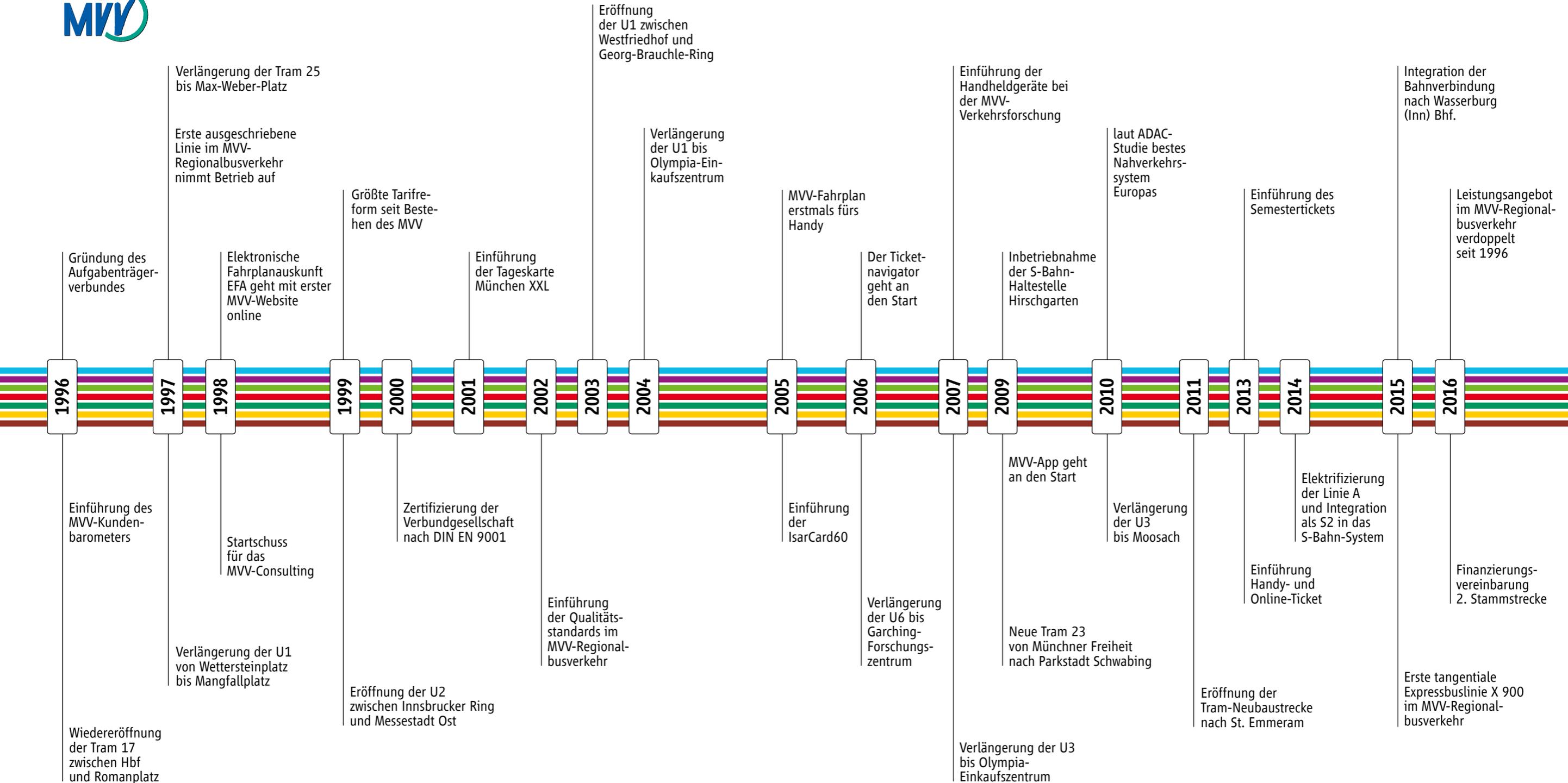




20 JAHRE
AUFGABENTRÄGERVERBUND

KLAPPE AUF
ZU DEN
STATIONEN
DES
ERFOLGS

1996 – 2016



20 JAHRE
AUFGABENTRÄGERVERBUND



20 JAHRE
AUFGABENTRÄGERVERBUND

Für die Menschen in München und der Region –
und für den Klimaschutz weltweit

Was den MVV bewegt

1996 – 2016

INHALT

PROLOG		FAHRGÄSTE IM FOKUS					
Darum Aufgabenträgerverbund	8	Grußwort des Sprechers des MVV-Fahrgastbeirats Stefan Hofmeir	46	Besonderes Anliegen: der Schutz mittelständischer Unternehmen	67	7 Fragen an Landrat Stefan Löwl, Dachau	92
PRIMAT DER POLITIK		Kundeninteressen im Mittelpunkt	48	Tangentialverkehr und Expressbus als Motor der Erneuerung	67	MVV-Consulting: Know-how für Kommunen und Verkehrsunternehmen	94
Grußwort – Oberbürgermeister Dieter Reiter	12	Mitsprache durch den Fahrgastbeirat	49	Marketingkampagnen für den Aufbruch – das Beispiel Starnberg	68	Tarifgestaltung mit System	94
Mit Münchner Augen gesehen: Der MVV muss der Dynamik der Metropolentwicklung mit einem entsprechend attraktiven Mobilitätsangebot gerecht werden	14	Kundenzufriedenheitsmessung und aktuelle Marktforschungsprojekte	49	Vertrieb von Schülerzeitkarten entlastet die Landkreise	72	Synergien durch die Verknüpfung von Verkehrsmitteln	96
Grußwort – Bayerischer Staatsminister Joachim Herrmann	16	Moderne Fahrgastinformation über alle Medien hinweg	50	7 Fragen an Landrat Josef Hauner, Freising	74	Die MVV GmbH als Partnerin und Schwester-gesellschaft der BEG	97
Der Landesblick: Münchens S-Bahn leuchten lassen – und metropolraumweite Verbindungen knüpfen	18	Echtzeitinformation auch im MVV-Regionalbusverkehr	51	ARBEITSTEILUNG UND VERANTWORTUNG		7 Fragen an Landrat Josef Niedermaier, Bad Tölz-Wolfratshausen	98
Grußwort – Sprecher der Verbundlandkreise Robert Niedergesäß	20	Nicht nur für Lesemuffel: die Sprachauskunft	54	Der MVV: bekannte Marke mit starker Durchschlagskraft	78	PERSPEKTIVENWECHSEL	
MVV-Regionalbusverkehr: mehr Leistung – und hohe Qualität	22	Vom Ticket-Navigator zur Ticket-Auskunft	54	Die MVV GmbH: effiziente Regieebene mit starkem Know-how	78	Zukünftige Generationen bestimmen mit	102
VERKEHRSUNTERNEHMEN AN DER NAHTSTELLE ZUM KUNDEN		Kommunikation neuer Tarif- und Vertriebsangebote	55	Ein Fundus für alle, die Fakten brauchen: die MVV-Datenbasis	79	Zukunftsmodell Sharing-Economy	103
Enge Partnerschaft der Verbundpartner	26	7 Fragen an Landrat Martin Bayerstorfer, Erding	56	Konzeptionelle Planung für Aufgabenträger	80	Der Verbundraum muss größer werden	103
Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)	28	PARADIGMENWECHSEL IM MVV-REGIONALBUSVERKEHR		Inspiration und Innovation durch Forschungsprojekte	80	Auf dem Weg zu alternativen Antriebsformen	104
7 Fragen an Ingo Wortmann – MVG	30	Liberalisierung bringt besseren Verkehr, mehr Fahrgäste und Effizienz	60			Engagement in der Bayerischen Klima-Allianz	106
Die S-Bahn München	32	Wandel des Rechtsrahmens	61	7 Fragen an Landrat Thomas Karmasin, Fürstenfeldbruck	82	7 Fragen an Landrat Karl Roth, Starnberg	108
7 Fragen an Bernhard Weisser – DB Regio AG, S-Bahn München	34	Ausschreibungen im Wettbewerb	61	EPILOG		Vom Aufgabenträger zum Mobilitätsverbund – Alexander Freitag, Geschäftsführer der MVV GmbH	
Weitere SPNV-Unternehmen	36	Verdopplung des Angebots und Steigerung der Kundenzufriedenheit	62	Verkehrsforschung schafft die Basis für Planung und Einnahmenaufteilung	84	112	
7 Fragen an Dr. Bernd Rosenbusch – Transdev GmbH	38	Gesteigerte Wirtschaftlichkeit im MVV-Regionalbusverkehr	62	Verkehrserhebungen sind das Fundament von Tarifkooperationen	85	KEINE ZEIT ZUM LESEN? EIN SCHNELLER ÜBERBLICK ZU DEN AUFGABEN DER REGIEEBENE	
Mittelständische Busunternehmen	40	7 Fragen an Landrat Christoph Göbel, München	64	Ein neuer Vertriebsweg kommt an: Handy- und Online-Ticket	86	Was die Verbundgesellschaft im Aufgabenträgerverbund leistet	
7 Fragen an Veit Bodenschatz – Regionalverkehr Oberbayern	42	Anspruchsvolle Qualitätsstandards stärken das Verbundsystem	66	Mehr Effizienz durch innovative Technik bei Verkehrserhebung	88	120	
						Impressum	126

Mit dem MVV
zum Fischbrunnen



PROLOG

Darum Aufgabenträgerverbund

Seit 20 Jahren ist der MVV Aufgabenträgerverbund. In dieser Zeit hat der Verbund – wie diese Publikation zeigt – eine bemerkenswerte und sehr erfolgreiche Entwicklung vollzogen. Dabei spielte die Organisationsform „Aufgabenträgerverbund“ eine ganz entscheidende Rolle.

Mit Wirkung zum 1. Januar 1996 wurde die MVV GmbH als Verbundgesellschaft eines Aufgabenträgerverbunds umstrukturiert. Neben der Landeshauptstadt München wurden der Freistaat Bayern sowie die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg Gesellschafter der MVV GmbH. Zuvor war die MVV GmbH seit ihrer Gründung am 5. April 1971 – also 25 Jahre lang – Verbundgesellschaft eines Mischverbunds, mit der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bundesbahn als Gesellschafterinnen.

Auslöser für diese Umstrukturierung war die Regionalisierung des ÖPNV im Rahmen der Bahnstrukturreform mit Wirkung zum 1. Januar 1996. Der ÖPNV bekam eine neue gesetzliche Grundlage. Der neue Ordnungsrahmen war Basis für die sukzessive Liberalisierung des ÖPNV. Für die Aufgabenträger im MVV war dies ein Grund, sich neu zu positionieren. So kam es auch in der ganzen Bundesrepublik, in den unterschiedlichsten Ausprägungen, zu Veränderungsprozessen. Nicht nur in München wurden

Aufgabenträgerverbände geschaffen. Heute sind auch die Verbundgesellschaften in den anderen fünf großen Ballungsräumen – Berlin (VBB), Hamburg (HVV), Rhein-Ruhr (VRR), Rhein-Main (RMV), Rhein-Sieg (VRS) – Aufgabenträgerverbände.

Warum war aber die Organisationsreform eine so entscheidende Stellschraube? Unternehmensverbände werden allein von Verkehrsunternehmen getragen. Bei einem Mischverbund wird die Verbundgesellschaft gemeinsam von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern getragen, die Entscheidungen treffen Unternehmen und Politik gemeinsam. Bei einem Aufgabenträgerverbund bekommt das Primat der Politik ein stärkeres Gewicht unter gleichzeitiger Wahrung marktwirtschaftlicher Prinzipien für Verkehrsunternehmen.

ÖPNV ist Daseinsvorsorge und Standortfaktor zugleich. Wer über den ÖPNV entscheidet, trifft nicht nur verkehrspolitische, sondern auch wirtschaftspolitische, umwelt- und sozialpolitische Entscheidungen. Dies hat die Politik im Großraum München genau erkannt. In der Verbundgesellschaft werden die klassischen Verbundaufgaben – Tarifgestaltung, übergreifende Kundeninformation, Verbundmarketing, Verkehrsforschung, Durchführung der Einnahmenaufteilung, konzeptionelle Planung –, die für gute Rahmenbedingungen des ÖPNV erforderlich sind, gebündelt.

Natürlich erfolgt dies auch im Aufgabenträgerverbund immer in enger Abstimmung mit den Verbundverkehrsunternehmen. Durch den ÖPNV aus einer Hand – über Unternehmens- und Aufgabenträgergrenzen hinweg – entstehen Synergien, die eine erfolgreiche und effiziente Arbeit erst ermöglichen. Damit ist die Konstruktion Aufgabenträgerverbund das richtige Instrument, um den ÖPNV zugleich für die Daseinsvorsorge und als Standortfaktor einzusetzen, gleichzeitig aber auch den Unternehmen an der Nahtstelle zum Kunden einen geeigneten rechtlichen Rahmen zu bieten. Diese Steuerungsaufgabe wird dort besonders bedeutsam, wo der ÖPNV aus Steuermitteln finanziert werden muss. Angefangen bei der Infrastruktur bis hin zum Regionalbusverkehr in der Region kann der ÖPNV nicht (nur) über Fahrgasteinnahmen finanziert werden. Das heißt, wo der Staat finanziert, muss er auch mit Hilfe der Verwendung der Gelder steuernd eingreifen.

Zugleich ist der ÖPNV (ein sich sukzessive entwickelnder) Wettbewerbsmarkt. Damit eine Verbundgesellschaft die ihr übertragenen Aufgaben korrekt im Interesse der Verbundpartner (Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) sowie der Fahrgäste erfüllen kann, ist eine unternehmensunabhängige Organisation der Verbundaufgaben förderlich. Dadurch können die Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit, der Transparenz, der Gleichbehandlung und der Wahrung der Vertraulichkeit unternehmensbezogener Daten gewährleistet werden. In einem Wettbewerbsmarkt können einige Aufgaben allein schon aus rechtlichen Gründen nicht in Unternehmens- oder Mischverbänden erledigt werden, ohne dass zusätzliche – unternehmensunabhängige – Parallelstrukturen geschaffen werden müssten. Dazu

gehören die Ausschreibungen und Direktvergaben von Verkehrsleistungen und das Vertragscontrolling, die Durchführung der verbundweiten Verkehrsforschung, die Tarifgestaltung, die Durchführung der Einnahmenaufteilung oder die übergreifende Nahverkehrsplanung. Im MVV sind im SPNV und MVV-Regionalbusverkehr Ausschreibungen genau so selbstverständlich wie die durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München entschiedene Eigenerbringung der Verkehrsleistung durch die MVG.

Während die Aufgabenträger also die Rahmenbedingungen setzen, tragen die Verkehrsunternehmen vornehmlich die Verantwortung für den Betrieb und sorgen zudem durch ihre Vertriebs- und Serviceleistungen dafür, dass möglichst viele Fahrgäste das System MVV nutzen. Dabei sind sie den Kriterien der Wirtschaftlichkeit und Effizienz verpflichtet.

Die Konstruktion hat sich im MVV organisatorisch bewährt und bezieht alle Verbundpartner mit ein. Die Verkehrsunternehmen sind, nicht nur über den MVV-Verbundrat, gut eingebunden. Auch die Eigentümerstellung (Landeshauptstadt München für die SWM/MVG) und Vertragsstrukturen (Freistaat Bayern für die S-Bahn/SPNV) stellen sicher, dass die Gesellschafter auch die Interessen der Unternehmen berücksichtigen. In der Praxis wurde von der MVV-Gesellschafterversammlung in grundlegenden Fragen bisher nur in Ausnahmefällen gegen das Votum der Verkehrsunternehmen entschieden. Die Expertise der Unternehmen wird somit auch im Aufgabenträgerverbund anerkannt. Die damalige Entscheidung war somit zukunftsweisend und wird auch den heutigen wie zukünftigen Herausforderungen gerecht.



PRIMAT DER POLITIK

PRIMAT DER POLITIK

Grußwort – Oberbürgermeister Dieter Reiter

Der MVV ist ein Musterbeispiel guter Zusammenarbeit von Stadt und Region. Im Münchner öffentlichen Personennahverkehr zeigen die letzten zwanzig Jahre exemplarisch, wie erfolgreich eine enge Abstimmung und Koordinierung der städtischen und regionalen Interessen verlaufen kann. Gerade beim Verkehr kommen auf uns – heute wie zukünftig – große Herausforderungen zu, die wesentliche Weichenstellungen erfordern. Wirtschaftlicher Erfolg und Beliebtheit des Großraums München bedingen einander – die Bevölkerung wächst. Entscheidend ist daher auch, die demografische Entwicklung in Einklang mit der Ökologie zu bringen. Siedlungspolitik und Mobilität sollten auf das engste miteinander verknüpft werden. Allein dies zwingt dazu, die bisher schon erfolgreiche Zusammenarbeit weiter zu verstärken. Der MVV bietet eine gute und bewährte Plattform, die Aufgabenträgerinteressen abzustimmen, damit die Landeshauptstadt München und die Region weiter profitieren.

Doch jede gelungene Aufgabenträgerkoordination nützt ohne leistungsfähige Verkehrsunternehmen wenig. Gut, dass das kommunale Verkehrsunternehmen der Landeshauptstadt München, die Münchner Verkehrsgesellschaft MVG mit ihren rund 3.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, für zuverlässige Verkehrsleistungen und eine kontinuierliche Verbesserung des Verkehrsangebots unter der gemeinsamen Dachmarke MVV sorgt. Es ist



Dieter Reiter
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München

einer der entscheidenden Faktoren für den Erfolg des MVV-Verbundsystems.

U-Bahn, Tram und Stadtbus halten den Stadtverkehr München sprichwörtlich am Laufen. Eine besondere Erfolgsgeschichte ist hier die Münchner Tram. Der schrittweise Ausbau des Tramnetzes ist ein Paradebeispiel für nachhaltige Elektromobilität im urbanen Umfeld. Die Tram-Westtangente steht nun zur Realisierung an. Auch das Stadtbusnetz der MVG wird nicht zuletzt durch die Beschleunigungsmaßnahmen noch besser und effizienter.

Auch hier gibt es immer engere Verknüpfungen zwischen Stadt und Umland. MVG-Stadtbusse und MVV-Regionalbusnetz werden laufend immer besser aufeinander abgestimmt. Bei der U-Bahn steht die Verlängerung der U6 in den Landkreis München nach Martinsried an. Und das wohl für München und die ganze Europäische Metropolregion München wichtigste Infrastrukturprojekt, die 2.S-Bahn-Stammstrecke, ist die Verbindung von Stadt und Region par excellence und wohl Grundvoraussetzung, dass München so lebenswert bleibt, wie es ist. Die Landeshauptstadt hat alles getan – mehr als rechtlich gefordert – damit ihr Bau endlich beginnen kann.

Als Vorsitzender der MVV-Verbundgremien, Gesellschafterversammlung und Verbundrat, bin ich mir meiner besonderen Verantwortung bewusst, den Verbund in all seinen Facetten voranzubringen und zukunftsfähig zu machen.

Eine zentrale Bedeutung kommt hier auch der bereits begonnenen Tarifstrukturreform zu. Mit dieser soll der MVV-Tarif grundlegend modernisiert werden. Vieles, gerade im Vertrieb, soll einfacher und verständlicher werden. Doch eines der Erfolgsrezepte des MVV-Tarifs darf dabei nicht in Frage gestellt werden. Auch künftig wird es zielgruppenspezifische Angebote geben, um den unterschiedlichen Bedürfnissen der Fahrgäste mit einem differenzierten Angebot gerecht zu werden. Die teils divergierenden Erwartungen von Stadt und Region an den neuen Tarif werden wir im Auge behalten und berücksichtigen. Ganz im Sinne des Erfolgsprodukts MVV, der eine der wichtigsten Klammern zwischen der Landeshauptstadt und ihrem Umland ist.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dieter Reiter' in a cursive script.

Dieter Reiter

Mit Münchner Augen gesehen: Der MVV muss der Dynamik der Metropolentwicklung mit einem entsprechend attraktiven Mobilitätsangebot gerecht werden

Die Landeshauptstadt München wird in den MVV-Gremien durch den Oberbürgermeister und den Leiter des Referats für Arbeit und Wirtschaft vertreten. Wenn sie Entscheidungen treffen, richten sie diese an den Interessen der Bürgerinnen und Bürger der Stadt aus. Dabei gilt es, der großen Vielfalt einer Millionenstadt mit unterschiedlichsten Kundensegmenten im ÖPNV gerecht zu werden.

Mit der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) besitzt die bayerische Metropole ein eigenes leistungsfähiges Verkehrsunternehmen. Die Stadtwerktochter verbessert Angebot, Leistung und Qualität im städtischen Verkehr seit Jahren konsequent und mit großem Erfolg. Der MVV GmbH obliegt es, den Verkehr von Stadt und Umland zu verzahnen – ganz im Sinne des Verbundgedankens „Ein Netz. Ein Fahrplan. Ein Ticket.“. Ziel ist es, möglichst

viele Menschen zur Nutzung des ÖPNV – als Kern eines umweltfreundlichen Mobilitätsverbunds – zu bewegen. Nur so kann die dicht besiedelte und schnell wachsende Metropole vom enormen Verkehrsdruck entlastet werden. Indem die MVV GmbH in Abstimmung mit den Verbundpartnern einen gerechten, wirtschaftlichen und möglichst einfachen Tarif gestaltet, wirkt sie für die Menschen in der Stadt – von der Schülerin über den Studenten, Berufspendler und Sozialhilfeempfänger hin zu den Seniorinnen und Senioren. Indem sie für reibungslos funktionierende Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln – beispielsweise durch verbessertes Park+Ride – sorgt, entlastet sie das verkehrlich hoch belastete Stadtgebiet. Dies sind nur zwei von vielen Beispielen dafür, was die MVV GmbH in Zusammenarbeit mit den Verbundpartnern im Sinne der Bürgerinnen und Bürger Münchens tut.



PRIMAT DER POLITIK

Grußwort – Bayerischer Staatsminister Joachim Herrmann

Mit der Bahnreform im Jahr 1996 hat der Freistaat Bayern als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs auch im MVV eine zentrale Rolle übernommen. Im Verbundgebiet des MVV werden immerhin rund zwei Drittel des gesamten Verkehrsaufkommens im Bayerischen Schienenpersonennahverkehr erbracht.

Die letzten zwanzig Jahre haben gezeigt, dass der SPNV von der Regionalisierung und dem damit einhergehenden Wettbewerb eindeutig profitiert hat: Auch im Bahnverkehr führen Ausschreibungen zu mehr Qualität und mehr Leistung. Erreicht wurde dies durch die klugen Vorgaben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und die Entscheidungen des Aufgabenträgers, Einsparungen wieder in das System zu reinvestieren. Die Zahl der Betreiber ist mittlerweile auf acht gestiegen, ein Wettbewerbsmarkt ist entstanden.

Jetzt besteht die Chance, die Wettbewerbserfolge im bayerischen SPNV auch im MVV-Gebiet zu wiederholen. Dies ist eine komplexe Aufgabe für die BEG. Die Zugdichte in der heutigen Stammstrecke der S-Bahn München ist während der Hauptverkehrszeit mit 30 Zügen pro Stunde und Richtung unter den deutschen S-Bahn-Netzen einmalig. Zugleich führen auf den Außenästen die zahlreichen eingleisigen Abschnitte und die Beeinflussung durch Güter-, Regional- und Fernverkehrszüge zu



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

außerordentlich anspruchsvollen Betriebsabläufen. Der langjährige Vertrag mit der DB Regio AG endet im Dezember 2017.

Die Staatsregierung hat mit einem mehrstufigen Konzept die Richtung vorgegeben: Zunächst soll ein zweijähriger Übergangsvertrag einen verlässlichen Betrieb sicherstellen, aber auch faire Ausgangspositionen im Wettbewerb der Eisenbahnverkehrsunternehmen ermöglichen. Zum Dezember 2019 werden die Verkehrsleistungen dann für voraussichtlich zwölf Jahre vergeben. In diesen Zeitraum fällt die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke, die eine neue Qualitätsstufe im Münchner S-Bahn-Verkehr ermöglichen wird, und die weitere Umsetzung des Bahnknoten Münchens. Dabei wird auch sichergestellt, dass die weiter steigenden Fahrgeldeinnah-

men in der Region und im System bleiben. Wenn dann Anfang der 2030er-Jahre die Verkehrsleistungen erneut vergeben werden, soll eine Aufteilung des Netzes in mehrere Lose erfolgen.

Die MVV GmbH als Aufgabenträgerverbundgesellschaft ist kompetenter und bewährter Partner des Freistaats für den ÖPNV im Großraum München und ermöglicht die wichtige Koordination der verschiedenen Partner des öffentlichen Nahverkehrs. Sie ist Ideengeber und eine unverzichtbare und verlässliche Fachinstanz, mit der wir auch in Zukunft noch viel bewegen werden.



Joachim Herrmann

Der Landesblick: Münchens S-Bahn leuchten lassen – und metropolraumweite Verbindungen knüpfen

Der Freistaat hat die Bestellerfunktion für das komplexe Münchner S-Bahn-System. Die S-Bahn in München erbringt fast zwei Drittel des Schienen-nahverkehrs im Freistaat Bayern. Als Gesellschafter im MVV steht das Land zudem für raumübergrei-fende Weichenstellungen im öffentlichen Nahver-kehr, etwa indem es das S-Bahn-Netz durch den Bau der 2. Stammstrecke für Regionalzugverbin-dungen öffnen will. Als Aufgabenträger im Ver-bund kann der Freistaat, dem dafür die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) zur Seite steht, auch auf das Fachwissen der MVV GmbH zugreifen und sich auf vielfältige Unterstützung verlassen – von der fundierten konzeptionellen Planung bis zur Ein-nahmenaufteilung.



PRIMAT DER POLITIK

Grußwort – Sprecher der Verbundlandkreise Robert Niedergesäß

Der MVV als Aufgabenträgerverbund ist für die MVV-Verbundlandkreise ein gutes Instrument, um die verkehrspolitischen Ziele im ÖPNV zu erreichen. Rechtlich war die Neugründung zu einem Aufgabenträgerverbund notwendig, damit der MVV-Regionalbusverkehr in einem Wettbewerbsmarkt entsprechend dem nationalen und europäischen Ordnungsrahmen gestaltet werden konnte. Für die Fahrgäste hat sich das gelohnt.

Der MVV-Regionalbusverkehr dürfte in Leistungsfähigkeit, Qualität und Kosteneffizienz bundesweit in den letzten 20 Jahren in Deutschland eine einmalige Entwicklung durchlaufen haben. So wurden die Betriebsleistungen, gemessen an gefahrenen Buskilometern seit 1996 mehr als verdoppelt. Die Fahrgastzahlen stiegen im selben Zeitraum um 91 Prozent. Ein derartiger Leistungsanstieg wurde nirgendwo sonst von regionalen Gebietskörperschaften erreicht. Der Aufwärtstrend ist ungebrochen, weitere Angebotsausweitungen sind konkret geplant. Das jüngste Kundenbarometer zeigt mit den steigenden Zufriedenheitswerten, dass die Fahrgäste die Verbesserungen schätzen.

Die Landkreise wenden für diesen Erfolg viel Energie auf und setzen erhebliche Steuergelder ein. Dank der kompetenten und engagierten MVV-Fachleute entstand – durchaus innovativ – nach und nach ein immer dichteres und hochwertigeres MVV-Regionalbusnetz.



Robert Niedergesäß
Landrat des Landkreises Ebersberg

Neues Erfolgsrezept für die erfolgreiche Weiterentwicklung des regionalen Busverkehrs sind nicht nur die Expressbuslinien, die das Liniennetz um wertvolle Tangentialverbindungen ergänzen und zusätzliche Verknüpfungspunkte mit den S-Bahnen schaffen. Getrieben wird diese ÖPNV-Offensive auch durch die verstärkte Einführung alternativer Bedienungsformen, mit denen die Fahrgäste auch in ländlichen Räumen sowie in nachfrageschwachen Zeiten wirtschaftlich mit ÖPNV-Leistungen versorgt werden können. Ein besonders gelungenes Beispiel ist das MVV-RuffTaxi im Landkreis Fürstfeldbruck, das seit 2015 eine ÖPNV-Anbindung rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche bietet.

