



VERBUNDBERICHT 2015
MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND





PROLOG _____ **04**

Der Oberbürgermeister: Dieter Reiter **06**

Der Bayerische Staatsminister: Joachim Herrmann **08**

Der Landrat: Robert Niedergesäß **10**

VERBUNDPARTNER _____ **12**

Die Gesellschafter und Organe des MVV **14**

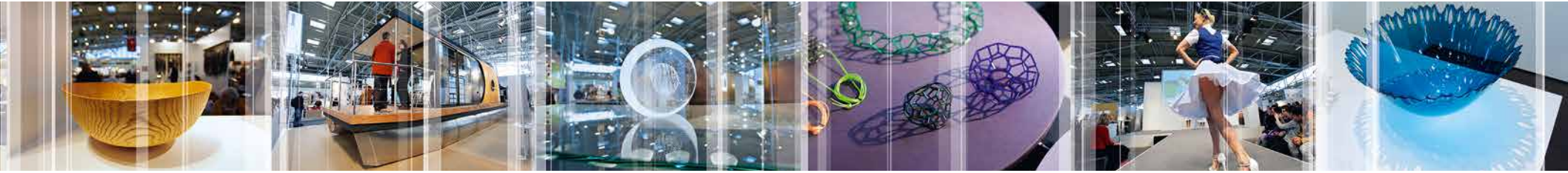


INHALT

PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN _____	20	Barrierefreie »Frutiger 1450 for MVV« verbessert	
Landkreiswerbung Starnberg und München im Pretest	22	Printkommunikation	38
Marktforschung rund ums Mobilitätsverhalten von Studentinnen und Studenten	23	Integration des Filzenexpress in den MVV	39
Auf dem Weg zur Tarifstrukturreform	24	Bessere P+R-Informationen stärken den Mobilitätsverbund	40
Flächendeckendes MVV-RufTaxi-System im Landkreis Fürstentfeldbruck	26	MVV-Informationen für Flüchtlinge	42
MVV-Radrouten-Planer mit innovativen Funktionen	28	30 Prozent Treibstoffeinsparung bei Hybridbussen	43
Reform des Ausbildungstarifs	29	Arbeitskreis »ÖV-Tangenten in der Region« beschleunigt	
Vertiefte ÖPNV-Kooperation in der Metropolregion	30	Busverkehr	44
Der MVV tritt der Bayerischen Klima-Allianz bei	32	Erhebliche Ausweitung des MVV-Regionalbusverkehrs	46
Handy- und OnlineTickets als Erfolgsmodelle	34	56 MVV-Regionalbuslinien neu vergeben	47
2. Stammstrecke: Endgültige Realisierungsentscheidung rückt näher	35	Rasante Entwicklung der Fahrgastzahlen in den Verbundlandkreisen	48
Wirtschaftlichkeit der gleitenden Geltungsdauer bei Zeitkarten ist belegt	36	Resümee und Ausblick der MVV-Geschäftsführung	54
		STATISTIK _____	56
		Zahlen, Daten, Fakten	58



Bummel über die Münchner Messe »Handwerk & Design«



PROLOG

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

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

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

DER OBERBÜRGERMEISTER



Dieter Reiter

*Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München*

Für Generationen von Münchnerinnen und Münchnern ist der MVV zentraler Bestandteil ihres Alltagslebens. Autofrei mobil zu sein, Klima und Umwelt zu schonen, ohne dabei auf Komfort und Schnelligkeit zu verzichten, das sind Aspekte des MVV, die oft thematisiert werden.

In den öffentlichen Verkehrsmitteln unserer Stadt begegnen sich Menschen aus allen Regionen der Welt, aus den unterschiedlichsten sozialen Milieus und mit den vielfältigsten Lebensstilen. Ein funktionierender öffentlicher Verkehr hat für eine funktionierende Stadtgesellschaft große Bedeutung.

Voraussetzung dafür, dass der ÖPNV von allen Gruppierungen der Stadtgesellschaft und ihren Besuchern akzeptiert wird, ist neben einem hohen Standard bei Streckennetz, Taktfrequenz und eingesetzten Fahrzeugen vor allem ein verständliches und attraktives Tarifsystem. Hier wurden im Berichtsjahr erste Weichenstellungen in Richtung einer grundsätzlichen Reform der Fahrpreise im MVV vorgenommen.

Weitere wichtige Projekte sind auf den Weg oder bereits zum Abschluss gebracht worden. Die Stadtbusflotte wurde kontinuierlich erneuert und auf höchstem technischem Stand gehalten. SWM/MVG haben Prototypen elektrisch betriebener Busse erprobt. Mit Elektromobilität beim Busverkehr könnte der gesamte öffentliche Verkehr im Stadtgebiet weitestgehend auf der Elektrotraktion basieren und damit in näherer Zukunft ein Ziel erreicht haben, von dem der Autoverkehr noch meilenweit entfernt ist. Neu bestellte Buszüge der MVG, die bei den Fahrgästen wegen der hohen Kapazität und wegen des Fahrkomforts in den Anhängern besonders beliebt sind, runden die positive Entwicklung beim städtischen Busverkehr ab.

