



VERBUNDBERICHT 2017
MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND





PROLOG _____	04
Der Oberbürgermeister: Dieter Reiter	06
Die Bayerische Staatsministerin: Ilse Aigner	08
Der Landrat: Robert Niedergesäß	10
VERBUNDPARTNER _____	12
Die Gesellschafter und Organe des MVV	14



INHALT

PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN	20	Erhebung Regionalzüge im MVV-Verbundraum	40
Tarifstrukturreform wird konkret	22	Marktforschung zu Fahrplantabellen	43
Elektronisches Fahrgeldmanagement	24	Untersuchung »Nordring« gestartet	44
E-Ticketing im Pilotversuch	26	Relaunch der MVV-Website inklusive Usability-Tests	45
Schwellenlose S-Bahn- und U-Bahn-Einstiege	27	EU-Projekt will verkehrsbedingte CO ₂ -Emissionen senken	46
MVV-Consulting aktuell: München – Karlsruhe – Oberland	28	ÖV-Tangenten auf dem Vormarsch	48
Stammstrecken-Spatenstich mit MVV-Beteiligung	30	Starke S-Bahn-Verbesserungen im Außenraum	50
Innovative Mobilitätsprojekte	32	Überplanung des westlichen Landkreises Starnberg	51
Marktforschung zu Print- und Informationsmedien des MVV	34	Überplanung des westlichen Landkreises Fürstentfeldbruck	52
Neubesetzung des Fahrgastbeirats	36	Resümee und Ausblick der MVV-Geschäftsführung	54
Radln als Klimaschutzmaßnahme	38		
Neuer Tangentenplan und Relaunch des Schnellbahnnetzplans	39	STATISTIK	56
		Zahlen, Daten, Fakten	58



Wie uns wohl unsere Kunden sehen?



PROLOG

Verbünde sind unbestritten zu Markenartikeln für Kooperationen zwischen der öffentlichen Hand und Verkehrsunternehmen im ÖPNV geworden. Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) gehört zu den größten, traditionsreichsten und aus Kundensicht attraktivsten Verbänden in Deutschland.

Nach dem Motto »1 Netz. 1 Fahrplan. 1 Ticket.« haben sich der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München sowie die acht umliegenden Verbundlandkreise und über 40 Verkehrsunternehmen gebietsübergreifend im MVV zusammengeschlossen. Die horizontale und vertikale Koordination der genannten Verbundpartner wird durch die Verbundgesellschaft, die MVV GmbH, wahrgenommen. So können Synergien entstehen und ganzheitliche Problemlösungen angeboten werden.

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

DER OBERBÜRGERMEISTER



Dieter Reiter

*Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München*

»Damit München München bleibt«, mit dieser Devise habe ich seinerzeit das Amt des Oberbürgermeisters angetreten. Prognosen gehen nun davon aus, dass die Landeshauptstadt bis 2030 auf über 1,8 Millionen Einwohner wachsen wird. Damit München dabei dennoch München bleiben kann, also seine sprichwörtliche Lebensqualität für seine Bürgerinnen und Bürger behält, werden wir aktiv die damit einhergehenden Veränderungen gestalten und in geordnete Bahnen lenken. Zentrale Stellschraube ist die dringend erforderliche Verkehrswende. Nur ein verstärkter Ausbau des öffentlichen Verkehrs ermöglicht es uns, den zu erwartenden Verkehrsanstieg stadtverträglich zu bewältigen.

Die Landeshauptstadt hat diese Verkehrswende bereits eingeleitet. Im Rahmen einer ÖPNV-Offensive, wie es sie seit Jahrzehnten nicht mehr gab, wollen wir fast 40 Kilometer neue Strecken schaffen und so das Schienennetz um rund 20 Prozent erweitern. Das Investitionsvolumen beträgt rund 5,5 Milliarden Euro. Hierzu wird der Münchner Stadtrat noch in 2018 befasst. Nach dem Spatenstich für den Bau der 2. Stammstrecke ist dies der zweite Meilenstein auf dem Weg zu einem zukunftssicheren öffentlichen Verkehr im Großraum München.

Konkret beinhaltet die Offensive bei der U-Bahn die Entlastungsspanne U9, die Verlängerung der U4 bis Engelschalking und der U5 über die bereits beschlossene Fortführung bis Pasing hinaus bis Freiham. Mit der neu zu bauenden U26 soll längerfristig eine wichtige Querverbindung im Münchner Norden geschaffen werden.

Auch bei der Tram wird es wichtige Netzerweiterungen geben. Für die seit langem geplante Nordtangente mit ihrem Teilstück durch den Englischen Garten haben wir die Wiederaufnahme der Planungen beschlossen. Der Ministerrat der Bayerischen Staatsregierung hat einem Planungsbeginn durch die Landeshauptstadt zugestimmt.

Für die ebenfalls schon seit langem geplante Tram-Westtangente wurde jetzt der Trassierungsbeschluss gefasst. Diese Strecke ist von erheblicher Bedeutung für die Verkehrserschließung Münchens, verbindet sie doch drei U-Bahn-Linien mit der S-Bahn-Stammstrecke und schafft somit wertvolle Tangentialverbindungen, die die Reisezeiten vieler Fahrgäste verkürzen und neue, dringend benötigte Kapazitäten schaffen werden.

Weiterhin laufen bereits die Vorplanungen für die Norderweiterung der Tramlinie 23, die derzeit noch in Schwabing Nord endet, um diese mit der künftigen U26 zu verknüpfen.

Aber die mit der ÖPNV-Offensive einhergehenden großen Investitionssummen werden über Jahre hinweg den Haushalt der Landeshauptstadt spürbar belasten. Daher richte ich nochmals den Appell an den Bundesgesetzgeber, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zeitgemäß zu reformieren, um hier auch den Bedürfnissen der Kommunen ausreichend Rechnung zu tragen.

In Anbetracht der langen Planungs- und Bauzeit für diese Schieneninfrastruktur-Projekte kommt dem Busverkehr auch für München künftig eine stärkere Bedeutung zu, sei es, um Vorlaufbetriebe einzurichten, sei es, um zusätzliche Verbindungen zu schaffen, deren prognostizierte Nachfrage ein Schienenverkehrsmittel noch nicht rechtfertigt. Auch dafür gilt es die notwendigen Investitionen zu tätigen. Schon heute verfügt die MVG, gemeinsam mit den privaten Kooperationspartnern, beispielsweise über den größten Buszug-Fuhrpark Deutschlands.

Die rund 23 Meter langen Buszüge bieten rund 30 Prozent mehr Kapazität als Gelenkbusse. Somit können auch stark belastete Busrouten für die Fahrgäste attraktiv bedient werden.

Im Jahr 2017 startete ferner der erste Elektrobus im MVG-Netz in den Betriebsalltag. Ausschreibungen für die Beschaffung von weiteren E-Bussen sind bereits in Vorbereitung. Die technologische Entwicklung auf diesem Sektor gibt hier das Tempo vor, mit dem auch auf dem Bussektor die Elektromobilität Einzug halten wird.

Diese Beispiele zeigen, dass die Landeshauptstadt München ihren Beitrag leistet, gemeinsam mit Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaft einen leistungsstarken ÖPNV zu gestalten. Allen, die daran tagtäglich mitarbeiten, danke ich herzlich.



Dieter Reiter

DIE BAYERISCHE STAATSMINISTERIN



Ilse Aigner, MdL

Bayerische Staatsministerin für

Wohnen, Bau und Verkehr

Stellvertretende Ministerpräsidentin

Der Großraum München ist einer der erfolgreichsten Wirtschaftsräume Europas und bietet seinen Bewohnern eine hervorragende Lebensqualität. Stadt und Umland entwickeln sich immer mehr zu einem gemeinsamen Lebens- und Wirtschaftsraum mit hunderttausenden von Pendlern, die täglich den öffentlichen Personennahverkehr nutzen.

Dies bedeutet enorme und täglich wachsende Herausforderungen für die Weiterentwicklung des Münchner Verkehrs-systems. Dank dem MVV bilden die über 40 Verkehrsunternehmen im MVV ein zusammenhängendes und gut abgestimmtes Netz, in dem Fahrgäste mit S- und U-Bahn, Bus und Tram im Großraum München unterwegs sein können. Gemeinsam sind jedoch erhöhte Anstrengungen nötig, um mit der Verkehrsentwicklung Schritt zu halten.

Am 5. April 2017 fand am Marienhof der Spatenstich für den 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel statt. Nahezu ein halbes Jahrhundert nachdem die erste S-Bahn-Stammstrecke in Betrieb gehen konnte, wird nun die 2. Stammstrecke als

zentrales Element des vom Freistaat vorgesehenen Bahnausbaus in der Region München realisiert. Damit soll der Schienenpersonennahverkehr im gesamten Verbundgebiet und darüber hinaus für die Bürgerinnen und Bürger leistungsfähiger, zuverlässiger und attraktiver werden.

Die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke ermöglicht eine Angebotsoffensive bei der S-Bahn. So gehen wir aktuell davon aus, dass die zu fahrenden Zugkilometer um rund 40 Prozent gesteigert werden können. Mit der 2. Stammstrecke sind kürzere Fahrzeiten und erhebliche Kapazitätserweiterungen in vielen Relationen zur Haupt- und Nebenverkehrszeit möglich. Die Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt mit der S-Bahn kann dann auch bei Störungen auf einer Stammstrecke gewährleistet werden.

Interessierte Besucher können während der Bauzeit das Infozentrum der 2. Stammstrecke am Marienhof besuchen und neben einer multimedialen Ausstellung auch von der Dachterrasse direkt den Fortschritt der Bauarbeiten verfolgen.

Im Herbst letzten Jahres fand unter Leitung des damaligen Ministerpräsidenten Horst Seehofer die konstituierende Sitzung des Verkehrspakts Großraum München statt. Mit ihm sollen zusammen mit der Landeshauptstadt München, den Verbundlandkreisen, dem MVV und der Deutschen Bahn die aktuellen Verkehrsprobleme im Großraum München gemeinschaftlich und konzentriert angegangen werden. Dazu müssen alle Verantwortlichen für Infrastruktur und die einzelnen Verkehrsträger stärker als bisher bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen auf Straße und Schiene zusammenarbeiten.

Der Verkehrspakt soll insbesondere den ÖPNV in München massiv stärken. Sein Ziel ist, in ganzheitlichen Systemen zu denken und nicht nur die Straße oder Schiene im Kopf zu haben. Dazu zählen zusätzliche Kapazitäten bei Tram, S-Bahn, U-Bahn und Bussen durch neue Fahrzeuge ebenso wie eine Ausweitung des ÖPNV-Netzes durch Tangential- und Expressbuslinien. Gleichzeitig wollen wir aber auch mehr Pendler aufs Fahrrad bringen. Hierfür sind zeitnah Radschnellwege im Großraum München und ein besseres Radwegenetz nötig.

Die verschiedenen Verkehrsträger sollen zudem untereinander besser vernetzt und durch spezielle Angebote etwa im Bereich Park & Ride und Bike & Ride gestärkt werden. Mit einem »Masterplan Mobilität« sollen auch moderne Technologien und die Digitalisierung vorangetrieben werden.

Im Namen des Freistaats und insbesondere auch meines Amtsvorgängers, Herrn Staatsminister Joachim Herrmann, bedanke ich mich für die gute und erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des MVV ganz herzlich und freue mich als neue Verkehrsministerin auf neue Impulse für die künftigen Herausforderungen unseres boomenden Verkehrsraums!



Ilse Aigner

DER LANDRAT DES LANDKREISES EBERSBERG



Robert Niedergesäß

Landrat des Landkreises Ebersberg

Sprecher der Verbundlandkreise

Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund ging im zurückliegenden Jahr 2017 in das 46. Jahr seiner Geschichte – und angesichts der beständigen Steigerung von 360 Mio. Fahrgästen in 1973 auf mittlerweile rund 700 Mio. Fahrgäste jährlich kann man getrost von einer Erfolgsgeschichte sprechen. Teil dieser erfreulichen Erfolgsgeschichte ist selbstverständlich gleichfalls der von den acht Verbundlandkreisen finanzierte MVV-Regionalbusverkehr. Dieser wurde auch in 2017 wieder von den Landkreisen in bewährter Zusammenarbeit mit der Verbundgesellschaft in vielerlei Bereichen ausgebaut, erweitert, verdichtet und ergänzt, wodurch sein gutes Angebot noch weiter verbessert werden konnte. Und das ist vor dem Hintergrund der stetig zunehmenden demografischen Herausforderungen und der immer drängender werdenden Fragen des Klima- und Umweltschutzes auch dringend erforderlich.

Beim »Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Umland«, der S-Bahn, konnte in 2017 endlich und »Gott sei Dank« ein überaus wichtiges Ereignis begangen werden – der erste Spatenstich für die zweite Stammstrecke. Das ist gerade aus Sicht des Umlandes sehr zu begrüßen. Mit der Inbetriebnahme der zweiten

Stammstrecke soll es nach Aussage des für den SPNV zuständigen Freistaats eine Angebotsoffensive bei der S-Bahn geben. Das Verkehrsangebot soll dann um rund 40 Prozent steigen. Da die Verbundlandkreise sinnvollerweise ihre Regionalbusplanung sehr eng mit dem Verkehrsangebot bei der S-Bahn verknüpfen, werden wir natürlich unser Augenmerk in den kommenden Jahren verstärkt darauf legen, dass es mit der Fertigstellung der zweiten Stammstrecke nicht zu Verschlechterungen oder »Unwuchten« im S-Bahn-Angebot kommt. Wichtig ist aus unserer Sicht mithin eine abgestimmte Planung des öffentlichen Personennahverkehrs, über alle Zuständigkeiten hinweg, »aus einem Guss«!

In diesem Zusammenhang haben die Verbundlandkreise im März 2017 ein vielbeachtetes Positionspapier zu den Zukunftsperspektiven für die S-Bahn München aus Sicht der Verbundlandkreise verfasst. Darin liefern wir Vorschläge zur langfristigen Entwicklung des bestehenden S-Bahn-Netzes und der gesamten bestehenden Schieneninfrastruktur im Großraum. Erfreulicherweise wurden bereits einige unserer Anregungen in die Planungsüberlegungen von Freistaat und Deutsche Bahn aufgenommen und Planungsvoraussetzungen hierfür geschaffen.