Wir Verbundlandkreise wissen um die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs als Standortfaktor auch bei uns in der Region. Die Zubringerfunktion der MVV-Regionalbusse zu den Schnellbahnen ist ein wichtiger Baustein, um die Bürger vom eigenen Auto zum ÖPNV zu bringen. Dies ist eine wichtige Aufgabe, damit der wachsende Ballungsraum München lebens- und liebenswert bleibt. Daher sind wir Jahr für Jahr bereit, hohe Summen in den MVV-Regionalbusverkehr zu investieren. Die wirtschaftlichen Einsparungen, die die erfolgreichen Ausschreibungen gebracht haben, wurden regelmäßig in einen besseren Verkehr reinvestiert. Nur in der Einnahmenaufteilung muss dies noch besser gewürdigt werden.

Auch engagieren wir uns mit beträchtlichem finanziellen Aufwand für einen besseren Vertrieb in der Region. Wo Verkaufsstellen und Fahrkartenautomaten fehlen, müssen neue Ansätze gewählt werden. So waren es die Gesellschafter, die bei den Verkehrsunternehmen die Einführung des Handy- und Online-Ticketings im MVV durchgesetzt haben. Eine richtige Entscheidung, wie die positive Entwicklung der Verkaufszahlen zeigt.

Wenn die Aufgabenträger ihre Verantwortung für den ÖPNV wahrnehmen und dafür viel Steuergeld in die Hand nehmen, dann müssen sie auch über die Verwendung dieser Gelder entscheiden. Hier kann viel bewegt werden. Denn ÖPNV-Politik ist nicht nur Verkehrspolitik, sondern auch Umwelt-, Sozial- und Wirtschaftspolitik. Der Aufgabenträgerverbund ist die am besten geeignete Organisationsform, um in einem Ballungsraum die Vorgaben der Politik effizient in einen abgestimmten Nahverkehr umzusetzen.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Niedergesäß', written in a cursive style.

Robert Niedergesäß

MVV-Regionalbusverkehr: mehr Leistung – und hohe Qualität

Das Wachstum in der Region steht dem in der Landeshauptstadt München nicht nach: In den Landkreisen des MVV-Gebiets sind neue Arbeitsplätze und neuer Wohnraum entstanden – so dass Pendler heute nicht nur vom ländlichen Raum in die Stadt fahren, sondern sich auch in umgekehrter Richtung bewegen. Weil die Pendlerströme die Grenzen des automobilen Individualverkehrs offenlegen, setzen die Landkreise verstärkt auf einen dichteren Regionalbusverkehr. Als Aufgabenträger im Verbund bestellen sie neue Leistungen – zum Vorteil der Bürgerinnen und Bürger im Land. Für die Wirtschaft in den Landkreisen entwickeln sich Standortvorteile.

Der MVV-Regionalbusverkehr ist somit eine von drei tragenden Säulen im MVV. Er wird – anders als der Münchner Stadtverkehr und der SPNV – direkt von der MVV GmbH gemanagt: Die Aufgabenträger delegieren den gesamten Prozess von der Planung und Ausschreibung der Linien bis zur Qualitätskontrolle an die Verbundgesellschaft. Indem diese auf Betreiben der Landkreise Umfang und Qualität des Angebots erhöht, sorgt sie für stark steigende Fahrgastzahlen – und damit für mehr Wirtschaftlichkeit im Gesamtsystem: Der ständig verbesserte MVV-Regionalbusverkehr kommt nicht nur der Region zugute, sondern er liefert wegen seiner Zubringerfunktion auch Fahrgäste für die S-Bahn bis in die Landeshauptstadt hinein. Indem die MVV GmbH Expressbuslinien und Tangentialverbindungen konzipiert und realisiert, beschleunigt und verdichtet sie den ÖPNV des Außenraums, ohne das Wegenetz der Landeshauptstadt zu beanspruchen.





VERKEHRS-
UNTERNEHMEN
AN DER
NAHTSTELLE
ZUM KUNDEN

VERKEHRСУNTERNEHMEN AN DER NAHTSTELLE ZUM KUNDEN

Enge Partnerschaft der Verbundpartner

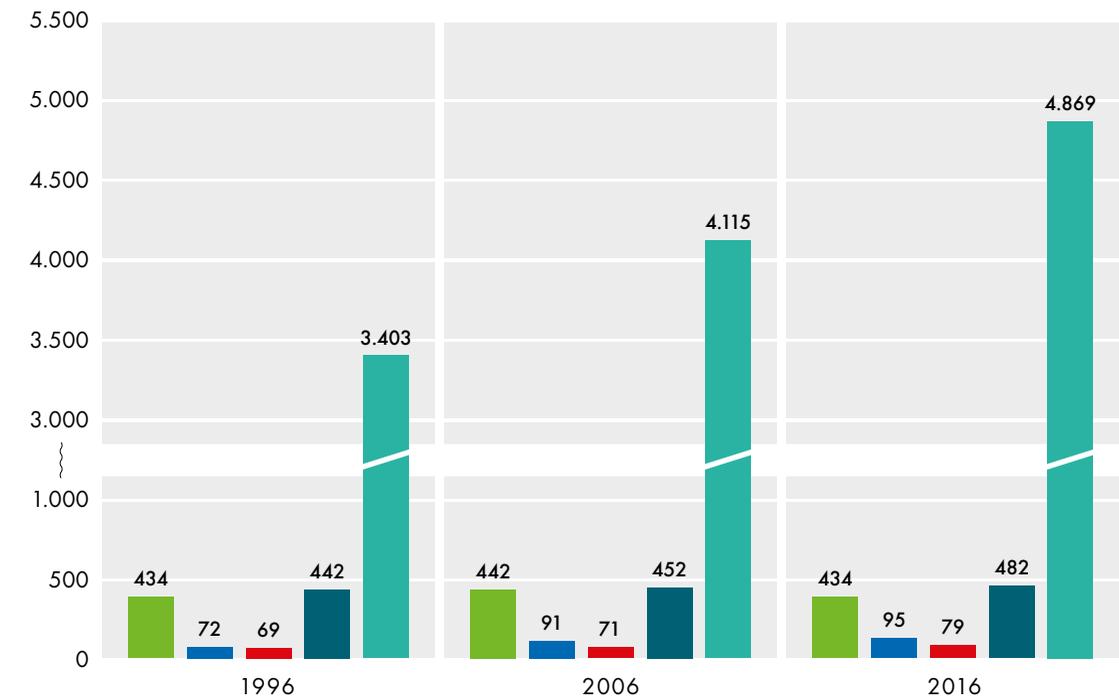
Warum sind Verkehrsunternehmen im Aufgabenträgerverbund keine Gesellschafter? Weil ein Wettbewerbsmarkt eine Trennung der Besteller- von der Erstellerebene verlangt. Man überlege sich: Verkehrsunternehmen, die daran beteiligt wären, Verkehrsleistungen auszuschreiben, wären Partei gegenüber dritten Bewerbern, die bislang noch nicht Verbundpartner sind. Verkehrsunternehmen, die eine Einnahmenaufteilung selbst durchführten, wären nicht neutral, weil sie ein eigenes Einnahmeninteresse haben. Verkehrsunternehmen, die ein Fahrplanauskunftssystem für mehrere Betreiber bedienen, wären nicht davor gefeit, Kunden bevorzugt Verbindungen mit dem eigenen Unternehmen anzuzeigen. Dennoch sind und bleiben die Unternehmen in einem Verbund Garanten für den Erfolg.

Sechs Vertreter der Verbundverkehrsunternehmen sind über den Verbundrat in die Entscheidungsfindung im MVV eingebunden. Dies sind derzeit Vertreter der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), der DB Regio AG / S-Bahn München, der Bayerischen Oberlandbahn GmbH (BOB), der Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO), des Verkehrsbetriebs Neumayr GmbH sowie der Busverkehr Südbayern GmbH. In der Gesellschafterversammlung werden die Interessen der Verkehrsunter-

nehmen von den Gesellschaftern wahrgenommen: von der Landeshauptstadt München als Eigentümerin der MVG, vom Freistaat Bayern als Vertragspartner der SPNV-Unternehmen sowie von den Landkreisen, die Bruttoverträge mit den Regionalbusunternehmen geschlossen haben. In dieser Konstruktion kann die MVV GmbH als neutrale Regieorganisation für den Interessensausgleich sorgen und Diskriminierungsfreiheit sowie Transparenz sicherstellen – sei es bei Vergaben von Verkehrsleistungen im Wettbewerb oder bei der Durchführung der Einnahmenaufteilung.

Die erfolgreiche Entwicklung des MVV geht also in hohem Maße auf das Konto der Verbundverkehrsunternehmen zurück. Sie sind es, die tag- ein, tagaus in der ersten Reihe stehen und sich für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger einsetzen. Sie haben regelmäßig die Herausforderungen des laufenden Betriebs zu bewältigen – und weiten ihr Angebot kontinuierlich aus.

Strecken- und Linienlängen der Verkehrsmittel in Kilometern



Streckenlänge (in km) im MVV

- S-Bahn
- U-Bahn
- Trambahn
- Stadtbus

Linienlänge (in km) im MVV

- Regionalbus

Im Regionalbusverkehr erfolgt die Bedienung derselben Linien oft auf unterschiedlich langen Strecken, daher werden hier Linienlängen ermittelt.

Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

In der Landeshauptstadt München verbindet sich der Name MVG zunächst einmal mit der U-Bahn, dem wichtigsten Verkehrsträger der Stadt. Deren Streckenlänge wurde seit dem Jahr 1996 von 72,7 Kilometern auf heute 95 Kilometer ausgebaut – und damit um 30 Prozent erweitert. Die traditionsreiche Münchner Tram erfuhr in diesem Zeitraum eine Renaissance und konnte ihr Netz von 69 auf demnächst 80,3 Kilometer ausweiten. Das sind 16 Prozent Zuwachs in 20 Jahren. Die Tram bietet nachhaltige Elektromobilität im urbanen Umfeld, die bei den Fahrgästen sehr geschätzt wird. Nicht zuletzt dank ihrer topaktuellen Fahrzeuge von Typ Avenio ist die Münchner Tram zum Vorzeigemodell geworden. Aber auch der städtische Busverkehr kommt bestens an. Mit ihm verbinden sich Jahr für Jahr laufende Taktverdichtungen, um das kontinuierlich wachsende Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Viele Busse bieten heute maximale Kapazität dank Gelenkbussen und innovativer Buszüge. Bleibt zu erwähnen, dass die MVG auch Elektrobusse intensiv testet. Ziel ist es, die Fahrzeug-Flotte unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte möglichst umweltfreundlich zu gestalten.

Urbane Elektromobilität
Die Münchner Tram



7 FRAGEN AN INGO WORTMANN

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

LEUCHTTURM

Welchem Zukunftsprojekt im MVV messen Sie in den kommenden Jahren besonders große Bedeutung bei?

München wächst, der Nahverkehr boomt – und stößt immer mehr an seine Kapazitätsgrenzen. Deswegen geht kein Weg am weiteren Ausbau des ÖPNV vorbei. Eine wesentliche Entscheidung wurde mit dem Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke getroffen. Unser Leuchtturmprojekt ist die U9-Spange. Diese Neubaustrecke durch die Münchner Innenstadt muss realisiert werden, um die Leistungsfähigkeit der Münchner U-Bahn und damit des gesamten ÖPNV zu sichern. Davon wiederum profitieren München und die ganze Region.

FEEDBACK

Über welches Bürger-Kompliment würden Sie sich am meisten freuen?

Die MVG ist das Rückgrat des ÖPNV in München und der größte Partner im MVV. Bei uns arbeiten rund 3.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie halten das große Räderwerk des Nahverkehrs jeden Tag rund um die Uhr am Laufen und unterstützen mit ihrer Arbeit die Münchner Lebensqualität. Ich würde mich darüber freuen, wenn die Münchnerinnen und Münchner sagen, dass die MVG gute Arbeit macht und unverzichtbar ist.



Ingo Wortmann
Geschäftsführer der Münchner
Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

ALLTÄGLICHES

Was erhoffen Sie sich von der Zusammenarbeit mit dem MVV?

Man muss nicht immer einer Meinung sein, um eine gute Zusammenarbeit zu pflegen. Verkehrsunternehmen, Verbundgesellschaft und Aufgabenträger haben schon aufgrund ihrer unterschiedlichen Funktionen mitunter verschiedene Interessen. Dennoch sollten alle am Ende des Tages an einem Strang ziehen. Nur so lässt sich der Nahverkehr in einer immer enger vernetzten und wachsenden Region gut organisieren. Nur gemeinsam sind wir stark. Nur so bleiben wir erfolgreich.

PLANUNG

Welche Themen stehen vor der Tür?

München und die Region brauchen Vorfahrt für den ÖPNV. Die weitere Entwicklung in Stadt und Land muss einhergehen mit einer vernünftigen Strategie und dem nötigen politischen Willen für den rechtzeitigen Ausbau bei Bus und Bahn. Wo neue

Siedlungen oder ganze Stadtviertel entstehen, muss der ÖPNV von Anfang an eine tragende Rolle einnehmen. Planungs-, Bau- und Verkehrspolitik sind daher noch enger zu verzahnen. Unsere wachsende Region hat die besten Perspektiven, wenn interdisziplinär gedacht und gehandelt wird.

WACHSTUM

Wie wird sich das MVV-Angebot in zehn Jahren verändert haben?

Ein Megatrend wird die Vernetzung sein. Das betrifft zum einen die Verkehrsnetze, die angesichts des rasanten Wachstums immer weiter zusammenwachsen und damit auch die Basis für weiteres Wachstum schaffen. Zum anderen wird sich auch gerade der Vertrieb rasant ändern. Ich erwarte, dass das Handyticket in fünf bis zehn Jahren so selbstverständlich ist wie heute der Fahrschein aus Papier. Der elektronische Vertrieb wird den Ticketkauf für die Kunden gleichzeitig wesentlich einfacher machen. Darüber hinaus werden unsere schon heute sehr erfolgreichen Apps immer mehr umweltfreundliche Mobilitätsangebote vernetzen und unsere Kunden auch darüber hinaus durch die vernetzte Stadt navigieren. Wenn die Menschen so selbstverständlich in unsere Busse und Bahnen steigen wie in das eigene Auto, dann sind wir in der Pole Position.

NACHHALTIGKEIT

Welche Erwartungen verknüpfen Sie persönlich mit Umweltschutz und Öffentlichem Verkehr?

ÖPNV steht per se für Nachhaltigkeit. Wer den Nahverkehr ausbaut, sorgt für mehr Nachhaltigkeit und steigert die Lebensqualität für alle. Aber auch die Verkehrsunternehmen wie die MVG wollen und

werden die Chancen nutzen, noch nachhaltiger zu werden. Schon heute erbringen wir 80 Prozent unserer Leistung elektrisch, nämlich mit U-Bahn und Tram. Die Elektrifizierung des Busverkehrs ist eines unserer wichtigsten Zukunftsprojekte. Daran arbeiten wir, um die Verkehrswende zu unterstützen. Der beste Beitrag zum Klimaschutz ist freilich, wenn Autofahrer zu Fahrgästen werden. Dafür brauchen wir den ÖPNV-Ausbau auf allen Ebenen und eine sichere finanzielle Ausstattung.

TRÄUMEN

Angenommen, Sie hätten einen Wunsch frei: Welches MVV/MVG-Projekt würden Sie in der Landeshauptstadt sofort realisieren?

Traumhaft wäre es, wenn die Zulassung von Neufahrzeugen bei U-Bahn und Tram verlässlich zu kalkulieren wäre. Teilweise dauern die Genehmigungsprozesse mehrere Jahre. Doch das kann sich München weder heute noch künftig leisten. Wenn der ÖPNV aufgrund seines Erfolgs aus allen Nähten platzt, brauchen wir einen gemeinsamen Kraftakt auch bei der Zulassung neuer Züge, um mit dieser Entwicklung Schritt zu halten.

Die S-Bahn München

In Stadt und Land steht die S-Bahn vor großen Herausforderungen. Sie befördert dreieinhalb Mal so viele Fahrgäste auf einer Infrastruktur, die einst (im Jahr 1972) für 240.000 Fahrgäste pro Tag vorgesehen wurde und heute an Werktagen von bis zu 840.000 Kunden genutzt wird. Das wiederum sind mehr als zwei Drittel aller Fahrgäste im Bayerischen SPNV. Viele von ihnen passieren die Stammstrecke, die inzwischen in der Hauptverkehrszeit im 2-Minuten-Takt bedient wird und damit die am dichtesten befahrene Strecke Europas ist. Kein Wunder, dass sie als eines der betrieblich anspruchsvollsten S-Bahn-Systeme in Deutschland gilt und mehr als reif für den nächsten Ausbauschritt ist. Insgesamt 20 Millionen Kilometer Strecke bedient die S-Bahn München in nur einem Jahr. Damit ist sie das Rückgrat des MVV-Verkehrs. Auch sie wurde immer wieder ausgebaut. So wurde auf etlichen stark befahrenen Strecken der 10-Minuten-Takt realisiert. Es konnten die neuen Bahnhöfe Hirschgarten und Freiham in Betrieb genommen werden. Und die Strecke nach Altomünster wurde als vollwertige S-Bahn elektrifiziert und ertüchtigt. Die wichtigste Entscheidung der vergangenen zwanzig Jahre ist allerdings der Bau der 2. Stammstrecke, der nun mit Abschluss der Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Freistaat und Bahn gesichert wurde.



Starke Stadt-Land-Verbindung
Die S-Bahn München

7 FRAGEN AN BERNHARD WEISSER

DB Regio AG S-Bahn München



Bernhard Weisser
Sprecher und Geschäftsleiter
Produktion der S-Bahn München

LEUCHTTURM

Gibt es ein MVV-Projekt, auf das Sie mit Stolz zurückblicken?

Das Jahr 2006 ist uns allen im Gedächtnis geblieben mit zwei außergewöhnlichen Großveranstaltungen – der Fußballweltmeisterschaft und dem Papstbesuch. Durch unsere gemeinsame Arbeit haben wir nicht nur tausende Menschen sicher an ihr Ziel gebracht, sondern auch aktiv zu Münchens positivem Image bei den Besuchern beigetragen.

FEEDBACK

Erinnern Sie sich an ein besonders schönes Bürger-Kompliment?

Besonders in Erinnerung bleiben natürlich die außergewöhnlichen Momente: von der „Rettung“ einer 1 Million Euro teuren in der S-Bahn zurückgelassenen Geige, bis hin zur glücklichen Geburt eines gesunden Babys in der S-Bahn. Vor fünf Jahren hatte sich ein Paar nach einem Vierteljahrhundert in der S-Bahn zufällig wiedergefunden. Einige Tage später: Mit einem Heiratsantrag über die Lautsprecher der S-Bahn überraschte der Werber seine Angebetete und wurde erhört. MVV und S-Bahn verbinden – in jeder Hinsicht.

ALLTÄGLICHES

Was schätzen Sie an der Zusammenarbeit mit dem MVV?

Die intelligente Vernetzung der vielfältigen Leistungen aller beteiligten Verkehrsunternehmen im Verbundraum zu einem wegweisenden, weltweit anerkannten integrierten Mobilitätsangebot für die Menschen in München und in den Landkreisen genießt unsere besondere Wertschätzung. 1 Netz, 1 Fahrplan, 1 Ticket – das nicht nur ein überzeugender Verbundgedanke, sondern auch ein täglich millionenfach geschätztes Kundenerlebnis in S- und U-Bahn, Tram und Bus.

PLANUNG

Welche Themen stehen vor der Tür?

Die S-Bahn München als Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs im MVV-Raum steht in den kommenden Jahren vor gewaltigen Herausforderungen: Zu-

nächst gilt es, in den Vergabeverfahren des S-Bahn München Übergangsvertrags (2018/2019) und des ersten Münchner S-Bahn-Vertrags (2020–2032) das Fundament für die S-Bahn-Zukunft zu legen. In diesem Kontext sind schon jetzt die Weichen für den Flottenwechsel und die Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke im kommenden Jahrzehnt zu stellen. Bis dahin steht das tägliche Ringen um eine hohe Betriebs- und Angebotsqualität im heutigen schon bis an die Grenzen ausgelasteten Bestandssystem, um als S-Bahn München das Vertrauen der Fahrgäste und unseres Bestellers der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zu bewahren. Kurz – es geht um die Mitgestaltung der Lebensqualität in Stadt und Region, heute und in Zukunft.

WACHSTUM

Wie wird sich das MVV-Angebot in zehn Jahren verändert haben?

Ich persönlich wünsch mir, dass die heute überlastete Infrastruktur wieder an die steigende Fahrgastnachfrage angepasst und umfassend ausgebaut wird. Diesem Anspruch müssen wir gerecht werden, um für die wachsende Anzahl von Fahrgästen in der Metropolregion München auch mittel- und langfristig die Mobilität und Flexibilität zu gewährleisten.

NACHHALTIGKEIT

Der MVV ist Mitglied der Klima-Allianz. Welche Erwartungen verknüpfen Sie persönlich damit?

Die nachhaltige Elektromobilität wurde der S-Bahn München bereits bei ihrer Geburt 1972 in die Wiege gelegt. Auch in Zukunft gilt: durch weitere Innovation und technischen Fortschritt einen wertvollen Beitrag zu den Klimazielen und damit zur Lebensqualität in München zu leisten.

TRÄUMEN

Angenommen, Sie hätten einen Wunsch frei: Welches MVV-Projekt würden Sie in Ihrem Zuständigkeitsbereich sofort realisieren?

Unser Traum ist eine S-Bahn-München mit einer eigenen, bedarfsgerechten Infrastruktur, einer neuen Flotte und immer mehr begeisterten Kunden im MVV-Verbund und dass dieser Traum eines Tages Wirklichkeit wird.

Weitere SPNV-Unternehmen

Heute schon in den räumlichen Grenzen der Europäischen Metropolregion München unterwegs sind die Züge von DB Regio und der nicht bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie bedienen wichtige Verkehrsachsen im Großraum München und erweitern damit den räumlichen Übergriff des Pendler- und Freizeitverkehrs weit über das S-Bahn-Netz hinaus. Gleichzeitig verdichten sie mit attraktivem Taktverkehr und modernstem Fahrzeugmaterial das Angebot auch im MVV-Raum. So entlasten sie beispielsweise die S-Bahn-Außenäste, indem sie von München aus schnelle, teils Nonstop-Verbindungen zu wichtigen MVV-Knotenpunkten wie Freising, Dachau, Petershausen, Grafing, Geltendorf oder Tutzing bieten.



7 FRAGEN AN DR. BERND ROSENBUSCH

Transdev GmbH



Dr. Bernd Rosenbusch
Vorsitzender der Geschäftsführung,
kaufmännischer Geschäftsführer
Bayerische Oberlandbahn GmbH

LEUCHTTURM

Gibt es ein MVV-Projekt, auf das Sie mit Stolz zurückblicken?

Für mich ist es die Integration der BOB in den MVV Ende der 1990er Jahre, nach der gewonnenen Ausschreibung. 15 Jahre später die dann folgende Aufnahme der sehr schnellen Verbindungen des Meridian nach Grafing, Aßling sowie nach Holzkirchen in den MVV. Neue Unternehmen in einen Verbund aufzunehmen, ist immer eine Herausforderung für die Unternehmen, für die Kunden aber durch das wachsende Angebot ein Hauptgewinn.

FEEDBACK

Erinnern Sie sich an ein besonders schönes Bürger-Kompliment?

Ein Kunde sagte mal: „Ach, Herr Rosenbusch, es wird immer mal über die BOB gemeckert. Aber eigentlich sind wir alle sehr zufrieden. Wenn wir nicht mehr meckern würden, dann hätten Sie ein Problem, dann würde keiner mehr anerkennen, dass die BOB täglich alles macht um gut zu sein. Dann wären einfach alle weg und würden Auto fahren. Die BOB ist einfach wichtig für uns.“ Mir macht es viel Spaß bei einem Unternehmen zu arbeiten, das was Sinnvolles macht und für die Kunden wichtig ist.

ALLTÄGLICHES

Was schätzen Sie an der Zusammenarbeit mit dem MVV?

Der MVV geht auch innovative Themen wie die Tarifreform an. Über seine Strukturen werden in der Stadt und in den Landkreisen Bus und Bahn gut verzahnt. Für diese Aufgaben braucht es eine Organisation, die ist mit dem MVV gefunden. Dabei ist für uns die geschaffene kollegiale Zusammenarbeit, trotz manchmal unterschiedlicher fachlicher Positionen, wichtig. Arbeiten soll ja auch Spaß machen.

PLANUNG

Welche Themen stehen vor der Tür?

Die Verbunderweiterung wird sicher in den nächsten 20 Jahren das entscheidende Thema. Diese muss mit einer Tarifreform einhergehen, damit die Ausgleichszahlungen der künftigen Mitgliedslandkreise bei einer Integration nicht zu hoch werden.

Der MVV scheitert da aus meiner Sicht heute an den zu günstigen Tarifen im Außenbereich: gut für die Kunden im MVV, aber ein Hindernis für alle Kunden in den Gebieten, die noch dazukommen sollten. Bei der Preisentwicklung wird es auch unangenehme Entscheidungen geben, die aber für eine langfristige Ausrichtung gefällt werden müssen.

WACHSTUM

Wie wird sich das MVV-Angebot in zehn Jahren verändert haben?

Ich glaube, der Automat ist dann deutlich auf dem Rückzug. Die Kunden fahren mit ihrem Abo auf dem Handy oder dem Handy-Einzelfahrtticket. Der MVV hat bis dahin eine Tarifreform angefangen oder vielleicht sogar schon durchgeführt, wodurch sich weitere Landkreise ohne Millionenzahlungen dem MVV anschließen konnten. Die verkehrliche Verzahnung ist vorangeschritten: Eine enge Abstimmung von Bus und Bahn mit mehr Zubringerverkehren im Regionalbus zu den Bahnhöfen wird über den Verbund in weiten Teilen Oberbayerns und Schwabens ermöglicht. Mehr Angebot schafft auch mehr Nachfrage: Die Nutzung des ÖPNV wird weiter zunehmen, weil die Region weiter wächst.

NACHHALTIGKEIT

Der MVV ist Mitglied der Klima-Allianz. Welche Erwartungen verknüpfen Sie persönlich damit?

Umweltschutz ist das bedeutendste Thema der Zukunft. Und wir leisten mit unseren Verkehrsmitteln einen wesentlichen Beitrag dazu. Ich hoffe inständig für unsere Kinder, dass wir die Energiewende schaffen. Wir arbeiten auch dran.

TRÄUMEN

Angenommen, Sie hätten einen Wunsch frei: Welches MVV-Projekt würden Sie sofort realisiert haben wollen?

Eine Tarifreform mit einem Tarif, der nach bestem Preis abgerechnet wird und ohne Probleme und in allen Varianten über das Handy als Be-In/Be-Out, also ohne aktives Zutun bei Eintritt in das Verkehrsmittel, genutzt werden kann. Dann müsste der Kunde sich nicht mehr um die Tarifvielfalt kümmern. Diese riesige Nutzungsbarriere wäre genommen...

Mittelständische Busunternehmen

In der MVV-Region schließlich stellen nicht zuletzt die meist mittelständischen Verkehrsunternehmen ihre hohe Flexibilität und Dienstleistungsbereitschaft unter Beweis. Sie alle trugen und tragen die großen Angebots- und Leistungssteigerungen der letzten 20 Jahre mit – und konnten sich dabei sogar bestens im Wettbewerb mit den großen Konzernen behaupten: Während 1996 der Anteil – gemessen an Nutzwagenkilometern – mittelständischer Busunternehmen an der Verkehrsleistung in der Region nur 43 Prozent ausmachte, konnte er in den folgenden 20 Jahren und mit Beginn der Ausschreibungen auf rund 65 Prozent gesteigert werden. Gleichzeitig wurden erhebliche Effizienzgewinne und Kostenreduzierungen erzielt. Da die Aufgabenträger die gesparten Haushaltsmittel in die Ausweitung des Angebots reinvestierten, konnte unter anderem die Zahl der Linien erheblich ausgeweitet werden – was den Busmarkt für die Unternehmen noch attraktiver machte und nicht zuletzt zu einem sprunghaften Anstieg der Kundenzufriedenheit führte.