Bei der Tram gibt es ebenfalls Positives zu vermelden. Der Planfeststellungsbeschluss für die Tram 25 nach Steinhausen liegt seit September 2015 vor. Mit dem Bau der Strecke wurde zwischenzeitlich begonnen. Diese neue Tramverbindung vom Max-Weber-Platz zum S-Bahnhof Berg am Laim bedeutet eine wichtige Arrondierung des Tramnetzes im Münchner Osten

und schafft eine zusätzliche Verknüpfung mit dem Schnellbahnnetz. Als Nächstes steht nun die Tram-Westtangente zwischen Romanplatz und Ratzingerplatz auf der Agenda. Sie soll nicht nur das westliche Stadtgebiet besser erschließen, sondern als Tangentialverbindung auch das Schienennetz in der Innenstadt spürbar entlasten.

Die wichtigste Infrastrukturmaßnahme im Gebiet des MVV, und weit darüber hinaus, ist die zweite Stammstrecke. Mit dem Planfeststellungsbeschluss für den westlichen Abschnitt ist ein weiterer wichtiger Schritt zu Realisierung getan. Die Signale, die ich von Bund, Bahn und Freistaat erhalte, sind eindeutig: München und die Region brauchen die zweite S-Bahn-Stammstrecke. Sie ist bundesweit das wichtigste kommunale Infrastrukturprojekt. Die Landeshauptstadt steht nach wie vor zu ihrer freiwilligen Finanzierungszusage. Nun sind die Projektpartner am Zug, ihrer Verantwortung gerecht zu werden und ein tragfähiges Finanzierungskonzept zu erstellen.

Damit der ÖPNV im Großraum München das Rückgrat einer umfassenden Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen bleiben kann, ist die Sicherstellung einer hinreichenden Finanzierung unabdingbar. Hier ist die Landeshauptstadt München auch von Entscheidungen auf Bundes- und Landesebene abhängig. Eine Reihe wichtiger Finanzierungsfragen wurden im Berichtsjahr entschieden oder auf den Weg gebracht. Dazu gehört die Erhöhung und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel und die Fortführung der GVFG-Mittel über 2019 hinaus. Nun müssen sich Bund und Länder noch abschließend über die Zukunft der Entflechtungsmittel verständigen. Die Zeit drängt, denn Städte und Gemeinden benötigen Planungssicherheit.



Dieter Reiter

DER BAYERISCHE STAATSMINISTER



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

Im Jahr 2015 konnte der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund einen neuen Fahrgastrekord verbuchen.

Dem Freistaat Bayern kommt als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs eine tragende Rolle im MVV-Verbundsystem zu. Für die Beförderung der Fahrgäste im Schienenpersonennahverkehr sorgen unsere Partner, die DB Regio AG (S-Bahn München und Regionalverkehr), die Länderbahn GmbH (alex) und die Transdev GmbH (BOB, Meridian). Über die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat der Freistaat letztes Jahr bayernweit über 121 Millionen Zugkilometer bestellt. Hiervon entfielen rund 20 Millionen Zugkilometer auf die S-Bahn München. Diese bildet mit über 800.000 Fahrgästen an einem durchschnittlichen Werktag sowohl in der Landeshauptstadt München als auch in ihrem Umland das Rückgrat im Schienenpersonennahverkehr. Damit ist sie das erfolgreichste Schienenpersonennahverkehrsnetz in Bayern. Wegen der Stammstrecke, über die in enger Taktung fast alle S-Bahn-Linien geführt werden, ist sie aber auch eines der betrieblich anspruchsvollsten S-Bahn-Systeme in Deutschland.

Die Betriebsstabilität der S-Bahn München hat angesichts ihrer überragenden Bedeutung und der steigenden Fahrgastzahlen besondere Priorität. Deshalb hat der Freistaat Bayern gemeinsam mit der BEG ein Drei-Stufen-Konzept entwickelt. Der aktuelle Vertrag für die Verkehrsleistungen im S-Bahn-Netz zwischen der DB Regio AG und der BEG endet im Dezember 2017. An diesen Vertrag wird sich in der ersten Stufe unseres Konzepts ein zweijähriger Übergangsvertrag anschließen, um einen stabilen und zuverlässigen Betrieb zu sichern und gleichzeitig die Bedingungen für den Wettbewerb unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu schaffen. Für die Zeit ab Dezember 2019 sollen dann in der zweiten Stufe die Verkehrsleistungen bis voraussichtlich Dezember 2031 vergeben werden. In diesen Zeitraum soll auch der Ersatz der heutigen Fahrzeugflotte (ET 420 und ET 423) durch neue Züge fallen.

In die zweite Stufe unseres Konzepts haben wir auch die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke und die damit einhergehende Erweiterung des Verkehrsangebots bei der S-Bahn eingeplant. Die Entscheidung über die endgültige Realisierung

der 2. Stammstrecke wird der Freistaat nach Vorliegen einer sachgerechten und belastbaren Kostenermittlung der Deutschen Bahn und einer verbindlichen Finanzierungszusage des Bundes treffen. Die dritte Stufe unseres Konzepts befasst sich mit der Vergabe der Verkehrsleistungen im Anschluss an den Vertrag in der zweiten Stufe für voraussichtlich wiederum rund zwölf Jahre. Dafür strebt die BEG eine Aufteilung des Netzes in mehrere Lose an, um attraktive Bedingungen für den Wettbewerb unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu schaffen.