Erfreulich ist auch, dass die von den Landkreisen seit Jahren monierten »Taktlücken« bei der S-Bahn sukzessive geschlossen werden. So wird zwischenzeitlich an Werktagen auf den meisten Außenästen zwischen dem frühen Nachmittag und dem frühen Abend ein durchgängiger 20-Minuten-Takt gefahren. Das ist aus Sicht der Fahrgäste in den Verbundlandkreisen sehr zu begrüßen. Ziel muss selbstverständlich ein tagesdurchgängig einheitlicher T20-Grundtakt sein, der zum einen für die Fahrgäste aufgrund seiner leichten Merkbarkeit transparent ist und zum anderen eine einheitliche und verlässliche Grundlage für die Angebotsplanung beim MVV-Regionalbusverkehr darstellt. Auch die Entwicklung eines modernen, zeitgemäßen Vertriebs im MVV geht sehr positiv weiter. Der von den Landkreisen initiierte und mitfinanzierte Vertriebskanal des Handy- und OnlineTickets entwickelt sich weiterhin sehr erfolgreich. Wie bereits in den Vorjahren schon, konnten in 2017 die Umsätze bei den Handy- und OnlineTickets mit einem Plus von knapp 50 Prozent deutlich gesteigert werden. Seit 2016 arbeitet die Verbundgesellschaft gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen an einem weiteren Ausbau des Sortiments. Das Ziel bleibt, künftig auch elektronische Zeitkarten anbieten zu können. Mit dieser Angebotserweiterung um Wochen- und Monatskarten

ginge ein großer Wunsch vieler Fahrgäste in Erfüllung. Auf dem Weg zu einer spürbaren Vereinfachung des MVV-Tarifs befinden sich die Verbundpartner zwischenzeitlich auf der Zielgeraden. Nachdem in 2017 die Feinkonzeption zur MVV-Tarifstrukturreform erarbeitet und vorgelegt wurde, gehen nunmehr die politischen Kräfte in Stadt und Umland mit Augenmaß und Mut die erforderlichen Schritte und senken damit die tarifbedingten Zugangshindernisse zum ÖPNV im Verbundraum deutlich. Das ist aus unserer Sicht ein starkes Signal zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs.

Der MVV hat als gemeinsame Plattform von Freistaat, Landeshauptstadt und Verbundlandkreisen die Themen des öffentlichen Verkehrs im vergangenen Jahr kraftvoll und fachlich fundiert in Angriff genommen und sich wiederum als verlässlicher und kompetenter Partner für uns Verbundlandkreise erwiesen. Dementsprechend bedanke ich mich für die engagierte und erfolgreiche Arbeit der Geschäftsführung und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des MVV im Jahr 2017 ganz herzlich.



Robert Niedergesäß



Schloss Nymphenburg – das grüne Juwel im Westen der Stadt



VERBUNDPARTNER

DIE GESELLSCHAFTER UND ORGANE DES MVV

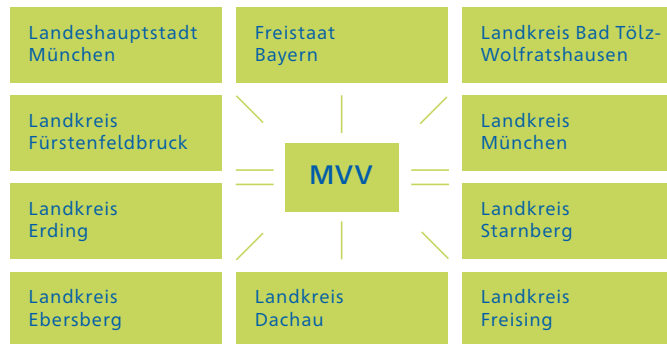
Gesellschafter der MVV GmbH Mitglieder der Gesellschafterversammlung im Geschäftsjahr 2017

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

- Dieter Reiter
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München, Vorsitzender der Gesellschafterversammlung
- Carsten Fregin
Ministerialrat, Oberste Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, stellvertretender Vorsitzender der Gesellschafterversammlung
- Dr. Rupert Dörfler
Ministerialrat, Bayer. Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat, bis 31. 10. 2017

- Oliver Menner
Ministerialrat, Bayer. Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat, ab 1. 11. 2017
- Josef Schmid
2. Bürgermeister und Leiter des Referats für Arbeit und Wirtschaft, Landeshauptstadt München
- Josef Niedermaier
Landrat, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen
- Stefan Löwl
Landrat, Landkreis Dachau, stellvertretender Sprecher der Verbundlandkreise

- Robert Niedergesäß
Landrat, Landkreis Ebersberg, Sprecher der Verbundlandkreise
- Martin Bayerstorfer
Landrat, Landkreis Erding
- Josef Hauner
Landrat, Landkreis Freising
- Thomas Karmasin
Landrat, Landkreis Fürstfeldbruck
- Christoph Göbel
Landrat, Landkreis München
- Karl Roth
Landrat, Landkreis Starnberg



Mitglieder des Verbundrates im Geschäftsjahr 2017

- | | | |
|---|---|---|
| · Dieter Reiter
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München,
Vorsitzender des Verbundrats | · Robert Niedergesäß
Landrat, Landkreis Ebersberg | · Dr. Bernd Rosenbusch
Geschäftsführer Bayerische
Oberlandbahn GmbH (BOB) |
| · Josef Schmid
2. Bürgermeister und Leiter
des Referats für Arbeit und
Wirtschaft, Landeshauptstadt
München | · Stefan Löwl
Landrat, Landkreis Dachau | · Veit Bodenschatz
Geschäftsführer Regional-
verkehr Oberbayern GmbH
(RVO) |
| · Carsten Fregin
Ministerialrat, Oberste
Baubehörde im Bayer.
Staatsministerium des Innern,
für Bau und Verkehr | · Dipl.-Ing. Ingo Wortmann
Vorsitzender der Geschäfts-
führung Münchner Verkehrs-
gesellschaft mbH (MVG) | · Leonhard Neumayr
Verkehrsunternehmer |
| · Dr. Johann Niggel
Geschäftsführer, Bayerische
Eisenbahngesellschaft mbH
(BEG), ab 1. 5. 2017 | · Hansrüdiger Fritz
Vorsitzender der Regional-
leitung DB Regio AG,
bis 7. 7. 2017 | · Wolfgang Riedlinger
Geschäftsführer Busverkehr
Südbayern GmbH |
| | · Heiko Büttner
Vorsitzender der Geschäfts-
leitung DB Regio AG, S-Bahn
München, stellvertretender
Vorsitzender des Verbundrats,
seit 7. 7. 2017 | |

Organe des MVV

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

DIE MEILENSTEINE IM JAHR 2017. DIE VERBUNDPARTNER BERICHTEN



*Hochmoderner U-Bahnhof
in Sichtweite!*

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

- **Zukunft U-Bahn:** Ende Februar fällt der Startschuss für den Umbau des U-Bahnhofs Sendlinger Tor. Es handelt sich dabei um die bisher größte Erneuerung einer U-Bahn-Station im Netz der MVG. Der U-Bahnhof wird im Bereich der Bahnsteige und Umsteigewege erweitert sowie um zwei Zugangsbauwerke ergänzt; er wird komplett saniert, modernisiert, umgestaltet, barrierefrei ausgebaut und brandschutztechnisch ertüchtigt. An der MVG-Zentrale in Moosach wird ebenfalls gebaut: Dort entsteht bis 2020 ein neues MVG-Betriebszentrum.
- **Neue Linien:** Die MVG erweitert ihr Leistungsangebot 2017 um insgesamt mehr als 2 Prozent. So startet im April der ExpressBus X98 als erste Direktverbindung zwischen Hauptbahnhof und Tierpark Hellabrunn. Im Dezember wird der StadtBus 153 zu einer neuen Querverbindung zwischen Sendling und Odeonsplatz ausgebaut. Die geplante Tram-Nordtangente nimmt eine erste wichtige Hürde: Der Freistaat stimmt der Aufnahme von Planungen grundsätzlich zu.
- **Mehr Busse:** Die MVG nimmt weitere zehn Busse mit Anhänger in Betrieb und vergrößert ihre Buszugflotte damit auf 47 eigene Fahrzeuge. Im November gehen außerdem die ersten

zwei Elektrobusse an den Start. Mit dem Elektrobus-Hersteller Ebusco wird – wie zuvor bereits mit MAN – eine Innovationspartnerschaft vereinbart.

- **Ausbau von MVG Rad:** Das Mietradsystem MVG Rad wächst auf 118 Stationen an. Außerdem beschließt der Stadtrat eine Aufstockung der Flotte um 2.000 Räder, was fast einer Verdreifachung entspricht. Eine Ausdehnung in den Landkreis München wird vorbereitet.
- **Cleverer parken:** Gemeinsam mit dem Münchner Startup ParkHere GmbH wird der Weg zu smarter Stadt-Infrastruktur geebnet. Elektronische Parksensoren zeigen an der Mobilitätsstation Münchner Freiheit nahezu in Echtzeit freie CarSharing-Stellplätze an, darunter Lade-Parkplätze für Elektroautos.
- **Mehr Service:** Ein halbes Jahr schneller als geplant geht das LTE-Netz in der Münchner U-Bahn in Betrieb. München ist damit Vorreiter: Als erste Millionenstadt in Deutschland können Kunden aller Mobilfunkanbieter schnelle LTE-Datendienste in der U-Bahn nutzen. Außerdem erweitert die MVG ihr Ticket-Sortiment in Bussen und Trambahnen: Dort sind an den neueren Automaten nun auch Streifenkarten erhältlich.



*Endlich Richtung
Nordtangente*

S-Bahn München

- **Offizieller Baubeginn der 2. Stammstrecke:** Im April ertönt das Startsignal für den Baubeginn der 2. Stammstrecke, des Kernstücks des Bahnausbaus in der Region München.
- **Start Modernisierung der Fahrzeugflotte:** Gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) startet DB Regio das größte Fahrzeugmodernisierungsprojekt der Deutschen Bahn.
- **Pilotprojekt Einstiegslotsen:** Das im Frühjahr am Hauptbahnhof durchgeführte Pilotprojekt zur Reisendenstromlenkung ist erfolgreich und soll ab dem nächsten Jahr sukzessive an ausgewählten Stationen mit hohem Fahrgastaufkommen in den Regelbetrieb integriert werden.
- **Änderung der Linienführung S6 / S4:** Zum Fahrplanwechsel werden die Linien S6 und S4 getauscht. Ziel ist ein regelmäßiger Takt für Fahrgäste nach Ebersberg. Gleichzeitig verkürzt sich die Fahrzeit aus Richtung Ebersberg nach München.
- **Neuer Chef:** Geschäftsleiter Bernhard Weisser verabschiedet sich Anfang 2017 nach acht Jahren an der Spitze der S-Bahn. Seine Nachfolge tritt Heiko Büttner an, der zuvor Geschäftsführer Personal der Vertrieb GmbH in Frankfurt war.

MVV-Regionalbusverkehr

- **Leistungsverbesserungen:** Die Verkehrsleistung des durch die Verbundlandkreise finanzierten MVV-Regionalbusverkehrs stieg 2017 gegenüber 2016 erneut um rund 2,2 Millionen Nutzwagenkilometer oder 5,8 Prozent auf insgesamt etwa 39,2 Millionen Nutzwagenkilometer an. Hierbei entwickelte sich über alle Verbundlandkreise die Verkehrsleistung positiv. Überdurchschnittlich nahm die Verkehrsleistung im Landkreis Fürstentum Bruck mit einer Steigerung von rund 21,6 Prozent und im Landkreis Starnberg mit einer Steigerung von etwa 32,7 Prozent zu.
- **WLAN:** Im Rahmen eines Pilotprojektes wurden in den MVV-Verbundlandkreisen Dachau, Freising und München 44 MVV-Regionalbusse mit BayernWLAN ausgestattet. Der Freistaat übernimmt die vollständigen Einrichtungskosten sowie die Betriebskosten während der zweijährigen Pilotphase. In vielen Landkreisen wird bereits – über das Pilotprojekt hinaus – bei Neuausschreibungen von MVV-Regionalbuslinien die kostenfreie Bereitstellung von WLAN für die Fahrgäste verbindlich vorgegeben.



Verjüngung für die Fahrzeugflotte



39,2 Millionen Nutzwagenkilometer

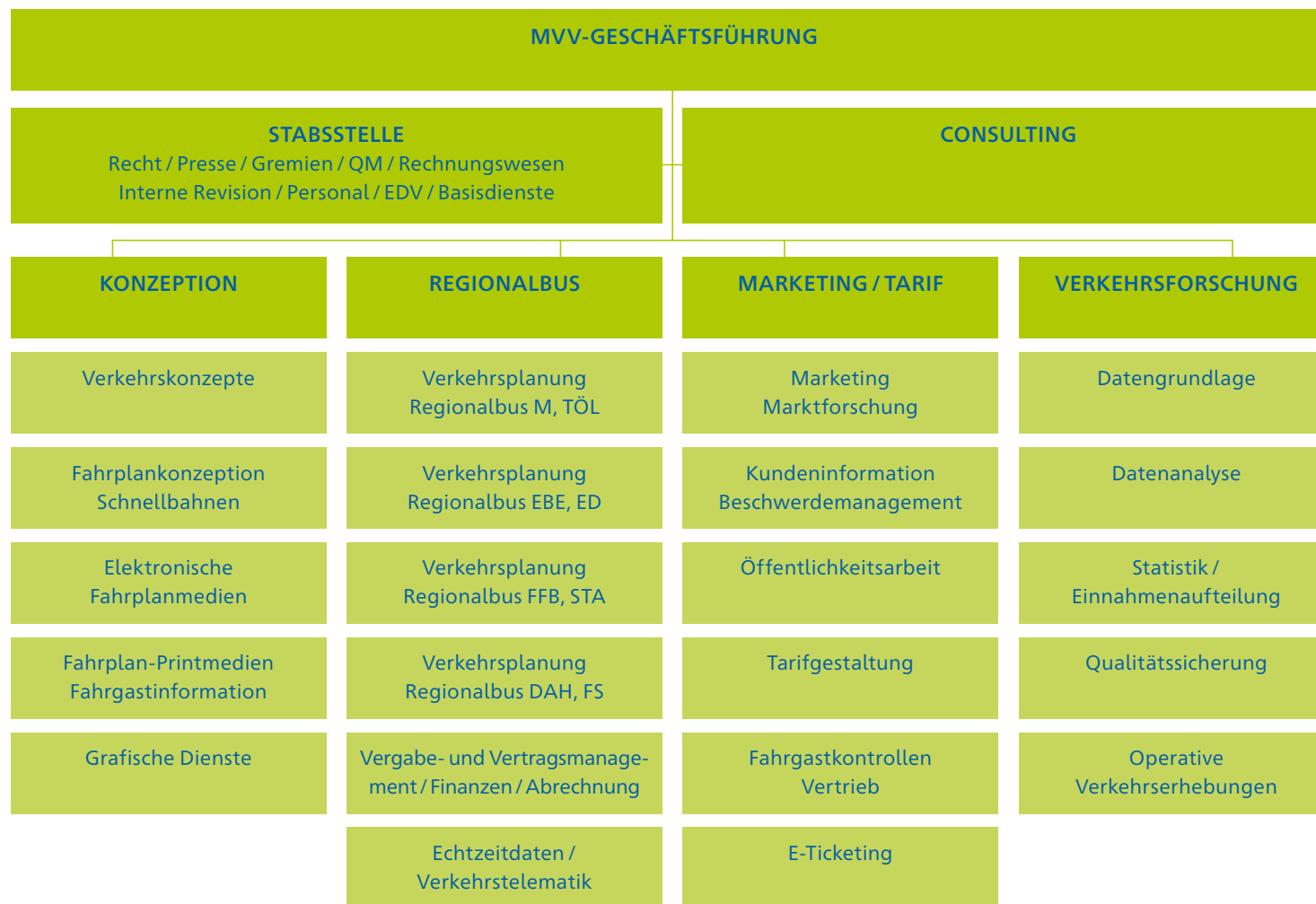
DIE VERBUNDVERKEHRSUNTERNEHMEN IN DER REGION



MVV: eine starke Marke

Diese Verbundverkehrsunternehmen bilden das Rückgrat des MVV-Regionalbusverkehrs

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





München. Messestadt. »Handwerk & Design« (Quelle: GHM Bildarchiv, Fotograf Walter Matthias Wilbert)



PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN

Dass das System MVV mit großer Kraft weiter ausgebaut wird, gehört inzwischen zu den selbstverständlichen Aspekten dieser Jahreschronik. Wir können hier nur einzelne exemplarische Maßnahmen beschreiben, etwa die überdurchschnittlichen Angebotsausweitungen im MVV-Regionalbusverkehr. Ein Blick auf die »Meilensteine des Jahres« (Seite 16) zeigt kurz und übersichtlich, mit welcher großer Dynamik alle Verbundpartner Weichen für die Zukunft stellen.

Zu den großen Themen dieses Jahres zählt auch die Tarifreform, bei der es nicht allein um einfachere Strukturen, sondern auch um technologische Meilensteine wie modernes E-Ticketing geht. Auch der Tangentialverkehr fand besondere Beachtung – sei es bei der konzeptionellen Planung, beim anschaulichen Querverbindungsplan oder der Untersuchung eines möglichen Nordrings.

Viel Spaß bei der Lektüre der Jahreschronik 2017!

RINGE UND RÄUME ADE!

Ab Januar wurde intensiv an dem Feinkonzept für die große Tarif-Strukturreform gearbeitet, das die Verbundgesellschaft mit den Verbundpartnern und dem Firmenkonsortium Civity / Intraplan bis Jahresende zu entwickeln beauftragt worden war. Am 24. November berieten die Gesellschafter über die Ergebnisse. Das vorgesehene Tarifmodell wird 2018 verabschiedet, nachdem weitere dem MVV erteilte Rechenaufträge erledigt sind.



Es wird einfacher

Im Laufe des Jahres 2017 kristallisierten sich die Eckpunkte des neuen Tarifs heraus: Nahezu alle Tickets folgen einer einheitlichen Preislogik. Die Gliederung nach 16 Ringen, 4 Räumen und 4 Zonen entfällt. Stattdessen wird es, mit Blick auf Verständlichkeit und Vereinfachung, nur noch sieben Tarifzonen geben.

Ganz München – und einige Nachbargemeinden – werden zu einer einzigen Tarifzone zusammengefasst. Für Gelegenheitsfahrer ist das nichts Neues, denn auch heute schon erschließen Einzelfahrkarten, Streifenkarten und Tagestickets den ganzen Innenraum über den Ein-Zonen-Tarif und einen Innenraumpreis. Zeitkartenkunden allerdings werden ihre IsarCard-Woche und IsarCard-Monat nicht mehr für nur zwei oder drei Ringe lösen können – eine Konsequenz der Vereinfachung.

Für die meisten Zeitkarten vergrößert sich der Geltungsbereich – und die Kunden können dadurch weiträumiger fahren. Die Mehrzahl der Vielfahrer wird von stabilen oder sinkenden Ticketpreisen bei den Zeitkarten profitieren. Auch für Stammkunden mit Abonnement soll es grundsätzlich nicht teurer werden.

Senioren müssen sich auf zwei Änderungen bei der IsarCard60 einstellen: Es entfällt die Sperrzeit von 6 bis 9 Uhr an Werktagen, und die Altersgrenze wird, wie bei anderen Verbänden heute schon üblich, auf 65 Jahre angehoben.

Gelegenheitskunden profitieren von mehr Fairness im Tarif. Die hohen Preissprünge für Einzel- und Tageskarten, die bei Fahrten über eine Tarifgrenze entstehen, werden abgebaut.

Es wird neue Tarifgrenzen geben, die sich klarer an gewachsenen Strukturen orientieren und Siedlungen nicht mehr zerschneiden. Rund 70 Korrekturen sind vorgesehen, damit zukünftig in geschlossenen Siedlungen üblicherweise ein gleicher Preis für alle Stationen gilt. Da mehrfach durchfahrene Tarifzonen in Zukunft nur einmal gezahlt werden, entfällt ein weiteres Preisärgernis: Strecken mit einer Linienführung durch benachbarte Tarifgebiete und zurück werden günstiger. Last but not least: Die Angebote Streifenkarte, U21-Tarif, Fahrradtageskarte und Kindertarif bleiben erhalten.

Über die Ausgestaltung des konkreten Preistableaus wird 2018 beraten.



Gerechte Tarife ziehen Fahrgäste an

ROADMAP ZUM E-TICKETING

Mit den Handy- und Online-Tickets für Einzel-, Streifen- und Tageskarten wurde 2013 eine Basis für den elektronischen Vertrieb geschaffen. Im Jahr 2017 entstand eine Roadmap für den weiteren Ausbau zu einem umfassenden E-Ticketing-System. Die Roadmap formuliert ein gemeinsames Verständnis über das vertriebliche Vorgehen, die Aufgabenverteilung, die Stufen der Einführung und die Finanzierung.

Immer mehr Kunden erwarten, dass sie alle ihre Tickets komfortabel elektronisch erwerben können. Dieses Bedürfnis gilt es zu erfüllen, damit die öffentlichen Verkehrsmittel im Großraum München künftig noch stärker genutzt werden.

E-Ticketing kommt

Verkehrsunternehmen, Verbundlandkreise und Verbundgesellschaft haben sich intensiv mit dem Ausbau des E-Ticketings im MVV befasst. Gemeinsam wurden die Anforderungen zusammengetragen und Meilensteine für die Realisierung festgelegt. Der erste in der Roadmap beschriebene Schritt ist die Einführung einer Chipkarte für MVV-Abonnenten. Am Ende der Strecke steht die Vision von einem E-Ticketing mit automatischer Fahrpreisberechnung. Um dies zu erreichen, muss die Systeminfrastruktur bei allen Partnern angepasst werden. Bei der Verbundgesellschaft beispielsweise geht es um den Aufbau

und Betrieb eines Hintergrundsystems des Produktverantwortlichen. Durch die Verwendung des bundesweiten Standards für E-Ticketings, die sogenannte VDV-Kernapplikation, ist übrigens sichergestellt, dass die Chipkarte nach einheitlichen Kriterien konzipiert wird.

Der Einsatz von Chipkarten im Abonnement hat Vorteile für Kunden und Verkehrsunternehmen: Die lesbare elektronische Chipkarte wird einmalig an den Kunden verschickt, dann kann sie für mehrere Jahre verwendet werden. Bei der Verlängerung eines Abos wird die elektronisch abgespeicherte Fahrkarte automatisch erneuert. Verloren gegangene oder gestohlene Chipkarten können unmittelbar gesperrt werden. Über den Einsatz sogenannter Sperrlisten wird eine möglicherweise unrechtmäßige Nutzung in der Fahrkartenkontrolle erkannt.

Ein weiteres Plus: Erforderliche Änderungen – etwa des Geltungsbereichs oder des Tarifs – lassen sich unmittelbar und mit geringem Aufwand vornehmen. Die Chipkarte ermöglicht eine diskriminierungsfreie Nutzung durch jede Fahrgastgruppe und eignet sich auch für Kunden, die anonym reisen wollen.

Mittelfristig ist angedacht, die Chipkarte für alle Zeitkarten einzuführen.



Eine Chipkarte für MVV-Abonnenten

TICKET LÖSEN? GESCHIEHT AUTOMATISCH. NACH DER FAHRT!

Das richtige Ticket im MVV zu finden geht nicht ohne Mitarbeit der Fahrgäste. Eine Tarifstrukturreform kann manches vereinfachen, gleichwohl kann sie diese Aufgabe niemandem abnehmen. Dank moderner Technik allerdings zeichnen sich andere Wege ab. Die Verbundpartner im MVV haben darum beschlossen, die Vision der elektronischen Fahrpreisermittlung zeitnah zu testen.



Einfach einsteigen und losfahren?

Im Fokus des Pilotversuches zur elektronischen Fahrpreisermittlung steht die Idee, dass Kunden keine tariflichen und wenig vertriebliche Kenntnisse benötigen, um eine gültige Fahrtberechtigung zu erlangen. Das gelingt, wenn der Fahrpreis erst nach der Fahrt – und auf Basis der vom Fahrgast genutzten Verbindung – automatisch ermittelt wird. Dem Fahrgast bietet ein solches System maximale Flexibilität und Komfort: Er fährt einfach los, ohne ein Ticket, eine Zone, einen Ring oder eine Route auswählen zu müssen. Es gibt gute Gründe anzunehmen, dass das Fahren mit Bus und Bahn dadurch attraktiver wird – und der MVV sein Image stärkt.

Der Pilotversuch wird als mehrstufiger, iterativer Prozess in einer Testumgebung mit Kunden aufgebaut. Er soll neue Erkenntnisse für eine digitale Preisfindung bringen. Es geht zudem

um die Frage, wie Vertrauen in neue Systeme bei den Kunden geschaffen werden kann, und auch die Sicherheit des Systems wird geprüft. Im Laufe des Pilotversuches soll es möglich sein, das Angebot zu modifizieren. Begleitend wird ein Kunden-Monitoring aufgesetzt, das Erkenntnisse zum Fahrverhalten der Pilotgruppe liefert.

DAS ZIEL VOR AUGEN: BARRIEREFREIHEIT

Baurecht für den Perlacher Bahnhof im Februar. Im April dann der erste Spatenstich – wie auch in Stockdorf und Höllriegelskreuth. Der barrierefreie Ausbau des gesamten Verbundsystems schreitet kontinuierlich voran. Zwölf weitere S-Bahn-Stationen wurden ins Visier genommen. Und 51 U-Bahnhöfe sollen Bahnsteigerhöhungen erhalten.

95 der derzeit 150 S-Bahnhöfe sind uneingeschränkt barrierefrei: Ihre Bahnsteige sind mit Liften oder Rampen erreichbar, und die Bahnsteighöhe ist der Fahrzeughöhe der S-Bahn angepasst. An 32 weiteren Stationen im S-Bahn-System sind die Bahnsteige zwar zugänglich, aber zum Betreten des Fahrzeugs muss – mithilfe einer Klapprampe – noch eine Stufe von rund 25 Zentimetern überwunden werden. Ob mit oder ohne Zusatzhilfe: 127 S-Bahnhöfe sind für Mobilitätseingeschränkte erreichbar, also rund 85 Prozent. Herausragende Ereignisse in 2017 waren die Spatenstiche für den barrierefreien Ausbau der S-Bahn-Stationen München-Perlach, Stockdorf und Höllriegelskreuth. Im Rahmen des sogenannten Bayernpaketes wurden zudem die Stationen Markt Schwaben, Poing, Heimstetten, Feldkirchen, Riem, Lohhof, Buchenau, Gilching-Argelsried und St.-Martin-Straße barrierefrei geplant.

Nach Abschluss dieser Arbeiten 2020 wird der Anteil barrierefrei erreichbarer S-Bahn-Haltstellen mit 139 Stationen bei 93 Prozent liegen.

Alle 100 U-Bahnhöfe sind schon lange mit Rollstuhl oder Kinderwagen zugänglich. Um nun auch Mobilitätseingeschränkten an den Bahnsteigen, die nicht exakt der Fahrzeughöhe entsprechen, den selbständigen Einstieg zu ermöglichen, wurde ein Pilotprojekt an den Stationen Hauptbahnhof, Sendlinger Tor und Scheidplatz durchgeführt und erfolgreich abgeschlossen: Gelbe Bahnsteigerhöhungen auf Höhe der ersten U-Bahn-Tür gleichen den Höhenunterschied sanft aus. Es wurde entschieden, 51 U-Bahnhöfe mit 125 dieser Bahnsteigerhöhungen nachzurüsten. Damit soll ab 2019 begonnen werden. Auch der Freistaat Bayern stellt Mittel bereit.



*Donnersbergerbrücke:
bereits barrierefrei!*

WISSENSVERNETZUNG FÜR BESSERE VERKEHRSNETZE

Im März hatte MVV-Consulting – in einer Bietergemeinschaft mit dem Planungsbüro Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft mbH – den Auftrag zur Erstellung eines Strukturgutachtens für die Region Oberland erhalten: eines von mehreren spannenden Projekten über die MVV-Grenzen hinaus. Auch innerhalb des Verbundraums waren die Nahverkehrsexperten des MVV sehr gefragt.



