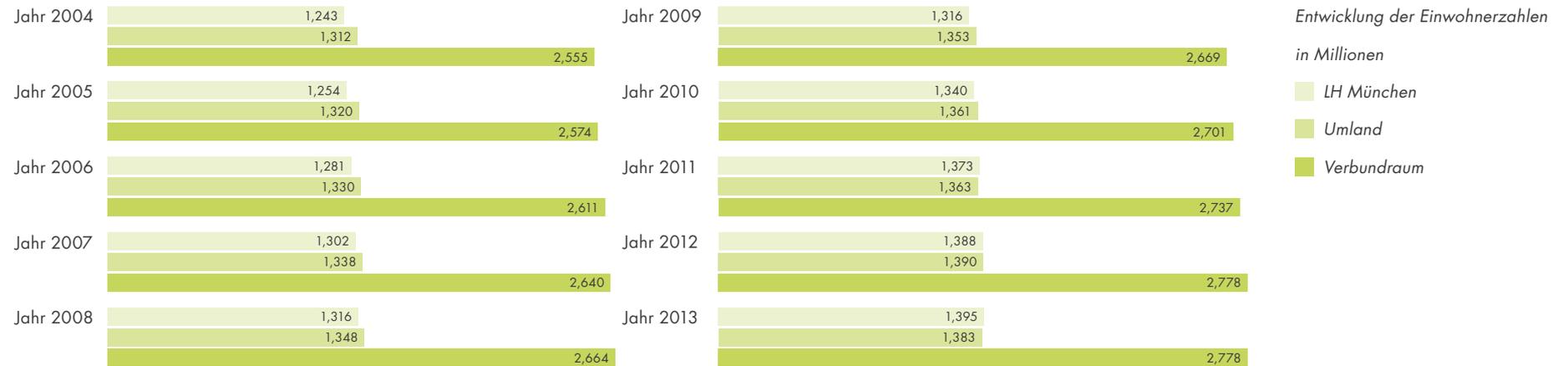
ARBEITSLOSENQUOTEN

Arbeitslosenquoten

- Regierungsbezirk Oberbayern
- Bayern
- Bundesrepublik Deutschland



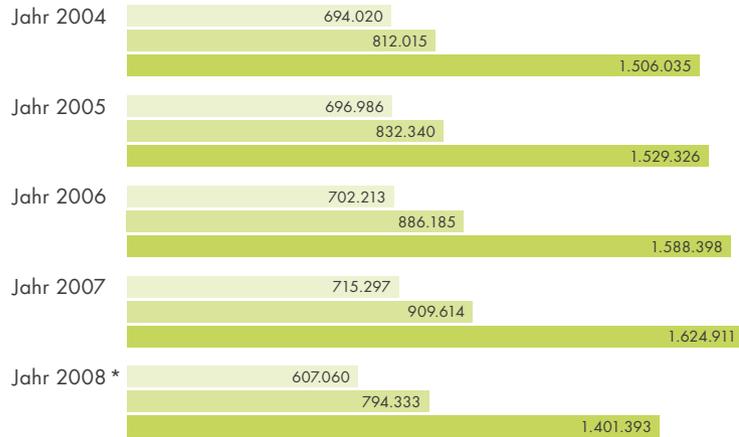
DIE ENTWICKLUNG DER EINWOHNERZAHLEN IN DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN UND IN DEN VERBUNDLANDKREISEN



DIE ENTWICKLUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS

Entwicklung
des Pkw-Bestandes

- LH München
- Umland
- Verbundraum

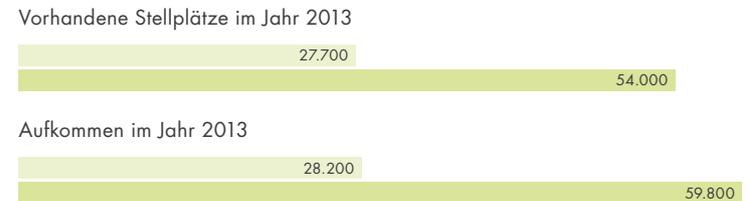
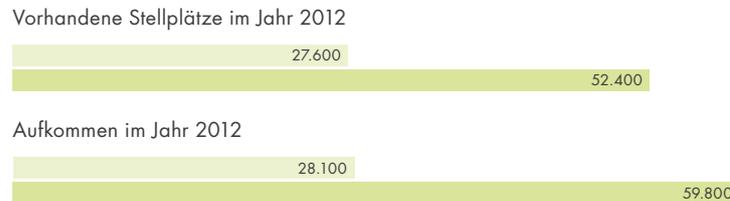


* Ab dem Berichtsjahr 2008 werden nur noch angemeldete Fahrzeuge ausgewiesen (ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen). Vorübergehend stillgelegte Kraftfahrzeuge machen rund 12% des Kraftfahrzeugbestandes aus.