Es freut mich, dass im Dezember 2015 nun auch die letzten Kilometer der Strecke des Filzenexpress zwischen Grafing Bahnhof und Wasserburg (Inn) in den MVV-Verbundtarif integriert wurden. Verständlicherweise wird auch in den umliegenden Landkreisen eine Tarifintegration thematisiert. Der Freistaat unterstützt deshalb die aktuellen Untersuchungen zur Einführung eines durchgängigen Tarifs in der Metropolregion München. Momentan wird ein Grobkonzept für einen Dachtarif aufgestellt.

Der Freistaat Bayern hat gemeinsam mit der Landeshauptstadt München und den Verbundlandkreisen im Frühjahr dieses Jahres eine Machbarkeitsstudie zur MVV-Tarifstrukturreform in Auftrag gegeben. Deren Ergebnisse sollen Ende des Jahres vorliegen. Erklärtes Ziel aller Verbundpartner ist es, den Tarif einfacher und gerechter zu gestalten. Für die Untersuchungen zur Tarifstrukturreform wird es insbesondere – wie auch bisher schon – auf eine enge Kooperation unter den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen ankommen.

Ich danke allen Beteiligten des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit im vergangenen Jahr und wünsche mir und uns allen, dass wir die erfolgreiche Entwicklung des MVV im Jahr 2016 fortsetzen können.



Joachim Herrmann

DER LANDRAT DES LANDKREISES EBERSBERG



Robert Niedergesäß

Landrat des Landkreises Ebersberg

Sprecher der Verbundlandkreise

Die MVV-Verbundlandkreise können einmal mehr auf ein erfolgreiches Jahr im öffentlichen Personennahverkehr zurückblicken. Leisten sie doch mit dem MVV-Regionalbusverkehr sowohl zur Erschließung der teils weitläufigen Fläche zwischen den Schienenachsen als auch innerhalb der zahlreichen Städte und Gemeinden im MVV-Raum einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität der Menschen in der Region.

Dieses beträchtliche, ständig weiter steigende Engagement lässt sich auch in konkreten Zahlen ausdrücken. Wurden im Jahr 2005 im MVV-Regionalbusverkehr Leistungen in einem Volumen von rund 23,2 Millionen Kilometern angeboten, so waren es im Jahr 2010 bereits 26,0 Millionen. Diese deutliche Leistungsausweitung setzte sich fort und gipfelte im Jahr 2015 mit nunmehr 33,3 Millionen Kilometern.

Damit erhöhte sich das Volumen der in den Verbundlandkreisen angebotenen Busleistungen in den genannten Zeiträumen mit zunehmender Dynamik. Betrug die Leistungsausweitung zwischen 2005 und 2010 ca. 12 Prozent, waren es innerhalb der letzten fünf Jahre 28 Prozent.

Seit 1996 werden damit sogar rund 16,4 Millionen Kilometer mehr angeboten, was einer Verdoppelung des Leistungsangebotes innerhalb der letzten 20 Jahre entspricht.

In diesem Zusammenhang möchte ich es nicht versäumen, auf eine bemerkenswerte lokale Besonderheit in der Region hinzuweisen. Im Jahr 2015 nahm im Landkreis Fürstenfeldbruck das MVV-RufTaxi seinen Betrieb auf. Dieses spezielle Verkehrsangebot wurde auf Betreiben von Landkreis und MVV in den MVV-Tarif integriert und deutlich ausgeweitet. Mit der Einführung des MVV-RufTaxi-Verkehrs bekommt das westliche Landkreisgebiet von Fürstenfeldbruck damit eine 24-Stunden-ÖPNV-Anbindung an sieben Tagen in der Woche!

Was die Ausschreibungen im MVV-Regionalbusverkehr betrifft, reichte das Jahr 2015 nicht an das Rekordjahr 2014 heran, aber auch in diesem Jahr wurden in 35 Ausschreibungsverfahren wiederum 56 Linien vergeben. Bei den neuen Betreibern handelt es sich ausnahmslos um bewährte Verkehrsunternehmen, die schon seit langem Leistungen im MVV-Regionalbusverkehr erbringen. Insgesamt wurden damit seit 1996 bereits über

200 Ausschreibungsverfahren durchgeführt. Die Gesamtleistung der in 2015 ausgeschriebenen MVV-Regionalbuslinien beträgt rund 8,3 Millionen Nutzwagenkilometer pro Jahr.

Sehr erfreuliche Nachrichten waren auch aus dem Bereich des Schienenpersonennahverkehrs zu vermelden. Der »Filzenexpress« wurde zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 zwischen Tulling und Wasserburg (Inn) Bahnhof in den MVV-Tarif integriert. Damit wurde nach langen und intensiven Verhandlungen erstmals seit 1992 wieder eine Schienenverkehrsstrecke in den MVV integriert. Der sogenannte Filzenexpress bedient die Strecke zwischen Wasserburg (Inn) Bahnhof nach Grafing Bahnhof mit einigen Durchbindungen nach München Ostbahnhof.

Für die Fahrgäste bedeutet die Verbunderweiterung, dass sie künftig mit einem Ticket bis München und im gesamten MVV-Raum fahren können. Damit werden die Fahrten in der Regel auch deutlich günstiger. Finanziert werden die durch die Verbunderweiterung entstehenden Mehrkosten durch den Landkreis Rosenheim.