In den bodo integriert

Beim Schwerpunktthema des Jahres, dem Strukturgutachten für die Planungsregion Oberland, wurden Leitlinien und Maßnahmen für eine künftige nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Oberland erarbeitet. Die gewonnenen Ergebnisse des Strukturgutachtens sollen nach Abschluss der Arbeiten im Frühjahr 2018 in die Fortschreibung des Regionalplans einfließen.

Im Sommer wurde eine Studie für die Stadt Eichstätt im Altmühltal abgeschlossen. Dabei ging es um die Akzeptanz und Beurteilung der Stadtbuslinien. Zeitgleich wurden umfangreiche konzeptionelle Arbeiten im Rahmen einer Analyse des Busverkehrs im südlichen Landkreis Karlsruhe fortgesetzt.

Ein äußerst erfreulicher Erfolg war die zum Jahresende abgeschlossene Integration des Landkreises Lindau (Bodensee) in den Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund (bodo), die MVV-Consulting über Jahre intensiv begleitet hat. Mit der Verbunderweiterung ab dem 1. Januar 2018 profitieren die Fahrgäste nun bundeslandübergreifend von Überlingen am Bodensee bis Lindau und zu den Bergen des Westallgäus von den einheitlichen bodo-Tarifen für Bus und Bahn.

Für den Landkreis Fürstentum Bruck aktualisierte MVV-Consulting die Erreichbarkeitsanalyse für den neuen Nahverkehrsplan, um Lücken in der ÖPNV-Erschließung der Siedlungsflächen aufzuzeigen.

Der Landkreis Freising beauftragte das Team mit der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Die betroffenen Akteure, wie Gemeinden und Schulen, wurden in mehreren Workshops bereits frühzeitig beteiligt, um Defizite im bestehenden Angebot und Anforderungen für den künftigen Busverkehr identifizieren zu können. Das Ergebnis wird im Dezember 2018 vorliegen.



Freising auf Modernisierungskurs

MIT DEN BÜRGERN IM GESPRÄCH

Als am 5. und 6. April am Münchner Marienplatz der Spatenstich für die 2. Stammstrecke gefeiert wurde, war die MVV GmbH mit einem eigenen Infostand dabei. Damit trat sie mit vielen der 8.000 Besucher in Kontakt. Diese erhielten neben interessanten Hintergrundinformationen einen Flyer mit dem Schnellbahnnetzplan von 2026. So wurde die Marke MVV gestärkt und hervorgehoben, dass der MVV sich von Anfang an für die 2. Stammstrecke eingesetzt hat.



Baustelle Marienhof –
das Zukunftsprojekt

Dass am 25. Oktober 2016 beim Bahngipfel in München der Durchbruch für das Mammutprojekt 2. Stammstrecke verkündet wurde, löste bei vielen Menschen ein erleichtertes »Endlich!« aus. Um die Essenz des Projekts – zukünftig bessere Bahnverbindungen, schneller, öfter, weiter und zuverlässiger – gebührend zu feiern, fand ein zweitägiges Bürgerfest statt. Die MVV GmbH war mit einem eigenen Infostand vertreten und verteilte dort neben allgemeinen Informationen den Flyer »Das S-Bahn-Netz ab 2026«, in dem das aktuelle Schnellbahnnetz und das »Schnellbahnnetz mit 2. Stammstrecke« gegenübergestellt wurden.

8.000 Besucherinnen und Besucher konnten darin nicht nur neue Endstationen entdecken, sondern auch attraktive Expresslinien – weit über die Flughafenanbindung hinaus. Auch der Beitrag, den die 2. Stammstrecke zum Umwelt- und Klimaschutz

leistet, floss in so manches Gespräch ein: Gutachter erwarten, dass schon mit der Inbetriebnahme des Startkonzepts jährlich rund 225 Millionen Kilometer weniger mit dem Pkw gefahren und so rund 51.800 Tonnen CO₂ eingespart werden. Das ist der CO₂-Ausstoß von mehr als 23.000 Pkw im Jahr.

Auf der Messe »Die 66«, der nach Aussage des Veranstalters größten 50plus-Messe Deutschlands, war die MVV GmbH auch in diesem Berichtsjahr wieder anzutreffen. Sie zeigt sich dort seit 2005 – während andere Messeauftritte aus Budgetgründen zwischenzeitlich eingestellt wurden. Der Hintergrund: Viele Jungsenioren wurden von den automobilfreundlichen 70er-Jahren geprägt, und sie wissen oft wenig über ÖPNV-Tarife und das Streckennetz. Besonders gerne holen sie Informationen zu Tagesausflügen mit öffentlichen Verkehrsmitteln ein, da der

eigene Pkw mit zunehmendem Alter doch seltener zum Einsatz kommt. Die persönlichen Gespräche bauen Hemmschwellen ab – und stärken die bekannte Marke MVV.

2017 absolvierte die Verbundgesellschaft insgesamt elf öffentliche Auftritte. Neben dem Stammstrecken-Bürgerfest und der Messe zeigte sie Präsenz in Fürstenfeldbruck, Erding, Moosburg, Puchheim, Stockdorf und Gröbenzell, wo sie erstmalig eine Veranstaltung an einer Volkshochschule durchführte. Flagge gezeigt wurde ferner im Münchner Stadtgebiet bei Neumieterveranstaltungen der GEWOFAG und beim Streetlife-Festival. Im Gegenzug für dieses Engagement erhält die Verbundgesellschaft wertvolle Anregungen unmittelbar aus der Bevölkerung, die wiederum in die Entscheidungsfindung und kommunikative Maßnahmen einfließen.



Bildquelle: DB AG / Castagnola

DIGITALES ZUSAMMENWACHSEN

»Studie zur Zukunft der Mobilität 2025+ abgeschlossen«: Das gab der renommierte »Münchner Kreis« im Mai der Öffentlichkeit bekannt. Es freute sich darüber auch die MVV GmbH, die ihr Fachwissen eingebracht hatte. Digitalisierung spielt im Öffentlichen Nahverkehr eine immer wichtigere Rolle. Keine Frage, dass sich die Verbundgesellschaft auch in weiteren Projekten für innovative Mobilität engagiert.



*Mobilität verändert sich,
Digitalisierung macht sie effizient*

Mit den vielfältigen Rahmenbedingungen und Auswirkungen der Digitalisierung auf die Mobilität beschäftigt sich die Studie »Zur Zukunft der Mobilität 2025+« des renommierten, bundesweit agierenden »Münchner Kreises«. Neben Vertretern namhafter Industrieunternehmen wie der Deutschen Telekom AG, der Siemens AG, der Robert Bosch GmbH oder der Daimler AG war die MVV GmbH gebeten worden, ihr Know-how einzubringen. In Workshops wurden Prognosen analysiert und Mobilitätsszenarien entwickelt. Dabei ging es um neue Mobilitätsformen, Open Data und Open Services im Verkehr, virtuelle Mobilität und den Wandel von Verkehrssystemen. Alle entwickelten Szenarien wurden nationalen und internationalen Experten zur Bewertung vorgelegt. Die im Mai veröffentlichte Zukunftsstudie steht unter www.muenchner-kreis.de zum Download bereit.

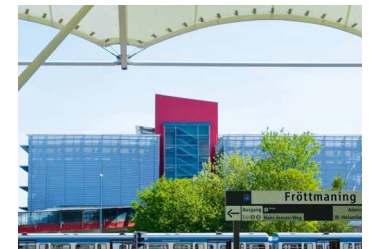
Um eine gemeinsame Digitalisierungsstrategie geht es im bundesweiten Projekt der Vernetzungsinitiative »Mobility inside« des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde aus ganz Deutschland sollen an einem Strang ziehen und die technischen Grundlagen entwickeln, um – über die lokale und regionale Ebene hinaus – Fahrplaninformationen und Tickets des ÖPNV sowie Angebote neuer Mobilitätsdienstleister, wie Car Sharing und Bike Sharing, überregional verfügbar zu machen. Aus der Region München beteiligen sich die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und die MVV GmbH. Im Laufe des Jahres 2017 wurde ein technisches Konzept für eine gemeinsame Plattform entwickelt, das diese Grundsätze erfüllt: Akteure im Verkehrsmarkt haben diskriminierungsfrei Zugang.

Es gibt hier keine Konkurrenz unter den ÖPNV-Akteuren. Der eigene Auftritt gegenüber den Kunden wird beibehalten. Informieren, Fahren und Abrechnen finden in einer App statt. MVG und MVV skizzierten einen gemeinsamen »Pilotversuch Bayern«, der im Korridor München – Nürnberg die Komponenten Fahrgastinfo, Buchung und Kauf eines übergreifenden ÖV-Tickets sowie ausgewählte neue Mobilitätsformen vereint.

Konkret geworden ist das Förderprojekt »P+R 4.0«, das eine bessere Verknüpfung von Pkw und SPNV bei intermodalen Wegekettens zum Ziel hat. Aufbauend auf dem 2016 abgeschlossenen Forschungsprojekt »PRÖVIMM« sollen den Fahrgästen aktuelle Belegungsdaten und Belegungsprognosen von P+R-Anlagen für die Reiseplanung zur Verfügung gestellt werden. 2017 fanden alle notwendigen Vorarbeiten statt.

Interessierte Kommunen gingen an Bord – und der offizielle Förderantrag wurde gestellt. Nach dessen Bewilligung werden die Leistungen im Frühjahr 2018 ausgeschrieben – und alsbald umgesetzt.



P+R 4.0: Gesprächsstoff allenthalben

WENIGER IST MEHR

Ist das breite Angebot an Broschüren des MVV mit zunehmender Digitalisierung noch zeitgemäß? Trifft es die Bedürfnisse von Kunden und potentiellen Kunden? Um Fragen wie diese zu beantworten, bat die MVV GmbH die Berliner Info GmbH um Antworten. Im Juni lief die zweite Runde der Studiotests. Das Ergebnis führte zu der Empfehlung, das Printsortiment zu straffen und moderner zu gestalten. Beides wurde zeitnah umgesetzt.



Wer greift nach welcher Information?

Es gehört zu den Aufgaben des MVV, Fahrgäste über das Verkehrs- und Fahrkartenangebot des MVV zu informieren. Ein wesentlicher Bestandteil des Informationskonzeptes sind MVV-Broschüren, die in Verkaufsstellen und Kundencentern, touristischen Einrichtungen und Hotels, Messen und Verkehrsmitteln ausliegen. Im Kern geht es darum, zielgruppenspezifisch auf ausgewählte Fragestellungen einzugehen: Touristen wollen nicht das System verstehen, sondern schnell ein Ticket lösen, Studenten interessieren sich vor allem für ihr Semesterticket, Zeitkarten-Kunden eher fürs Abonnement.

Bisher wurden insgesamt 19 Broschüren gedruckt – 2,2 Millionen Printmedien pro Jahr. Davon entfallen 70 Prozent auf diese fünf Broschüren: »MVV-Fahrkartenangebot«, »München erkunden«, »Ihr kleines Nachschlagewerk«, »Mini-Plan« und

»MVV-Abo«. So ein Informationsangebot wächst über die Jahre, daher muss es von Zeit zu Zeit überprüft werden.

Durch gezielte Marktforschung sollte herausgefunden werden, ob das Spektrum noch passt, wie es beurteilt wird und ob die Kunden optimal informiert werden oder ob sie Verbesserungsvorschläge haben. Die Befragten lieferten ein klares Bild: Nicht alle Broschüren sind notwendig, weniger ist mehr. Texte dürfen kürzer oder sogar durch übersichtliche Tabellen ersetzt werden. Eine verständliche Darstellung des Tarifbereichs ist notwendig. Die einheitliche App wäre als Informationsweg gerade für Jüngere optimal. Aber die Papierform ist beizubehalten – nur manches ließe sich eben zusammenfassen. Die Anregungen wurden sofort aufgegriffen. Die Broschüre »Fahrkartenangebot« erhielt eine gänzlich neue Konzeption, andere Broschüren

wurden nicht neu aufgelegt. Zudem entstand ein besseres Layout für alle Titelseiten.

Auch der MVV-Newsletter kam in der ersten Jahreshälfte auf den Prüfstand, um Anhaltspunkte für seine Optimierung zu finden. Verglichen wurde die Zufriedenheit von Newsletter-Abonnenten mit dem Eindruck, den ÖV-affine Nicht-Abonnenten vom MVV-Newsletter und von alternativen Newsletter-Konzepten haben.

Das Ergebnis in diesem Fall: Themenwahl und Texte kamen an, bei der visuellen Ansprache wurde Verbesserungspotential gesehen. Entsprechend wurde das Layout den Erwartungen angepasst und im Frühjahr 2018 eingeführt.



Das Ohr am Kunden

AKTIVE FAHRGÄSTE BRINGEN SICH EIN

Wenn die zwei Stichworte Freizeit und MVV fallen, denkt man schnell an erholsame Ausflüge rund um München und in der Region. Die Gedanken können aber auch in eine andere Richtung zielen: zum Ehrenamt, das Menschen ausüben, die in ihrer Freizeit über den MVV nachdenken. 2017 war es wieder so weit: Es wurden genau solche Menschen als neue Mitglieder für den Fahrgastbeirat gesucht – und gefunden.



Was bewegt unsere Fahrgäste?

Bis Mitte Juni wurde öffentlich um motivierte Kandidaten für den Fahrgastbeirat geworben, unter anderem im MVV-Newsletter und im Kundenmagazin ConTakt. Interessierte Personen waren aufgefordert, sich per Mail oder Brief beim MVV zu melden – was schließlich zu einer erfreulichen Bewerberzahl führte.

Der Fahrgastbeirat wird alle drei Jahre konstituiert. 14 Mitglieder sind nicht organisierte Fahrgäste, die einen repräsentativen Querschnitt der Kundinnen und Kunden im MVV darstellen. Die Auswahl orientiert sich an Kriterien wie Alter, Geschlecht, Wohnsitz (München oder Region) und Beruf/Ausbildung. Auch das Merkmal, ob eine Person Vielfahrer oder Gelegenheitsfahrer ist, fließt in die Entscheidung ein. Aus dem Kreis der Bewerber für die im Frühjahr 2018 startende

neue Periode wurden die Personen entsprechend zugeordnet – und dann entschied das Glück. Beim Losverfahren anwesend waren der Sprecher des bisherigen Beirats, Stefan Hofmeir, sowie zwei MVV-Mitarbeiter, die den ordnungsgemäßen Ablauf sicherstellten.