7 FRAGEN AN VEIT BODENSCHATZ

Regionalverkehr Oberbayern



Veit Bodenschatz
Geschäftsführer und Sprecher
Marktbereich Oberbayern
DB Regio Bus, Region Bayern

LEUCHTTURM

Gibt es ein MVV-Projekt, auf das Sie mit Stolz zurückblicken?

Gerade durch die geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen galt es für den Regionalbusbereich viele Herausforderungen zu meistern. Als Projekt hervorzuheben ist zum einen sicherlich die Einführung und kontinuierliche Realisierung/Umsetzung der MVV-Qualitätsstandards im Regionalbusbereich. Zum anderen war es ein wichtiger Schritt, dass wir mit den Aufgabenträgern marktorientierte Direktvergaben entwickelt haben, um Verkehrsleistungen weiterzuentwickeln.

FEEDBACK

Erinnern Sie sich an ein besonders schönes Bürger-Kompliment?

Freundlichkeit gehört zu unserem Dienstleistungsgedanken unbedingt dazu, wir freuen uns aber natürlich trotzdem, wenn Fahrgäste sich für die Freundlichkeit unserer Busfahrer oder eine besondere Serviceleistung ausdrücklich bedanken. Ein besonderes Erlebnis gab es auch einmal bei einem Schienenersatzverkehr auf der Flughafenlinie. Ein Fahrgast aus den USA hatte seinen Rucksack mit allen Papieren und dem Flugticket im Bus vergessen.

Unserem Disponenten am Hauptbahnhof München gelang es, unter 80 eingesetzten SEV-Bussen in kurzer Zeit den richtigen Bus mit dem vergessenen Gepäckstück zu finden. Der beim Disponenten wartende Fahrgast bedankte sich übergelukkig, bekam seinen Rucksack wieder und erreichte am Ende auch seinen Flug.

ALLTÄGLICHES

Was schätzen Sie an der Zusammenarbeit mit dem MVV?

Die Vielzahl an verschiedenen Verkehrs- und Dienstleistungen der Verkehrsunternehmen, die zu einem integrierten Netz koordiniert und kombiniert werden, ist schon beeindruckend. Auch die fachlichen Kompetenzen aller Beteiligten und das tägliche Engagement all unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Verbund genießen unsere besondere Anerkennung.

PLANUNG

Welche Themen stehen vor der Tür?

Wir arbeiten am MVV-Tarifkonzept mit und den verschiedenen weiteren Angebotsverbesserungen in den Landkreisen. Durch die Dynamik in unserer Branche bereiten wir In- und leider auch Außerbetriebnahmen unserer Verkehrsleistungen im MVV-Gebiet vor. Dadurch müssen natürlich auch die Produktionsabläufe sowie die Ressourcen ständig aktualisiert werden. Und natürlich hat der Service am und für den MVV-Kunden bei uns hohe Priorität und gehört zu unseren täglichen Aufgaben.

WACHSTUM

Wie wird sich das MVV-Angebot in zehn Jahren verändert haben?

Für das MVV-Angebot haben sicherlich die geplanten und dringend benötigten Ausbauprojekte für die S-Bahn und die U-Bahn eine besondere Bedeutung. Durch die Wachstumsprognosen für den Großraum München werden aber sicherlich auch weitere Verdichtungen sowie zusätzliche Angebote im Regionalbussystem in den Landkreisen wichtige Ergänzungen für die Mobilität darstellen. Unser gemeinsames Leistungsangebot muss den Kundenerwartungen und den zusätzlichen Mobilitätswünschen gerecht werden.

NACHHALTIGKEIT

Der MVV ist Mitglied der Klima-Allianz.

Welche Erwartungen verknüpfen Sie persönlich damit?

Meine Hoffnung ist, dass dadurch der öffentliche Verkehr und auch der moderne und umweltfreundliche Linienbus stärker in den Fokus rücken. Der Bus ist mit seiner Flexibilität und seinem guten Preis-Leistungs-Verhältnis vielerorts das Rückgrat eines funktionierenden und leistungsstarken ÖPNV-Systems. Der Bus ist ein echter Klimaschützer und wir wollen einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt und der Lebensqualität leisten.

TRÄUMEN

Angenommen, Sie hätten einen Wunsch frei: Welches MVV-Projekt würden Sie sofort realisiert haben wollen?

Da die Umsetzung der Großprojekte noch etwas Zeit benötigt, sind Projekte zum Erhalt und zur Verbesserung der Qualität im ÖPNV wünschenswert. Auch die Sicherung der Arbeitsplätze für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter liegt mir sehr am Herzen.



FAHRGÄSTE IM FOKUS

FAHRGÄSTE IM FOKUS

Grußwort – Sprecher des MVV-Fahrgastbeirats Stefan Hofmeir

Aktiv für die Fahrgäste: Um den Dialog zwischen dem MVV und seinen Kunden lebendig zu halten, gibt es bereits seit 1997 den MVV-Fahrgastbeirat. In diesem ehrenamtlichen, beratenden Gremium werden die Fahrgäste im MVV repräsentiert. Die Auswahl der Mitglieder ist in der Satzung geregelt: 14 Mitglieder sind nicht organisierte Fahrgäste, die einen repräsentativen Querschnitt der Kundinnen und Kunden im MVV darstellen. Die Auswahl orientiert sich dabei an Kriterien wie Alter, Geschlecht, Wohnsitz (München/Region), Beruf/Ausbildung sowie Vielfahrer/Gelegenheitsfahrer.

Neun Mitglieder sind Vertreterinnen und Vertreter von Organisationen, die sich im MVV-Gebiet für Nahverkehrsbelange einsetzen. Aktuell sind dies die Aktion Mobil e.V., der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum e.V., der Bund Naturschutz in Bayern e.V., Pro Bahn Regionalverband Oberbayern e.V., der VCD Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Freising e.V., der Kreisjugendring München-Stadt (Gast-Status), der Arbeitskreis Mobilität der Studentischen Vertretungen an LMU, TUM und HM (Gast-Status), der Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München sowie der Facharbeitskreis Mobilität des Münchner Behindertenbeirats.

Wir haben ein offenes Ohr für die Belange der Fahrgäste und freuen uns über Verbesserungsvorschläge, Lob und auch Kritik, die wir mit den jeweiligen Stel-

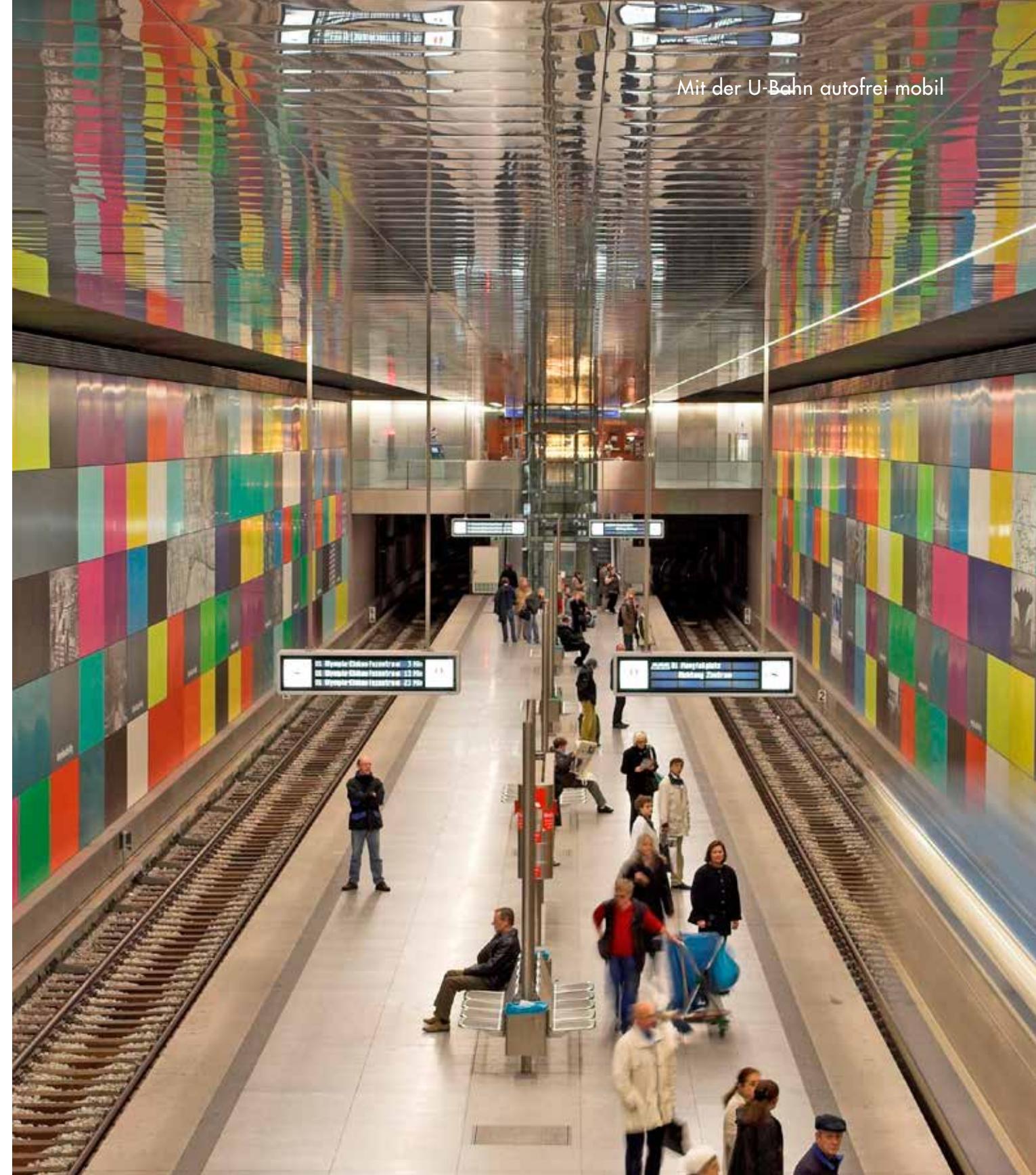


Stefan Hofmeir
Sprecher des MVV-Fahrgastbeirats
Aktion Mobil e.V.

len diskutieren. Immer wieder können Verbesserungsvorschläge des Beirats umgesetzt werden und so den ÖPNV in München weiter optimieren. Zur geplanten großen Tarifreform gab es einen Workshop mit dem Fahrgastbeirat, bei dem viele Fahrgastwünsche für einen neuen, gerechteren Tarif definiert werden konnten. Der Fahrgastbeirat trifft sich zweimal im Jahr mit den Verkehrsunternehmen zu offiziellen Sitzungen, bei Bedarf gibt es auch Exkursionen z. B. zu neu beschilderten U-Bahnhöfen oder in Betriebshöfe.

Stefan Hofmeir

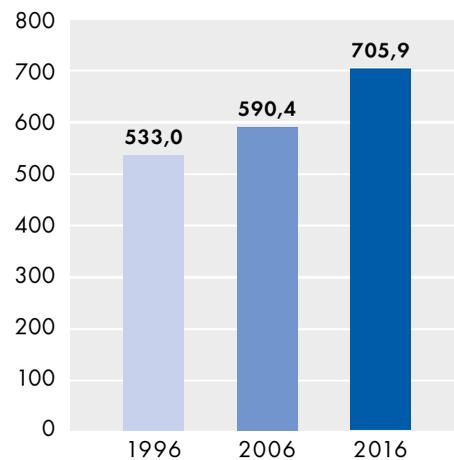
Mit der U-Bahn autofrei mobil



Kundeninteressen im Mittelpunkt

Die Fahrgäste stehen im Zentrum aller Aktivitäten. Ihre Möglichkeiten der Einflussnahme auf den MVV gestalten sich vielfältig. Zunächst einmal sind alle Fahrgäste auch Bürger und Wähler. Um die Fahrgäste auch direkt an der Meinungsbildung zu beteiligen, hat der MVV 1997 einen Fahrgastbeirat ins Leben gerufen, der die Interessen der Fahrgäste bündelt und vertritt. Ein drittes Instrument der Kundenbeteiligung ist die Marktforschung. Sie begleitet alle wichtigen Entscheidungen im MVV und bildet seit 1972 Kundenstimmen ab. Dank ihrer empirisch präzisen Beschreibungen ist sie ein wertvolles Instrument für die Entscheidungsvorbereitung.

Die Gründung des Verkehrsverbundes war bereits ein erster Dienst am Fahrgast. „Ein Netz. Ein Fahrplan. Ein Ticket.“ bedeutet ja nichts anderes, als dem Kunden diese oft zitierte einheitliche „Benutzeroberfläche“ zu bieten, um die Einstiegshürden in den ÖPNV so niedrig wie möglich zu halten und den Fahrgästen besseren Komfort zu bieten. Durch übergreifende und umfassende Kundeninformation trägt die Verbundgesellschaft dazu bei, dass die Fahrgäste das System MVV schnell verstehen, unkompliziert nutzen können – und möglichst auch in seiner Vielfalt wertschätzen.



Fahrgäste im MVV pro Jahr (in Mio.)

Mitsprache durch den Fahrgastbeirat

Der 1997 ins Leben gerufene Fahrgastbeirat ist ein ehrenamtliches, beratendes Gremium mit 23 Mitgliedern, die die Fahrgäste im MVV vertreten und deren Wünsche, Lob und Kritik an die entsprechenden Partner im Verbund weiterleiten. 14 Mitglieder sind nicht organisierte Fahrgäste, die einen Querschnitt der Kundinnen und Kunden im MVV repräsentieren. Die anderen neun Mitglieder vertreten Organisationen, die sich im MVV-Gebiet für Nahverkehrsbelange einsetzen. Dies sind derzeit:

- Aktion Mobil e.V.
- Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum e.V.
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Pro Bahn Regionalverband Oberbayern e.V.
- VCD Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Freising e.V.
- Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München
- Facharbeitskreis Mobilität des Münchner Behindertenbeirats
- Arbeitskreis Mobilität der Studentischen Vertretungen an LMU, TUM und HM – mit Gast-Status
- Kreisjugendring München-Stadt – mit Gast-Status

Kundenzufriedenheitsmessung und aktuelle Marktforschungsprojekte

1996 hat die MVV GmbH mit dem MVV-Kundenbarometer ein neues Kapitel aufgeschlagen: Ein namhaftes deutsches Marktforschungsinstitut befragt seitdem – in enger Abstimmung mit der Verbundgesellschaft – regelmäßig einen repräsentativen Querschnitt von Verbundfahrgästen per Telefon, um

dessen Zufriedenheit mit dem Angebot zu erfassen. Man begann mit 34 Merkmalen und baute die Untersuchung in den Folgejahren aus. Die Ergebnisse sind differenziert und aussagekräftig, so dass schnell erkennbar wird, wo Gegenmaßnahmen dringend einzuleiten sind. Die große Tarifreform 1999 wurde durch Kundenbarometererhebungen angestoßen. Zu den weiteren Veränderungen, die eindeutig auf diese Form des Kundenfeedbacks zurückgehen, gehören zahlreiche Verbesserungen in der Fahrgastinformation und die Schulung des Fahrpersonals im MVV-Regionalbusverkehr.

Ohne Marktforschung wäre die Entwicklung des MVV heute gar nicht vorstellbar. Marktforschung stellt sicher, dass Kunden gehört und verstanden werden. Sie unterstützt die MVV GmbH und alle Verbundpartner dabei, richtige Entscheidungen zu treffen: Entscheidungen im Interesse der Kunden. Nichts wird dem Zufall überlassen. So wie der Name „IsarCard“ unter Einbindung eines repräsentativen Fahrgastkreises entwickelt wurde, so basiert die Einführung eines optimierten Jugendtarifs mit IsarCardSchule und IsarCardAusbildung auf einem soliden empirischen Fundament, das den Bedarf einer Abo-Option offenlegte. Auch die Einführung der gleitenden Geltungsdauer der IsarCard wurde von Marktforschern im Vorfeld, nach den ersten Zwischenergebnissen und sogar im Nachhinein intensiv untersucht. Heute wissen alle Beteiligten, dass mit dem flexiblen Einstieg in die Zeitkarte nicht nur ein sehr großer Wunsch der Fahrgäste erfüllt wurde – was die Kundenbindung intensiviert –, sondern dass das auch noch wirtschaftlich neutral umgesetzt werden konnte. Schließlich werden auch alle großangelegten Marketingkampagnen abgesichert, damit sie erfolgreich sein können.

Moderne Fahrgastinformation über alle Medien hinweg

Nach Gründung des MVV im Jahre 1972 stellte das Fahrplanbuch das zentrale Element der Fahrgastinformation dar. Auf 368 Seiten wurden zum Sommerfahrplan 1972 alle Fahrplankarten der damals 124 verbundintegrierten Linien abgedruckt. Tarifplan und Schnellbahnplan ergänzten das Informationsangebot. Auch heute noch ist das Fahrplanbuch eine zentrale Säule der Fahrgastinformation. Auf jetzt knapp 1.200 Seiten kann sich der Fahrgast über klassische Fahrpläne, Kontaktadressen, Neuerungen, das MVV-Tarifsystem, inter- und multimodale Angebote sowie Service- und Freizeitoptionen informieren. Neben dem „großen“ Gesamtfahrplanbuch und den klassischen Tarif- und Schnellbahnnetzplänen erstellt die Verbundgesellschaft zudem vielfältiges weiteres Printmaterial für die Fahrgastinformation. Dazu zählen auf die Kommunen zugeschnittene Fahrplanbücher für einzelne Landkreise und Gemeinden sowie seit einigen Jahren Mini-Fahrpläne. Die Auflagenzahlen sind hoch: 80.000 Fahrplanbücher, knapp 200.000 Regionen-, Landkreis- und Gemeindehefte und über 250.000 Mini-Fahrpläne wurden allein für den Fahrplanwechsel 2015/16 gedruckt. Dazu kommen weitere Printmedien wie Sonderfahrpläne oder Aushangfahrpläne für die S-Bahn-Stammstrecke und – 2016 aktuell – eine Infobroschüre für die Studierenden in Weihenstephan.

Noch stärkere Zuwachsraten verzeichnet die elektronische Fahrgastinformation (EFA), die vom automatischen Sprachassistenten am Telefon bis zum zentralen Bahnhofsinformationssystem im Web

mit den Fahrgästen kommuniziert. Sie ist einem schnellen Wandel und hoher Dynamik unterworfen: Einige erfolgreiche Produkte und Dienste wie die Fahrplan-CD oder die SMS-Auskunft verschwanden nach wenigen Jahren wieder, während die EFA seit ihrer Einführung 1988 das Herzstück der elektronischen Fahrgastinformation blieb – und Jahr für Jahr wichtiger wurde. Was einst auf wenigen verfügbaren BTX-Terminals begann, hat sich heute zum quasi überall verfügbaren Informationsmedium entwickelt. 1996 wurden noch weit weniger als acht Millionen Verbindungen im Jahr gerechnet. Heute sind es durchschnittlich über 80.000.000 berechnete Fahrtverbindungen pro Monat. 2016 wird voraussichtlich erstmals die Milliardengrenze überschritten. Die Anfragen verteilen sich derzeit vor allem auf die MVV-Auskunft im Internet und die MVV-App für Android, iOS und Windows Phone sowie auf weitere über Schnittstellen angebundene Partnerportale wie die MVG Fahrinfo. Außer dem Trend zur Digitalisierung ist auch die Fortentwicklung des Fahrplanauskunftssystems selbst – als eines der modernsten Auskunftsportale im ÖPNV weltweit – für diese Tendenz ursächlich. So konnten bereits im Jahre 1989 erstmals Tür-zu-Tür-Verbindungen für das Stadtgebiet München gerechnet werden. Später war die Verbundgesellschaft federführend bei der Einführung neuer Features wie intermodaler Wegeketten mittels Bike+Ride oder Park+Ride. Die Teilnahme an wegweisenden Forschungsprojekten ermöglichte spezifische Einstellungen für Mobilitätseingeschränkte und sorgte für ein verbessertes Routing in Umsteigebauwerken. Im Jahr 2003 wurde die EFA bei einem weltweit ausgeschriebenem Wettbewerb der Union Internationale des Transports Publics (UITP) ausgezeichnet. Die

Verbundgesellschaft sah sich in ihrem Kurs bestätigt und setzte im nächsten Schritt auf die diskriminierungsfreie Integration der Handy- und Online-Ticket-Shops direkt in die Fahrplanauskunft.

Die MVV GmbH reagiert sowohl auf sich neu bietende technische Möglichkeiten als auch auf die steigenden Ansprüche der Fahrgäste: Der Fahrgast in der digitalen Welt erwartet von überall und unterwegs immer schnelle, korrekte Informationen in Echtzeit, sofortige Hinweise bei Verspätungen und alternative Fahrtmöglichkeiten bei Störfällen, die Berücksichtigung von Bedarfsverkehren und alternativer Mobilitätsangebote sowie elektronische Ticketsysteme. Dabei stellt er höchste Anforderungen an die Benutzerfreundlichkeit.

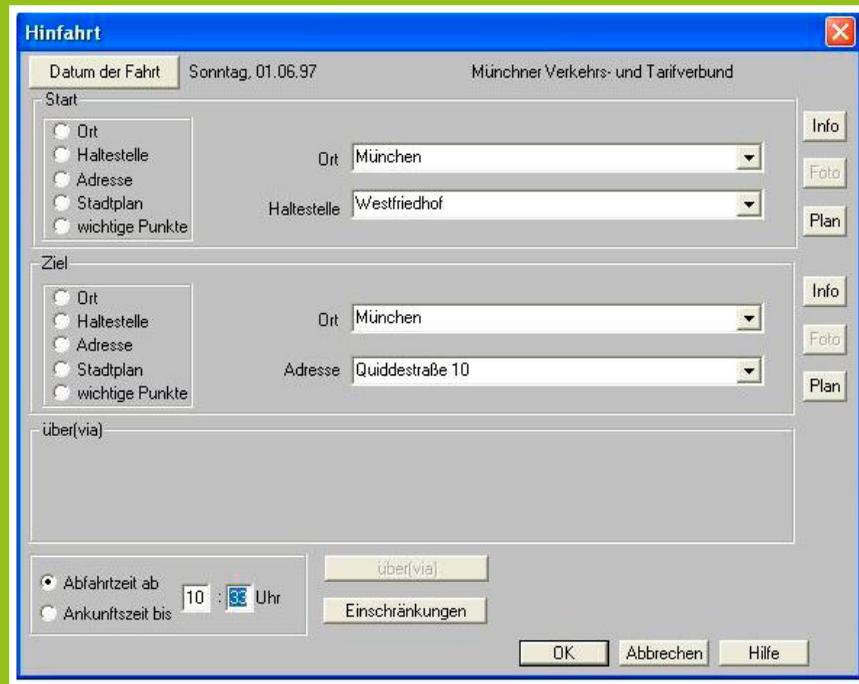
Die Elektronische Fahrplanauskunft steht vor neuen großen Herausforderungen: In den letzten Jahren haben weitere Mobilitätsanbieter den Markt betreten. Auf dem Land zeigt sich vereinzelt stationsgebundenes CarSharing, in der Innenstadt zeigen sich engmaschige Freefloating-Angebote und umfassende Bike-Sharing-Angebote von DB und MVG. Die neuen Akteure haben jedoch heterogene Tarif- und Zugangsbestimmungen. Eine raumübergreifende und diskriminierungsfreie Information existiert (noch) nicht. Der Markt ähnelt aktuell der Situation im ÖPNV vor Gründung des MVV. Auch die Verkehrsteilnehmer ändern ihr Verhalten: Unter dem Einfluss steigender Mobilitätskosten, energie- und umweltpolitischer Rahmenbedingungen, fortschreitender Urbanisierung, zunehmenden Wettbewerbs und neuer Kommunikationstechnologien wählen sie Verkehrsmittel heute flexibler und spontaner als je zuvor. Das Ziel muss daher lauten, sich von der reinen Fahrplanauskunft zum Mobilitätsportal zu entwickeln.

Echtzeitinformation auch im MVV-Regionalbusverkehr

Wie in München und bei der S-Bahn werden die Fahrgäste auch in den Bussen des Umlandes bald über aktuelle Verspätungen mittels Echtzeitdaten informiert, denn die Verbundlandkreise haben die MVV GmbH beauftragt, das von ihr entworfene Konzept für ein „Integrationssystem für Echtzeitdaten“ (ISE) umzusetzen. Dieses ist ein zentrales, mandantenfähiges System, das grundsätzlich allen Verkehrsunternehmen zur Generierung von Echtzeitdaten für alle Linien im MVV-Regionalbusverkehr zur Verfügung steht. Die Echtzeitdaten werden in einem zentralen Hintergrundsystem bei der Verbundgesellschaft zusammengeführt. Jedes teilnehmende Busunternehmen kann webbasiert auf seine Daten zugreifen – etwa um das Qualitätsmanagement zu verbessern. Zukünftig werden für alle MVV-Regionalbushaltestellen die aktuellen Abfahrten über Internet abfragbar sein. Die Fahrgäste müssen dann nur noch den QR-Code auf den Aushangfahrplänen mit einem Smartphone scannen. An aufkommensstarken Haltestellen können dynamische Fahrgastanzeigen mit aktuellen Abfahrtszeiten installiert werden.

Vor allem die Anschlusssicherung zwischen MVV-Regionalbusverkehr und anderen Verkehrsunternehmen wird sich stark verbessern: Durch das Zusammenführen von Echtzeitdaten des MVV-Regionalbusverkehrs und der S-Bahn werden die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die MVV-Regionalbusse auf verspätete Züge warten können. Das ISE hat zudem eine Schnittstelle zum Planungstool DIVA, einem dialoggesteuerten Ver-

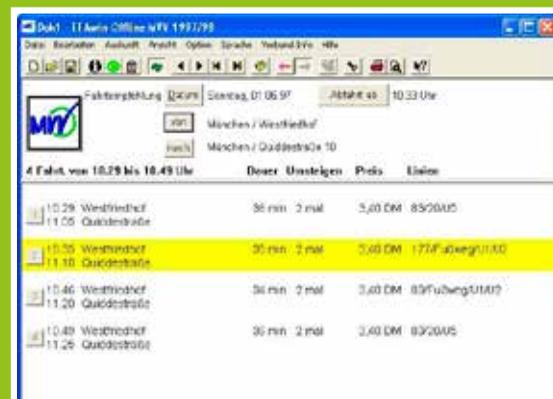
Ein Medium im Wandel auf der Höhe seiner Zeit



EFA-Eingabemaske Fahrplan 1977–1998



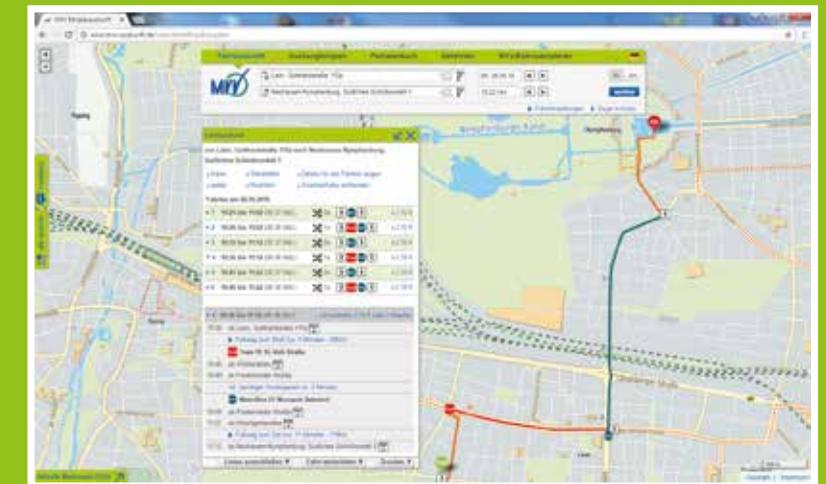
EFA-Fahrt-details-Fahrplan 1977–1998



EFA-Fahrten-Fahrplan 1977–1998



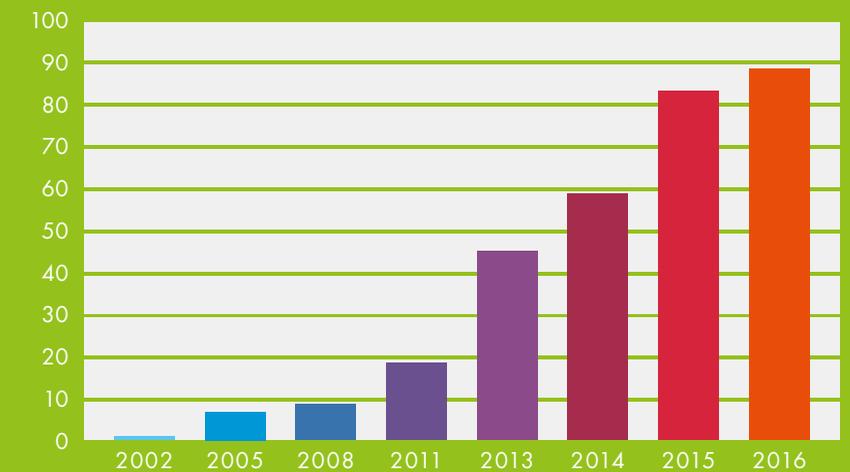
EFA-Maske 2006



MVV-Auskunft aktuell 2016



EFA-Maske 2006



Abrufzahlen (in Mio.) der elektronischen Fahrplanauskunft

kehrmanagementsystem, das innerhalb der MVV GmbH für die Fahrplankonzeption verwendet wird und den Jahresfahrplan liefert. Eine weitere Schnittstelle führt zur bayernweiten Echtzeitdaten-Drehscheibe DEFAS – „Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System Bayern“. Echtzeitdaten des MVV-Regionalbusverkehrs lassen sich damit also auch in das Auskunftssystem des Freistaates integrieren.