Auch die Weiterentwicklung 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. In Summe konnten im Verhältnis zu 2014 mehr als doppelt so viele Handy- und OnlineTickets verkauft werden.

Ebenfalls konnten die im Handy- und OnlineTicket zur Verfügung gestellten Angebote wieder deutlich ausgeweitet werden. Neben einer digitalen Streifenkarte, der Kurzstrecke und einem Gruppenticket für bis zu 30 Personen wurde auch ein Anschluss-ticket für Zeitkartenkunden eingeführt.

Der MVV hat sich einmal mehr 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 2015 ganz herzlich.



Robert Niedergesäß



Im Olympiapark: Erinnerung an »Väterchen Timofeij«

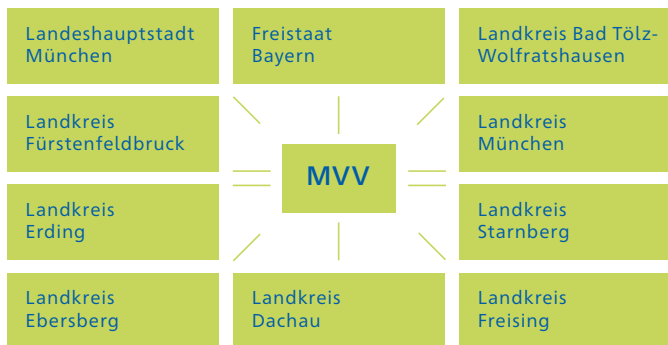


VERBUNDPARTNER

DIE GESELLSCHAFTER UND ORGANE DES MVV

Gesellschafter der MVV GmbH Mitglieder der Gesellschafterversammlung im Geschäftsjahr 2015

- 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
Regierungsdirektor, Bayer. Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat
- Josef Schmid
2. Bürgermeister und Leiter des Referats für Arbeit und Wirtschaft, Landeshauptstadt München
 - Josef Niedermaier
Landrat, Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen
 - Stefan Löwl
Landrat, Landkreis Dachau, stellvertretender Sprecher der Verbundlandkreise
 - Robert Niedergesäß
Landrat, Landkreis Ebersberg, Sprecher der Verbundlandkreise
- Martin Bayerstorfer
Landrat, Landkreis Erding
 - Josef Hauner
Landrat, Landkreis Freising
 - Thomas Karmasin
Landrat, Landkreis Fürstfeldbruck
 - Christoph Göbel,
Landrat, Landkreis München
 - Karl Roth
Landrat, Landkreis Starnberg



Mitglieder des Verbundrates im Geschäftsjahr 2015

- Dieter Reiter
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München,
Vorsitzender des Verbund-
rats
- Josef Schmid
2. Bürgermeister und Leiter
des Referats für Arbeit und
Wirtschaft, Landeshaupt-
stadt München
- Carsten Fregin
Ministerialrat, Oberste
Baubehörde im Bayer.
Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr
- Hans-Peter Behrendsen
Ministerialrat, Oberste
Baubehörde im Bayerischen
Staatsministerium des Innern,
für Bau und Verkehr
- Robert Niedergesäß
Landrat, Landkreis Ebersberg
- Stefan Löwl
Landrat, Landkreis Dachau
- Dipl.-oec. Herbert König
Vorsitzender der Geschäfts-
führung Münchner Verkehrs-
gesellschaft mbH (MVG),
stellvertretender Vorsitzender
des Verbundrats
- Gudrun Elser
Geschäftsleitung S-Bahn
München / DB Regio AG
- Dr. Bernd Rosenbusch
Geschäftsführer Bayerische
Oberlandbahn GmbH (BOB),
seit 9.9.2015
- Kai Müller-Eberstein
Geschäftsführer Bayerische
Oberlandbahn GmbH (BOB),
bis 10.7.2015
- Veit Bodenschatz
Geschäftsführer Regionalver-
kehr Oberbayern GmbH (RVO)
- Leonhard Neumayr
Verkehrsunternehmer
- Wolfgang Riedlinger
Geschäftsführer Busverkehr
Südbayern GmbH