Weitere neun Mitglieder des Gremiums 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 München e. V., der Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München sowie der Facharbeitskreis Mobilität des Münchner Behindertenbeirats.

Und mit Gaststatus: der Kreisjugendring München-Stadt sowie der Arbeitskreis Mobilität der Studentischen Vertretungen an LMU, TUM und HM.

Der Fahrgastbeirat ist ein Bindeglied zwischen dem MVV und den Fahrgästen. Er trifft sich zweimal im Jahr mit den Verkehrsunternehmen zu offiziellen Sitzungen. Manchmal unternimmt er Exkursionen, etwa zum S-Bahn-Betriebshof Steinhausen oder zur Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). 2017 stand die bevorstehende Tarifstrukturreform im Mittelpunkt. Der MVV informierte die Beiräte über den aktuellen Stand der Arbeiten – und diese brachten eigene Anregungen ein.



Freizeit oder Ehrenamt

FAHRRAD UND MVV: EIN DUO MIT ZUKUNFTSPOTENTIAL

Ob Citybike oder Faltrad, Liegerad oder Mountainbike: Zweiräder sind besonders umweltfreundliche Fortbewegungsmittel. Man kann zur Arbeit und zum Einkaufen fahren, Kinder oder Lasten damit transportieren oder mit ihnen das schöne Münchner Umland erkunden. Radln macht Spaß, es ist gesund und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ein Dream-Team für den Klimaschutz. Der MVV fördert die Zusammenarbeit, wo er kann.



Für die Luft ein Segen:

Rad plus Bahn

Im Juli stellten die Initiative Radlhauptstadt München und die MVV GmbH der Öffentlichkeit die »Stadt-Radlkarte – Acht Touren zu den schönsten Plätzen Münchens« vor. Sie basiert auf den Neubürger-Radltouren der Radlhauptstadt München, richtet sich aber auch an Münchnerinnen und Münchner, die ihre Heimatstadt aus der Radperspektive neu entdecken wollen – sei es bei einer entspannten Feierabendtour oder einem ganztägigen Wochenendausflug. Bei allen Vorschlägen ist es jederzeit möglich, vom Fahrrad auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen und das Fahrrad mit dem Fahrrad-Tagesticket des MVV mitzunehmen. Die erste Auflage des Plans war schnell vergriffen, aber die Touren sind nach wie vor auf der Website des MVV zu finden.

Das große Interesse am Thema Radfahren schlug sich auch in den Nutzerzahlen des MVV-Radroutenplaners nieder. Mit Ende der Fahrradsaison 2017 hat das Tool – seit seinem Start im April 2015 – mehr als eine Million Routen alleine innerhalb Münchens berechnet. Im gesamten MVV-Gebiet wurden knapp 1,8 Millionen Routen ausgegeben. Die am häufigsten angefragten Start- und Zielpunkte sind neben der Münchner Innenstadt und den großen Bahnhöfen in der Landeshauptstadt vor allem Orte am Starnberger See und im Landkreis Fürstenfeldbruck.

SCHNELLBAHNNETZ PLUS ...

Er zählt zu den wichtigsten Informationsmedien des MVV und ist entsprechend an Haltestellen, in Fahrzeugen, im Internet und in vielen Printprodukten zu finden: der Schnellbahnnetzplan. Längst gibt es ihn in mehreren Varianten. Im Frühjahr wurde erstmals ein Plan mit zusätzlichen Bustangenten angeboten. Im Sommer folgte ein grundsätzlicher Relaunch. Seitdem sind im Schnellbahnnetzplan auch alle Regionalzugstrecken enthalten.

2017 veröffentlichte die MVV GmbH erstmals einen ergänzten Schnellbahnnetzplan, der die wichtigsten Tangentialverbindungen mit MVV-Regionalbusverkehren im Außenraum zeigt. Über 50 Busverbindungen zwischen S-Bahnhöfen sowie zwischen S- und U-Bahnhöfen sind deutlich erkennbar dargestellt. Der Plan zeigt nicht nur direktere Wege von vielleicht noch unbekanntem MVV-Regionalbuslinien und – etwa bei einem Störfall der S-Bahn – alternative Verbindungen auf, sondern er verweist durch eine Farbkodierung zudem auf den angebotenen Taktverkehr. 30.000 Exemplare – vor den großen Ferien in S-Bahn und MVV-Regionalbussen ausgelegt – fanden reißenden Absatz.

Im Sommer wurde dann auch der offizielle Schnellbahnnetzplan in Abstimmung mit der S-Bahn München, allen

Eisenbahnverkehrsunternehmen, der MVG und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft von der Verbundgesellschaft gänzlich neu entwickelt. Nun zeigt er in seiner Grundversion alle in den MVV integrierten Regionalzugstrecken und -bahnhöfe, denn im Verbundgebiet verkehren mittlerweile zehn Regionalzugstrecken mit 35 Haltepunkten, von denen elf reine Regionalzugbahnhöfe sind. Grund genug also, dieses Angebot auch im wichtigsten Plan des Verkehrsverbundes darzustellen und durch ein neues Logo für Regionalzüge sichtbar zu machen.

Der neue, jetzt deutsch- und englischsprachige Plan, der mit einer vom Blinden- und Sehbehindertenverband empfohlenen Schriftart gestaltet ist, wird seit dem Fahrplanwechsel im Dezember eingesetzt.



Endlich sichtbar: Regionalbahnhöfe

AUCH IM ZUG: WACHSTUM DER FAHRGASTNACHFRAGE

Durch Zählung und Befragung der Fahrgäste ermitteln die Verkehrsforscher Reisewege, Fahrausweise und Fahrtenhäufigkeiten. Da die Ergebnisse der Erhebung 2008 auf den in den Verbundraum ein- bzw. ausfahrenden Regionalzügen inzwischen veraltet waren, fand 2016/2017 eine neue Untersuchung statt. Im Sommer lag der Fokus, kaum überraschend, auf den verkehrlichen Besonderheiten der Schulferien.



Verkehrsforscher blicken über die MVV-Grenzen hinaus

Aus vorangegangenen Verkehrserhebungen und aus der Pendlerstatistik ist bereits bekannt, dass das Einzugsgebiet der Landeshauptstadt München deutlich über das MVV-Gebiet hinausreicht. Darum wurde die aktuelle Erhebung auf den Regionalzugstrecken bis zu größeren Bahnhöfen wie zum Beispiel Landshut, Mühldorf, Augsburg und Ingolstadt durchgeführt. Das Konzept sah eine kombinierte Fahrgastzählung und -befragung vor, die in den Jahren 2016 und 2017 in jeweils vier jahreszeitlich geschichteten Erhebungsperioden das Fahrgastaufkommen im Regionalzugverkehr der Region ermittelt. Diese insgesamt acht Erhebungsperioden repräsentieren das Verkehrsaufkommen in sechs Perioden in der Schulzeit und in zwei Perioden in den Schulferien. Damit bilden sie auch die jahreszeitlichen Schwankungen in der Verkehrsnachfrage repräsentativ ab.

Um auch das unterschiedliche Verkehrsaufkommen der Wochentage und Wochenenden zu berücksichtigen, wurden die Tage zu den sogenannten Tagtypen Montag bis Freitag – differenziert nach Schule und Ferien –, Samstag und Sonntag zusammengefasst. Da auch das Verkehrsaufkommen über den Tagesverlauf nicht konstant ist, wurde jeder Tagtyp zusätzlich in Zeitschichten gegliedert, die die Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeiten darstellen.

Mit diesem komplexen Schichtmodell wurde je Periode, Linie, Tagtyp, Zeitschicht und Richtung mindestens eine Fahrt zur Zählung und Befragung zufällig ausgewählt. Diese Fahrten stehen stellvertretend für alle Fahrten dieser Schicht, so dass von den erhobenen Fahrten auf alle Fahrten der Schicht geschlossen/hochgerechnet wird. Mit einer recht kleinen Stichprobe

lässt sich so das Fahrgastaufkommen umfassend und repräsentativ erfassen. Die Ergebnisse fließen in die ÖV-Datenbank der Verbundgesellschaft ein – die Basis für Verkehrsprognosen und -planungen im Großraum München für die nächsten 10 bis 20 Jahre. Rund 6.700 Fahrten wurden in diesen zwei Jahren erhoben, davon rund 2.900 Fahrten am Tagtyp Montag bis Freitag, rund 1.750 Fahrten am Samstag und rund 2.050 Fahrten am Sonntag. Die Antworten der rund 380.000 befragten Fahrgäste auf diesen Fahrten geben wichtige Aufschlüsse über die Bedeutung, die die Regionalzüge im Verbundraum haben.

Hochgerechnet auf alle Fahrgäste im Zug nutzen insgesamt rund 42,5 Millionen Fahrgäste die Regionalzüge sowohl für Fahrten innerhalb des Verbundes als auch über die Verbundgrenze hinweg. Der Anteil der Fahrgäste, die nur innerhalb des

Verbundraumes – etwa auf der Strecke München Hauptbahnhof bis Geltendorf – unterwegs sind, beträgt über alle Linien hinweg rund 28 Prozent.

Der mit Abstand wichtigste Regionalzughalt im MVV-Gebiet ist der Hauptbahnhof München. An einem durchschnittlichen Werktag in der Schulzeit nutzen rund 88.000 Regionalzugfahrgäste diesen zum Ein-, Aus- oder Umsteigen. Die Mehrzahl der Fahrgäste am Hauptbahnhof steigt um: Rund 58 Prozent nutzen ein weiteres MVV-Verkehrsmittel. Auffällig ist, dass der Umsteigeranteil im Binnenverkehr des MVV höher ist als bei Fahrgästen, die von außerhalb des MVV-Gebietes kommen (63 Prozent zu 58 Prozent). Nur etwas mehr als ein Fünftel im Vergleich zum Hauptbahnhof weist die Nummer zwei im MVV-Gebiet, der Ostbahnhof, an Fahrgästen auf.



Ein-, Aus- oder Umsteigen im Hauptbahnhof



Bei Umsteigern hoch im Kurs

Die meisten Fahrgäste am Werktag steigen am Haupt- oder Ostbahnhof um auf die S-Bahn (23 Prozent aller Fahrgäste) und auf die U-Bahn (30 Prozent), der Anteil der Umsteiger auf Tram (4 Prozent) und Stadtbus (2 Prozent) ist gering.

Am Werktag sind die Fahrten des Berufsverkehrs dominierend: 50 Prozent aller Regionalzugfahrgäste gaben diesen Fahrtzweck an. Hinzu kommen noch einmal rund 21 Prozent mit dem Fahrtzweck Ausbildung. Dementsprechend ist auch die Verteilung des Fahrtenaufkommens über den Tag mit zwei Spitzenstunden ausgeprägt: Die morgendliche Spitze liegt zwischen 7 und 8 Uhr, die nachmittägliche Spitze zwischen 17 und 18 Uhr. Am Wochenende stellt sich die Fahrtzweckverteilung komplett anders dar. 85 Prozent aller Fahrten werden zu Freizeitzielen unternommen. Dagegen erreicht der Anteil der Fahrgäste mit dem

Fahrtzweck Arbeit lediglich noch einen Anteil von 7 Prozent. Im Vergleich zu 2008 stieg das Fahrtenangebot um 40 Prozent auf nun heute 925 Zugfahrten pro Tag. Die Fahrgastnachfrage erhöhte sich am Werktag um 30 Prozent auf 160.000 Fahrgäste, am Samstag um 25 Prozent auf 95.000 Fahrgäste und am Sonntag um 22 Prozent auf 72.000 Fahrgäste. Auch in den Schulferien ist die Fahrgastnachfrage während der Woche auf 125.000 Fahrgäste gestiegen. Innerhalb des Verbundraumes wird das Regionalzugangebot häufiger genutzt als vor 10 Jahren.

Der Regionalzugverkehr ist mittlerweile zu einem festen Bestandteil des MVV-Systems geworden, sowohl für die Verbundfahrgäste als auch für die Fahrgäste, die über die Verbundgrenzen hinaus pendeln.

35-MINUTEN-INTERVIEWS FÜR SEKUNDENSCHNELLE ORIENTIERUNG

Im August wurden 288 für die Bevölkerung im MVV-Gebiet repräsentative Personen zwischen 15 und 70 Jahren zu Einzelinterviews in das Teststudio der Schmiedl Marktforschung gebeten. Sie lösten leichte und schwierige Fahrplanaufgaben anhand miteinander konkurrierender Layout-Entwürfe – und gaben dazu Feedback. Heute bestimmt die beste, im Kundentest reüssierende Variante das Aussehen der Fahrplantabellen.

Fahrplantabellen informieren Fahrgäste über Abfahrtszeiten. Das klingt einfacher, als es ist. Wer sie anschaut, will schnell erfassen, welche Fahrtoption infrage kommt. Zu viele Fußnoten, Unübersichtlichkeit, schwer lesbare Schriften, verwirrende Aussparungen: All das kann Unmut provozieren – und schlimmstenfalls von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel abhalten.

Um solche Hürden zu vermeiden, ließ die Verbundgesellschaft im Sommer vier verschiedene Fahrplantabellen-Konzepte – am Beispiel der MetroBuslinie 60 – und zwei Detailkonzepte – am Beispiel der MVV-Regionalbuslinie 947 – isoliert und im Vergleich einer gut halbstündigen Bewährungsprobe unterziehen, um die beste Variante zu ermitteln und weitere Optimierungsansätze zu erkennen. Dabei ging es um den Informationsgehalt und die Übersichtlichkeit, die Ästhetik und – vor allem – um die

schnelle und einfache Orientierung. Eindeutiger Favorit wurde eine Minutentabelle, in der die Stunden einzeln erkennbar waren. 47 Prozent der Testpersonen konnten die gestellten Aufgaben innerhalb von 10 Sekunden lösen. 58 Prozent sagten, sie hätten sich auf dieser Tabelle sehr gut zurechtgefunden.



Zugangshürden abbauen!

WARUM NICHT?!

Könnte die vorhandene Infrastruktur des Schienen-Nordrings der Deutschen Bahn, der derzeit ausschließlich für den Güterverkehr genutzt wird, ein Systemelement des künftigen – auch den Münchner Norden erschließenden – Schienenpersonenverkehrs werden? Im September schrieb die MVV GmbH die Untersuchung zu dieser Frage aus. Im November wurde der Auftrag vergeben.