Das ISE soll Mitte 2018 in Betrieb genommen werden.

Nicht nur für Lesemuffel: die Sprachauskunft

Termingerecht zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006 hat die MVV GmbH eine automatisierte, sprachbasierte Fahrtauskunft implementiert. Kunden können damit rund um die Uhr an sieben Tagen der Woche über Telefon eine Fahrtauskunft erhalten – was die Mitarbeiter am MVV-Infotelefon von Routineanfragen zu Fahrplanauskünften entlastet. Über den EFA-Sprachservice werden auf Wunsch differenzierte barrierefreie Verbindungen ausgegeben und Tarifauskünfte erteilt. Bei Bedarf kann die komplette Fahrtauskunft per SMS zugesandt werden. Alle erforderlichen Angaben werden in einem geführten Dialog abgefragt. Der Anrufer kann diesen Prozess durch frühes Nennen der Antworten abkürzen. Die Profieingabe erlaubt es, alle Angaben in einem Satz zu nennen. Der Sprachservice wird in Deutsch und Englisch angeboten. Die MVV GmbH war der erste Anbieter eines zweisprachigen Sprachdialogsystems

für Auskünfte im ÖPNV. Die Kunden honorieren das Angebot und schöpfen das Potenzial des Sprachdialogsystems voll aus. Erfreulicherweise wurde ein Großteil der Investitionssumme durch den Freistaat Bayern im Rahmen einer Förderung für neue Mobilitätsdienste übernommen.

Vom Ticket-Navigator zur Ticket-Auskunft

In seiner Ausführlichkeit einzigartig im Bundesgebiet ist der ebenfalls 2006 als Förderprojekt eingeführte Ticket-Navigator (heute Ticket-Auskunft), der Fragen im Sinne von „Wie finde ich das passende Ticket?“ oder „Was ist der günstigste Fahrpreis?“ beantwortet. Auch komplexere Anfragen – etwa zu mehreren Fahrten mit teilweise bereits vorhandenen Tickets – werden verstanden und helfen den Fahrgästen, die im Tarifsysteem für sie beste Lösung zu finden. So ist es möglich, Anfragen danach zu unterscheiden, ob eine oder mehrere Fahrten geplant sind, ob Paare oder Gruppen reisen und ob bereits Zeitkarten vorhanden sind. Das Produkt ist mit wenigen Klicks bedienbar und wird ebenfalls gut angenommen.

Kommunikation neuer Tarif- und Vertriebsangebote

Neben der umfassenden Sachinformation über die ganze Breite der Angebotspalette obliegt es der MVV GmbH, neue Produkte durch gezielte Marketingkommunikation bekannt zu machen und weitere Kunden zu gewinnen. Viele der dann laufenden Kampagnen werden vorab über Werbewirksamkeitsanalysen evaluiert. Denn nur wenn aktuelle und potenzielle Kunden frühzeitig in den Kommunikationsprozess einbezogen werden, kann die später hohe Akzeptanz der geplanten Maßnahmen garantiert werden.

Als 2013 das Handy-Ticket eingeführt wurde, bewarben es die Verbundpartner u.a. auf Großflächen in München und in allen Landkreisen. Die drei Shops von MVG, S-Bahn und MVV wurden in die MVV-App eingebunden. Auf das Handy-Ticket wurde mit Teasern und Bannern auf der MVV-Homepage und mit Artikeln in der Kundenzeitschrift „conTakt“ hingewiesen. Zudem stellte die MVV GmbH das Handy-Ticket auf Infoscreens und mithilfe von Handzetteln in den MVV-Regionalbussen vor.

Umfassend waren auch die Werbemaßnahmen zur Einführung des Semestertickets: Dieses Angebot wurde unter anderem durch Großflächenplakate und Promotion-Aktionen vor den wichtigsten Universitäten bekannt gemacht. Im Sommer 2016 schließlich zeigten sich „IsarCardAusbildung“ und „IsarCard-Schule“ mittels einer auf Jugendliche und deren Eltern zugeschnittene Kampagne der Öffentlichkeit. Unter anderem wurden ein kompletter S-Bahn-Zug für sechs Monate mit entsprechenden Motiven

beklebt und Großflächenplakate im gesamten Verbundgebiet aufgehängt. Dass die Jugendlichen mit einem Abonnement sechs Wochen freie Fahrt erhalten können, dürfte kaum einem Fahrgast entgangen sein.



MVV

Ein echter Zeitgewinn.

MVV-AUSKUNFT!

Alle Fahrzeiten und interaktive Kartenfunktion in nur einer Auskunft.
www.mvv-muenchen.de/auskunft

S-Bahn | U-Bahn | Bus | Tram

7 FRAGEN AN LANDRAT MARTIN BAYERSTORFER, ERDING



LEUCHTTURM

Gibt es ein MVV-Projekt, auf das Sie mit Stolz zurückblicken?

Sehr stolz bin ich auf die Ausweitung der Rufbusbedienung und Einführung der Ruftaxen im Landkreis zur Verbesserung der Bedienung in unserem ländlich geprägten Landkreis.

FEEDBACK

Erinnern Sie sich an ein besonders schönes Bürger-Kompliment?

Eine ältere Dame sprach mich auf einem unserer Seniorennachmittage an und dankte mir für die Ausweitung des ÖPNV in unserem Landkreis. Sie habe keinen Führerschein und könne mit der neuen Busverbindung nun bequem in die Stadt zum Arzt fahren, ohne auf jemanden angewiesen zu sein.

ALLTÄGLICHES

Was schätzen Sie an der Zusammenarbeit mit dem MVV?

Dort arbeiten exzellente Fachkräfte, die mit großem Sachverstand die Entscheidungsgrundlagen für eine Beratung in den zuständigen Gremien vorbereiten. Das System ist sehr komplex und ich bin froh, dass uns die Experten mit Rat und Tat zur Seite stehen.

PLANUNG

Welche Themen stehen vor der Tür?

Für uns entscheidend sind die Planungen zum Erdinger Ringschluss mit allen für den Regionalbus ausgehenden Auswirkungen ebenso wie die Tarifstrukturreform.

WACHSTUM

Wie wird sich das MVV-Angebot in zehn Jahren verändert haben?

Der Verkauf wird sich weitaus stärker auf elektronische Medien wie e-Ticketing und Handy-Online-Ticket verlagern.

NACHHALTIGKEIT

Der MVV ist Mitglied der Klima-Allianz. Welche Erwartungen verknüpfen Sie persönlich damit?

Mittel- und langfristig gehen wir von einer Reduzierung und Optimierung des Energieverbrauchs durch neue Antriebstechniken aus.

TRÄUMEN

Angenommen, Sie hätten einen Wunsch frei: Welches MVV-Projekt würden Sie in Ihrem Landkreis sofort realisieren?

Für alle Bürger in unserem Landkreis soll ein einheitlicher MVV-Tarif gelten, unabhängig vom Transport auf Schiene oder Straße. Das Tarifsystem sollte auch auf die angrenzenden Landkreise ausgeweitet werden.



PARADIGMEN-
WECHSEL
IM
MVV-REGIONAL-
BUSVERKEHR

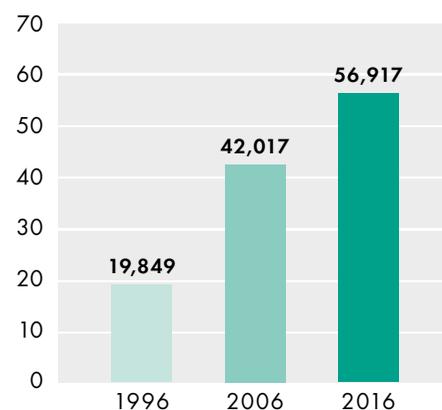
PARADIGMENWECHSEL IM MVV-REGIONALBUSVERKEHR

Liberalisierung bringt besseren Verkehr, mehr Fahrgäste und Effizienz

Die MVV-Verkehre finanzieren sich aus Einnahmen und – da diese nicht kostendeckend sind – aus Steuergeldern. Das System MVV muss schnell und solide wachsen, um die großen Herausforderungen Bevölkerungswachstum und Klimaschutz zu bewältigen, gleichzeitig muss es finanzierbar bleiben. Damit wird künftig vor dem Hintergrund vieler Anforderungen an die öffentlichen Haushalte der Nutzerfinanzierung steigende Bedeutung zukommen.

Die MVV GmbH selbst wird übrigens nicht von Einnahmen der Fahrgäste, sondern vom Steuerzahler finanziert. Ihr ökonomischer Nutzen liegt im breiten Dienstleistungsangebot für das Gesamtsystem MVV

und in den Synergien, die sie freisetzt. Ob Verkehrsplanung oder Ausschreibungen: Aufgaben, die alle betreffen, übernimmt der Partner, der am meisten davon versteht. So konzipiert die MVV GmbH beispielsweise in Abstimmung mit den Verbundpartnern das Tarifsystem, steuert den dazugehörigen Reformprozess und ermittelt die Datengrundlagen für die Einnahmeverteilung. Parallelstrukturen auf Seiten der Aufgabenträger oder der Verkehrsunternehmen sind überflüssig. Am Thema des MVV-Regionalbusverkehrs lässt sich gut aufzeigen, wie der MVV GmbH die Balance zwischen Wachstum und Wirtschaftlichkeit gelingt.



Fahrgäste im MVV-Regionalbusverkehr pro Jahr (in Mio.)

Wandel des Rechtsrahmens

Die MVV GmbH hat die jeweils geltenden Wettbewerbsvorschriften für den MVV-Regionalbusverkehr stets sehr erfolgreich umgesetzt. Nach Integration der Landkreise in den MVV vor nahezu 40 Jahren wurden zunächst Direktvergaben praktiziert. Die ersten Direktvergaben wurden noch nach Preisrecht verhandelt. Nach dem EuGH-Urteil Altmark Trans, das die Beihilferechtsprüfung brachte, konnte die MVV GmbH Direktvergaben beihilferechtlich sauber durchführen und Überkompensationen vermeiden. Parallel wurden immer häufiger europaweite Ausschreibungsverfahren durchgeführt – schließlich entwickelten sie sich zum Regelfall. Seit dem 3. Dezember 2009 regelt die EU-Verordnung 1370/2007 die Vergaben im MVV-Regionalbusverkehr. Diese ist unmittelbares Recht und bedarf keiner Umsetzung in deutsches Recht. Mit Wirkung zum 1. Januar 2013 wurde das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) an die EU-Verordnung 1370/2007 und somit an das europäische Recht angepasst. Das bietet den Beteiligten mehr Rechtssicherheit. Für die Verbundlandkreise hat das novellierte PBefG diese Auswirkungen:

- Das Gesetz stärkt die Rolle der Landkreise als Aufgabenträger.
- Das neue Instrument Vorabbekanntmachung stärkt den Gestaltungsspielraum der Landkreise, verlängert aber auch die Vorlaufzeit vor Vergaben.
- Ausschreibungen werden für die bewährte Vertragskonstruktion Bruttovertrag zum Regelfall, für Direktvergaben gibt es sehr hohe Hürden.
- Das Instrument des Nahverkehrsplanes und seine Schärfung gewinnen weiter an Bedeutung, um die Erfüllung der verkehrspolitischen Vorgaben zu sichern.

Ausschreibungen im Wettbewerb

Im Jahr 2016 kann die Verbundgesellschaft auf zwanzig Jahre Ausschreibungspraxis im MVV-Regionalbusverkehr zurückblicken. Mit über 200 europaweiten Verfahren bis 2015 hat die MVV GmbH mit Abstand die größte Wettbewerbserfahrung aller deutschen Verbünde. Im MVV-Regionalbusverkehr werden Bruttoverträge vergeben und klare Vorgaben zu Qualitätsstandards gemacht.

Insgesamt wurden seit 1996 bis einschließlich 2015 in 204 Ausschreibungsverfahren 348 Linien – davon einige bereits mehrmals – mit einer Leistung von über 331 Millionen Nutzwagenkilometern über die gesamte Ausschreibungslaufzeit vergeben. Das sind über 89 Prozent der insgesamt im MVV-Regionalbusverkehr erbrachten Leistungen. Die restlichen elf Prozent wurden direkt vergeben: ausbrechende MVG-Linien in den Landkreisen, der Stadtverkehr Dachau sowie vier MVV-Regionalbuslinien mit Direktvergabe nach EU-Verordnung 1370/2007. Zwei Linien werden eigenwirtschaftlich erbracht. Für die letzten noch nicht wettbewerblich vergebenen MVV-Regionalbuslinien stehen in den nächsten Jahren erstmalig Ausschreibungen an. Pro Wettbewerbsverfahren forderten durchschnittlich neun Interessenten die Ausschreibungsunterlagen an. Pro Vergabeverfahren wurden im Schnitt fünf Angebote eingereicht. Durchschnittlich wurden je Verfahren 1,71 Linien vergeben.

Verdopplung des Angebots und Steigerung der Kundenzufriedenheit

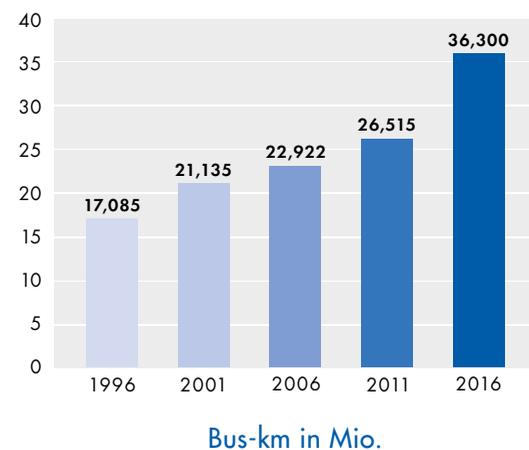
Zwischen 1996 und 2016 wurde die Betriebsleistung im MVV-Regionalbusverkehr um über 110 Prozent gesteigert. Waren es 1996 noch 17.085.000 Wagenkilometer, hatten die Landkreise 2016 sogar 36.300.000 Wagenkilometer bestellt. Dies wirkte sich auch unmittelbar auf die Anzahl der im MVV-Regionalbus verkehrenden Linien aus. Gab es 1996 noch 181 Linien, so erbringen im Jahr 2016 bereits circa 258 Linien die verkehrlichen Leistungen. Dies sind 77 Linien mehr. Das Wachstum liegt bei rund 43 Prozent.

Durch das deutlich verbesserte Verkehrsangebot stiegen die Fahrgastzahlen von 1996 bis 2016 um 91 Prozent und damit um 26,9 Millionen auf 56,3 Millionen Fahrgäste. Ein solcher Leistungsanstieg wird so in Deutschland nirgendwo nur annähernd von regionalen Gebietskörperschaften erreicht. Ein Ende des Ausbaus ist dabei noch lange nicht in Sicht.

Dass diese Entwicklung schließlich den Bürgerinnen und Bürgern in den Landkreisen sehr gut gefällt, beweist ein aktueller Kundenbarometerwert im Mai 2016: Die Zufriedenheit der Fahrgäste im MVV-Regionalbusverkehr der acht Verbundlandkreise ist sprunghaft gestiegen: 61 Prozent aller Regionalbuskunden beurteilen den MVV-Regionalbusverkehr um eine ganze Zufriedenheitsstufe höher als noch vor einem Jahr.

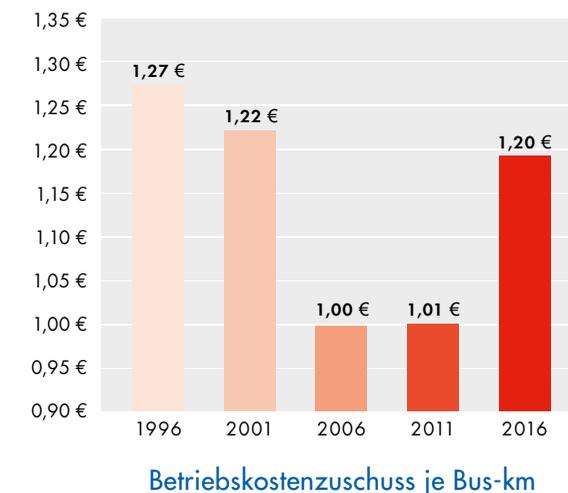
Gesteigerte Wirtschaftlichkeit im MVV-Regionalbusverkehr

Für die Verkehrsleistungen im MVV-Regionalbusverkehr zahlen die Landkreise Jahr für Jahr hohe Millionenbeträge als Betriebskostenzuschüsse – 2016 werden es voraussichtlich rund 44 Millionen Euro sein. Entscheidungen über solche Summen werden nicht im Rahmen der laufenden Verwaltung oder von der Landrätin oder dem Landrat allein, sondern regelmäßig von den Kreisgremien getroffen. Das kommunale Selbstverwaltungsrecht hat Verfassungsrang und garantiert Gemeinden und Landkreisen die eigenverantwortliche Regelung der ihnen übertragenen Angelegenheiten. Der ÖPNV ist dabei eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der jeweiligen Landkreise.



Vergleichszahlen belegen, dass der Weg der Verbundlandkreise, die Leistungen im MVV-Regionalbusverkehr überwiegend im Wettbewerb zu vergeben, auch aus ökonomischen Erwägungen heraus richtig war. Die Gesamtkosten je Nutzwagenkilometer im MVV-Regionalbusverkehr stiegen zwar von 1996 in Höhe von 2,30 Euro um 0,34 Euro – also um circa 15 Prozent – auf 2,64 Euro im Jahr 2016 an. Da aber die Inflationsrate für die Jahre 1996 bis 2015 in Summe 27 Prozent beträgt, liegt das aktuelle Kostenniveau deutlich unter dem von 1996.

Der Kostenentwicklung steht – gerade in den letzten Jahren – ein stark ausgeweitetes Verkehrsangebot vor allem in den Nachtstunden und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gegenüber. Allein die erforderliche Fahrzeuganzahl erhöhte sich gegenüber 1996 von 405 um 256, also um 63 Prozent, auf nunmehr 661 eingesetzte Fahrzeuge. Die durch-

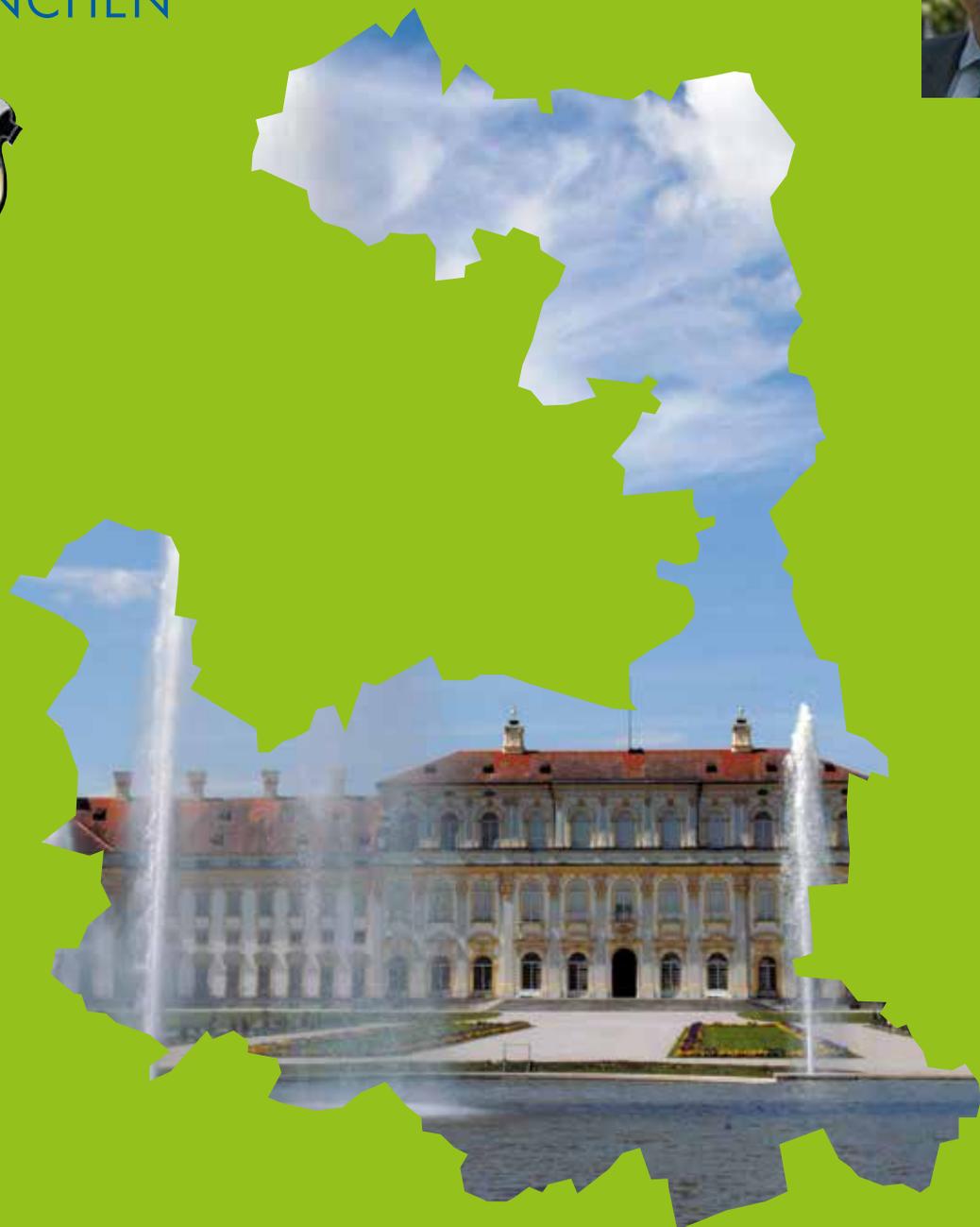


schnittliche Laufleistung der eingesetzten Fahrzeuge stieg von rund 55.000 Nutzwagenkilometern 1996 auf über 54.000 Nutzwagenkilometer 2016. Trotz der deutlichen Ausweitung des Verkehrsangebotes und der damit verbundenen Zunahme der gefahrenen Nutzwagenkilometer im MVV-Regionalbusverkehr konnte der von den Verbundlandkreisen zu leistende Zuschussbetrag je Nutzwagenkilometer von 1,27 Euro in 1996 auf 1,20 Euro in 2016 reduziert werden. Dabei ist die jährliche Inflation noch gar nicht berücksichtigt.

Bezogen auf die beförderten Fahrgäste konnte der Betriebskostenzuschuss der Verbundlandkreise mit 0,74 Euro 1996 und mit rund 0,78 Euro 2016 bei erheblicher Steigerung der Qualität und einem deutlich ausgeweiteten, verbesserten Verkehrsangebot nahezu konstant gehalten werden. Auch in diesem Fall ist die Inflationsrate unberücksichtigt geblieben.



7 FRAGEN AN LANDRAT CHRISTOPH GÖBEL, MÜNCHEN



LEUCHTTURM

Gibt es ein MVV-Projekt, auf das Sie mit Stolz zurückblicken?

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wurde das erste große Leistungspaket aus unserem Nahverkehrsplan umgesetzt. Dies bedeutete rund 26 Prozent mehr Leistung im Regionalbusverkehr.

FEEDBACK

Erinnern Sie sich an ein besonders schönes Bürger-Kompliment?

Natürlich gab und gibt es Reaktionen aus der Bevölkerung auf positive Entwicklungen – neue Linien, Schulbusstationen und -verstärker, verdichtete Taktzeiten oder etwa das lang ersehnte Handy-Ticket. Aber frei nach der Devise „Ned geschimpft is scho globt gnua!“ dürfen wir uns als Dienstleister auch darüber freuen, dass es im Grunde wenige Beschwerden gibt. Das halte ich für ein gutes Zeichen.

ALLTÄGLICHES

Was schätzen Sie an der Zusammenarbeit mit dem MVV?

Ich schätze die kompetente Beratung und die schnelle, umfassende fachliche Unterstützung. Ich habe das Gefühl, dass wir an einem Strang ziehen. Mir ist dabei durchaus bewusst, dass es der MVV mit meinem Landkreis nicht immer leicht hat.

PLANUNG

Welche Themen stehen vor der Tür?

Eine ganze Latte! Kurzfristig etwa der beabsichtigte Einsatz von Elektrobussen auf der Ortsbuslinie Unterföhring, eine Busbeschleunigung oder auch die Ausstattung unserer Regionalbuslinien mit WLAN bei Neuausschreibungen. Vor allem aber müssen

wir uns um deutlich verbesserte Tangentialen und die Reform unseres Tarifsystems bemühen.

WACHSTUM

Wie wird sich das MVV-Angebot in zehn Jahren verändert haben?

Ich gehe davon aus, dass das Angebot weiter wachsen wird und auch muss. Insbesondere der weitere Ausbau von tangentialen Verbindungen und die Erschließung der Region müssen vorangebracht werden. Auch mit neuen Antriebsformen werden wir uns auseinandersetzen müssen, und natürlich auch mit Infrastrukturthemen, wie etwa eigenen Busspuren.

NACHHALTIGKEIT

Der MVV ist Mitglied der Klima-Allianz. Welche Erwartungen verknüpfen Sie persönlich damit?

Ich habe mich sehr gefreut, dass der Beitritt des MVV zur Bayerischen Klima-Allianz in meinem Haus stattfand. Klimaschutz ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und nur in starken Bündnissen zu bewältigen. Natürlich trägt der ÖPNV dazu in besonderer Weise bei!

TRÄUMEN

Angenommen, Sie hätten einen Wunsch frei: Welches MVV-Projekt würden Sie in Ihrem Landkreis sofort realisieren?

Einen gerechten, unkomplizierten Tarif, den selbst jedes Kind versteht, mit einem pragmatischen, nutzerfreundlichen Ticketing-System – das fände ich toll.

Anspruchsvolle Qualitätsstandards stärken das Verbundsystem

Im Zusammenhang mit dem Wettbewerb im ÖPNV werden oft drei große Gefahren genannt: Qualitätsdumping, Lohndumping und Gefährdung des unternehmerischen Mittelstandes. Ihnen konnte im MVV-Regionalbusverkehr bislang durch umsichtiges Vorgehen der MVV GmbH in enger Abstimmung mit den Verbundlandkreisen wirksam begegnet werden.