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 2009	20,288
Jahr 2010	20,288
Jahr 2011	20,288
Jahr 2012	20,298
Jahr 2013	20,298

U-Bahn

Jahr 2009	10,536
Jahr 2010	10,483
Jahr 2011	10,699
Jahr 2012	10,729
Jahr 2013	10,908

Straßenbahn

Jahr 2009	6,907
Jahr 2010	7,208
Jahr 2011	6,893
Jahr 2012	7,385
Jahr 2013	7,552

Regionale Omnibusse

Jahr 2009	26,394
Jahr 2010	26,794
Jahr 2011	27,298
Jahr 2012	27,966
Jahr 2013	28,236

Städtische Omnibusse

Jahr 2009	27,677
Jahr 2010	28,014
Jahr 2011	28,249
Jahr 2012	28,632
Jahr 2013	29,418

GESAMTÜBERBLICK ÜBER DIE ERGEBNISSE

	Jahr 2012	Jahr 2013	+/- absolut	+/- Prozent
Fahrten	662.772.928	669.962.640	7.189.712	1,08 %
Personenkilometer	6.712.035.064	6.791.430.283	79.395.219	1,18 %
Verkaufte Fahrkarten	62.285.962	61.999.904	-286.058	-0,46 %
Fahrgeldeinnahmen	726.654.083,73	765.562.513,05	38.908.429,32	5,35 %

FAHRTEN (MIO.)

Jahr 2009	619,836
Jahr 2010	633,199
Jahr 2011	645,222
Jahr 2012	662,773
Jahr 2013	669,963

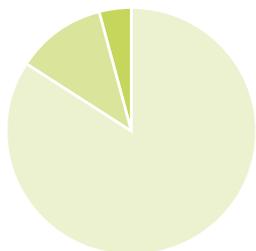
PERSONENKILOMETER (MIO.)

Jahr 2009	6.280,368
Jahr 2010	6.405,026
Jahr 2011	6.520,622
Jahr 2012	6.712,035
Jahr 2013	6.791,430

VERKAUFTE FAHRKARTEN (MIO. STÜCK)

* Erwachsene und Kinder

** Single-, Kinder- und Partnerkarten ohne Kongresstickets



■ Bartarif (84,34 %)

■ Zeikartentarif (11,76 %)

■ Ausbildungstarif (3,91 %)

Bartarif	Jahr 2012	Jahr 2013	Veränderungen 2012/13	
			absolut	%
Einzelfahrkarten *	22,520	21,561	-0,959	-4,26 %
Streifenkarten *	8,178	8,094	-0,084	-1,02 %
Tageskarten **	11,942	11,974	0,031	0,26 %
Sonstige	0,299	0,267	-0,032	-10,61 %
Sonderregelungen	9,402	10,392	0,990	10,53 %
Summe	52,341	52,288	-0,053	-0,10 %

Ausbildungstarif	Jahr 2012	Jahr 2013	Veränderungen 2012/13	
			absolut	%
Ausbildungstarif I	0,788	0,720	-0,068	-8,65 %
Ausbildungstarif II	1,642	1,369	-0,272	-16,60 %
Grüne Jugendkarten	0,216	0,183	-0,034	-15,53 %
Semesterticket	0,000	0,151	0,151	100,00 %
Summe	2,646	2,423	-0,223	-8,44 %