*Der Münchner Norden
wächst und wächst*

Die Verkehrssysteme im Münchner Norden sind bereits heute stark ausgelastet, wenn nicht gar überlastet. Aber die Bevölkerungszahlen werden auch dort wachsen, etwa wenn Wohnungen und Arbeitsplätze rund um die ehemalige Bayernkaserne entstehen. Allein für das Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) von BMW wird ein Anstieg von über 10.000 Arbeitsplätzen bis 2030 erwartet. Der Korridor zum Flughafen München ist zudem der am stärksten wachsende Raum innerhalb der Metropolregion München.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie soll nun geprüft werden, ob und inwieweit kurz- oder mittelfristig – bis spätestens 2025 – auf der heute nur von Güterzügen genutzten Strecke zusätzliche Personenverkehre von einer S-Bahn oder Regionalzügen abgewickelt werden können. Es ist zu prüfen, welche

Verkehrsnachfrage entstehen wird, und unter baulichen und betrieblichen Gesichtspunkten zu klären, wie zum Beispiel eine S-Bahn auf dem Nordring in das heutige beziehungsweise zukünftige S-Bahn-System eingebunden werden könnte.

Ergebnisse werden für Mitte 2018 erwartet. In die Studie eng eingebunden sind die DB Netz AG und die Bayerische Eisenbahngesellschaft. Das Projekt wird finanziert von einem Konsortium, dem die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München, die Flughafen München GmbH, die BMW AG, die IHK München und Oberbayern sowie die MVV GmbH angehören.

AUF ALLEN PLATTFORMEN IN BESTFORM

Als im Oktober die projektbegleitenden Website-Usability-Tests abgeschlossen waren, erfuhr die MVV GmbH, dass sie sich mit Blick auf den bevorstehenden Relaunch der Homepage auf einem sehr guten Weg befand. 18 Testpersonen hatten in einstündigen Gesprächen das Erreichen der Ziele »einfach, schnell auffindbar, vollständig und fehlerlos« bestätigt – von wenigen leicht zu korrigierenden Kleinigkeiten abgesehen.

Nutzer stellen immer wieder neue Anforderungen. Und sowieso: Webdesign verändert sich rasend schnell. Die alte Website des MVV war relativ dicht und komplex. Sie entsprach nicht mehr der heute selbstverständlichen Anforderung, sich automatisch an alle aufrufenden Geräte anpassen zu können – kurz: responsiv zu sein. Der Relaunch wurde vorbereitet, und im Februar konnte ein Briefing formuliert werden, das mit Blick auf die neue Version Fragen wie diese enthielt: Wie kommt die Website bei den Nutzern an? Wie gut können sie mit der Website umgehen? Entspricht die Navigation ihren Bedürfnissen? Können die Probanden problemlos das Gesuchte finden? Der Nutzen sollte ebenso bewertet werden wie die inhaltliche Zufriedenheit. Schließlich war zu prüfen, ob das integrierte Akkordeonelement – bei dem weitere Inhalte durch Anklicken sichtbar werden – auf Anhieb verstanden wird.

Den Zuschlag erhielt das Marktforschungsinstitut Skopos in Hürth. Dieses konzipierte Befragungen von ausgewählten Testpersonen in zwei Durchgängen. Der erste fand im Mai, der zweite im Oktober statt. Es wurden jeweils mindestens gelegentliche ÖPNV-Nutzer ausgewählt, die für unterschiedlich starke Internetnutzung standen und nur zu zwei Dritteln aus dem MVV-Raum stammten. Man wollte schließlich auch erfahren, wie Menschen, die den MVV nicht kennen und als Besucher der Stadt auf Informationen angewiesen sein könnten, sich auf der neuen Website orientieren. Und tatsächlich stolperten die Ortsunkundigen via Remote-Usability-Test über ein Objekt namens IsarCard, das sie nicht als Wochen- und Monatskarte erkannten. Dieser und andere Hinweise führten sofort zu Korrekturen. Die neue Seite ist seit Dezember unter der bekannten Adresse www.mvv-muenchen.de online.



Die MVV-Website ist responsiv

KLIMASCHUTZ IM ALPINEN RAUM

Das Anfang des Jahres gestartete EU-Forschungsprojekt ASTUS unterstützt Kommunen dabei, verkehrsbedingte Emissionen langfristig zu reduzieren. Die MVV GmbH trägt durch intensive Marktforschung und Produktanalysen zum Gelingen bei. Im Oktober wurden die Ergebnisse in Workshops diskutiert. Bald wird es Argumentationshilfen für den politischen Entscheidungsprozess geben.



*Car-Sharing am
MVV-Pilotstandort Ebersberg*

Im Projekt ASTUS sind Projektpartner aus Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien und Slowenien engagiert. Direkt aus München beteiligen sich neben der Verbundgesellschaft auch die TU München und das Planungsreferat der Landeshauptstadt. Die MVV GmbH möchte Antworten auf diese Fragen finden: Wie wirken Maßnahmen im ÖPNV auf die Umweltbilanz? Was sind die effektivsten Maßnahmen, um langfristig CO₂ zu reduzieren? Wie viel CO₂ kann konkret durch Expressbussysteme, stationsbasiertes CarSharing oder ein flächendeckendes Ruftaxi-Angebot eingespart werden? Dabei steht der Austausch mit den MVV-Pilotstandorten – den Landkreisen Ebersberg, Fürstentfeldbruck, München und Starnberg – im Vordergrund. Um erste Anhaltspunkte zur Wirkungsabschätzung einzelner Maßnahmen zu erhalten, wurden mit Unterstützung des MVV-Marktforschungsteams

und der MVV-Verkehrsforschung intensive Analysen durchgeführt: Die Verkehrsforscher zählten auf der Expressbuslinie X900 Fahrgäste und interviewten diese. Die CarSharing-Teilnehmer im Landkreis Ebersberg wurden online nach ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Außerdem hat die Verbundgesellschaft das Kundenbarometer im Landkreis Fürstentfeldbruck durch Fragen zum Ruftaxi ergänzt. Die gewonnenen Erkenntnisse über das veränderte Mobilitätsverhalten und die Einsparung der privaten Pkw-Kilometer werden zur Abschätzung der Emissionsreduktion verwendet.

Auf den im Mai und Oktober veranstalteten Workshops mit Vertretern der Pilotstandorte und lokalen Partnern ging es um die Auswertung der Feldarbeit sowie um die Verwendung geeigneter Software-Tools als Argumentationshilfen.

Ziel ist es, eine Kommunikationsstrategie unter Einbeziehung von Verhaltenspsychologen zu erarbeiten, die Aufschluss darüber gibt, wie welche Inhalte am besten an die Kunden herangetragen werden, um langfristige Verhaltensänderungen hervorzurufen. Gedacht wird dabei beispielsweise an den Wechsel des Verkehrsmittels, die Abschaffung des Zweit- oder Drittwagens oder den Umzug in eine besser angebundene Gegend. Die Pilotstandorte sollen Maßnahmenvorschläge und konkrete Umsetzungshinweise erhalten.

Das Interreg-Projekt ASTUS wird zu 85 Prozent durch EU-Mittel finanziert und läuft bis Herbst 2019.



Die Berge rufen, aber nicht: Auto

BUSRING IN SICHT?

Im November erschien der Schlussbericht des Arbeitskreises »ÖV-Tangenten in der Region München« zu den Untersuchungen der Jahre 2015 und 2016. Im Fazit findet sich die Feststellung, dass es »im MVV-Verbundraum durchaus Potential für weitere, zusätzliche tangentielle Busangebote gibt«. Dies ist mit ein Grund dafür, dass nun ein möglicher ÖV-Busring rund um München intensiv diskutiert wird.



Tangenten- statt Sternverkehr

Die MVV GmbH und der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) haben – unter Einbeziehung der Landeshauptstadt München – den Arbeitskreis Stadt-Umland-Bahn unter dem Namen »ÖV-Tangenten in der Region München« wieder ins Leben gerufen. Ein großes Ziel dieses Arbeitskreises ist es, die planerischen Aktivitäten zum Thema Tangentialverkehre der Landeshauptstadt München wie auch in den Verbundlandkreisen und den einzelnen Gemeinden aufzuzeigen und zu koordinieren.

Zahlreiche Untersuchungen zur Machbarkeit von Tangentialverbindungen im Schienenverkehr hatten gezeigt, dass insbesondere im Umland der erforderliche Indikator bei Nutzen-Kosten-Untersuchungen über 1,0 nur sehr schwer erreicht werden kann. Gleichzeitig zeigen sich Innovationen beim

Busverkehr – wie bei Antrieb, Komfort und Fahrgastwechsel –, so dass dieser eine ernsthafte Alternative zum Schienenverkehr sein kann, gegebenenfalls auch im Vorlaufbetrieb.

Grundsätzlich sollte sich die Frage »Schiene oder Bus?« an der verkehrlichen Notwendigkeit orientieren. Im Schlussbericht des Arbeitskreises »ÖV-Tangenten in der Region München«, der die Untersuchungen der Jahre 2015 und 2016 zusammenfasst, wird das so formuliert: »Das Bild eines attraktiven ÖPNV-Rings im Umland der Landeshauptstadt ist eine alte Vision, deren Umsetzung auch an der Priorität der Schienengebundenheit gescheitert ist. Könnte man die tangentialen Verbindungen mit Hilfe von Schnellbuslinien in hoher Bedienungsqualität realisieren, so wäre die Vision weitaus realistischer. Denn die Buslinien nutzen vorhandene Straßeninfrastruktur, ihre

Einrichtung ist im Vergleich zum Bau einer neuen Stadtbahnstrecke kostengünstig und schnell umzusetzen und sie können flexibel betrieben werden. Vielleicht könnten sie bei durchschlagendem Erfolg zu einem späteren Zeitpunkt sogar durch ein schienengebundenes Verkehrsmittel ersetzt werden.«

Wie die Daten des Planungsverbands und der MVV GmbH zeigen, nehmen die grenzüberschreitenden und insbesondere auch die tangentialen Verkehrsbeziehungen in der Landeshauptstadt München und um sie herum stetig zu. Zur Bewältigung dieser Verkehre gilt es zu prüfen, inwieweit dafür weitere tangentiale Verkehrsangebote wirtschaftlich tragfähig betrieben werden können. In einem ersten Arbeitsschritt beschäftigt man sich mit einem möglichen ÖV-Busring rund um München – beginnend mit ausgewählten Teilstrecken.



Der Bus mag jeden Weg

TAKTVERDICHTUNG UND INTELLIGENTER LINIENTAUSCH

Mit dem Fahrplan 2018 fiel bei allen Verkehrsmitteln der Startschuss für weitere fahrgastfreundliche Angebotserweiterungen. Das S-Bahn-Netz punktet seitdem mit attraktiven Verdichtungen auf vier Außenästen, der Rund-um-die-Uhr-Erreichbarkeit des Flughafens und exzellenten Verbindungen Richtung Ebersberg.



MUC zieht an

Einen durchgehenden 20-Minuten-Takt gibt es – montags bis freitags am frühen Nachmittag – seit Mitte Dezember auch auf den Außenästen von und nach Erding, Tutzing, Mammendorf und Petershausen. Am frühen Abend profitieren Fahrgäste zwischen Erding und Markt Schwaben von zwei zusätzlichen Fahrten. Insbesondere für Beschäftigte am Flughafen wurde täglich eine neue Frühfahrt der S8 ab Pasing um 2.25 Uhr eingerichtet. Der Flughafen München ist nun rund um die Uhr erreichbar.

Der Linientausch der Ost-Äste der S-Bahn-Linien S4 und S6 brachte spürbare Verbesserungen für die Fahrgäste in Richtung Ebersberg. Die S6 fährt von Tutzing nach Ebersberg; die S4 von Geltendorf endet tagsüber in Trudering mit zeitweiser Verlängerung nach Zorneding, Grafing Bahnhof oder Ebersberg.

Damit stieg auch die Betriebsqualität an. Durch die Kombination von S-Bahn und dem »Filzenexpress« genannten Regionalzug wird ein 20-Minuten-Rhythmus nach und von Ebersberg angeboten. Zudem ergeben sich bessere Anschlüsse von Ebersberg zur S2 Richtung Erding und zur S8 Flughafen – wobei sich die Wartezeiten am Leuchtenbergring auf etwa zehn Minuten halbiert haben. Schließlich wurde tagsüber – und das auch am Wochenende – ein 10-Minuten-Takt bis Trudering Wirklichkeit.

FINALE EINER FURIOSEN AUSWEITUNG DES BUSVERKEHRS

Nachdem der Kreistag des Landkreises Starnberg 2011 den Grundsatzbeschluss gefasst hatte, den ÖPNV im gesamten Landkreis grundsätzlich zu überplanen und zu verstetigen, wurde mit dem jüngsten Fahrplanwechsel der letzte Meilenstein umgesetzt. Damit ist der vergleichsweise kleine Landkreis Starnberg mit 4,7 Millionen Buskilometern Drittplatzierter im MVV-weiten Ranking.

Ein Blick zurück: Zum Fahrplanwechsel 2013 wurden die Verkehre der Gemeinden Gauting, Krailling und in Teilen Gilching neu aufgestellt. 2015 waren die Stadt Starnberg sowie die Gemeinden Pöcking, Tutzing und zu Teilen Andechs und Herrsching an der Reihe. 2016 steht für den weiteren Ausbau in Starnberg und die komplette Neuordnung am Ostufer des Starnberger Sees.

Im Dezember 2017 schließlich erhielten die Gemeinden Andechs, Herrsching, Inning, Seefeld, Weßling und Wörthsee ein deutlich umfangreicheres und besseres MVV-Angebot: Auf allen 27 MVV-Regionalbuslinien wurden ein merkbarer Takt, vereinheitlichte Betriebszeiten auch am Wochenende sowie regelmäßige Linienwege und gute Übergänge zum Schienennetz sowie zahlreiche neue Haltestellen geschaffen. In Zahlen formuliert: Im Vergleich zum Dezember 2012 wurde

die Anzahl der gefahrenen Buskilometer um 250 Prozent erhöht. Allein zum Fahrplanwechsel 2017 hat das Angebot um rund 1,15 Millionen Buskilometer auf 4,7 Millionen Buskilometer zugenommen. Das entspricht einer Steigerung um 33 Prozent bezogen auf den gesamten Landkreis – oder um 207 Prozent bezogen auf die Gemeinden des westlichen Landkreises.