Die Gefahr des Qualitätsdumpings, also niedrigere Angebotspreise zu Lasten der Qualität der Leistung, wurde mit einer Qualitätsoffensive ab dem Jahr 2002 gezielt abgewehrt. Die ab dann sukzessive eingeführten hohen und einheitlichen Qualitätsstandards haben sich zu einem wichtigen Erfolgsfaktor und Markenzeichen des MVV-Regionalbusverkehrs entwickelt. Sie umfassen die Gestaltung von Fahr-

zeugen und Haltestellen, Mindestanforderungen an das Fahrpersonal, Mindestanforderungen an die Betriebsführung sowie Umwelt- und Sozialstandards. All das zusammen schafft eine „einheitliche Benutzeroberfläche“ und unterstreicht den Verbundgedanken „1 Netz. 1 Fahrplan. 1 Ticket.“ auch in der Region.

Besonderes Augenmerk galt der optischen Erkennbarkeit, da die Vielzahl der Farben und Formen von Fahrzeugen, Haltestellen und Logos von über 50 Verkehrsunternehmen im MVV-Regionalbusverkehr vormals oft die Orientierung erschwerten. Die Fahrgäste sollen auf den ersten Blick erkennen, in welchen Bussen der MVV-Tarif gilt – und ob sie einen Bus mit ihrem MVV-Ticket auch wirklich nutzen können. So entstand das einheitliche Design für Fahrzeuge und Haltestellen in den MVV-Farben Weiß, Blau und Grün.

Weitere Qualitätsmerkmale sind:

- behindertengerechte Ausstattung der Fahrzeuge – Vorgabe sind Niederflrbusse mit Rampe, einer Stellfläche für Rollstühle und Kinderwagen sowie Klappsitze für Begleitpersonen
- Neufahrzeuge mit Klimaanlage – wie in modernen PKW längst üblich
- elektronische Fahrausweisdrucker für den Kauf des gesamten MVV-Tarifsortiments inklusive Zeitkarten
- optische und akustische Anzeige der Haltestellen durch einen elektronischen Bordrechner
- funkgesteuerte Uhren
- einheitliche Dienstkleidung des Fahrpersonals
- lärmarme und umweltfreundliche Motoren
- Einhalten der Sozialstandards für das Fahrpersonal

Lohndumping durch niedrige Angebotspreise zu Lasten des Fahrpersonals wird im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten, also durch Erklärungen der Bieter zur Einhaltung von Tarifverträgen, verhindert.

Besonderes Anliegen: der Schutz mittelständischer Unternehmen

Der Mittelstandsschutz steht bewusst im Mittelpunkt der Ausgestaltung der Vergabeverfahren im MVV-Regionalbusverkehr. Die MVV GmbH schreibt beispielsweise in der Regel nur einzelne Linien, allenfalls kleinere Linienbündel aus. So haben die bisherigen Linieninhaber ihre Chance, und auch andere kleinere Unternehmen können mit hinreichender Erfolgsaussicht an den Verfahren teilnehmen. Für die „Global Player“ dagegen ist die Teilnahme dann weniger interessant. Die Verbundgesellschaft verzichtet zudem darauf, die je billigsten Bieter aus-

zuwählen: Im Rahmen des Qualitätswettbewerbs gibt der Preis nur zu 75 Prozent den Ausschlag. Ein Mehr an Versorgungssicherheit und Qualität kann sich zugunsten eines Bieters auswirken. Dieses mittelstandsfreundliche Vorgehen zahlt sich aus: Gewinner der Ausschreibungen sind fast ausschließlich Mittelständler und ansässige Verkehrsunternehmen. Die bestehende mittelständische Struktur der Unternehmen im MVV-Regionalbusverkehr konnte erfolgreich verteidigt und sogar ausgebaut werden. Aktuell beträgt der Marktanteil der mittelständischen Verkehrsunternehmen an der Verkehrsleistung des MVV-Regionalbusverkehrs – gemessen in Nutzwagenkilometern – rund 63 Prozent. 1996 lag dieser Anteil noch bei lediglich 43 Prozent

Tangentialverkehr und Expressbus als Motor der Erneuerung

Das Schnellbahnnetz der S- und U-Bahnen im Ballungsraum München weist trotz zahlreicher Verknüpfungspunkte eine radiale Grundstruktur auf. Querverbindungen zwischen den S-Bahn-Ästen bestanden bisher im MVV-Verbundraum kaum oder waren nicht attraktiv. Querverbindungen können den Fahrgästen aber auf tangentialen Relationen Verbindungen mit weniger Umstiegen, geringeren Reisezeiten und zu geringeren Tarifen bieten. Zahlreiche Untersuchungen zur Machbarkeit von Tangentialverbindungen im Schienenverkehr haben gezeigt, dass ein wirtschaftlicher Betrieb nicht oder nur sehr schwer erreicht werden kann.

Stattdessen wurde der Fokus in den letzten Jahren zunehmend auf den Busverkehr gelegt, denn die dafür erforderlichen Infrastrukturen könnten zeit-

MVV-Regionalbus: eine starke Marke (fast) überall präsent



lich schneller und kostengünstiger errichtet werden. Zudem lassen sich Busverbindungen flexibler an sich verändernde Rahmenbedingungen anpassen. Internationale Erfahrungen zu sogenannten „Bus rapid transit“-Systemen zeigen, dass sich mit leistungsfähigen und hochwertigen Expressbus-Angeboten nicht unerhebliche Fahrgastpotentiale erschließen lassen. Die konsequente Beschleunigung des Linienerweges ist eine wesentliche Voraussetzung. Sie kann durch eine Vorrangschaltung an Ampelanlagen, durch die Einrichtung eigener Busspuren, die Reduzierung der Fahrgastwechselzeiten durch barrierefreie Buskap-Haltestellen und die Bedienung nur nachfragestarker Haltestellen auf einem möglichst direkten Streckenverlauf erzielt werden.

Mit einer konsequenten Busbeschleunigung lassen sich Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit deutlich erhöhen, insbesondere wenn die Busse in den Hauptverkehrszeiten am Stau vorbei und als Pulkführer vorneweg fahren können. Zum Teil deutlich kürzere Fahrzeiten steigern die Attraktivität des Busverkehrs im Vergleich zum Pkw und schaffen bessere Voraussetzung für die Anschlussicherung mit weiterführenden ÖPNV-Verbindungen. Dadurch können sowohl die Kundenzufriedenheit als auch durch Fahrgastzuwächse die Einnahmen gesteigert werden. Mit kürzeren Fahrzeiten kann der betriebliche Aufwand bestenfalls derart gesenkt werden, dass der Einsatz von Fahrzeugen eingespart und somit die dauerhaften Betriebskosten gesenkt werden. Zum Einsatz von Expressbussen sowie zur Stärkung der Tangenten in den MVV-Landkreisen hat die MVV GmbH zahlreiche vorhandene tangentielle MVV-Regionalbuslinien ausgebaut und neue Angebote geschaffen. Konkrete Planungen für weitere

Maßnahmen laufen auf Hochtouren. Gleichzeitig werden Potenzialuntersuchungen zur Beschleunigung von MVV-Regionalbuslinien durchgeführt. Ein Musterbeispiel für eine tangentielle Expressbuslinie ist die seit November 2015 neue, landkreisübergreifende Linie X900. Sie verbindet die Kreisstädte Fürstenfeldbruck und Starnberg sowie die drei S-Bahn-Linien S4, S6 und S8 miteinander. Mit der kurzen Fahrtzeit von 33 Minuten – ermöglicht auch durch Ortsumfahrungen – besteht nun eine echte Alternative zum Auto.

Marketingkampagnen für den Aufbruch – das Beispiel Starnberg

Als der Landkreis Starnberg 2015 den Stadtverkehr seines Zentrums neu gestaltete und dabei die ersten Expressbusse einführte, das Angebot bis zu 150 Prozent ausweitete und auch noch 13 Linien in Sachen Verlauf und Taktichte änderte, wollte er die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen einer großen Kampagne darauf aufmerksam machen. Er stellte ein gesondertes Budget bereit und beauftragte die Marketingspezialisten der MVV GmbH, diese Aufgabe für ihn zu übernehmen. Einerseits sollte die Kampagne das Corporate Design des MVV tragen und so eindeutig als Element der MVV-Familie erkennbar sein. Andererseits wollte der Landkreis in diesem Rahmen eine regionale Submarke schaffen. Im Ergebnis entwickelte man den Slogan „Mein Landkreisbus“ und setzte ihn auf 26 lokal geprägten Motiven ein. Die neuen Werbemittel wurden als Haltestellenplakate, Bus-Innenraumplakate, Heckaufkleber, Schiebekarten, Daumenkinos, Give-aways und MVV-Internetseiten zu den Kunden geschickt – wo sie sehr gut ankamen.

Landkreis Starnberg Stadt Starnberg MVV

STAdtVerbindung

901

Mit der Linie 901 von Söcking und Hanfeld in die Stadt.
Noch viel öfter.

Ab 13.12.2015

901. Mein Stadtbus.

Eines von 26 DIN-A2-Bus-Innenraumplakaten

SeeVerbindung



951



Mit der Linie 951 von Starnberg über Andechs nach Herrsching.
Erstmals stündlich.

Ab 13.12.2015

951. Mein Landkreisbus.

904





FreizeitVerbindung

Mit der Linie 904 über Leutstetten und Wangen nach Starnberg S und Hohenschäftlarn S.
Jetzt stündlich.

www.lk-starnberg.de/904

904. Mein Stadtbus.

961





AusflugsVerbindung

Mit der Linie 961 zu den schönsten Plätzen am Ostufer des Starnberger Sees.
Jetzt stündlich.

www.lk-starnberg.de/961

961. Mein Landkreisbus.

Drei DIN-A3-Haltestellenplakate

STAdtVerbindung




902



Mit der Linie 902 von Starnberg bis Söcking-Bründlwiese.
Noch viel öfter.

Ab 13.12.2015

902. Mein Stadtbus.

AusflugsVerbindung




951



Mit der Linie 951 von Starnberg zum Kloster Andechs.
Erstmals stündlich.

Ab 13.12.2015

951. Mein Landkreisbus.



Heckaufkleber für MVV-Regionalbus

Vertrieb von Schülerzeitkarten entlastet die Landkreise

Im Jahre 2007 hatten die Verbundlandkreise die MVV GmbH damit beauftragt, für die kostenfreien Schülerzeitkarten des Ausbildungstarifs ein innovatives Ticketing zu entwickeln. Die bisherige MVV-Kundenkarte und Wertmarke sollten in einem einzigen, robusten Plastikdokument zusammengeführt werden. Zudem sollte dieser neue Vertriebskanal in allen Landkreisen nutzbar – und wirtschaftlicher als seine Vorgänger sein. Die Verbundgesellschaft prüfte mehrere Softwareprodukte und entschied sich für ein mandantenfähiges Abo-System (DDS).

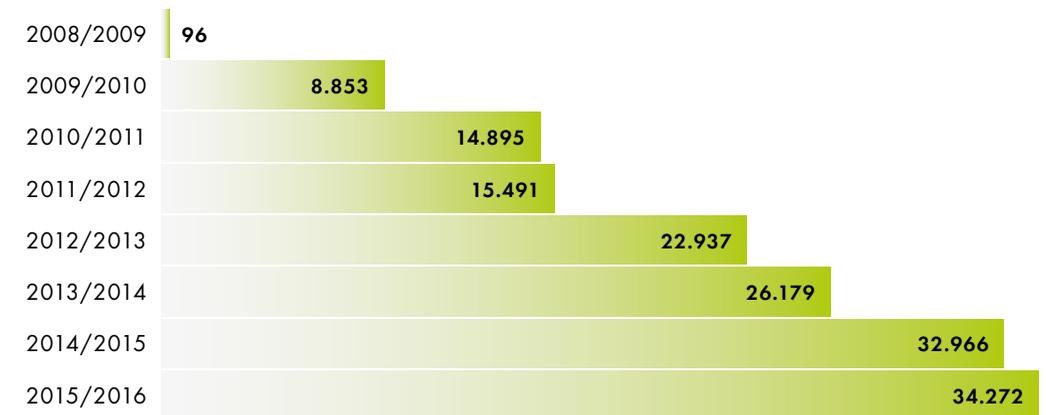
Nach einem erfolgreichen Pilotversuch mit rund 300 Schülern im Landkreis Dachau im Schuljahr 2008/2009 wurde das System stufenweise auf alle Verbundlandkreise ausgerollt. Derzeit betreut die MVV GmbH sieben Verbundlandkreise, 26 Gemeinden und den Landkreis Kelheim. Rund 35.000 Schülerzeitkarten werden derzeit über diesen neuen Vertriebskanal erstellt. Die Abrechnung mit den Kostenträgern findet monatlich statt. Zum Schuljahr 2016/2017 tritt mit dem Landkreis Ebersberg der achte und letzte Verbundlandkreis dem Verfahren bei.

Die Schülerfahrkarten im Scheckkartenformat werden im MVV-Design ausgegeben und enthalten neben den persönlichen Daten wie Name, Geburtsdatum und Schule, ein aufgedrucktes Passbild sowie die Wohnanschrift des Schülers. Um Fälschungen zu vermeiden, umfasst das Ticket verschiedene Sicherheitsmerkmale. Die Daten der Schülerzeitkarten werden zentral auf dem Server der MVV GmbH ver-

waltet. Die Landratsämter können entscheiden, ob sie die Datenpflege und den Fahrkartendruck selbst übernehmen oder in die Hand der Verbundgesellschaft legen. Einige Landratsämter und Gemeinden nutzen das System zusätzlich für Ticketing und Verwaltung des freigestellten Schülerverkehrs sowie für weitere administrative Aufgaben – was Zeit und Kosten spart.

Derzeit in der Erprobungsphase ist eine Online-Bestellung der kostenfreien Schülerfahrkarten durch Eltern und Schüler. Im Auftrag des Landkreises Dachau hatte die MVV GmbH das Eingabemodul und die Schnittstelle zum DDS-Abo-System entwickeln lassen. Mit der Datenerfassung – inklusive Bild des Schülers bereits bei Antragstellung – wird ein weiterer manueller Arbeitsschritt im Landratsamt entfallen, was die Bearbeitungskosten weiter senkt. Sofern sich dieser Pilotversuch bewährt, wird das Verfahren für alle Verbundlandkreise angeboten.

Die belieferten Schulen – insbesondere neu hinzugekommene – bewerten diese Form des Ticketings als Meilenstein. In der aktuellen politischen Situation hat sich die hohe Flexibilität des Vertriebssystems besonders bewährt: Da die Schülerzeitkarten in kurzer Zeit und gegebenenfalls auch nur mit der Laufzeit weniger Monate ausgestellt und geliefert werden können, unterstützt das angebotene Verfahren Landratsämter und Gemeinden dabei, anerkannte schulpflichtige Flüchtlinge für ihren Schulweg rasch mit kostenfreien Schülerzeitkarten zu versorgen.



Anzahl der von der MVV GmbH erstellten Schülerzeitkarten



7 FRAGEN AN LANDRAT JOSEF HAUNER, FREISING



LEUCHTTURM

Gibt es ein MVV-Projekt, auf das Sie mit Stolz zurückblicken?

Kein spezielles Projekt, aber die Kontinuität, mit der trotz teils angespannter Finanzsituationen über die letzten Jahre das ÖPNV-Angebot mit Unterstützung der Landkreisgremien immer wieder mit zusätzlichen oder verbesserten Busverbindungen für unsere BürgerInnen ergänzt und ausgebaut werden konnte.

FEEDBACK

Erinnern Sie sich an ein besonders schönes Bürger-Kompliment?

Ich bekomme immer wieder positive Rückmeldungen, wenn wir aufgrund der Anregungen der Bürger zeitnahe Verbesserungen an unserem Fahrplanangebot umsetzen. Ein einzelnes Erlebnis möchte ich hier gar nicht hervorheben, sondern allen Bürgern danken, die sich aktiv an der Verbesserung des Regionalbusverkehrs beteiligen.

ALLTÄGLICHES

Was schätzen Sie an der Zusammenarbeit mit dem MVV?

Kompetente, zeitnahe Unterstützung des Landkreises bei Fragen und Problemen im Bereich ÖPNV. Immer als Ansprechpartner bei Sitzungen für detaillierte und verständliche Erläuterungen bei oft komplexen Sachverhalten verfügbar, um den Gremien die Entscheidungsfindung zu erleichtern.

PLANUNG

Welche Themen stehen vor der Tür?

Derzeit laufen die Bautätigkeiten für die Fertigstellung der „Neufahrner Kurve“ auf Hochtouren. Die-

se neue Bahnverbindung soll die Fahrgäste aus dem südostbayerischen Raum ab Ende 2018 auf einer Direktverbindung ohne Umsteigen zum Münchner Flughafen bringen.

WACHSTUM

Wie wird sich das MVV-Angebot in zehn Jahren verändert haben?

Derzeit arbeitet man intensiv an einer umfangreichen Tarifstrukturreform, die hoffentlich künftig zu einem verständlicheren und gerechteren Tarifangebot im Verbundbereich und auch darüber hinaus führen wird. Der Vertrieb von Fahrkarten wird wohl zum Großteil über Smartphone und Internet abgewickelt, und in Teilbereichen werden neue Systeme sogar eine automatische Fahrpreisermittlung bei der Nutzung des ÖPNV ermöglichen.

NACHHALTIGKEIT

Der MVV ist Mitglied der Klima-Allianz. Welche Erwartungen verknüpfen Sie persönlich damit?

Je mehr Fahrgäste Busse mit hohen Umweltstandards nutzen, umso besser entwickelt sich die Ökobilanz. Je dichter das Busnetz und die verfügbaren Angebote sind, umso größer ist die Bereitschaft vom MIV auf den ÖPNV umzusteigen. Wer auf sein Auto verzichtet und mit dem Bus fährt, spart CO₂ und leistet somit auch einen Beitrag zum Klimaschutz.

TRÄUMEN

Angenommen, Sie hätten einen Wunsch frei: Welches MVV-Projekt würden Sie in Ihrem Landkreis sofort realisieren?

Die Verlängerung der U6 von Garching- Forschungszentrum über Eching bis nach Neufahrn.



ARBEITS- TEILUNG UND VERANT- WORTUNG

ARBEITSTEILUNG UND VERANTWORTUNG

Der MVV: bekannte Marke mit starker Durchschlagskraft

Der Erfolg des MVV wäre nicht denkbar ohne die Unterstützung auf der Politikebene und ohne die Leistungen der Verkehrsunternehmen auf der Betreibererebene. Genauso unverzichtbar ist aber auch die Managementebene in Form der MVV GmbH.

Die MVV GmbH: effiziente Regieebene mit starkem Know-how

Laut einer Umfrage des Münchner Instituts für Marktforschung im Jahr 2016 sagen 93,9 Prozent aller Bewohner im MVV-Gebiet auf die Frage, ob sie das MVV-Logo schon einmal gesehen haben, spontan: ja. Der MVV ist eine starke Marke mit einem exzellenten Bekanntheitsgrad. Das ist gut so und auch beabsichtigt, weil es für die Fahrgäste eben nur diese eine „Benutzeroberfläche“ des ÖPNV geben soll. Auch eine zweite Zahl belegt die Stärke der Marke in der Öffentlichkeit: 2010 konnte der MVV bei einem internationalen Test des ADAC beim Vergleich von 23 Verbänden den ersten Platz mit dem Prädikat „sehr gut“ erzielen. Das gelang ihm unter anderem wegen des hohen Verkehrstempos in der Stadt, des Umsteigekomforts und des hervorragenden Internetauftritts. Der MVV kann sich also sehen lassen.

Das System MVV wird – da als Aufgabenträgerverbund aufgestellt – von den Vorgaben der Politik angetrieben. Die Aufgabenträger finanzieren „ihre“ Verbundgesellschaft und legen deren Aufgaben fest.

Die Verbundgesellschaft managt die Beziehungen zwischen den am System beteiligten ÖPNV-Akteuren. Sie übernimmt Regieaufgaben und versteht sich dabei stets auch als aufmerksamer, neutraler Dienstleister, der Wissen bereitstellt, Konzepte entwickelt und schließlich Ergebnisse präsentiert. Das verlangt von ihr, möglichst viele Organisationen, Ansprechpartner und Blickrichtungen genau zu verstehen, sie schließlich in ein sorgfältig ausbalanciertes Gesamtergebnis einzubinden. Ein solches Vorgehen erfordert nicht nur viel Fingerspitzengefühl, sondern auch ein hohes Maß an Kompetenz und Sachlichkeit. Im Jahr 2000 hat sich die MVV GmbH als europaweit erste Verbundgesellschaft entsprechend der international gültigen Norm DIN EN ISO 9001 zertifizieren – und damit die Effizienz ihrer Organisationsstruktur bestätigen – lassen. Seitdem wurde sie fortlaufend erfolgreich „rezertifiziert“.

Zwei Gremien treffen die grundlegenden Entscheidungen: Gesellschafterversammlung und Bunderrat. In den je zwei- oder dreimal pro Jahr stattfindenden Sitzungen werden jene Vorgaben gemacht, die die MVV GmbH unter Verantwortung der Geschäftsführung umsetzt.

Ein Großteil des Geschehens im operativen Bereich ist Tagesgeschäft der Fachebenen. So bestehen beispielsweise intensive Verbindungen zwischen den ÖPNV-Spezialisten der Landkreise und ihren Pendanten in der MVV GmbH. Die Kommunikation und Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt läuft beispielsweise über Mitarbeiter im Planungsreferat, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft, Referat für Gesundheit und Umwelt und die P+R Park & Ride GmbH. Die Verbindung zum Freistaat läuft über Mitarbeiter der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr sowie über Mitarbeiter des Bayerischen Staatsministeriums der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat, der Regierung von Oberbayern und der BEG. Zahlreiche Kontakte dienen dem Austausch mit den Verkehrsunternehmen.

Ein Fundus für alle, die Fakten brauchen: die MVV-Datenbasis

Die MVV GmbH unterhält eine Datenbank, deren Aufgabe es ist, die mit dem Wachstum von Stadt und Region einhergehende Verkehrszunahme bei den Planungen zu berücksichtigen. Diese MVV-Datenbasis steht nicht nur den Aufgabenträgern, sondern auch den Verkehrsunternehmen im Verbund kostenfrei zur Verfügung. Sie wird in regelmäßigem Turnus aktualisiert. Zuletzt geschah dies 2014.

In der MVV-Datenbasis sind alle an einem durchschnittlichen Werktag zurückgelegten Wege im MVV-Raum hinterlegt – aktuell sowohl für das komplett analysierte Jahr 2010 als auch für das Prognosejahr 2025. Der MVV-Raum wurde in über 1.200 Verkehrszellen unterteilt, alle zwischen den

Verkehrszellen zurückgelegten Wege im motorisiertem Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr werden aufgezeigt. Grundlage dafür sind unter anderem die von der MVV GmbH durchgeführten verbundweiten Verkehrserhebungen. Wichtige Eckwerte zum Mobilitätsverhalten stammen auch aus der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MID), an der sich die MVV GmbH gemeinsam mit der Landeshauptstadt München beteiligt.

Für die Einwohner- und Erwerbstätigen-Analyse führt die MVV GmbH regelmäßig Erhebungen in den 175 Kommunen des MVV-Gebietes durch. Zusätzlich analysiert für die Abbildung der Bevölkerungsprognosen sowie der Arbeitsplatzentwicklung ein eigens eingerichteter Expertenarbeitskreis, in dem die Landeshauptstadt München, der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, die MVV GmbH und weitere Vertreter zusammenkommen, verschiedene Prognosen und Wachstumsszenarien für den MVV-Raum von allen namhaften Instituten wie dem Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung oder der Bertelsmann-Stiftung.

Konzeptionelle Planung für Aufgabenträger

Die MVV GmbH unterstützt die Landeshauptstadt, den Freistaat und die Landkreise im Verbund bei der Beurteilung von angedachter Verkehrsinfrastruktur und netzergänzenden Maßnahmen. Neben der baulichen und betrieblichen Machbarkeit steht zunächst die verkehrliche Bewertung im Fokus: Wie viele Fahrgäste können durch welche Maßnahmen neu hinzugewonnen, verlagert oder induziert werden? Welche Reisezeitvorteile ergeben sich und wie schaut die Umweltbilanz aus? Welche Bau- und Unterhaltskosten können veranschlagt werden? Wie stehen sich Nutzen und Kosten gegenüber? Ist ein neuer Haltepunkt betrieblich machbar? Und wie wirkt sich die Maßnahme auf den Fahrzeugbedarf aus?

Um solche und weitere Fragen zu beantworten, greift die MVV GmbH unter anderem auf ein Gesamtverkehrsmodell, die MVV-Datenbasis und beauftragt sogenannte „Standardisierte Bewertungen“ und Nutzen-Kostenuntersuchungen. Wichtige Infrastrukturprojekte lassen sich so und mit einem groben Kostenrahmen versehen fundiert beurteilen. Das wiederum ist eine Voraussetzung für die Förderfähigkeit.

Auf diese Weise wurden in den letzten 20 Jahren beispielsweise die Realisierung der neuen Haltepunkte Freiham und Hirschgarten und die U-Bahnverlängerungen nach Garching-Forschungszentrum und Moosach unterstützt. Aber auch an den Planungen für die U6 nach Martinsried, den Einsatz von Schnellbussen im MVV-Regionalbusverkehr und

nicht zuletzt bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke war oder ist die MVV GmbH beteiligt. Erst vor Kurzem wurde für den Landkreis München der Korridor Perlach – Neubiberg – Ottobrunn – Taufkirchen verkehrsmittelneutral geprüft, um herauszufinden, ob das heutige und zu erwartende Verkehrsaufkommen eine neue Verbindung mit S-Bahn, U-Bahn, Tram oder Schnellbus rechtfertigt.

Beispiele für Verkehrsuntersuchungen mit Beteiligung der MVV GmbH sind:

- Verbesserte ÖV-Erschließung im Münchner Norden – Stichwort U26
- Verkehrserschließung Pasing/Berduxstraße
- Regionalzughalt Poccistraße
- Ausbau und Elektrifizierung der Linie A/S2
- Verlängerung der S7 nach Geretsried
- Ringschluss Erding, Verlegung S-Bahnhof Karlsfeld und Siemenswerke
- Verlängerung der U6 nach Neufahrn
- Konzeption einer Stadt-Umland-Bahn

Inspiration und Innovation durch Forschungsprojekte

Der öffentliche Verkehr bedarf ständiger Innovation und Optimierung, um eine nachhaltige Entwicklung zu gewährleisten. Forschungsprojekte außerhalb des Regelbetriebs helfen, die Systeme fortzuentwickeln. In den letzten 20 Jahren hat sich die MVV GmbH an vielen wichtigen Vorhaben beteiligt.

Im Mittelpunkt des Projekts MOBINET – von 1998 bis 2003 – standen die Verlagerung von Straßenverkehr auf den öffentlichen Verkehr, die Optimierung des Verkehrs im Hauptstraßennetz und besse-

re Informationssysteme. 26 Partner aus Verwaltung und Industrie waren beteiligt, darunter die Landeshauptstadt und die BMW Group. Das Vorhaben wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung mit über 20 Millionen Euro gefördert. Zu den Ergebnissen zählen das Parkraummanagement in der Innenstadt, das bereits erwähnte gestaffelte Entgeltsystem zur Lenkung des P+R-Verkehrs, die Verbesserung der Rufbussysteme, dynamische Anzeigen an den Autobahnen und die intermodale Fahrgastauskunft im MVV.

Im Münchner Nachfolgeprojekt ARRIVE, das am 1. Juni 2005 für die Laufzeit von dreieinhalb Jahren startete, wurden neue Strategien für ein besseres Verkehrsmanagement entwickelt. Die Verbundgesellschaft brachte sich mit der Fortentwicklung von Informationsdiensten für mobilitätseingeschränkte Menschen ein.

Im EU-geförderten Projekt PUMAS, was für „Planning sustainable Urban Mobility in the Alpine Space“ steht, entwickelte die MVV GmbH von 2012 bis 2015 in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt eine differenzierte Radroutennavigation für München und die Landkreise: den MVV-Radroutenplaner. Radler und Radlerinnen können hier ihre Alltagsrouten unter den Rubriken „schnell“, „grün“ oder „familienfreundlich“ optimieren, Radtourenvorschläge entnehmen oder kombinierte Wege mit Rad und ÖPNV planen. Über eine offene User-Plattform können die Nutzer und die Kommunen selbst Radwege melden oder einpflegen. Mit dem MVV-Radroutenplaner (rad.mvv-muenchen.de) ist damit ein klassisches multimodales Informationsmedium und Planungswerkzeug entstanden.