Organe des MVV

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

DIE MEILENSTEINE IM JAHR 2015. DIE VERBUNDPARTNER BERICHTEN



*Moderne Bahnen,
neue Nachfragerekorde*



*Immer länger – für immer
mehr Fahrgäste*

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

- **Längere Tramzüge:** Mit der Bestellung von 22 neuen Zügen startet das größte Trambahn-Beschaffungsprogramm der vergangenen Jahrzehnte. Es handelt sich dabei um zwei-, drei- und vierteilige Züge vom Typ Avenio. Geplant ist, die zwei- und dreiteiligen Einheiten werktags zu neun besonders kapazitätsstarken Doppeltraktionszügen zu koppeln, die rund 48 Meter lang sind und rund 260 Fahrgästen Platz bieten.
- **Neue Busse:** Die Busflotte der MVG wird weiter erneuert und damit verjüngt. 2015 wurden insgesamt 23 Gelenkbusse ausgeliefert. Die neuen Fahrzeuge bieten zusätzlichen Platz an der zweiten und dritten Tür und entsprechen dem gegenwärtig anspruchsvollsten europäischen Abgasstandard Euro 6 inklusive Ruß- und Stickoxidfilter. Im Oktober werden 21 weitere Fahrzeuge bestellt, darunter 15 zusätzliche Buszüge.
- **MVG Rad am Start:** Das neue Mietradsystem MVG Rad geht im Oktober mit 1.200 Rädern an den Start. Die Bikes können mittels der neuen App »MVG more« geortet und gemietet werden. Man findet sie überall dort, wo sie vom jeweiligen Vornutzer abgestellt wurden, oder an den festen MVG Radstationen, die vor allem an Bahnhöfen und Haltestellen eingerichtet werden, um den Fahrgästen beste Umsteigemöglichkeiten zu bieten.
- **Marienplatz ganz neu:** Nach rund dreieinhalb Jahren Umbauzeit erstrahlt das Zwischengeschoss des 1971 eröffneten U- und S-Bahnhofs Marienplatz in neuem Glanz. Die 4.200 Quadratmeter große Verteilerebene präsentiert sich »aufgeräumt« mit viel Platz in der Mitte und einer farblich ganz neu gestalteten Decke in Orangerot. Der Umbau hat rund 30 Millionen Euro gekostet.
- **Elektronische Tickets auf dem Vormarsch:** Das Sortiment wird um die Kurzstrecke, die Streifenkarte sowie ein elektronisches Anschlussticket für Zeitkarteninhaber erweitert. Neu ist zudem ein PrintTicket für größere Gruppen. Bis Ende 2015 werden allein über die App »MVG Fahrinfo München« rund 2,5 Millionen HandyTickets verkauft.
- **ÖPNV boomt:** Die MVG verzeichnet den elften Nachfrage-Rekord in Folge: 2015 waren erneut so viele Menschen mit den MVG-Verkehrsmitteln U-Bahn, Bus und Tram unterwegs wie nie zuvor. Das städtische Verkehrsunternehmen beförderte nach vorläufigen Ergebnissen rund 566 Millionen Fahrgäste. Dies entspricht einer erneuten Steigerung von rund 2 Prozent und 11 Millionen zusätzlichen Fahrten.

S-Bahn München

- **Mehr Fahrgäste:** Die Fahrgäste nehmen die vor einem Jahr abgeschlossene Elektrifizierung des Streckenastes der S2 Richtung Altomünster sehr gut an. So zeigt sich bereits im ersten Jahr ein Nachfragewachstum von fast 25 Prozent.
- **Mehr Platz:** Seit Fahrplanwechsel 2014/2015 verkehren auf der S2 und der S8 mehr Lang- und Vollzüge. Dadurch sind allein an Werktagen weitere Kapazitäten für über 22.000 Fahrgäste entstanden.
- **Mehr Fahrzeuge:** Die Zugverlängerungen sind durch die Verstärkung der S-Bahn-Flotte um 15 Fahrzeuge vom Typ ET 420 möglich geworden. Nach einer vollständigen Modernisierung des Innenraums und einer Ausstattung mit Videotechnik werden die Fahrzeuge auf der S2, S4 und S20 eingesetzt.
- **Mehr Sicherheit:** Seit 2007 hat die S-Bahn München zusammen mit der Bundespolizei 1.600 Schüler zu DB Schülerbegleitern ausgebildet. Unter dem Motto »Überzeugen statt Petzen« agieren die Schülerbegleiter als Botschafter, die andere Schüler auf Fehlverhalten direkt ansprechen und positiv auf sie einwirken.

MVV-Regionalbusverkehr

- **Neue Tangentialverbindungen:** Zur Verbindung von S-Bahn-Außenästen wurden die MVV-Regionalbuslinien 234, 285 und 515 eingerichtet. Neu ist zudem die schnelle Expressbuslinie X900.
- **Umweltfreundliche Hybridbuslinie:** Als erste Linie im MVV-Regionalbusverkehr wird die Linie 840 regulär – nicht als Testbetrieb – mit drei Hybridbussen bedient.
- **Eindrucksvolle Leistungsverbesserungen:** Die planmäßige Betriebsleistung stieg im gesamten MVV-Regionalbusverkehr auf 35,8 Millionen Nutzwagenkilometer pro Jahr an. Der Landkreis München verzeichnet ein Plus von 14 Prozent und setzte den Nahverkehrsplan weiter um. Im Landkreis Fürstenfeldbruck liegt der Zuwachs bei 17 Prozent. Für den Stadtverkehr Puchheim wurde die Linie 853 neu konzipiert. Die 2015 eingeführte RufTaxi-Linie 8500 bedient Germering und Eichenau rund um die Uhr. Die Verkehrsleistung im Landkreis Starnberg wuchs um 40 Prozent. Der Stadtverkehr Starnberg wurde neu entworfen und ausgeweitet. In Pöcking / Andechs entstanden ebenfalls neu konzipierte Gemeindeverkehre. Der bisher freigestellte Schülerverkehr im Landkreis Starnberg wurde größtenteils in den MVV eingebunden.