Diese enorme Ausweitung in den vergangenen Jahren zeigt, mit welchem herausragenden Engagement und mit welcher politischen Entschlossenheit der Landkreis Starnberg und die 14 zugehörigen Kommunen die Wende hin zum klimafreundlichen öffentlichen Nahverkehr mit gestaltet haben. All das ist natürlich kein Grund, nun die Hände in den Schoß zu legen. In den kommenden Jahren werden weitere MVV-Regionalbuslinien geplant und umgesetzt.



*Landkreis Starnberg auf
Zukunftskurs*

BUSNETZERWEITERUNG UM 1,2 MILLIONEN KILOMETER

Mit dem Fahrplanwechsel wurde das MVV-Netz im westlichen Landkreis Fürstentfeldbruck neu geordnet, erweitert und verstetigt. Insgesamt verlängerte sich das zuvor bereits 7,3 Millionen Kilometer umfassende Busnetz um rund 1,2 Millionen Kilometer – eine Steigerung von knapp 15 Prozent. Damit hat der Landkreis seine Position als zweitgrößter Buskilometeranbieter im MVV erheblich ausgebaut.



15 Prozent mehr MVV-Power!

Im westlichen Landkreis Fürstentfeldbruck wurden die bislang mehrheitlich auf den Schülerverkehr ausgerichteten, nachfrageorientierten Linien durch Linien im Taktverkehr ersetzt. Sie bieten regelmäßige Übergänge zu den S-Bahn-Linien und zur Regionalbahn und fahren zudem auch am Wochenende und in den Abendstunden länger. So entstand ein System, das neben der Bedienung der verkehrlichen Nachfrage auch eine Grundversorgung leistet.

Die neuen, vertakteten und stark erweiterten Linien werden mindestens im Stundentakt und größtenteils auch samstags betrieben. Dies bedeutet eine Leistungsausweitung im Verkehrsgebiet dieser Linien von 1 Million auf 1,92 Millionen Nutzwagenkilometer, was einer Steigerung von 90,2 Prozent entspricht. Für die betroffenen Gemeinden Adelshofen,

Grafrath, Kottgeisering, Jesenwang, Landsberied, Mammendorf, Moorenweis, Schöngesing und Türkenfeld sowie für die Stadt Fürstentfeldbruck bringt das erhebliche Verbesserungen mit sich.

Dazu kommen zwei »besondere« Linien: Die landkreisübergreifende MVV-Regionalbuslinie 820 verkehrt zwischen Fürstentfeldbruck und Seefeld-Hechendorf über Grafrath und Inning. Sie steuert zusätzlich weitere 0,5 Millionen Buskilometer zur Gesamtleistung bei. In allen vier Fahrzeugen auf dieser Linie gibt es jetzt übrigens kostenfreies WLAN. Die landkreisübergreifende MVV-Regionalbuslinie 828 fährt ab Grafrath über Moorenweis und Dünzelbach bis Egling an der Paar im Landkreis Landsberg/Lech. Ein Novum, dass eine MVV-Regionalbuslinie diesen Landkreis anfährt! Nach knapp 25 Minuten Fahrzeit haben die Fahrgäste einen optimalen stündlichen Anschluss

an die S4 in Grafrath und die Ammerseebahn nach Augsburg. Auch in den kommenden Jahren leiten die politischen Entscheidungsträger im Landkreis Fürstfeldbruck weitere MVV-Projekte in die Wege. So werden eine Tangentialverbindung Mammendorf-Geltendorf, eine Expressbuslinie von Puchheim über Gröbenzell nach München-Moosach (U3) sowie zahlreiche Taktverdichtungen in der Hauptverkehrszeit und am Wochenende ins Auge gefasst.



Investitionen für mehr Klimaschutz

DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG



*Dipl.-Kaufmann
Alexander Freitag
Geschäftsführer MVV GmbH*

Im Berichtsjahr erfolgte der Spatenstich für die 2. Stammstrecke, die wichtigste Infrastrukturmaßnahme in unserer Region seit vielen Jahrzehnten. Sie ist ein zentrales Projekt, aber bei weitem nicht die einzige Initiative, welche die seit langem geforderte Verkehrswende nun endlich Realität werden lässt.

Zu nennen ist hier beispielsweise der Verkehrspakt Großraum München. Diese konzertierte Aktion von Freistaat, Landeshauptstadt und den Umland-Landkreisen bildet die Grundlage für einen massiven Ausbau des ÖPNV in München und seinem Umland. Bereits heute lebt im Verbundgebiet fast ein Viertel der Bevölkerung Bayerns. Die Einwohnerzahl im Ballungsraum wird sich aktuellen Prognosen zufolge bis 2030 sogar noch um ca. 400.000 erhöhen. Nur ein massiver Ausbau der Verkehrswege kann hier einen drohenden Kollaps verhindern.

Auch die Landeshauptstadt reagiert auf die Herausforderungen, die das kontinuierliche Wachstum mit sich bringt. Sie startet, eng verzahnt mit dem Verkehrspakt Großraum München, eine ÖPNV-Offensive, die ihresgleichen sucht in der Geschichte Münchens. Dringend benötigte Netzerweiterungen bei U-Bahn und Tram ermöglichen nicht nur eine verbesserte innerstädtische Verkehrserschließung, sondern stärken auch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für Pendler aus dem Umland.

Auch die Verbundgesellschaft leistet hier ihren Beitrag. Der MVV-Regionalbusverkehr erlebt einen Aufschwung, den vor einigen Jahren kaum jemand für möglich gehalten hätte. Exemplarisch sei hier der Landkreis Starnberg genannt, der zum Fahrplanwechsel 2017 eine Angebotsausweitung um 33 Prozent umsetzte. Diese stolze Leistung zeigt auf, was erreicht werden kann, wenn Aufgabenträger und Verbundgesellschaft eng und vertrauensvoll zusammenarbeiten.

Neben dem Leistungsangebot ist der Tarif eine weitere zentrale Stellschraube, um den ÖPNV wettbewerbsfähiger zu machen. Die MVV-Tarifstrukturreform hat den Spagat bewältigt, der bei Tarifgestaltungen stets eine Herausforderung darstellt: einfach und leicht verständlich, aber zugleich gerecht für alle. Naturgemäß widersprechen sich diese Ziele, müssen aber letztlich doch in Einklang gebracht werden. Auch die Einnahmensicherung für die Verkehrsunternehmen darf hierbei nicht aus den Augen verloren werden. Dass der neue Tarif auch digitaler werden muss, versteht sich heutzutage von selbst. Nicht zuletzt kann durch die Digitalisierung letztlich die Preisgestaltung individualisiert und somit gerechter gestaltet werden.

Neben der Neukonzeption des MVV-Tarifs steht auch auf der Agenda, einen gemeinsamen Dachtarif für die Europäische

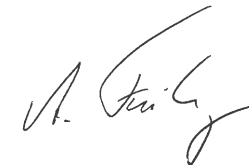
Metropolregion München (EMM) zu implementieren. Hierfür gibt es konkrete Machbarkeitsstudien. Verhandlungen zwischen den Akteuren zur konkreten Umsetzung laufen bereits.

Die im Berichtsjahr durchgeführte Verkehrserhebung im Regionalzugverkehr zeigt auf, dass der Regionalzugverkehr immer mehr an Bedeutung gewinnt. Auch hieraus kann man ablesen, dass die bisherigen Verbundgrenzen nicht mehr den tatsächlichen Pendlerströmen entsprechen. Die EMM gibt hier den Rahmen vor, in dem künftig gedacht und gehandelt werden muss, um das Prosperieren unserer Region nicht fahrlässig aufs Spiel zu setzen. Auch auf EMM-Ebene bringt der Verbund seine Fachkompetenz ein und schafft Synergieeffekte, die Lösungsansätze ermöglichen, welche ohne ihn so nicht denkbar wären.

Nach über 21 Jahren in der Geschäftsführung der MVV GmbH und 45 Arbeitsjahren insgesamt verabschiede ich mich Ende September 2018 in den Ruhestand. Dies nehme ich zum Anlass, mich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Verbundpartnern auf der Politik- und Unternehmensebene ganz herzlich für die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit zu bedanken. Dank der Leistung aller Beteiligten hat der MVV in der Verbundlandschaft Deutschlands stets eine Spitzenposition eingenommen.

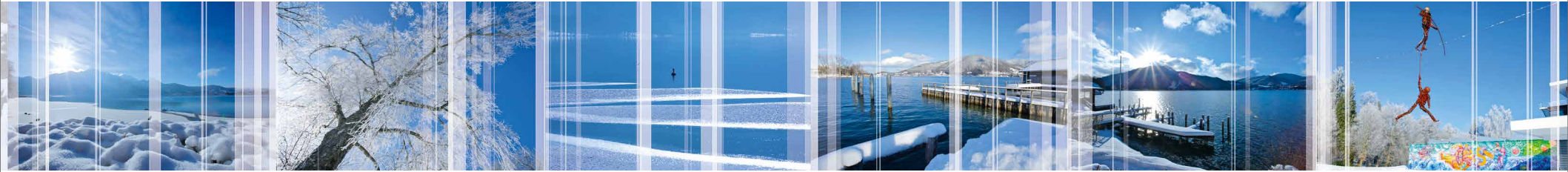
Die Kennzahlen im vorliegenden Bericht zeigen einen erneuten Fahrgastrekord. Noch nie haben so viele Menschen im Großraum den MVV genutzt wie im abgelaufenen Geschäftsjahr. Dennoch sind grundlegende Verbesserungen in vielen Bereichen – nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Luftreinhalteproblematik – dringend notwendig. Heute gibt es mindestens so viele neue Herausforderungen wie zur Verbundgründung 1972. Die Verbundpartner haben die Weichen in die richtige Richtung gestellt. Es gilt Mobilität »neu zu denken«. Künftig werden neben dem notwendigen Ausbau der Infrastruktur und der Ausweitung des Angebots die Digitalisierung und die Vernetzung von Individual- und öffentlichem Verkehr eine immer größere Rolle spielen.

Die notwendige Verkehrswende ist nur durch eine gemeinsame Kraftanstrengung der Landeshauptstadt mit den Landkreisen der Region und dem Freistaat zu meistern. Dafür wird der Verbund in Zukunft noch wichtiger werden, als er es in der Vergangenheit schon war. Meinem Nachfolger, Dr. Rosenbusch, wünsche ich viel Erfolg, Fortune und alles erdenklich Gute. Den Fahrgästen im MVV wünsche ich allzeit gute Fahrt!



Alexander Freitag





STATISTIK

Mit knapp 716 Millionen Fahrgästen wurden 2017 rund fünf Millionen Fahrgäste mehr als im Vorjahr befördert. Die Fahrgeldeinnahmen stiegen von 872 Millionen Euro um 4,4 Prozent auf rund 910 Millionen Euro.

Die Statistiken des MVV sind heuer besonders erfreulich. Zusammen mit den Kennzahlen zu allgemeingesellschaftlichen Themen helfen sie uns, die verkehrlichen Prozesse noch besser zu verstehen.

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN: DIE SPRACHE DER STATISTIK

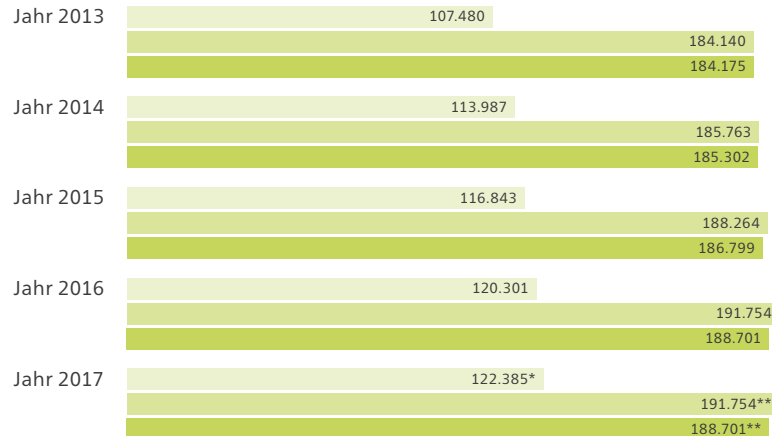
STRUKTURDATEN

	MVV-Verbundraum	Landeshauptstadt München
Fläche	rund 5.530 qkm	rund 310 qkm
Zahl der Gemeinden	176	
Einwohner	rund 2,929 Mio.	rund 1,464 Mio.
Pkw-Bestand	rund 1,603 Mio.	rund 0,722 Mio.