Das Projekt naWO – dies ist ein Kürzel für „nachhaltige Wohnstandortwahl“ – wurde 2013 bis 2015 durchgeführt und mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert. Beteiligt waren der Freistaat Bayern sowie die österreichischen Bundesländer Tirol und Salzburg. Die naWo-Partner Universität Innsbruck, MVV GmbH und RSA Studio iSPACE/Salzburg entwarfen unter der Maßgabe, das bayerisch-österreichische Grenzgebiet zu einem gemeinsamen Lebens-, Natur- und Wirtschaftsraum weiterzuentwickeln, einen grenzüberschreitenden Wohn- und Mobilitätskostenrechner. Dieser ermöglicht es privaten Haushalten, eine nachhaltige Wohnstandortentscheidung zu treffen. Seit 2016 ist dieser Rechner im Regelbetrieb: <http://bayern.wowohnen.eu>

Seit jeher ist die MVV GmbH für verbundweite Informationen zum Park+Ride-Angebot verantwortlich. Mit dem Vorhaben PRÖVIMM – ein Kürzel für „P+R und ÖPNV-Informationen machen Menschen mobil“ – wird dem Trend zur Digitalisierung Rechnung getragen. So sollen schon bald aktuelle Belegungsdaten und dynamische Prognosen der Stellplatzverfügbarkeit von P+R-Anlagen in die intermodale Fahrplanauskunft einfließen. Beteiligt am vom 2013 bis 2015 laufenden Projekt, das die konzeptionellen Vorarbeiten dazu geschaffen hat, waren neben der MVV GmbH der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Partner aus Industrie, Verbänden und Kommunen.

7 FRAGEN AN LANDRAT THOMAS KARMAVIN, FÜRSTENFELDBRUCK



LEUCHTTURM

Gibt es ein MVV-Projekt, auf das Sie mit Stolz zurückblicken?

Die Einführung eines Anrufsammeltaxis war zu meinem Amtsantritt 1996 ein besonderes Anliegen von mir. Nach Inbetriebnahme 1998 mit eigenem Landkreistarif und kontinuierlichen Weiterentwicklungen konnte 2015 nach einem Kraftakt aller Beteiligten (inkl. MVV!) im Landkreis FFB endlich ein flächendeckendes MVV-RufTaxi – im MVV-Tarif und mit elektronischer Fahrplanauskunft und Bestellmöglichkeit – umgesetzt werden. Für uns ist das ein Leuchtturmprojekt, da der ÖPNV im Landkreis damit ein 24-Stunden-Angebot bietet.

FEEDBACK

Erinnern Sie sich an ein besonders schönes Bürger-Kompliment?

„Jetzt ist der Nahverkehr im westlichen Landkreis auch Bundesliga!“ (Ein Lob als Reaktion auf das kontinuierlich verbesserte Busangebot im westlichen, eher ländlich geprägten Landkreisgebiet.)

ALLTÄGLICHES

Was schätzen Sie an der Zusammenarbeit mit dem MVV?

Die Verbundgesellschaft ist für uns ein verlässlicher und kompetenter Ansprechpartner, der trotz vieler Widrigkeiten kontinuierlich und engagiert an der Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs in den Landkreisen arbeitet.

PLANUNG

Welche Themen stehen vor der Tür?

Themen, die alle bewegen, sind natürlich die anstehende MVV-Tarifstrukturreform und der Kampf

gegen den Verkehrskollaps in der Region München, dem wir auf Landkreisebene mit einem vernetzten und attraktiven Nahverkehrsangebot und sinnvollen Express- und Tangentialverbindungen begegnen wollen.

WACHSTUM

Wie wird sich das MVV-Angebot in zehn Jahren verändert haben?

Meine Vision sind komfortable und schnelle Anschlüsse an das überörtliche Nahverkehrsnetz für jede Stadt und Gemeinde im Landkreis bei gleichzeitig hoher Zuverlässigkeit des Systems dank flächendeckender Echtzeitinformationen und sinnvoller Beschleunigungsmaßnahmen in unserem ÖPNV.

NACHHALTIGKEIT

Der MVV ist Mitglied der Klima-Allianz.

Welche Erwartungen verknüpfen Sie persönlich damit?

Der Einsatz von Nahverkehrsfahrzeugen mit Elektroantrieb muss gefördert und forciert werden, damit das Landkreisziel eines klimaneutralen ÖPNV auf absehbare Zeit erreicht werden kann.

TRÄUMEN

Angenommen, Sie hätten einen Wunsch frei:

Welches MVV-Projekt würden Sie in Ihrem Landkreis sofort realisieren?

Die S4 West funktioniert.

Im Förderprojekt DYNAMO, das für die „Dynamische nahtlose Mobilitätsinformation“ steht, wurden zwischen 2013 und 2016 dynamische Informationsdienste zur Unterstützung der Reisenden vor und während der Reise entlang ihrer gesamten Reisekette von Tür zu Tür entwickelt. Im Fokus standen die Aspekte Indoor-Ortung, Ausbau von Routing und Navigation, intermodale Verknüpfung, dynamische Begleitung, soziale Netzwerke und insbesondere die Barrierefreiheit. Die Verbundgesellschaft arbeitete mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, Softwarehäusern und Partnern aus Forschung und Industrie zusammen. Unter dem Arbeitstitel „MVV-Komfort-Router“ soll die Elektronische Fahrplanauskunft weiter ausgebaut werden und unter anderem eine sogenannte Schutzengelfunktion erhalten. Die neuen Funktionen werden in die MVV-App integriert. Es ist zudem geplant, in der elektronischen Fahrplanauskunft des MVV Informationen zu den verschiedenen Mobilitätsalternativen zusammenzuführen. DYNAMO hat den erfolgreichen Einstieg in ein multimodales Mobilitätsportal gegeben.

Innerhalb des Alpine Space Programms erhielt der MVV den Zuschlag für das Projekt ASTUS, das Strategien und Maßnahmen für die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes eruieren und in Pilotgebieten testen wird. Beteiligt sein werden 13 Projektpartner aus Frankreich, Italien, Österreich und Deutschland – aus München neben der MVV GmbH die TU München und das Planungsreferat der Landeshauptstadt. Die Verbundgesellschaft will unter anderem die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Reduzierung des Besitzes von Zweit- und Drittwagen und damit des PKW-Verkehrs und der CO₂-Emissionen in den Umlandgemeinden überprüfen.

Verkehrsforschung schafft die Basis für Planung und Einnahmenaufteilung

Die MVV GmbH ist für die Durchführung der Einnahmenaufteilung verantwortlich. Dabei stützt sie sich auf das empirische, methodische und technische Wissen ihrer Verkehrsforscher. Hier helfen automatische Fahrgastzählssysteme (AFZS). Diese Geräte erfassen über ein mehr oder weniger automatisiertes Verfahren die Ein- und Aussteiger je Haltestelle und Fahrt. Durch Kamertechnik mit Videosensoren hat sich in den letzten Jahren viel verbessert. Seit 2005 sind die Verkehrsforscher der Verbundgesellschaft im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit anderen Vertretern aus Verbänden und Unternehmen aktiv, um Empfehlungen und Handlungsanweisungen für den Einsatz technischer Zählgeräte in Bussen und Bahnen zu erarbeiten. Zählgeräte liefern nur Ein- und Aussteigerzahlen pro Halt. Daraus errechnet sich die Besetzung im Fahrzeug zwischen zwei Haltestellen. Technische Zählgeräte bieten die Möglichkeit, häufig und permanent Nachfragedaten für einzelne Fahrten oder Linien zu erhalten, um so auch Schwankungen der Fahrgastmenge über längere Zeiträume abzubilden.

Unter Mitarbeit der MVV-Verkehrsforscher wurde 2007 eine VDV-Schrift 457 mit den Teilen „statistische Grundlagen“, „Anforderungen für die Prüfung“ und „Rahmenlastenheft“ für Busse und Straßen- oder Stadtbahnen veröffentlicht. 2008 kam VDV-Schrift 458 mit Empfehlungen zum Einsatz technischer Zählgeräte im SPNV dazu.

Die Verbundgesellschaft hat selbst in vier Bussen im MVV-Regionalbusverkehr ein ganzes Jahr lang getestet, wie sich technische Zählgeräte im Echtzeitbetrieb bewähren. Dank dieser sowohl theoretischen als auch praktischen Erfahrung wurden die Verkehrsforscher im Herbst 2011 mit der Zertifizierung der technischen Zählgeräte im neuen Agilis-Netz im Raum Regensburg beauftragt, die ihre neuen Züge mit technischen Zählgeräten ausgestattet hatten. Seither kann Agilis ihre Zählraten aus technischen Zählgeräten auch für die Einnahmenaufteilung zwischen den SPNV-Unternehmen und des Regensburger Verkehrsverbundes nutzen.

Die technische Entwicklung bei Sensoren und Kameras ist rasant. Daher bat der VDV zu einer Überarbeitung der Empfehlungen von 2007/2008. Eine Arbeitsgruppe von Experten aus ganz unterschiedlichen deutschen Unternehmen und Verbänden schloss unter Leitung des MVV nach gut zwei Jahren ihre intensiven Beratungen ab. Im Juni 2015 wurde die neue VDV-Schrift 457 veröffentlicht: „Automatische Fahrgastzählssysteme. Handlungsanweisungen zur Anwendung von AFZS im öffentlichen Personenverkehr“.

Seither wird diese VDV-Empfehlung zum Einsatz technischer/automatischer Fahrgastzählssysteme für Planung und vor allem auch für die Einnahmenaufteilung zwischen Unternehmen oder in Verbänden als Basis genutzt. So auch im neuen Netz von „Abellio Rail Mitteldeutschland“ mit Sitz in Halle (Saale), die mit Blick auf die VDV-Schrift 457 die MVV GmbH angesprochen und dann beauftragt haben, die technischen Zählgeräte in ihren neuen Zügen im ersten Halbjahr 2016 zu prüfen und zu zertifizieren. Am

Beispiel von Abellio Rail Mitteldeutschland, die Mitte Dezember 2015 als neues Verkehrsunternehmen mit neuen Zügen nach einer Ausschreibung den Betrieb aufgenommen haben, lässt sich die Bedeutung einer allgemeinen Empfehlung zur Ermittlung von Nachfragedaten vor allem für die Einnahmenaufteilung erkennen. Abellio Rail Mitteldeutschland fährt in fünf Bundesländern und in mehreren Verbänden mit jeweils eigenen Einnahmenaufteilungsverträgen sowie spezifischen Bestimmungen für die Datenlieferungen, was Qualität, Umfang und Kennziffern betrifft.

Auf Basis der VDV-Schrift 457 können sich ganz unterschiedliche Gebietskörperschaften und Unternehmen/Verbände auf eine einheitliche Basis einigen und damit eine Diskussion um Datenqualität und -quantität vermeiden. Diese Mitarbeit und dieses Wissen der Verkehrsforscher kommen natürlich auch den Verbundgesellschaftern zugute. Ein Großteil der Kennziffern für die heutige Einnahmenaufteilung auf der Ebene Stadtverkehr / SPNV im MVV basiert auf den Werten von technischen Zählgeräten. Auch im MVV-Regionalbusverkehr stehen technische Zählgeräte immer stärker im Fokus und dürften in absehbarer Zeit zum Einsatz kommen.

Verkehrserhebungen sind das Fundament von Tarifkooperationen

Mit der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn und den Ausschreibungen im SPNV traten neue Unternehmen in den Markt ein, die je eigene Fahrausweise anboten und gegenseitig die Fahrkarten anderer SPNV-Unternehmen anerkannten. Im MVV-Verbundraum waren dies die Bayerische

Oberlandbahn mit BOB und Meridian sowie die heutige Die Länderbahn DLB, vorher Vogtlandbahn, mit dem Alex Süd und dem Alex Nord. Gleichzeitig verpflichtete die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) die Unternehmen, ihr regelmäßig halbjährlich Fahrgastzahlen zur Verfügung zu stellen.

Die SPNV-Unternehmen DB Regio AG, die Länderbahn DLB, die BOB, die Berchtesgadener Landbahn (BLB) haben seitdem die Dienste der MVV-Verkehrsforscher gerade bei den komplexen Fragestellungen zur Einnahmenaufteilung zwischen den Unternehmen in Anspruch genommen. Die BEG beauftragte die Verkehrsforschung der MVV GmbH mit der Datengewinnung zur Vorbereitung der Ausschreibung von SPNV-Netzen.

Der Grund dafür ist nachvollziehbar: Die Verkehrsforscher der Verbundgesellschaft sind nicht nur Datensammler und -lieferanten, sondern auch sachkundige Gutachter, um die Erlösansprüche der Eisenbahnunternehmen zu berechnen, die im Rahmen von Tarifkooperationen ihre Fahrkarten gegenseitig oder auch Verbundtarife – etwa im Regensburger RVV oder im Nürnberger VGN – anerkennen. Sie kennen die Methoden und Probleme aus dem eigenen Verbundraum, und die Eisenbahnunternehmen erhalten so Erhebung und Auswertung aus einer Hand.

Neben Verkehrsunternehmen wurden die MVV-Verkehrsforscher auch für Gebietskörperschaften tätig. So haben sie die Kosten einer Integration der Schienenstrecken im Landkreis Lindau in den Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo) untersucht. In Kooperation mit MVV-Consulting

wurden die Einnahmen auf DB- und Vogtlandbahnzügen in der Stadt und im Landkreis Lindau festgestellt – auch im Übergang nach Baden-Württemberg. In einer Szenarienrechnung wurden die zukünftigen Einnahmen bei Anwendung des bodo-Tarifes innerhalb des Landkreises Lindau berechnet. In der Differenz wurden unter anderem Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste sichtbar. Für den Streckenabschnitt ab Memmingen im Übergangsverkehr in den bodo wurde ein Folgeauftrag erteilt.

Das übliche Arbeitsfeld der Verkehrsforscher „Wer fährt heute wie?“ und „Wie verteilen sich die Einnahmen?“ wird damit erweitert um die Frage „Wie hoch werden bei einem anderen Tarif die Einnahmen sein?“. Diese Fragestellung wurde in den letzten zwei Jahren schon mehrfach für die Ausweitung des MVV-Verbundtarifes untersucht: auf der Strecke des „Filzenexpress“ zwischen Tulling und Wasserburg Bahnhof – und auch für drei Buslinien bis Mainburg im Landkreis Kelheim.

Ein neuer Vertriebsweg kommt an: Handy- und Online-Ticket

Vertrieb ist eine Aufgabe, die bei den Verkehrsunternehmen liegt. So bieten sowohl die MVG als auch die S-Bahn diesen modernen Vertriebsweg in der eigenen App an. Wenn aber Aufgabenträger vertriebliche Unterstützung bestellen, nimmt sich die Verbundgesellschaft dieser Herausforderung an. Es wurde bereits davon berichtet, dass die Verbundgesellschaft im Auftrag der regionalen Aufgabenträger Schülerzeitkarten produziert – und damit die Landratsämter entlastet. Mit dem Einstieg in das Handy- und Onlineticket, das ebenfalls auf einen

Wunsch der Politik in den Landkreisen zurückgeht, unterstützt die Verbundgesellschaft einen Vertriebsweg, der immer schneller und immer besser angenommen wird.

Die Einführung von Handy- und Online-Tickets war bereits lange im Voraus von den Landkreisen gefordert worden. Den Bürgern dort drohte nämlich, vertriebslich wegen fehlender Verkaufsstellen von den Ballungsgebieten abgehängt zu werden. Keines der kleinen und mittelständischen Busunternehmen wäre selbst in der Lage gewesen, den Mangel zu kompensieren und einen digitalen Vertriebsweg für alle aufzubauen. 2012 also beschloss die MVV-Gesellschafterversammlung die Einführung von Handy- und Online-Tickets. Im Sommer 2013 beauftragten die Landkreise die Verbundgesellschaft mit der Realisierung eines eigenen Ticketshops – ergänzend zu den zeitgleich entstehenden Shops der Verkehrsunternehmen MVG und S-Bahn. Seit Dezember 2013 profitieren die Fahrgäste schließlich von dem neuen zusätzlichen Vertriebskanal: Viele ihrer Fahrkarten können entweder als Handy-Ticket mit dem Smartphone über die Apps von MVV GmbH, MVG und S-Bahn oder als Online-Ticket am PC zum Ausdrucken erworben werden. Andere Großstadtverbünde sind übrigens schon früher ins moderne Ticketing eingestiegen. Dafür verlief der Prozess in München besonders erfolgreich.

Nach mittlerweile mehr als zweijähriger Erfahrung mit dem Handy- und Online-Ticket zeigt sich, dass dieser Vertriebskanal sowohl von den Bürgern im Verbundraum als auch von auswärtigen Besuchern sehr gut angenommen wird. Über alle drei Ticketshops wurden im Jahr 2014 rund 1,24 Millionen

und im Jahr 2015 2,68 Millionen elektronische Tickets verkauft. Das entspricht einer Steigerung im Jahresvergleich von etwa 116 Prozent. Damit konnten im Jahr 2014 rund 7,2 Millionen Euro und 2015 rund 13,6 Millionen Euro Umsatz erzielt werden. Auch im Jahr 2016 sind die Verkaufszahlen sehr erfreulich: Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Umsätze im ersten Halbjahr mehr als verdoppelt: Sie stiegen von fünf Millionen Euro 2015 auf 10,3 Millionen Euro 2016. Insgesamt haben sich seit der Einführung im Dezember 2013 bis Ende Juni 2016 rund 475.000 Kunden in den drei Ticketshops registriert, von denen etwa 300.000 bereits mindestens ein Ticket erworben haben.

Der Erfolg des elektronischen Vertriebskanals ist nicht ohne Grund: Es entfallen lange Schlangen und die Kleingeldsuche am Automaten, Wartezeiten in den Verkaufsstellen – und auch das Zurechtfinden mit unterschiedlichen Verkaufsgeräten gehört der Vergangenheit an. Gerade Gäste aus dem In- und Ausland möchten sich oft schon vor dem Antritt ihrer Reise per Internet über das Ticketangebot informieren und die entsprechende Fahrkarte gleich erwerben. Aus diesem Grund gibt es für fremdsprachige Kunden englische Versionen der Apps und Webshops mit identischem Produktsortiment.

Zu Beginn des Verkaufs waren als Online-Ticket Tageskarten inklusive CityTourCard sowie Airport-City-Day-Ticket verfügbar. Als Handy-Ticket wurden zusätzlich dazu Einzelfahrkarten für die Zonen 1 bis 4 und für Kinder verkauft. Im Laufe des Jahres 2015 kamen auch Kurzstrecke, Streifenkarte, Anschluss-ticket für Zeitkartenkunden, das Gruppenticket für bis zu 30 Kunden und der QueerCityPass ins Sortiment.

Die Einführung der Kurzstrecke in elektronischer Form lag insbesondere den Aufgabenträgern im Regionalbusverkehr am Herzen, da das Ticket dort eine bedeutende Rolle einnimmt: In den Gemeinden außerhalb Münchens gilt jede Busfahrt innerhalb der Gemeindegrenze als Kurzstrecke – unabhängig von der Anzahl der passierten Haltestellen. Auch das Angebot des Anlusstickets im Rahmen eines Pilotversuchs stößt auf positive Resonanz, denn es kann der räumliche Geltungsbereich der Zeitkarte für einzelne Fahrten erstmalig mit einzelnen Ringen – beginnend bei zwei – anstelle von ganzen Zonen erweitert werden.

Im Sommer 2014 unterzog die Stiftung Warentest ausgewählte Nahverkehrs-Apps der Räume Berlin, Dresden, Hamburg, Köln, Rhein-Ruhr und München einem Vergleich. Beim Test schnitt die MVV-App als einziger Vertreter im MVV mit der Note 2,7 für Android Handys sowie iPhones am besten ab. Die Tester merkten an, dass alle Apps das halten, was sie dem Kunden versprechen und dass sie in der Praxis recht gut funktionieren.

Mit der Einführung des Handy- und Online-Ticket haben die Aufgabenträger gemeinsam mit der Verbundgesellschaft und den Verkehrsunternehmen einen wichtigen ersten Schritt hin zu einem modernen elektronischen Vertrieb gemacht. Darauf aufbauend wird derzeit einerseits an der Digitalisierung des Zeitkartensortiments und andererseits an den Möglichkeiten eines elektronischen Tarifs gearbeitet.

Mehr Effizienz durch innovative Technik bei Verkehrserhebungen

Die Digitalisierung unserer Gesellschaft schreitet voran. Gewiss ist es nicht sinnvoll, auf jeden Technik-Zug aufzuspringen, nur weil er gerade vor der Haustüre hält. Vielmehr gilt es Entwicklungen zu erkennen, die im besten Sinne Quantensprünge der Optimierung sind – so wie bei der schrittweisen Umstellung von Papier auf den iPod geschehen, mit der die Verkehrsforscher der Verbundgesellschaft die Qualität der im Umfang kontinuierlich wachsenden Erhebungsdaten konsequent verbessern, den Erhebungs- und Verarbeitungsprozess immer wieder beschleunigen – und dabei insgesamt die Kosten senken konnten.

Eine Verkehrserhebung zur Ermittlung von Nachfragedaten durchläuft fünf Arbeitsschritte: Nach der Vorbereitung (Schritt 1) findet die eigentliche Feldarbeit (Schritt 2) statt, dann werden die Daten übernommen (Schritt 3), bevor sie einer Plausibilitätskontrolle unterzogen und bei Bedarf korrigiert werden (Schritt 4). Schließlich werden sie ausgewertet und die Ergebnisse dargestellt (Schritt 5). Der größte Zeitaufwand bei diesen fünf Arbeitsschritten ist meist nicht die Feldarbeit (Erhebung der Daten), sondern die Phase von der Übernahme der Erhebungsdaten bis zum Abschluss der Datenprüfungen (Schritte 3 und 4), bevor dann die Auswertung beginnt.

Bis zum Jahr 2000 wurden die Erhebungsdaten erst handschriftlich notiert, dann codiert, bevor die Ergebnisse ins System eingetippt und korrigiert wurden.

bis 2000



bis 2006



ab 2007



Mit Einführung des scannerlesbaren Belegs im Jahr 2000 stellte die MVV-Verkehrsforschung auch auf das neue Auswertungsprogramm FAN (Fahrgastanalyse im Nahverkehr) um. Mit ihm entfiel das Codieren und Eintippen – und damit eine Fehlerquelle.

Anstelle des alten Befragungsbelegs wurde ein Kombibeleag eingeführt. Die meisten Antworten konnten nun durch Ankreuzen festgehalten werden. Das verkürzte die Interviewzeit. Ab sofort konnten 10.000 Interviews pro Tag erfasst, gescannt, überprüft und an das Auswertungsprogramm übergeben werden.

Der nächste Schritt ab 2007 war eine elektronische Erfassung von Zähl- und Befragungsdaten bereits während der Feldarbeit, sodass die Daten direkt ins Prüfprogramm eingelesen und weiterverarbeitet werden konnten.

Hier kommen Handheld-Computer und neuerdings kleine Smartphones bzw. iPod Touch-Geräte (seit 2014) zum Einsatz, die die Befragung durch eine intelligente Interviewsteuerung beschleunigen. So werden alle notwendigen Fragen angezeigt, alle Fragen, die aufgrund der vorangegangenen Antworten unnötig sind, werden übersprungen. Die Interviewdauer sinkt, die Qualität der Erhebungsdaten steigt. Von der Speicherkarte oder dann per WLAN können die Daten direkt auf die Rechner gespielt werden. Abtippen oder Scannen, Belege prüfen und abheften, alles nicht mehr nötig. Und so landen die Erhebungsdaten ohne Übertragungsfehler direkt bei den Verkehrsforschern.

Dadurch verkürzt sich der Zeitraum zwischen dem Ende eines Dienstes bis zum Vorliegen der Erhebungsdaten auf dem MVV-Server bei Bedarf (über Internet und WLAN-Anschluss) auf wenige Minuten. So kann kurzfristig auch auf Probleme und Ausfälle reagiert werden.

Etwa 50 Prozent der gesamten Zeit einer Verkehrserhebung sind für die beiden Schritte 3 (Übernahme der Erhebungsdaten) und 4 (Prüfung und Überarbeitung der Daten) notwendig. Wurden dafür 1996 noch z. B. 15 Wochen benötigt, so hat sich dieser Zeitaufwand heute etwa halbiert. Das musste so sein, denn ein „immer mehr, schneller und detaillierter“ wird erwartet. Die MVV-Verkehrsforscher haben sich frühzeitig und konsequent für Techniken entschieden, die jeweiligen Arbeitsschritte zu optimieren bzw. zu verkürzen, ohne die Qualität der Erhebungsdaten (Stichwort: Alles aus einer Hand) zu gefährden. Und so gibt es nur wenige Institute oder Einrichtungen, die technisch oder fachlich mit der Verkehrsforschung der Verbundgesellschaft mithalten können.



MVV-Erhebungen
durchleuchten
das Verkehrsverhalten

7 FRAGEN AN LANDRAT STEFAN LÖWL, DACHAU



LEUCHTTURM

Gibt es ein MVV-Projekt, auf das Sie mit Stolz zurückblicken?

Elektrifizierung der ehemaligen Linie A und vollständige Integration der S2 Altomünster in das Münchener Schnellbahnnetz, auch wenn SPNV-Aufgabenträger der Freistaat Bayern ist.

FEEDBACK

Erinnern Sie sich an ein besonders schönes Bürger-Kompliment?

Die überraschte und erfreute Reaktion eines Bürgers, welchem ich mitteilte, dass die Inanspruchnahme des Ruftaxis als Inhaber eines Jobtickets kostenlos ist.

ALLTÄGLICHES

Was schätzen Sie an der Zusammenarbeit mit dem MVV?

Die fachliche Kompetenz sowie die sehr gute Zusammenarbeit mit der Landkreisverwaltung.

PLANUNG

Welche Themen stehen vor der Tür?

Die allgemeinen Kapazitätssteigerungen im MVV, angefangen von der zweiten Stammstrecke über Tangentialverbindungen bis hin zu weiteren Busverkehren, die Anpassung des Tarifsystems sowie der Finanzierungsgrundlagen zwischen den Gesellschaftern und den Verkehrsunternehmen. Lokal vor Ort ist es die Erstellung eines neuen Nahverkehrsplans für den Landkreis Dachau im Zuge des Gesamtverkehrskonzepts.

WACHSTUM

Wie wird sich das MVV-Angebot in zehn Jahren verändert haben?

Die Angebote werden nicht nur quantitativ, sondern durch Vertaktung, Echtzeit-Informationen und Intermodalität auch qualitativ deutlich besser sein.

NACHHALTIGKEIT

Der MVV ist Mitglied der Klima-Allianz.

Welche Erwartungen verknüpfen Sie persönlich damit?

Dass es uns gelingt, den ÖPNV-Anteil am gesamten Modal-Split im MVV-Bereich kontinuierlich zu erhöhen.

TRÄUMEN

Angenommen, Sie hätten einen Wunsch frei:

Welches MVV-Projekt würden Sie in Ihrem Landkreis sofort realisieren?

Eine verlängerte U-Bahn-Linie aus München über Karlsfeld nach Dachau.

MVV-Consulting: Know-how für Kommunen und Verkehrsunternehmen

1998 wurde MVV-Consulting als eigenständiges Profit-Center gegründet, um kommunale, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Verbundgesellschaften und Aufgabenträger, Landkreise, Städte und zuweilen auch Gemeinden ziel- und praxisorientiert mit Komplettlösungen zu unterstützen. MVV-Consulting erarbeitet praxisbezogene Konzepte zur Nahverkehrsplanung – von der Bestands- und Schwachstellenanalyse bis hin zu konkreten Fahrplänen. Unter Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse und Finanzierungsoptionen werden Angebots Elemente vom konventionellen Linienverkehr bis hin zur Schnellbuslinie oder zum Anruf-Sammeltaxi kombiniert. Für die MVV-Verbundlandkreise hat MVV-Consulting bislang acht Nahverkehrspläne erstellt oder fortgeschrieben.