Weitere Kapazitäten
auch im S-Bahn-Betrieb



Rekorde purzeln im
MVV-Regionalbusverkehr

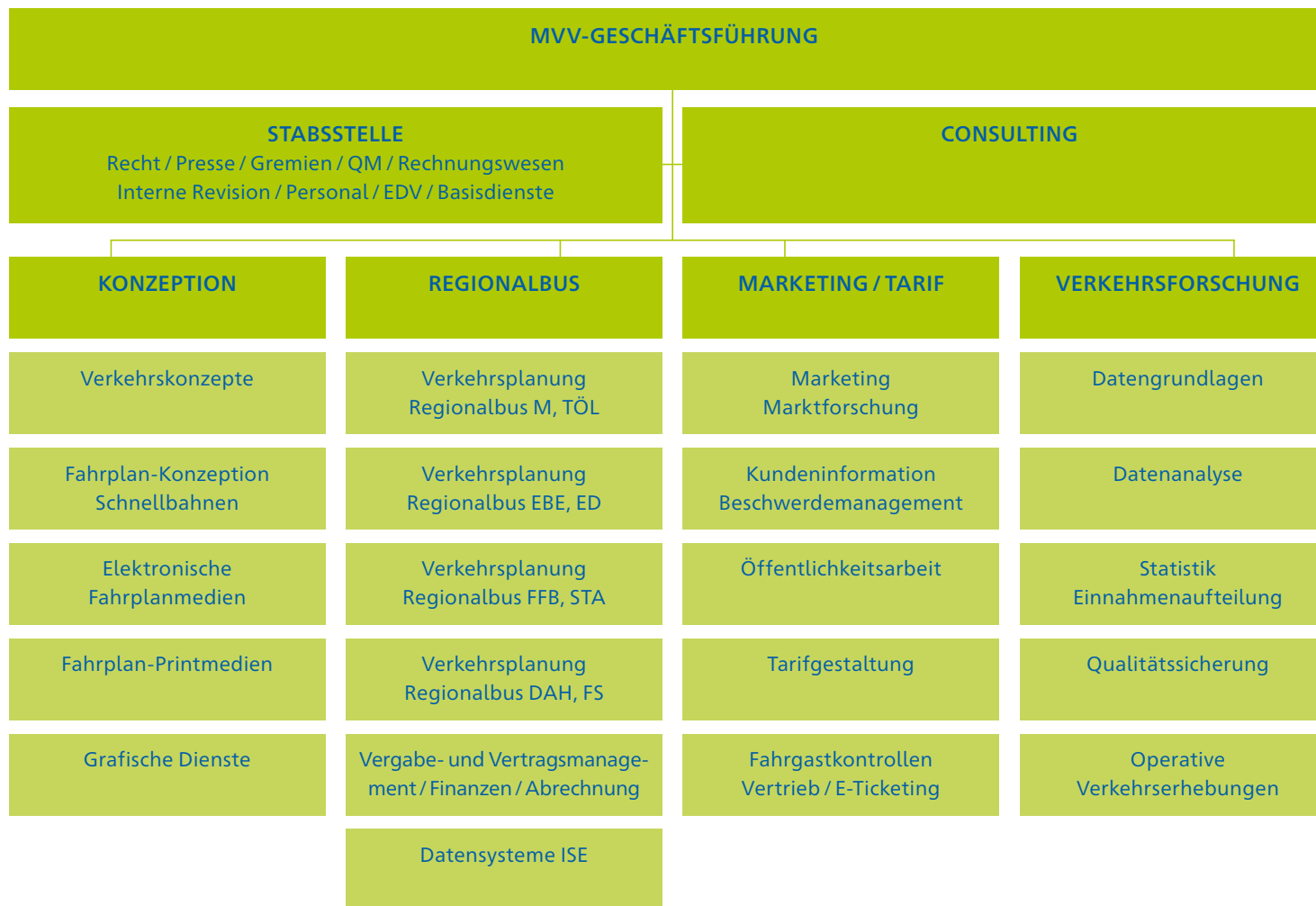
DIE VERBUNDVERKEHRSUNTERNEHMEN IN DER REGION



Erkennungszeichen
in der Region

Diese Verbundverkehrsunternehmen bilden das Rückgrat des MVV-Regionalbusverkehrs

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





Besuch der Messe »Garten München«



PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN

Aufbruchstimmung im Jahr 2015: Eine Tarifreform kündigt sich an, Schüler und Auszubildende erhalten endlich ein IsarCard-Abo, das EMM-Ticket zeichnet sich in Form eines Dachtarifs ab – und die Absatzzahlen von Handy- und OnlineTickets schießen in beachtliche Höhen.

Der Landkreis Fürstentumbruck macht Rund-um-die-Uhr-Fahrten mit dem MVV möglich und liefert damit einen anschaulichen Beweis von der Dynamik im MVV-Regionalbusverkehr, die durch zwei schnelle, tangentielle Expressbuslinien unterstrichen wird.

Der MVV ist der Klima-Allianz beigetreten und unterstreicht sein Engagement durch die Einführung neuer Hybridbusse im Regelbetrieb. Und: Nach dem Landkreis Kelheim hat sich nun auch der Landkreis Rosenheim mit einer ersten Regionalzugverbindung in den MVV integriert.

Veränderung liegt also in der Luft. Der MVV freut sich darüber und begrüßt neue Bürger jetzt sogar auf Arabisch und Farsi. Dies alles und noch viel mehr.

Viel Spaß bei der Lektüre der Jahreschronik 2015!

WELCHE WERBUNG WIRD WIRKSAM SEIN?

Mit dem letzten Fahrplanwechsel war der MVV-Regionalbusverkehr in den Landkreisen Starnberg und München erheblich ausgeweitet worden. Um die Verbesserung des Angebotes deutlich und breit zu kommunizieren, ließ der MVV Anfang des Jahres Kampagnenvorschläge und Motive entwickeln, unterzog diese einem Pretest, identifizierte die besten Konzeptideen und setzte diese anschließend um.