Zeikartentarif	Jahr 2012	Jahr 2013	Veränderungen 2012/13	
			absolut	%
Wochenkarten	2,722	2,647	-0,075	-2,75 %
Monatskarten	1,295	1,321	0,026	2,00 %
IsarCard9Uhr	0,319	0,313	-0,007	-2,09 %
IsarCard60	0,298	0,278	-0,020	-6,68 %
IsarCardAbo monatlich	1,245	1,257	0,012	0,99 %
IsarCardAbo jährlich	0,037	0,040	0,003	6,78 %
IsarCard60 Abo monatlich	0,300	0,305	0,005	1,70 %
IsarCard60 Abo jährlich	0,025	0,026	0,001	2,86 %
IsarCard9Uhr Abo monatlich	0,145	0,148	0,003	1,87 %
IsarCard9Uhr Abo jährlich	0,008	0,008	0,000	0,47 %
IsarCardJob monatlich	0,583	0,612	0,029	4,93 %
IsarCardJob jährlich	0,028	0,035	0,007	24,82 %
IsarCard S	0,223	0,228	0,006	2,51 %
Sonderregelungen	0,069	0,071	0,001	1,68 %
Summe	7,299	7,289	-0,010	-0,13 %

	Jahr 2012	Jahr 2013	Veränderungen 2012/13	
			absolut	%
Gesamtsumme	62,286	62,000	-0,286	-0,46 %

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

FAHRGELDEINNAHMEN (BRUTTO, MIO. EURO)

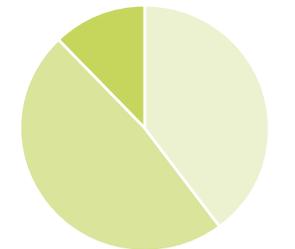
Bartarif	Jahr 2012	Jahr 2013	Veränderungen 2012/13 absolut	2012/13 %
Einzelfahrkarten *	60,20	61,40	1,20	1,99%
Streifenkarten *	98,38	101,18	2,80	2,84%
Tageskarten **	106,91	110,85	3,94	3,69%
Sonstige	0,94	0,73	-0,21	-22,51%
Sonderregelungen	28,36	30,39	2,03	7,16%
Summe	294,80	304,55	9,75	3,31%

Ausbildungstarif	Jahr 2012	Jahr 2013	Veränderungen 2012/13 absolut	2012/13 %
Ausbildungstarif I	22,94	23,67	0,73	3,18%
Ausbildungstarif II	55,71	49,88	-5,83	-10,47%
Grüne Jugendkarten	3,55	3,05	-0,51	-14,26%
Semesterticket	0,00	15,19	15,19	100,00%
Summe	82,21	91,79	9,58	11,65%

Zeitkartentarif	Jahr 2012	Jahr 2013	Veränderungen 2012/13 absolut	2012/13 %
Wochenkarten	46,37	46,79	0,42	0,90%
Monatskarten	81,10	85,52	4,42	5,45%
IsarCard9Uhr	18,32	18,53	0,21	1,16%
IsarCard60	13,20	12,75	-0,45	-3,43%
IsarCardAbo monatlich	72,08	76,46	4,37	6,06%
IsarCardAbo jährlich	23,51	26,09	2,58	11,00%
IsarCard60 Abo monatlich	11,68	12,43	0,75	6,46%
IsarCard60 Abo jährlich	10,87	11,53	0,66	6,09%
IsarCard9Uhr Abo monatlich	7,39	7,88	0,49	6,63%
IsarCard9Uhr Abo jährlich	4,31	4,46	0,16	3,68%
IsarCardJob monatlich	31,14	33,71	2,56	8,23%
IsarCardJob jährlich	17,04	19,72	2,68	15,74%
IsarCard S	9,92	10,49	0,57	5,72%
Sonderregelungen	2,72	2,87	0,15	5,35%
Summe	349,64	369,22	19,58	5,60%

* Erwachsene und Kinder

** Single-, Kinder- und Partnerkarten ohne Kongressstickets



■ Bartarif (39,78%)
■ Zeitkartentarif (48,23%)
■ Ausbildungstarif (11,99%)

	Jahr 2012	Jahr 2013	Veränderungen 2012/13 – absolut	Veränderungen 2012/13 – %
Gesamtsumme	726,65	765,56	38,91	5,35%

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

FOTOGRAFIE

Walter Matthias Wilbert – Wilbert Photography, Bad Tölz

TEXT

Cornelia Sauer – Dialogtext, München

KONZEPTION UND KREATION

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