Im Tarifmanagement bietet MVV-Consulting unterstützende Beratung oder die komplette Konzeption eines neuen Tarifsystems an. Dabei werden Veränderungen der Einnahmen und Ausgaben bei der Integration in eine bestehende Tarifstruktur berechnet. Es können Empfehlungen für ein verbessertes Tarifsystem ausgearbeitet und Konzepte beispielsweise eines Strecken- oder Zonentarifs erstellt werden.

MVV-Consulting ermittelt im Vorfeld des Baus oder Ausbaus der Infrastruktur die Höhe des Bedarfs an P+R- und B+R-Stellplätzen anhand von detaillierten Bestandsuntersuchungen und Bedarfsprognosen. Dadurch kann eine mögliche Überdimensionierung von Anlagen verhindert werden. Gleichzeitig wird

vermieden, dass neu errichtete Anlagen nach kurzer Zeit bereits überlastet sind.

Mittlerweile hat MVV-Consulting in fast allen MVV-Verbundlandkreisen Untersuchungen oder Gutachten durchgeführt, darunter Machbarkeitsstudien für neue S-Bahn-Haltepunkte, Klimaschutzkonzepte, Mobilitätsgutachten, Untersuchungen im Schülerverkehr sowie Park+Ride-Konzepte. Auch die Landkreise Lindau am Bodensee, Neumarkt in der Oberpfalz und Dillingen sowie die Städte Ingolstadt, Landshut und Rosenheim und viele kleinere Kommunen außerhalb des MVV zählen zu den Kunden.

Tarifgestaltung mit System

Nachdem der MVV im Jahr 1996 zum Aufgabenträgerverbund umorganisiert worden war, beschlossen die Gesellschafter des Verbundes, eine Tarifreform in Angriff zu nehmen, deren Kern die Reform des Zeitkartentarifs ausmachen würde. Im Juni 1999 führte der MVV den neuen Tarif ein. Die politische Vorgabe, die Preiserhöhung unter zehn Prozent zu halten und Einnahmenneutralität zu wahren, wurde dabei erfüllt. 141 Zeitkartenzonen verwandelten sich in 16 Zeitkartenringe ... die Kundenkarte mit Lichtbild, für Berufstätige bis dahin obligatorisch, verschwand ... der Name IsarCard tauchte erstmals auf ... die neuen Zeitkarten wurden übertragbar ... und waren ab sofort an Automaten erhältlich. Die Kinderaltersgrenze stieg auf 6–14 Jahre. Es kamen die Tageskarte für Gruppen und schließlich das U21-Angebot, um den zuvor starken Preissprung zwischen Kinder- und Erwachsenenpreis zu reduzieren.

2001 konnte die Verbundgesellschaft ein weiteres Gerechtigkeitsdefizit beseitigen: den Preissprung von 100 Prozent bei einer Fahrt über zwei Zonen. Durch die Einführung der Tageskarte XXL reduzierte sich dieser bei einer Hin- und Rückfahrt – und damit für 98 Prozent der Fahrten im Zonentarif – auf 50 Prozent.

2003 wurde die IsarCardJob eingeführt, eine moderne Tochter der Zeitkartenfamilie, die Unternehmen Rabatte von fünf Prozent ab 100 Teilnehmern und von zehn Prozent ab 1.000 Teilnehmern auf die Preise des Abonnements gewährt. Den fünf Job-Ticket-Altverträgen zu Beginn der Umstellung standen Ende 2015 über 80 Verträge mit knapp 90.000 Nutzern gegenüber. Um die Firmenkunden bei ihren Verwaltungsaufgaben zu entlasten, hat die MVV GmbH Servicepakete eingeführt, bei denen gegen ein geringes Entgelt administrative Aufgaben der Unternehmen von den Verkehrsunternehmen übernommen werden.

Da der Anteil älterer Bürger ständig steigt, wurde 2005 die IsarCard60 als neues Angebot präsentiert. Sie regelt die Altersgrenze einheitlich, ist im Abonnement als übertragbare oder persönliche Zeitkarte erhältlich – und kann leicht für einen größeren Geltungsbereich erweitert werden. Während das alte Seniorenabonnement 4.000 Kunden hatte, wurde die IsarCard60 im Abo 2015 bereits von 50.000 Kunden genutzt.

Da die Grüne Karte, ein weiteres Talzeitangebot, rückläufige Verkaufszahlen hatte, wurde auch sie in die beliebte und längst boomende Zeitkartenfamilie integriert: 2006 kam die IsarCard9Uhr als flexible

Alternative auf den Markt und stoppte den rückläufigen Trend.

Als die Landeshauptstadt München und die Bedürftigen selbst die Einführung eines Sozialtickets forderten, unterstützte die Verbundgesellschaft die politischen Entscheidungsträger bei der Findung eines sachgerechten Angebots und konzipierte schließlich die IsarCard S, die 2009 in München eingeführt wurde und aktuell rund 250.000 mal pro Jahr nachgefragt wird. Zuvor war – erstmalig im Bundesgebiet – eine Marktforschungsstudie durchgeführt worden, um das Mobilitätsverhalten der Hilfeempfänger besser kennenzulernen. Seit 2014 ist auch für die Bürger des Landkreises München ein Sozialticket erhältlich, wo es jährlich rund 30.000 mal verkauft wird.

Auf Wunsch der Studierenden und mit tatkräftiger Unterstützung der Landeshauptstadt, die eine Bürgerschaft über maximal 11,9 Millionen Euro übernahm, konnte zum Wintersemester 2013/14 erstmalig ein Semesterticket eingeführt werden. Aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen in Bayern war nur ein Zwei-Komponenten-Modell mit einem Solidarbeitrag für alle Studierenden und einem Aufpreisticket für Fahrten rund um die Uhr zu realisieren. Inzwischen beteiligen sich zehn Hochschulen am Semesterticket. Die Flatrate für Studierende wird derzeit von rund 70 Prozent genutzt. Damit erreicht der MVV bundesweit eine einmalig hohe Kaufquote.

Am 1. August 2016 wurden die IsarCardSchule und die IsarCardAusbildung eingeführt: ringbezogene, personengebundene Ausbildungstarif-Monatskarten im Abonnement. Sie sind leichter als ihre Vor-

gängerprodukte zu erwerben, der Preis entspricht dem von zehn Monatskarten und zwei Wochenkarten, und mit ihnen wird eine BonusCard geliefert, die sechs Wochen lang zu beliebig vielen Fahrten im gesamten MVV-Gebiet berechtigt.

Bis 2025 soll der MVV-Gemeinschaftstarif durch eine Tarifstrukturreform zum modernsten Tarifsysteem Europas weiterentwickelt werden. Der Startschuss dazu ist 2015 gefallen. Aktuell werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie entsprechende Tarifszenerarien für weitere Entscheidungen erarbeitet. Diese sollen bis 2018 vorliegen. In weiteren Entwicklungsschritten sollen dann die digitalen Vertriebstechnologien Eingang in die Tarifkonzeption finden. Somit wird der Tarif auf eine zukunftsfähige Basis gestellt.

Synergien durch die Verknüpfung von Verkehrsmitteln

Die Park+Ride- und Bike+Ride-Angebote im MVV erfreuen sich großer und ständig zunehmender Nachfrage. In den letzten 20 Jahren haben die Kommunen die Zahl der P+R-Stellplätze um über 50 Prozent auf 27.800 Stellplätze erhöht. Die Zahl der Fahrradstellplätze hat im gleichen Zeitraum sogar um das Zweieinhalbfache auf über 55.000 zugenommen. Dennoch übersteigt die Nachfrage noch immer das Angebot.

Die Verbundgesellschaft engagiert sich seit vielen Jahren dafür, die Auslastung der Park+Ride-Stellplätze zu steuern und zu verbessern. So galt es etwa gegenzusteuern, als erkennbar wurde, dass zu viele Park+Ride-Nutzer Bahnhöfe mit sehr gutem Verkehrsangebot und tariflich günstiger Lage

bevorzugten. Heute fördert ein gestaffeltes Entgeltssystem, bei dem die Park+Ride-Kosten in Richtung Zentrum ansteigen, das frühzeitige Umsteigen und wohnortnahes Park+Ride. Die Einnahmen aus der Entgelterhebung werden wieder in die Verbesserung des Angebotes investiert – was die Kundenakzeptanz erhöht. Neben baulichen Verbesserungen wie Markierung, Beleuchtung, Service-Ruf oder Wegeführung wurde auch ein interessanter Service außerhalb der Hauptverkehrszeit angeboten: die Reservierung von Park+Ride-Stellplätzen an beschränkten Anlagen. Dabei werden die Stellplätze bis zu einer bestimmten Uhrzeit freigehalten, bevor sie bei Nicht-Inanspruchnahme für die Allgemeinheit freigegeben werden. In Anerkennung solcher Verbesserungen hat der ADAC mehrere Park+Ride-Anlagen in München mit dem Prädikat „benutzerfreundliches Parkhaus“ ausgezeichnet. Weitere Ideen für Verbesserungen liegen vor. So wird etwa an E-Ladestellen an den Park+Ride-Anlagen gedacht, sobald das Thema E-Mobilität Fahrt aufnimmt.

Eine weitere Stellschraube zur optimalen Belegung der Park+Ride-Anlagen ist eine verbesserte Fahrgastinformation, die Echtzeit-Belegungsdaten über die Fahrzeugnavigaion bereitstellt. Gemeinsam mit Partnern erarbeitet die Verbundgesellschaft notwendige Grundlagen dafür. Derzeit sind bereits zuverlässige Park+Ride-Belegungsprognosen in die Elektronische Fahrplanauskunft integriert.

Die MVV GmbH als Partnerin und Schwestergesellschaft der BEG

Als privatwirtschaftlich agierendes Unternehmen ist die BEG, eine hundertprozentige Tochter des Freistaats, für die Planung, Koordinierung, Bestellung und Qualitätskontrolle des Schienenpersonennahverkehrs zuständig. Aktuell ist sie damit beauftragt, die Neuvergabe des S-Bahn-Verkehrs im MVV ab Ende 2017 und dann ab Ende 2019 zu regeln. In-

dem die Verbundgesellschaft ihre im MVV-Regionalbusverkehr gewonnene Erfahrung mit europaweiten Ausschreibungen in Beratungsgesprächen mit der BEG einbringt, unterstützt sie den Freistaat indirekt. Sie unterstützt ihn auch direkt, etwa indem sie Sonderverkehre – wie zum Oktoberfest – plant. Oder wenn sie die Kommunikation der 2. Stammstrecke unterstützt, weil sie das professionelle Know-how für eine gelingende Kundenansprache hat.



7 FRAGEN AN LANDRAT JOSEF NIEDERMAIER, BAD TÖLZ-WOLFRATSHAUSEN



LEUCHTTURM

Gibt es ein MVV-Projekt, auf das Sie mit Stolz zurückblicken?

Die Änderung der MVV-Gesellschaft in einen Aufgabenträgerverbund – und unsere Mitgesellschaft in der MVV GmbH. Damit verbunden: die Neuordnung des allgemeinen ÖPNV im Landkreis.

FEEDBACK

Erinnern Sie sich an ein besonders schönes Bürger-Kompliment?

Komplimente werden nicht geäußert, sondern nur Beschwerden. Das läuft nach dem alten bayerischen Grundsatz „Ned gschimpft is globt gnu“.

ALLTÄGLICHES

Was schätzen Sie an der Zusammenarbeit mit dem MVV?

Unkomplizierte, lösungsorientierte und vertrauensvolle Zusammenarbeit gepaart mit kompetenter Beratung!

PLANUNG

Welche Themen stehen vor der Tür?

Die Verlängerung der S7 nach Geretsried und damit verbunden die Fortschreibung unseres Nahverkehrsplans. Ein zeitgemäßes Ticket und Tarifsysteem für das MVV-Tarifgebiet. Die gerechte Verteilung der Lasten und Erträge im Rahmen des Einnahmeverteilungsvertrags zwischen den Aufgabenträgern.

WACHSTUM

Wie wird sich das MVV-Angebot in zehn Jahren verändert haben?

Die Metropolregion München und hier das MVV-Gebiet ist die Wachstumsregion in Deutschland. Nur durch einen permanenten qualitativen und quantitativen Ausbau des SPNV- und ÖPNV-Angebots können wir einen Verkehrskollaps verhindern.

NACHHALTIGKEIT

Der MVV ist Mitglied der Klima-Allianz.

Welche Erwartungen verknüpfen Sie persönlich damit?

Mobilität verursacht rund ein Drittel der CO₂-Emissionen – durch die Mitgliedschaft des MVV in der Klima-Allianz erhoffe ich mir einen signifikanten Beitrag des ÖPNV zur Reduktion der CO₂-Emissionen, zum Beispiel durch E-Mobilität.

TRÄUMEN

Angenommen, Sie hätten einen Wunsch frei:

Welches MVV-Projekt würden Sie in Ihrem Landkreis sofort realisieren?

Ausdehnung des MVV-Tarifgebietes auf den gesamten Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen mit den Schienenstrecken und einem 20-Minuten-Takt auf allen Linien in den Hauptverkehrszeiten.

Mit S6 und MVV-Regionalbus
zur Fischerhochzeit
nach Tutzing



PERSPEKTIVEN- WECHSEL

Zukünftige Generationen bestimmen mit

Öffentlicher Personennahverkehr ist kein Selbstzweck, sondern praktizierte Nachhaltigkeit. Busse und Bahnen entlasten die Straßen, vermindern den Lärm und reduzieren mit dem Erdöl-Verbrauch auch Feinstaubbelastung und CO₂-Emissionen. Sie sind eine umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr und zeigen zudem Wege auf, der rasch voranschreitenden Versiegelung öffentlichen Raums durch Tiefgaragen und zusätzliche Straßen wirksam entgegenzutreten. „Klimaschutz ist unser Antrieb“, sagt der MVV seit vielen Jahren – und er baut darauf, dass immer mehr Menschen das verstehen. 2009 hat die MVV GmbH eine große Klimaschutzkampagne gestartet, um sich klar mit ihren Leistungen zu positionieren und Zusammenhänge aufzuzeigen, die von Autoliebhabern allzu gern vergessen werden. Seit 2015 ist die Verbundgesellschaft Mitglied der Bayerischen Klima-Allianz.

Dass wir nachhaltig und verantwortlich mit unseren Ressourcen umgehen, ist nur ein Teil unserer Aufgaben. Mit Blick auf kommende Generationen müssen wir auch eine Infrastruktur für die kommenden Jahrzehnte aufbauen und finanzieren. 1972 waren es die Olympischen Spiele, die frischen Wind in die Stadt brachten und die Entwicklung des MVV beschleunigten. Heute müssen wir selbst diese Dynamik entfachen, um immer mehr Menschen für öffentliche Verkehrsmittel zu begeistern. Ob 2. Stammstrecke oder Innovation durch Digitalisierung: Die Zukunft ist das, was wir heute in Angriff nehmen. Veränderung gehört zum Leben, sie bringt uns Menschen voran. Wir denken über die fortschrittlichsten Ansätze einer Sharing-Economy ebenso nach und plädieren dafür, dass der Verbundraum künftig entsprechend den Verkehrsbedürfnissen erweitert wird.

Zukunftsmodell Sharing-Economy

Bereits 1996 hat sich der MVV erstmals empirisch mit den Effekten des klassischen CarSharing am Beispiel des 1992 existierenden Anbieters „Stattauto“ auf den ÖPNV beschäftigt. Damit hat er bundesweit die erste Marktforschungsstudie zu diesem Thema durchgeführt, das man in der Branche bis dahin eher argwöhnisch betrachtete. Die breit angelegte Marktstudie verdeutlichte, dass klassisches stationsbasiertes CarSharing tendenziell zu weniger motorisiertem Individualverkehr führt – bei gleichzeitig stärkerer Nutzung von Bus und Bahn. Diese ließe sich durch die Kombination von CarSharing und ÖPNV weiter steigern, hieß es auch, woraufhin eine enge und bis heute andauernde Kooperation mit Stattauto entstand.

2012 wurde im Rahmen einer neuen Studie nach den positiven Effekten des klassischen CarSharing in den Landkreisen gefragt. Es konnte aufgezeigt werden, dass die Teilnahme am klassischen CarSharing und der Verzicht auf den eigenen Pkw ohne Mobilitätseinschränkungen auch in den Landkreisen des MVV möglich sind, wenn die Teilnahme am CarSharing mit der MVV-Nutzung gekoppelt wird. Übrigens: Der Landkreis Ebersberg ist bereits seit vier Jahren „Modellregion für flächendeckendes CarSharing“.

Als neuen Trend ergänzen in den letzten Jahren verschiedene Formen des Free Floating-CarSharings – wie DriveNow oder car2go – die schon länger bestehenden stationsgebundenen Angebote wie Stattauto. Auch diese neuen Angebote werden häufig in Kombination mit dem ÖPNV genutzt.

Der Verbundraum muss größer werden

Die verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem derzeitigen MVV-Raum und den Nachbarkommunen sind in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. Längst nähert sich das Pendleraufkommen externer Landkreise dem Niveau der heutigen MVV-Kommunen an. In der Statistik der Kommunen mit den meisten der Berufspendler in den MVV-Raum steht Rosenheim an der Spitze, mit rund 18.500 Pendlern in den MVV – von denen gut 10.000 direkt bis in die Landeshauptstadt fahren. Es folgen Stadt und Landkreis Augsburg mit knapp 18.000, Stadt und Landkreis Landshut mit 16.300 sowie die Landkreise Pfaffenhofen an der Ilm mit 13.200 und Landsberg mit 12.800 Pendlern nach München und in die MVV-Landkreise.

Prognosen sagen, dass die Einwohnerentwicklung bis 2029 nicht nur in den Verbundgemeinden, sondern auch in den an den MVV angrenzenden Kommunen überdurchschnittlich hoch sein wird. Es werden also immer mehr Pendler unterwegs sein, es werden täglich mehr Wege zurückgelegt – und die Wege werden länger. Der die Stadt- und Verbundgrenzen überschreitende Verkehr wird zunehmen.

Es liegt im Interesse der Region – wie auch in dem der Stadt München mit rund 60 Prozent aller regionalen Arbeitsplätze –, den ÖPNV so attraktiv zu gestalten, dass möglichst viele Pendler und Besucher öffentliche Verkehrsmittel nutzen, insbesondere um ins Zentrum des Ballungsraums zu gelangen.

Heute präsentiert sich der öffentliche Nahverkehr auf den die Verbundgrenzen überschreitenden Strecken als ein inhomogenes System ohne einheitlichen Tarif und durchgängige Fahrgastinformation und mit unterschiedlichen Nutzungsbedingungen. Es wird deutlich, dass das heutige Verbundgebiet hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung weder der aktuellen noch der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in ausreichendem Maße gerecht wird.

Andere Verbünde – wie der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) oder der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) – haben auf vergleichbare Entwicklungen bereits mit einer Ausdehnung ihres Verbundgebietes reagiert und deutliche Fahrgastzuwächse insbesondere auch im Freizeitverkehr erzielt. Im MVV konnten in den letzten 20 Jahren nur kleine Schritte in diese Richtung gemacht werden – wie die Integration von Regionalbuslinien nach Mainburg 2014 oder die Einbeziehung des „Filzenexpress“ nach Wasserburg 2015.

Ziel muss es sein, durch Ausweitung des MVV Zugangshemmnisse abzubauen und einheitliche Rahmenbedingungen für die Benutzung des ÖPNV im gesamten relevanten Verkehrsraum zu schaffen. Nur auf diese Weise kann der ÖPNV attraktiv, kundengerecht und als eine Alternative zur Nutzung des privaten Autos gestaltet werden – und für eine Entlastung der stark befahrenen Straßen sorgen. Die gute verkehrliche Vernetzung der einzelnen Städte, Landkreise und Gemeinden ist für einen strukturell und wirtschaftlich starken Großraum elementar. Sie bietet Vorteile im nationalen Standortwettbewerb, sorgt für Imagegewinn und ermöglicht neue Marketingstrategien für die gesamte Region.

In den letzten Jahren gab es etliche Initiativen von Gebietskörperschaften, die eine Einbindung von Schienenstrecken in den MVV-Raum zum Ziel hatten: Untersuchungen für den Landkreis Landsberg/Lech, Stadt und Landkreis Landshut, Landkreis Pfaffenhofen/Ilm sowie Stadt und Landkreis Rosenheim zeigten die generelle Machbarkeit und Sinnhaftigkeit auf. Allerdings haben die hohen Mindesteinnahmen, die durch beitragswillige Kommunen zu finanzieren wären, bislang weitere Schritte verhindert. Die Finanzierbarkeit einer Verbunderweiterung und die Entwicklung finanzierungsfähiger Tarifmodelle müssen daher künftig noch stärker im Fokus stehen. Erste Erfolge in diese Richtung zeichnen sich bei der Ausarbeitung eines Dachtarifs für die Europäische Metropolregion München (EMM) ab. Er könnte die Situation für Pendler, Ausflügler und Touristen im Raum zwischen Augsburg, Landshut, Ingolstadt und Rosenheim deutlich verbessern. Die bestehenden Tarifsysteme wie MVV oder AVV würden dabei unberührt gelassen, und für alle Fahrten über die Verbundgrenzen würde ein einheitlicher Fahrschein angeboten. Sofern die politischen Gremien in der EMM zustimmen, könnte ein EMM-Ticket schon 2019 Wirklichkeit werden.

Auf dem Weg zu alternativen Antriebsformen

Wie einige Verkehrsunternehmen im MVV verfolgen auch die Aufgabenträger ambitionierte Energie- und Klimaziele. Schön, dass alternative Antriebe im ÖPNV zunehmend an Bedeutung gewinnen! Im MVV-Regionalbusverkehr wurden und werden alternative Antriebe getestet und bereits im Regelbetrieb eingesetzt. Aspekte des lokalen Umwelt-

schutzes, des Lärmschutzes sowie der Auswirkungen auf das globale Klima sind dabei ebenso bedeutsam wie Fragen der Nachhaltigkeit und Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen. Insofern ist es folgerichtig, alternative Antriebsformen auf ihre Wirtschaftlichkeit und Einsatztauglichkeit zu testen, um zeitnah Alternativen zu den konventionellen Dieselfahrzeugen einsetzen zu können.

Stichwort Wasserstoffbus: Der MVV und das Verkehrsunternehmen Hagl beteiligten sich bereits im Jahr 2006 an der „ARGEMUC“, einem Projekt, das im Umfeld des Münchner Flughafens den Einsatz von Wasserstoff als Energieträger testete. Im harten Linienalltag mussten ein Bus mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor und einer mit Brennstoffzellen-Antrieb ihre Eignung für den Linienbetrieb unter Beweis stellen. Betankt wurden die Fahrzeuge an einer Wasserstofftankstelle am Münchner Flughafen. Die Fahrzeuge wurden vom Hersteller MAN zur Verfügung gestellt und von der Firma Hagl aus Zolling eingesetzt, dem Betreiber der damaligen MVV-Regionalbuslinie 699 zwischen Hallbergmoos und dem Flughafen München. Im normalen Betrieb auf einer MVV-Regionalbuslinie sollte die neue, zukunftsweisende Technik mit dem umweltfreundlichen Antriebsstoff ihre Alltagstauglichkeit unter Beweis stellen. Die durch das Projekt zusätzlich entstandenen Kosten wurden durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie und die Regierung von Oberbayern gefördert.

Stichwort Hybridbusse: Der erste Hybridbus im MVV-Regionalbusverkehr war von September 2008 bis Dezember 2015 auf der MVV-Regionalbuslinie

210 im Einsatz. Mit dem damals neuen Gelenkbusfahrzeug Urbino 18 Hybrid von Solaris, dem bundesweit ersten Hybridbus auf einer regionalen Omnibuslinie, wurde im MVV-Regionalbusverkehr eine besondere Antriebstechnologie eingesetzt. Neben einem Dieselmotor verfügte der Bus zusätzlich über zwei Elektromotoren. Beim Bremsen wirken die Elektromotoren als Generatoren und erzeugen Strom, der in Hochleistungsbatterien auf dem Dach des Busses gespeichert wird. Beim Anfahren holen sich die Elektromotoren diesen Strom aus den Batterien zurück und unterstützen den kleiner dimensionierten Dieselmotor bei der Beschleunigung. Das alles reduziert den Kraftstoffverbrauch um bis zu 20 Prozent – und bedeutet entsprechend weniger Abgas- und CO₂-Ausstoß. Im Laufe des Jahres 2011 wurden zusätzlich ein Hybridbus des Typs Solaris Urbino 12 Hybrid auf der MVV-Regionalbuslinie 220 bis Dezember 2017 sowie ein Hybridgelenkbus des Typs Mercedes-Benz Citaro Bluetec Hybrid auf der MVV-Regionalbuslinie 266 bis Dezember 2014 in Betrieb genommen. Die Kosten für den Einsatz der Hybridbusse wurden und werden für die Dauer des Projektzeitraumes vom Landkreis München im Kontext der „Energievision des Landkreises München“ getragen. Die beiden Hybridbusse des Herstellers Solaris verfügen über einen parallelen Hybridantrieb. Das Hybridfahrzeug des Herstellers Mercedes-Benz nutzt hingegen die serielle Hybridtechnik, die es ermöglicht, Streckenabschnitte auch rein elektrisch zu befahren.

Leider kompensieren finanzielle Einsparungen – etwa durch die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs – die Mehrbelastungen insbesondere durch die hohen Anschaffungskosten von Hybridfahrzeu-

gen nicht. Ein betriebswirtschaftlicher Nutzen ist gegenüber konventionellen Fahrzeugen derzeit (noch) nicht gegeben. Im Hinblick auf die erzielten Kraftstoffeinsparungen – und den damit verbundenen positiven Umwelteffekten durch die Reduktion der Schadstoffemissionen – konnten die Hybridbusse jedoch bisher die in das Projekt gesetzten Erwartungen weitgehend erfüllen.

Seit dem 13. Dezember 2015 sind auf der MVV-Regionalbuslinie 840 moderne Hybridbusse des Herstellers Volvo vom Typ 7900 H mit Parallelantrieb erstmals im Regelbetrieb im Einsatz. Diese Linie wird – bis 9. Dezember 2023 – vom Unternehmen Busverkehr Südbayern betrieben.