Unübersehbare Bus-Offensive

Es standen drei alternative Kampagnen für den Landkreis Starnberg auf dem Prüfstand, als die mit der Feldarbeit beauftragte Münchner Firma Schmiedl 180 Personen rund 20 Minuten lang in ihren Teststudios interviewte. Die Auswertung ergab, dass der Ansatz »Bustür« besonders aufmerksamkeitsstark war, sehr gut als Imagräger funktionieren würde und sich als bis dato bestgetestete Kampagne erwiesen hat. Das visuelle Schema – eine geöffnete Bustür, die den Blick auf ein bekanntes Motiv des Landkreises Starnberg freigibt – ist einfach zu verstehen, ein attraktiver Eyecatcher und es bringt die intensiverte Verbindung zwischen Bus und Landkreis schnell auf den Punkt. Textlich wird die Botschaft durch Headlines wie »Pendler-Verbindung« und »Freizeit-Verbindung« weiter verstärkt. Sublines erzählen von den neuen Leistungen im MVV – wie »noch viel öfter« oder »stündlich zum Starnberger See«.

Für den Landkreis München führte die Firma Schmiedl 300 Interviews durch. Sie dauerten je 15 Minuten und drehten sich um fünf verschiedene Plakatmotive, die alle eine Person und ein Tier – fast immer an einer MVV-Regionalbushaltestelle verweilend – zeigen und per Sprechblase auf Vorteile wie »neue Verbindungen«, »mehr Fahrten« oder »schneller, öfter, weiter« hinweisen. Der Pretest bestätigte auch diesen Motiven überdurchschnittliche kommunikative Kraft und positive Imagewirkung. Zudem lieferte er Anhaltspunkte für die Optimierung einzelner Bildelemente, etwa in Sachen Kleiderwahl und Freundlichkeit.

JETZT WERDEN DIE STUDIERENDEN BEFRAGT

Das im Oktober 2013 eingeführte Semesterticket erfreut sich großer Beliebtheit. Diese Tatsache allein beantwortet längst nicht alle Fragen zum Mobilitätsverhalten der Zielgruppe. Um nach der Vorher-Untersuchung von infas im Rahmen einer weiteren, diesmal projektbegleitenden Erhebung vertiefte Erkenntnisse zu gewinnen, wurde im Februar erneut ein Briefing formuliert.

Das bisherige Wissen über das MVV-Semesterticket empirisch überprüfen zu lassen und zu erweitern hatte der MVV gemeinsam mit der DB Regio / S-Bahn München, der Münchner Verkehrsgesellschaft und der Bayerischen Oberlandbahn 2014 beschlossen. Im Februar konnte das Briefing mit der genauen Aufgabenbeschreibung für die Marktforschung erstellt werden. Mit der Projektleitung wurde ein Meinungsforschungsinstitut beauftragt. Die Marktforscher sollen das Mobilitätsverhalten der Studierenden und der Semesterticketnutzer in einem Vorher-Nachher-Vergleich darstellen. Die Preisakzeptanz ist zu ermitteln, und die Beweggründe derer sind herauszufinden, die sich mit dem Sockelticket zufriedengeben. Es ist zudem aufzuzeigen, unter welchen Bedingungen sich diese Gruppe der Studierenden für den Kauf einer IsarCardSemester entscheiden könnte. Zu ermitteln sind auch mögliche Effekte einer Veränderung von Sockelticket-Konditionen. Auch allgemeine

Mobilitätsfragen sind ein Thema: Wie häufig werden welche Verkehrsmittel gewählt? Aus welchen Motiven heraus? Welche Einstellung liegt generell zum ÖPNV vor? Wie zufrieden sind die Studierenden mit dem Angebot vor Ort? Wie sieht es mit ihrer individuellen Autonutzung aus? Schließlich soll eruiert werden, ob Nur-Sockelticket-Besitzer überhaupt im MVV unterwegs sind und durch welche Tickets sie im Fall der Fälle aufstocken. Von den IsarCardSemester-Nutzern möchte man unter anderem erfahren, ob sie dieses Ticket auch im nächsten Semester wieder erwerben wollen und ob sie es Dritten weiterempfehlen.

Die Studie wurde in drei Befragungswellen, die Sommer- und Wintersemester sowie vorlesungsfreie Zeiten abbilden, zwischen Juni und Dezember 2015 durchgeführt. Inzwischen liegen Ergebnisse vor, die nach abschließender Prüfung als kalkulatorische Grundlage für das Semesterticket 2017 dienen.



Wo und wie fahren sie?

WIR HABEN DA EINE VISION ...

Die letzte Tarifreform des MVV fand 1999 statt. Nicht zuletzt angesichts der Entwicklungsdynamik in München und Region sowie der Digitalisierung unserer Kommunikation ist die Zeit reif für einen weiteren Sprung nach vorn. Bis 2025 soll der MVV-Gemeinschaftstarif zum modernsten Tarifsysteem Europas weiterentwickelt werden. Der Startschuss für die praktische Umsetzung ist bereits gefallen.