SCHÜLER- UND STUDENTENZAHLEN

Schüler- und Studentenzahlen

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



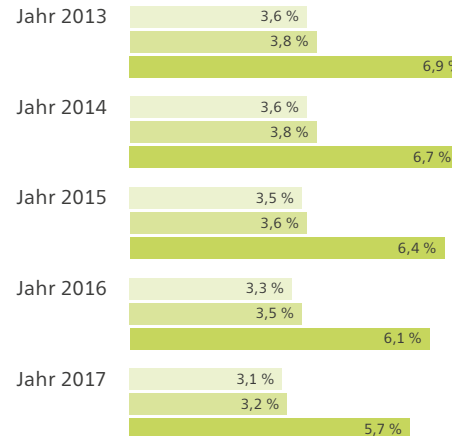
* Wintersemester 2016/2017

** Zur Drucklegung lagen noch keine aktuelleren Zahlen vor

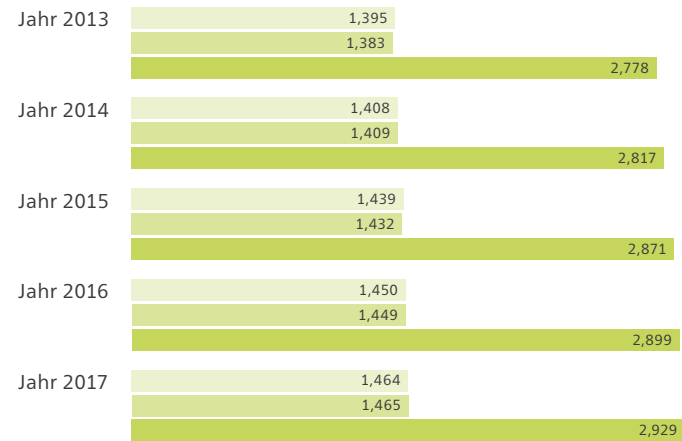
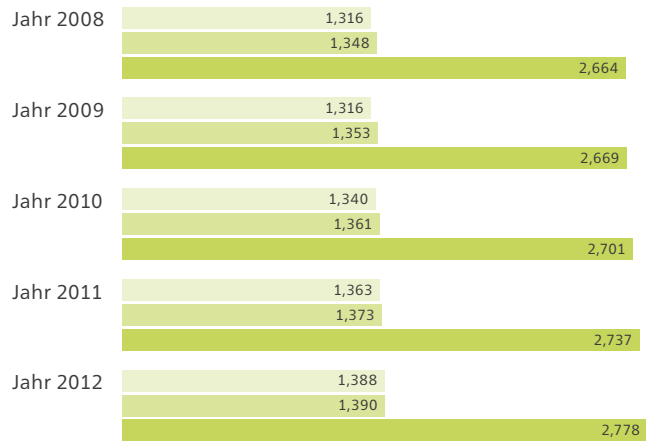
Arbeitslosenquoten

- Regierungsbezirk Oberbayern
- Bayern
- Bundesrepublik Deutschland

ARBEITSLSENQUOTEN



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



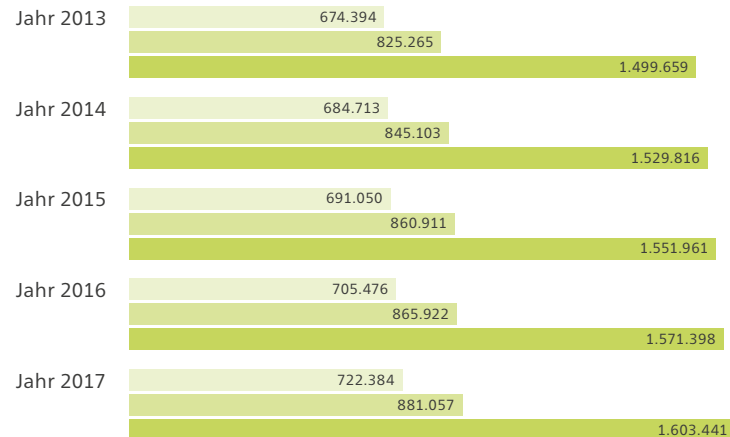
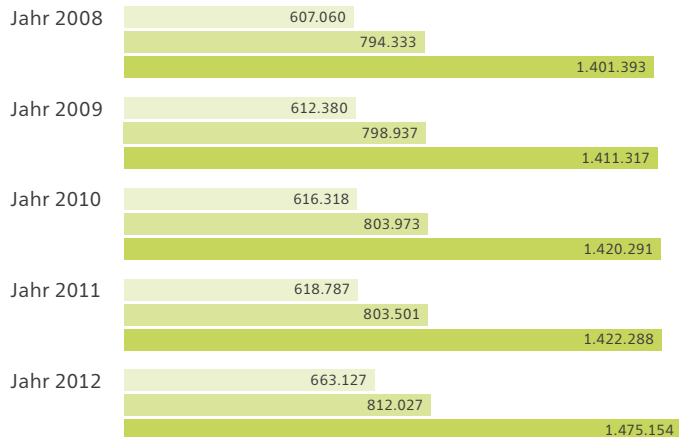
*Entwicklung der Einwohnerzahlen
in Millionen*

■ LH München
■ Umland
■ Verbundraum

DIE ENTWICKLUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS

Entwicklung
des Pkw-Bestandes

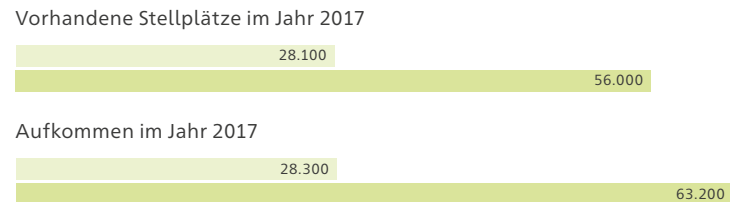
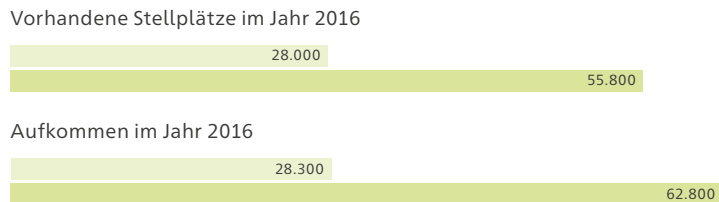
- LH München
- Umland
- Verbundraum



PARK & RIDE UND BIKE & RIDE

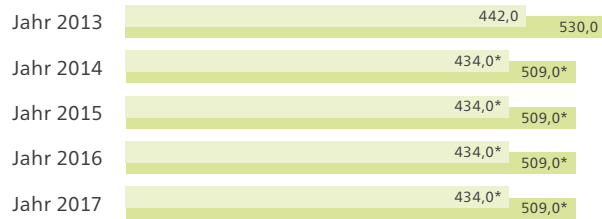
P+R- und B+R-Stellplätze
bzw. Aufkommen

- P+R
- B+R



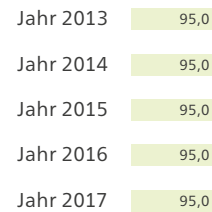
STRECKEN- UND LINIENLÄNGEN

S-Bahn



* Nach Neukonzeption der Linien S20 und S27

U-Bahn



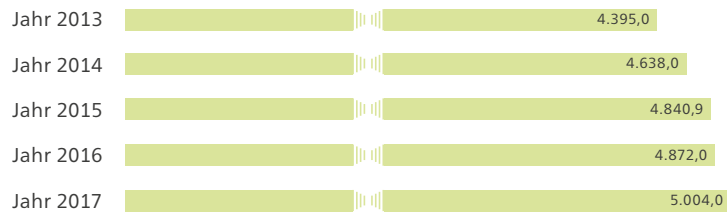
Straßenbahn



Streckenlängen (km)

Linienlängen (km)

Regionale Omnibusse



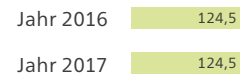
Städtische Omnibusse



DB Regio



Transdev



Die Länderbahn (DLB)



ZUG- UND WAGENKILOMETER (MIO.)

S-Bahn

Jahr 2013	20,298
Jahr 2014	20,140
Jahr 2015	20,346
Jahr 2016	20,380
Jahr 2017	20,481

U-Bahn

Jahr 2013	10,908
Jahr 2014	11,221
Jahr 2015	11,407
Jahr 2016	11,531
Jahr 2017	11,504

Straßenbahn

Jahr 2013	7,552
Jahr 2014	8,271
Jahr 2015	7,999
Jahr 2016	8,253
Jahr 2017	8,252

Regionale Omnibusse

Jahr 2013	28,236
Jahr 2014	29,276
Jahr 2015	33,254
Jahr 2016	37,026
Jahr 2017	39,186

Städtische Omnibusse

Jahr 2013	29,418
Jahr 2014	31,213
Jahr 2015	31,900
Jahr 2016	32,460
Jahr 2017	33,729

GESAMTÜBERBLICK ÜBER DIE ERGEBNISSE

	Jahr 2016	Jahr 2017	+ / – absolut	+ / – Prozent
Fahrten	710.880.369	715.810.863	4.930.494	0,69 %
Personenkilometer	7.196.388.087	7.261.317.373	64.929.286	0,90 %
Verkaufte Fahrkarten	67.784.744	68.373.357	588.613	0,87 %
Fahrgeldeinnahmen	872.045.860,92	909.508.510,96	37.462.650,04	4,30 %

FAHRTEN (MIO.)

Jahr 2013	669,963
Jahr 2014	679,527
Jahr 2015	692,057
Jahr 2016	710,880
Jahr 2017	715,811

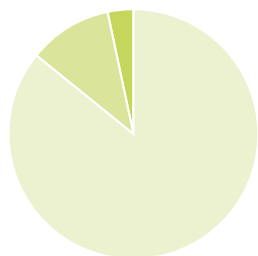
PERSONENKILOMETER (MIO.)

Jahr 2013	6.791,430
Jahr 2014	6.872,192
Jahr 2015	6.999,369
Jahr 2016	7.196,388
Jahr 2017	7.261,317

VERKAUFTE FAHRKARTEN (MIO. STÜCK)

* Erwachsene und Kinder

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



- Bartarif (85,87%)
- Zeitkartentarif (10,91%)
- Ausbildungstarif (3,22%)

Bartarif	Jahr 2016	Jahr 2017	Veränderungen	
			absolut	%
Einzelfahrkarten *	26,120	26,992	0,871	3,34%
Streifenkarten *	8,282	8,287	0,005	0,06%
Tageskarten **	10,890	11,209	0,319	2,93%
Sonstige	0,290	0,499	0,209	71,97%
Sonderregelungen	12,519	11,676	-0,842	-6,73%
Summe	58,097	58,712	0,616	1,06%

Ausbildungstarif	Jahr 2016	Jahr 2017	Veränderungen	
			absolut	%
Ausbildungstarif I	0,744	0,743	-0,001	-0,19%
Ausbildungstarif II	0,931	0,954	0,023	2,48%
Grüne Jugendkarten	0,115	0,118	0,002	2,11%
Semesterticket	0,395	0,390	-0,005	-1,29%
Summe	2,185	2,204	0,019	0,87%

Zeitkartentarif	Jahr 2016	Jahr 2017	Veränderungen	
			absolut	%
Wochenkarten	2,635	2,561	-0,074	-2,79%
Monatskarten	1,354	1,405	0,052	3,81%
IsarCard9Uhr	0,317	0,313	-0,004	-1,12%
IsarCard60	0,243	0,235	-0,009	-3,50%
IsarCardAbo monatlich	1,239	1,221	-0,019	-1,50%
IsarCardAbo jährlich	0,047	0,048	0,001	1,56%
IsarCard60 Abo monatlich	0,319	0,319	0,000	-0,06%
IsarCard60 Abo jährlich	0,027	0,027	0,000	0,08%
IsarCard9Uhr Abo monatlich	0,148	0,143	-0,005	-3,67%
IsarCard9Uhr Abo jährlich	0,008	0,007	0,000	-2,56%
IsarCardJob monatlich	0,677	0,695	0,018	2,61%
IsarCardJob jährlich	0,034	0,036	0,002	4,83%
IsarCard S	0,317	0,314	-0,003	-0,92%
IsarCard StarterCard	0,066	0,062	-0,004	-6,24%
Sonderregelungen	0,071	0,070	-0,001	-1,02%
Summe	7,503	7,457	-0,046	-0,61%

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

	Jahr 2016	Jahr 2017	Veränderungen 2016/17 – absolut		Veränderungen 2016/17 – %	
Gesamtsumme	67,785	68,373	0,589	0,87%		

FAHRGELDEINNAHMEN (BRUTTO, MIO. EURO)

Bartarif	Jahr 2016	Jahr 2017	Veränderungen absolut	Veränderungen %
Einzelfahrkarten *	84,52	90,80	6,28	7,43 %
Streifenkarten *	107,85	111,71	3,86	3,58 %
Tageskarten **	112,13	119,29	7,16	6,38 %
Sonstige	0,78	1,43	0,66	84,43 %
Sonderregelungen	33,65	34,17	0,51	1,52 %
Summe	338,93	357,39	18,46	5,45 %

Ausbildungstarif	Jahr 2016	Jahr 2017	Veränderungen absolut	Veränderungen %
Ausbildungstarif I	24,88	25,65	0,77	3,10 %
Ausbildungstarif II	38,19	40,99	2,80	7,33 %
Grüne Jugendkarten	1,91	2,01	0,10	5,33 %
Semesterticket	43,19	47,09	3,90	9,04 %
Summe	108,16	115,74	7,58	7,00 %

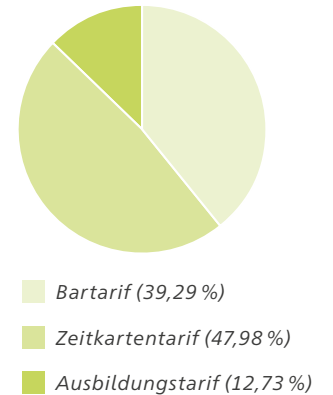
Mögliche Abweichungen in den Summen und den Prozentwerten ergeben sich durch Auf- und Abrunden der Werte.

	Jahr 2016	Jahr 2017	Veränderungen 2016/17 – absolut	Veränderungen 2016/17 – %
Gesamtsumme	872,05	909,51	37,47	4,30 %

Zeitkartentarif	Jahr 2016	Jahr 2017	Veränderungen absolut	Veränderungen %
Wochenkarten	51,54	51,08	-0,46	-0,89 %
Monatskarten	98,43	103,90	5,47	5,56 %
IsarCard9Uhr	20,84	21,08	0,23	1,12 %
IsarCard60	12,24	11,98	-0,25	-2,08 %
IsarCardAbo monatlich	82,66	83,44	0,78	0,94 %
IsarCardAbo jährlich	33,75	35,08	1,33	3,95 %
IsarCard60 Abo monatlich	14,13	14,49	0,36	2,55 %
IsarCard60 Abo jährlich	13,22	13,51	0,28	2,13 %
IsarCard9Uhr Abo monatlich	8,68	8,48	-0,19	-2,22 %
IsarCard9Uhr Abo jährlich	4,86	4,85	-0,01	-0,26 %
IsarCardJob monatlich	40,83	42,66	1,82	4,47 %
IsarCardJob jährlich	23,57	25,31	1,74	7,39 %
IsarCard S	16,86	17,13	0,27	1,62 %
IsarCard StarterCard	0,16	0,16	0,00	1,11 %
Sonderregelungen	3,19	3,23	0,05	1,49 %
Summe	424,96	436,39	11,43	2,69 %

* Erwachsene und Kinder

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







HERAUSGEBER UND VERANTWORTLICH FÜR DEN INHALT

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)

Thierschstraße 2, 80538 München

www.mvv-muenchen.de

FOTOGRAFIEN

Walter Matthias Wilbert – Wilbert Photography, Bad Tölz

TEXT

Cornelia Sauer – Dialogtext, München

KONZEPTION UND KREATION

DESIGN LUV – Büro für Kommunikationsdesign, München