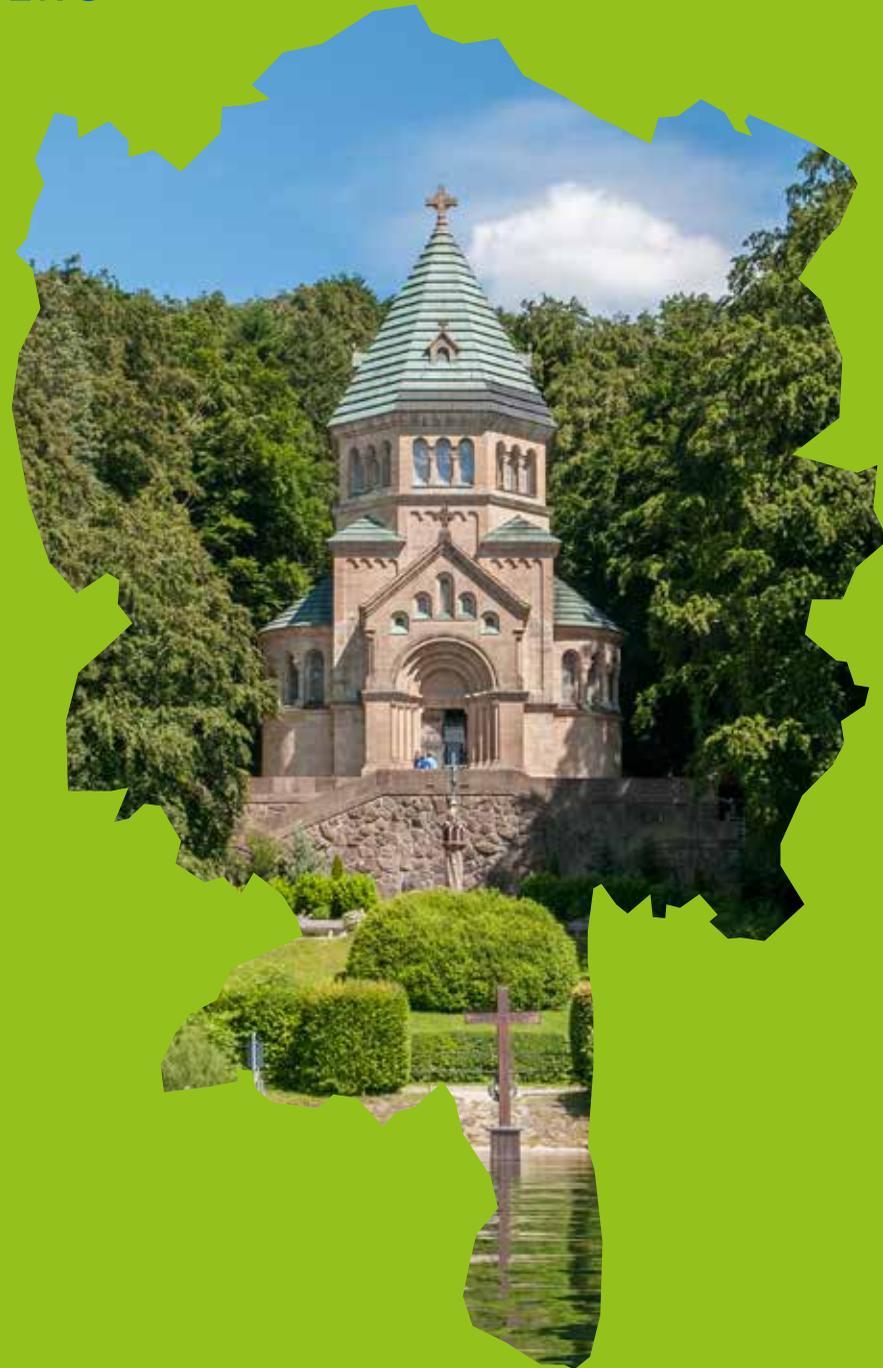
Stichwort Elektrobus: Der Landkreis München hat sich zum Ziel gesetzt, die im Einzugsgebiet fahrenden Linienbusse schrittweise auf innovative Antriebsformen als Alternative zu konventionellen Dieselnissen umzustellen, sofern dies technisch und wirtschaftlich sinnvoll ist. Daher hat er alle Linien des MVV-Regionalbusverkehrs in seinem Gebiet auf die Eignung für den Einsatz alternativer Antriebsformen untersuchen lassen. Unter anderen hat sich die MVV-Regionalbuslinie 232 als sinnvoll und geeignet für einen reinen elektrischen Betrieb erwiesen. An einer Umstellung der Linie hat auch die Gemeinde Unterföhring großes Interesse bekundet. Die Umstellung auf elektrischen Betrieb ist für Dezember 2019 vorgesehen.

Engagement in der Bayerischen Klima-Allianz

Seit Juni 2015 ist die MVV GmbH aktives Mitglied des landesweiten Bündnisses namens Klima-Allianz unter Federführung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz. Sie will dort dazu beitragen, ehrgeizige Umweltziele aktiv umzusetzen. Konkret verfolgt sie dort die Pläne, die zukunftsfähige Gestaltung des Verbundes auf die Tagesordnung zu setzen, die Markenidentität des öffentlichen Verkehrs auszubauen, einen raumübergreifenden Metropolverbund zu entwickeln und alle ÖPNV-kompatiblen Mobilitätsformen engmaschig miteinander zu verknüpfen. Als Katalysator für Innovationen im öffentlichen Verkehr will die Verbundgesellschaft besonders umweltfreundliche Antriebstechnologien auf die Straße bringen.



7 FRAGEN AN LANDRAT KARL ROTH, STARNBERG



LEUCHTTURM

Gibt es ein MVV-Projekt, auf das Sie mit Stolz zurückblicken?

Die Einführung der ersten Expressbuslinie X900 im MVV, die wir gemeinsam mit dem Landkreis Fürstentfeldbruck unseren Fahrgästen anbieten können, macht mich stolz.

FEEDBACK

Erinnern Sie sich an ein besonders schönes Bürger-Kompliment?

Das schönste Kompliment für mich ist die Nutzung unseres stark ausgebauten Regionalbusangebots mit durchgehenden Takten und mehr Fahrten durch unsere Bürgerinnen und Bürger. Wenn die Tutzingener dann auch noch liebevoll der Regionalbuslinie 958 den Kosenamen „Bierlinie“ geben, dann freue ich mich besonders.

ALLTÄGLICHES

Was schätzen Sie an der Zusammenarbeit mit dem MVV?

Die hohe Kompetenz und das nachhaltige Engagement zur Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs in den Verbundlandkreisen schätze ich sehr.

PLANUNG

Welche Themen stehen vor der Tür?

Die anstehende Tarifstrukturreform zählt sicherlich zu den größten Herausforderungen. Wir müssen auch Antworten auf Fragen einer zukunftsorientierten Abschmelzung der kommunalen Zuschüsse zur Finanzierung des ÖPNV-Angebots in den Verbundlandkreisen finden. Die hierzu notwendigen Verhandlungen der Neugestaltung der Einnahmeverteilung werden uns noch einige Zeit intensiv beschäftigen.

WACHSTUM

Wie wird sich das MVV-Angebot in zehn Jahren verändert haben?

Technologische Neuheiten werden sich auch in den Angeboten des MVV widerspiegeln – nicht nur beim Thema E-Ticketing. Unsere Fahrgäste werden noch mehr Informationen – wie Echtzeitdaten der Verkehrsmittel oder Störungsmeldungen – erhalten. Auch die Vernetzung aller Mobilitätsmöglichkeiten und der Ausbau von Sharing-Angeboten, egal ob Fahrräder oder Fahrzeuge, müssen verstärkt angestrebt werden.

NACHHALTIGKEIT

Der MVV ist Mitglied der Klima-Allianz.

Welche Erwartungen verknüpfen Sie persönlich damit?

Der Regionalbusverkehr im MVV mit den anspruchsvollen Emissionsgrenzwerten bei den Dieselfahrzeugen leistet bereits einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Nun gilt es, auch die neuen Antriebsformen der Elektromobilität im Busverkehr weiter zu forcieren. Auch der Ausbau der Infrastruktur – Stichwort „2. S-Bahn-Stammstrecke“ – ist für einen zukunftsorientierten Regionalbusverkehr in den Verbundlandkreisen unerlässlich. Das Engagement muss an allen Stellen weiter verstärkt werden.

TRÄUMEN

Angenommen, Sie hätten einen Wunsch frei:

Welches MVV-Projekt würden Sie in Ihrem Landkreis sofort realisieren?

Den neuen S-Bahnhalt Weichselbaum und die Verlängerung der S8 mit einer Endstation in Andechs.



EPILOG

Vom Aufgabenträgerverbund zum Mobilitätsverbund – Alexander Freitag

Der Rückblick auf die Entwicklung der letzten zwanzig Jahre zeigt, dass die Entscheidung der Politik, den MVV als Aufgabenträgerverbund zu organisieren, richtig war. Vor dem Hintergrund des veränderten Ordnungsrahmens mit der sukzessiven Liberalisierung des ÖPNV-Marktes war die Umorganisation rechtlich auch geboten, um für die Gesellschaftergruppe der Verbundlandkreise die Wettbewerbsvergaben im MVV-Regionalbusverkehr transparent und diskriminierungsfrei gestalten zu können. Wer einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr gewährleisten will, muss zudem über Aufgabenträger- und Unternehmensgrenzen hinausdenken. Nur durch die organisatorische Verzahnung von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen mit einer kompetenten Regieebene waren die Erfolge der vergangenen zwanzig Jahre möglich.

Wichtiger als der Blick in die Vergangenheit ist allerdings die Gestaltung der Zukunft. So wie das Jahr 1996 eine Zäsur darstellte, so steht der Verbund auch heute in mehrfacher Hinsicht vor einem Paradigmenwechsel mit grundlegend neuen Weichenstellungen.

Der Großraum München wächst dynamischer als alle anderen Metropolregionen in Deutschland. Die Einwohnerzahl soll bis zum Jahr 2030 allein in der Landeshauptstadt um circa 15 Prozent ansteigen. Es wird eine große Herausforderung sein, ausrei-



Alexander Freitag
Geschäftsführer der MVV GmbH

chend bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, gerade auch aus ökologischen Gründen muss dessen gute Erreichbarkeit sichergestellt werden. Trotz weiterer Urbanisierung der bestehenden Siedlungsstrukturen wird das Mobilitätsbedürfnis deutlich zunehmen. Es wird nicht ausreichen, dass der ÖPNV seine Beförderungsleistung in absoluten Zahlen steigert. Vielmehr muss er seinen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen noch signifikant erhöhen, damit die hohe Lebensqualität im Großraum München erhalten werden kann. Mit dem Wachstum steigen auch die Anforderungen an die Mobilitätsbedürfnisse. Mobilität soll smart, intelligent, modern, ressourcenschonend, sicher, bequem, preiswert, einfach und schnell sein. Sie wird noch stärker zu einer wesentlichen Grundlage des täglichen Lebens. Dabei wird der Individualverkehr öffentlicher und der öffentliche Verkehr individueller werden.

Die künftigen strategischen Handlungsfelder liegen in den Bereichen des Ausbaus der Infrastruktur, der Bereitstellung einer hinreichenden Finanzierung, der Digitalisierung und Vernetzung, der Sharing Economy, der Verbunderweiterung, dem autonomen Fahren, der Elektromobilität sowie einer grundlegenden Reform der Verbundtarife. Auch für die ökologischen Zielsetzungen muss der öffentliche Verkehr künftig noch mehr Lösungspotenziale anbieten. Viele Städte, so auch München, stehen

aufgrund der europäischen Vorgaben zur Sicherung der Luftqualität unter Handlungsdruck.

Beim Ausbauder Infrastruktur ist und das für den Großraum München wichtigste Projekt – die 2. S-Bahn-Stammstrecke – mit der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung in trockenen Tüchern. Im Bereich der Schiene, der U-Bahn und Trambahn gibt es aber noch zahlreiche weitere wichtige Bauvorhaben. Die Diskussionen in der Vergangenheit haben gezeigt, dass es für jedes Großprojekt engagierte Befürworter und Gegner gibt. Diese Diskussion und das Ringen um die richtigen Lösungen sind wichtig und richtig. Sie dürfen aber nicht dazu führen, dass sinnvolle Projekte auf Jahre verzögert werden. Hier gilt also oft weniger ein „entweder oder“ sondern vielmehr ein „sowohl als auch“. So brauchen wir den Bau der Tramtangente ebenso wie den U-Bahn-Ausbau, einen Masterplan für den weiteren Ausbau der S-Bahn oder mehr differenzierte Bedienungsformen.

Die Digitalisierung hat schon bisher konkrete Meilensteine gesetzt – bei der Kundeninformation, dem Vertrieb von Fahrkarten, bei der Betriebssteuerung oder der Disposition von Fahrzeugen und der vorausschauenden Instandhaltung von Aufzügen und Rolltreppen. In diesem Bereich werden die Innovationssprünge immer kürzer. Diese Entwicklung wird – früher oder später – den ÖPNV weiter tief-

greifend verändern. Die Digitalisierung wird in Zukunft noch Herausforderungen und Chancen bringen, die heute noch nicht absehbar sind. Die vor Kurzem noch revolutionäre Idee, das Smartphone als mobilen Ticketautomaten zu nutzen oder sich am heimischen Rechner schon vorab mit den nötigen Fahrscheinen zu versorgen, ist heute bereits vertrauter Alltag. Dass man sich im Vorfeld der Fahrt alle benötigten Fahrplan- und Tarifinformationen beschafft, ist ebenso eine Selbstverständlichkeit wie der immer besser werdende Zugriff auf Echtzeitdaten während der Fahrt. Auch die „Sharing Economy“ bzw. „Sharing Mobility“ sind Kinder der Digitalisierung. Wer sich heute von A nach B bewegen will, hat mehr Wahlmöglichkeiten als je zuvor. ÖPNV und Individualverkehr, oftmals kombiniert mit P+R oder B+R als klassische Mobilitätsformen, werden zunehmend mit neuen Mobilitätsangeboten, wie CarSharing oder BikeSharing ergänzt. Dies mag dem ÖPNV in bisheriger Form Fahrgäste kosten, doch für den Umweltverbund, den Umstieg vom Individualverkehr zum ÖPNV, bieten sich Chancen. Die Herausforderung besteht nun darin, Fahrgäste, Verkehrsunternehmen und die Betreiber der neuen Dienste digital zu vernetzen. Der MVV ist allein aufgrund seiner bisherigen Scharnierfunktion prädestiniert, auch die Schnittstelle für diese Vernetzung zu unterstützen und sich somit zunehmend vom Verkehrsverbund hin zu einem Mobilitätsverbund weiter zu entwickeln.

Auch die Erweiterung des räumlichen Umgriffs ist ein Zukunftsthema. Nicht zuletzt wegen dem zunehmend knappen Wohnraum in der Ballung gehen die Pendlerströme immer weiter in die Region. Sie überschreiten immer öfter die Grenzen des Verbundraums, der in den vergangenen Jahrzehnten nur geringfügig gewachsen ist. Schon heute kommen in München fast 50 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von außerhalb der Stadtgrenzen. Ein Denken in EMM-Kategorien ist daher für den Verbund unabdingbar, um künftigen Verkehrsströmen und Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden zu können. Hier hat es mit der Integration einiger Buslinien in den Landkreis Kelheim und der Schienenstrecke nach Wasserburg die richtigen Signale gegeben. Dieser Weg muss konsequent weitergegangen werden.

Für viele ist „autonomes Fahren“ noch ferne Zukunftsmusik, doch auch hier könnte es Szenarien geben, die – vielleicht früher als wir jetzt denken – im Zusammenhang mit der Elektromobilität die bisherige ÖPNV-Landschaft grundlegend verändern.

Der bestehende MVV-Tarif basiert noch auf analogen Denk- und Systemstrukturen, deren Ursprünge in die Konzeptionsphase der frühen 70er-Jahre zurückreichen. Wird es zukünftig möglich sein, einen Tarif zu kreieren, der zugleich einfach, gerecht und wirtschaftlich ergiebig ist (magisches Dreieck)? Vor-

aussichtlich wird der ÖPNV immer, allein schon wegen der hohen Infrastrukturkosten, Zuschüsse der öffentlichen Hand benötigen, das magische Dreieck wird auch durch eine grundlegende Tarifstrukturreform nicht völlig aufgelöst werden. Doch kann durch die digitale Datenerfassung die Tarifgestaltung gänzlich neu konzipiert werden. Die Preisgestaltung kann individualisiert und somit gerechter werden. Bisher noch vorhandene Preissprünge, die oftmals Anlass zu Kritik geben, können abgefedert werden. Der Fahrgast muss dann im Vorfeld der Fahrt nicht mehr das für ihn günstigste Tarifangebot ermitteln. Diese Entscheidung nimmt ihm die digitale Technik ab. Um diesen Quantensprung im Tarif umzusetzen, sind jedoch heute mutige Entscheidungen nötig, die eine Abkehr von bisher Gewohntem und Vertrautem erfordern. Wegen der hohen Risiken wird man eine grundlegende Reform sicher nicht mit einem „big bang“, sondern wahrscheinlich in Stufen realisieren müssen. Die Verbundpartner haben dieses Projekt bereits auf den Weg gebracht. Ein großer Reformschritt wird bereits zum Fahrplanwechsel 2018 erwartet.

Viele Städte, so auch München, stehen aufgrund der europäischen Vorgaben zur Sicherung der Luftqualität unter Handlungsdruck. Die ökologischen Ziele sind ohne Ausbau und ohne attraktivere Gestaltung mit erweitertem Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht zu erreichen.

Wie der MVV der Zukunft genau aussehen wird, wissen wir heute noch nicht abschließend. Die großen Entwicklungslinien sowie die Herausforderungen und Chancen sind heute aber schon bekannt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen lässt sich mit Gewissheit sagen, dass die vor zwanzig Jahren gewählte Struktur als Aufgabenträgerverbund – auch in einem kommenden Mobilitätsverbund – eine gute Basis für künftige Problemlösungen bietet. So kann sich die Metropolregion München auch künftig als starker und konkurrenzfähiger Wirtschaftsstandort mit hoher Lebensqualität für die hier lebenden Bürger positionieren.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der MVV GmbH bedanken sich bei allen Verbundpartnern für die gute und konstruktive Zusammenarbeit und gehen die Herausforderungen der Zukunft optimistisch an.

Alexander Freitag

MVG

 **Gleis 1**

Notruf

 **Info**

U6 

**Garching-
Forschungszentrum**

via Mü. Freiheit - Fröttmaning 





KEINE ZEIT
ZUM LESEN?
HIER
EIN SCHNELLER
ÜBERBLICK!

EIN ÜBERBLICK ZU DEN AUFGABEN DER REGIEEBENE

Was die Verbundgesellschaft im Aufgabenträgerverbund leistet

FÜR ALLE AUFGABENTRÄGER: WIR...

- ... verwirklichen die verkehrspolitischen Ziele der Aufgabenträger.
- ... setzen den Verbundgedanken diskriminierungsfrei um.
- ... gestalten den Tarif und kommunizieren das Angebot.
- ... pflegen die starke Marke MVV in München und in der Region.
- ... führen die Einnahmenaufteilung auf Grundlage ihrer Verkehrsforschung durch.
- ... bevorraten und pflegen eine Datenbasis, die kostenfrei genutzt werden kann.
- ... leisten konzeptionelle Planung.
- ... beteiligen uns an nationalen und internationalen Forschungsprojekten.
- ... erstellen den Regionalen Nahverkehrsplan.
- ... leisten – auf Anfrage – Rechtsberatung über unser Justizariat.
- ... organisieren Presseveranstaltungen mit Aufgabenträgern.

FÜR DIE LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN: WIR...

- ... stimmen Tarif und Tarifkommunikation auf die Herausforderung einer modernen Großstadt ab.
- ... schaffen Anreize, das Auto außerhalb der City zu parken.
- ... unterstützen aktiv den Park+Ride- und Bike+Ride-Ausbau.
- ... betreiben ein multimodales Verkehrsmodell mit der Landeshauptstadt München und der MVG.
- ... vernetzen mit dem MVV-Regionalbusverkehr die Landeshauptstadt mit dem Umland.
- ... entlasten das Zentrum durch Planung und Organisation von Tangentialverbindungen und Expressbussen im MVV-Regionalbusverkehr.
- ... unterstützen die Landeshauptstadt auf dem Weg zur „Radlhauptstadt“.

FÜR DEN FREISTAAT: WIR...

- ... entwickeln Perspektiven für die Metropolregion.
- ... unterstützen die Planung von S-Bahn-Verkehren.
- ... unterstützen die BEG bei der Ausschreibung des S-Bahn-Systems.
- ... sind an der Planung und Kommunikation der 2. Stammstrecke beteiligt.
- ... unterstützen das DEFAS-Projekt zur Fahrplaninformation des Freistaats.

FÜR DIE LANDKREISE: WIR...

- ... gestalten den MVV-Regionalbusverkehr.
- ... sorgen für einen einheitlichen Auftritt im MVV-Regionalbusverkehr.
- ... steigern das Angebot je nach Landkreis variabel und konsequent.
- ... planen und organisieren Tangentialverkehre und Expressbusse.
- ... führen Analysen für die Verbesserung des SPNV in den Landkreisen durch.
- ... unterstützen alle Landkreiskommunen bei der Planung von P+R- und B+R-Anlagen
- ... unterstützen die Landkreise beim Marketing und bei der Fahrplankommunikation.
- ... entlasten die Landkreise beim Vertrieb von Schülerzeitkarten.
- ... stellen einen digitalen Vertriebsweg für die Verbundlandkreise bereit.

FÜR DIE FAHRGÄSTE: WIR...

- ... verfolgen das Ziel, den bestmöglichen ÖPNV für unsere Fahrgäste zu bieten.
- ... nehmen uns zusammen mit dem Fahrgastbeirat der Wünsche der Fahrgäste an.
- ... befragen die Fahrgäste regelmäßig – gemeinsam mit renommierten Marktforschern.
- ... informieren die Fahrgäste über zahlreiche Medien – gedruckt und digital.
- ... schaffen technische Infrastrukturen für die verbesserte Fahrgastinformation.
- ... betreiben ein modernes raum- und verkehrsmittelübergreifendes Fahrplanportal.
- ... führen neue Tarif- und Vertriebsangebote werbewirksam ein.
- ... sorgen durch Vorgabe hoher Qualitätsstandards im MVV-Regionalbus für Kundenzufriedenheit.

FÜR DIE VERKEHRSUNTERNEHMER: WIR...

- ... stellen die gemeinsame Dachmarke MVV bereit, die den Unternehmen mehr Fahrgäste zuführt.
- ... sorgen für diskriminierungsfreie Rahmenbedingungen im Verbund.
- ... stellen das organisatorische Gerüst für die neutrale Einnahmenaufteilung bereit.
- ... schützen über unsere Ausschreibungspolitik den Mittelstand im regionalen Busverkehr.
- ... bevorraten und pflegen eine Datenbasis, die kostenfrei genutzt werden kann.
- ... setzen unsere Verkehrserhebungsexpertise bei Tarifkooperationen ein.
- ... stellen Verkehrsunternehmen die Elektronische Fahrplanauskunft zur Verfügung.
- ... stellen ein diskriminierungsfreies rechnergestütztes Betriebsleitsystem für die betriebliche Disposition bereit.

FÜR DIE STEUERZAHLER: WIR...

- ... schaffen als Aufgabenträgerverbund Synergieeffekte.
- ... optimieren unsere eigenen Prozesse permanent.
- ... tragen durch Consulting zur eigenen Refinanzierung bei.
- ... senken den Zuschussbedarf und damit den Einsatz von Steuergeldern im MVV-Regionalbusverkehr.

FÜR DIE ZUKÜNFTIGE GENERATION: WIR...

- ... leisten durch unsere tägliche Arbeit für das MVV-System einen Beitrag zum Klimaschutz.
- ... bringen alternative Antriebe voran.
- ... unterstützen neue Mobilitätsformen wie Car- und Bike-Sharing, die den ÖPNV stärken.
- ... engagieren uns in der Bayerischen Klima-Allianz.
- ... setzen uns für die zukunftstaugliche Ausweitung des Verbundes ein.
- ... bringen die Digitalisierung im Interesse unserer Fahrgäste voran.
- ... arbeiten für eine Infrastruktur mit Langzeitperspektive.





IMPRESSUM

Herausgeber:

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)

Thierschstraße 2, 80538 München

www.mvv-muenchen.de

Gestaltung: Reisserdesign, München

Text: dialogtext, München

Fotos:

DB AG (S. 42)

Karina Hagemann (S. 71, 108)

Philipp Harder (S. 34)

Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen (S. 98)

Landratsamt Dachau (S. 92)

Landratsamt Erding (S. 56)

Landratsamt Freising (S. 74)

Landratsamt Fürstenfeldbruck (S. 82)

Landratsamt München (S. 64)

Landratsamt Starnberg (S. 100, 108)

Michael Nagy/Presseamt LH München (S. 12)

Andy Paula (S. 97, 116/117, 123)

Bernhard Segl (S. 28/29)

Shutterstock Images (S. 6, 15, 24, 32/33, 36/37, 44, 47, 76, 118, 124/125)

Johannes Simon (S. 82)

Transdev GmbH (S. 38)

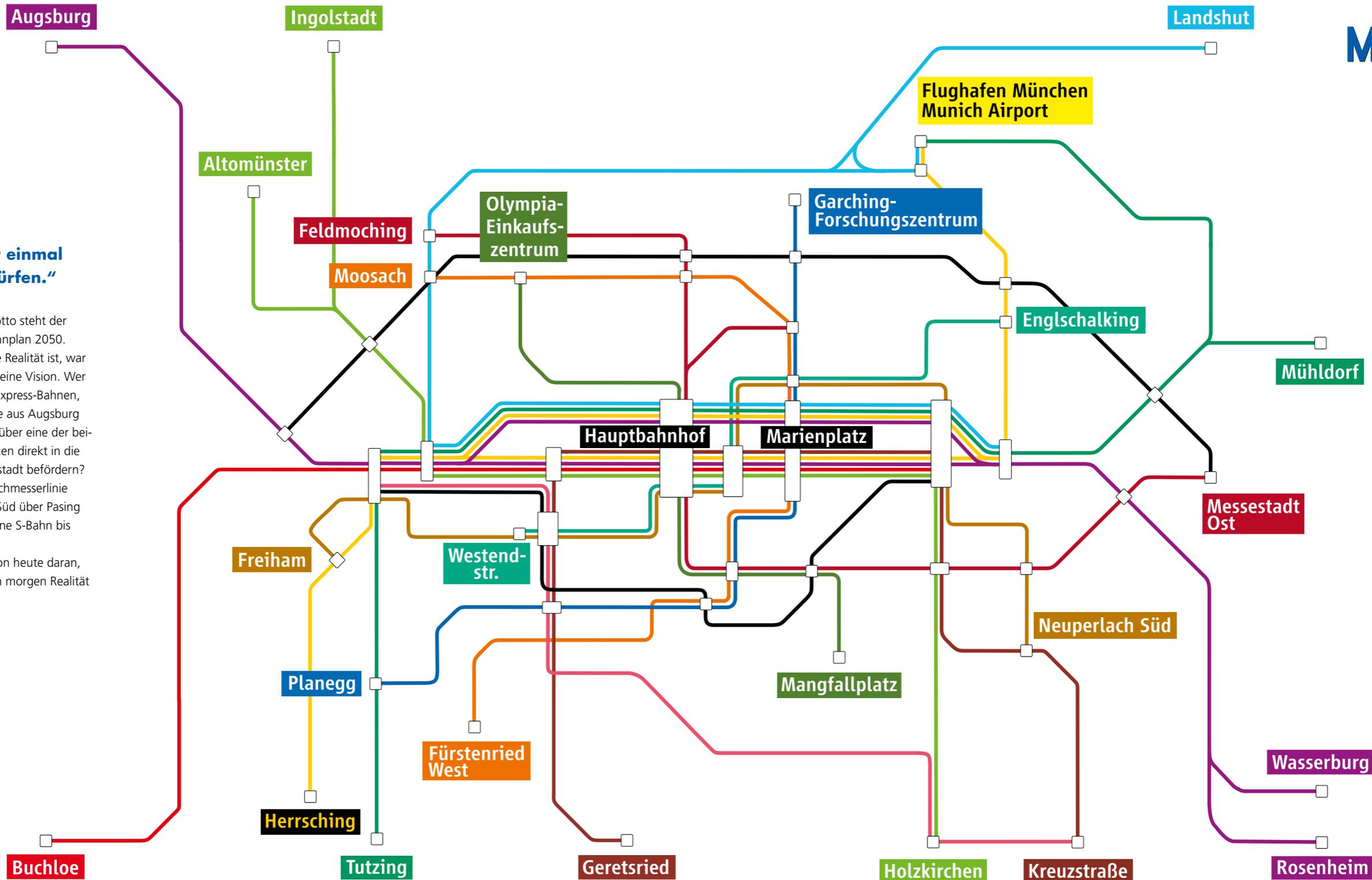
VDV (S. 30)

Walter Matthias Wilbert (S. 10, 18/19, 23, 40/41, 58, 66, 73, 89, 91, 98, 107, 110, 112)

Stand: Oktober 2016

„Wenn wir einmal träumen dürfen.“

Unter diesem Motto steht der fiktive Schnellbahnplan 2050. Vieles, was heute Realität ist, war ursprünglich nur eine Vision. Wer weiß? Regional-Express-Bahnen, die ihre Fahrgäste aus Augsburg oder Rosenheim über eine der beiden Stammstrecken direkt in die Münchner Innenstadt befördern? Eine U-Bahn-Durchmesserlinie von Neuperlach Süd über Pasing nach Freiham? Eine S-Bahn bis Wasserburg? Wir arbeiten schon heute daran, dass aus Visionen morgen Realität werden kann.



KLAPPE AUF ZUM SCHNELLBAHNNETZ DER ZUKUNFT