*Mit den Augen der
Fahrgäste sehen*

Am 10. März 2015 hatten sich die Gesellschafter des MVV zu einer Klausurtagung zurückgezogen, um über die Dimensionen und Ziele einer Tarifreform zu beraten. Es liegt in der Natur der Sache, dass Tarifentscheidungen kompliziert sind, weil einige der Anforderungen divergierend und konkurrierend sind. Der Fahrgast wünscht günstige Preise, das Verkehrsunternehmen ein solide Einnahmequelle, die Politik soziale Gerechtigkeit ... Die Kunst der Entwicklung eines erfolgreichen Tarifsystems liegt darin, alle diese Interessen unter einen Hut zu bringen – und das dann zu einem leicht verständlichen und benutzerfreundlichen Gesamtpaket zu schnüren.

Als manifestes Ergebnis der Tagung wurden diese Leitlinien und Ziele gemeinsam festgehalten: Der neue MVV-Tarif muss einfach sein. Sein Preis-Leistungs-Verhältnis muss transparent

und gerecht sein. Die Nachfrage muss gesteuert werden. Der Tarif muss ergiebig, aber dennoch sozial ausgewogen sein. Der Tarif muss für alle Menschen zugänglich bleiben, also auch für Kunden, die ohne moderne Geräte wie Smartphones leben.

In einem ersten Schritt konnte nach Ausschreibung Anfang 2016 die Machbarkeitsstudie an das Firmenkonsortium Civity / Intraplan vergeben werden. In einem Kick-off-Meeting wurden Projektstruktur, Entscheidungswege und Zeitplan vereinbart. Es haben bereits ausführliche Einzelinterviews mit Vertretern der Landkreise, der Verkehrsunternehmen und der Politik stattgefunden und der MVV hat die Datengrundlagen für alle geplanten Berechnungen bereitgestellt. Auf dieser Basis wird bis Herbst 2016 eine umfassende und systematische Status-quo-Analyse mit Stärken-Schwächen-Profil des heutigen

Tarifsystems geliefert. Selbstverständlich wird man den analytischen Blick auch auf die Tarife in elf anderen deutschen Verbänden und die Tarif- und Ticketkonzepte in neun europäischen Städten werfen, darunter London, Wien, Amsterdam und Kopenhagen. Schließlich sind drei Tarifszenarien zu entwickeln, die anhand eines Prognosemodells der Nachfrage- und Kostenwirkung quantitativ bewertet werden – und die Basis für eine Entscheidungsfindung sind.

Parallel arbeiten MVV und Partner an einer Weiterentwicklung der elektronischen Vertriebsstruktur, ohne die Europas modernstes Tarifsystem sicherlich nicht denkbar sein wird.



Ein Highlight in Europa

DAS TAXI ZUM MVV-TARIF – EIN PROJEKT MIT VORBILDCHARAKTER

Als im Landkreis Fürstfeldbruck am 26. März die Presse zum Termin erschien, sahen die Journalisten recht fröhliche Gesichter. Logisch, denn Landrat Karmasin, einige Behördenvertreter, der MVV und der Chef der Zeiler GmbH informierten darüber, dass in fünf Tagen elf MVV-RufTaxis für die ÖPNV-Abdeckung rund um die Uhr bereitstehen würden – und zwar zum MVV-Tarif.



Hallo Taxi!

Mit der Einführung eines neuen MVV-RufTaxi-Systems sind weite Teile des Landkreisgebietes in Sachen Mobilität einen großen Schritt vorangekommen: Wann immer die Bewohner öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch nehmen mögen, können sie dies mit den im MVV üblichen Tickets umsetzen – an sieben Tagen der Woche und täglich 24 Stunden lang. Tagsüber nutzen sie Busse und Bahnen im MVV in gewohnter Weise. Abends und nachts kommen dann verstärkt die vollständig in den MVV eingebundenen RufTaxis ins Spiel.

In der Regel zwischen 19.30 Uhr bis 6.00 Uhr am Morgen verkehren sechs RufTaxi-Linien. Sie bedienen bis nach Mitternacht einen 20-Minuten-Takt, danach fahren sie stündlich. Detaillierte Fahrtauskünfte sind unter anderem in der Elektronischen Fahrtauskunft des MVV hinterlegt. Für die Bezahlung können

sämtliche MVV-Tickets genutzt werden – sofern Abfahrts- und Zielort in der abgedeckten Tarifzone liegen. Wer noch kein Ticket zur Hand hat, kann sich an die MVV-RufTaxi-Fahrer wenden, denn sie verkaufen Zonenkarten, Kinderkarten und Streifenkarten und entwerten bei Bedarf.

Anders als die MVV-Regionalbusse setzen sich die MVV-RufTaxis nur dann in Bewegung, wenn sie spätestens 45 Minuten zuvor angefordert worden sind. Interessierten Fahrgästen steht dazu eine kostenfreie Telefonnummer zur Verfügung. Oder sie buchen über ein Formular auf der Homepage des Verkehrsunternehmers Zeiler. Demnächst werden sie Fahrten auch über Internet oder Smartphone anmelden können.

2015 haben bereits 39.612 Fahrgäste das MVV-RufTaxi genutzt. Alle Prognosen und Erwartungen wurden deutlich überschritten. Weitere Zuwächse sind durch die Inbetriebnahme einer letzten MVV-RufTaxi-Linie zu erwarten, die für Ende 2016 avisiert ist und dazu beitragen wird, den Landkreis vollständig zu erschließen.



Grünes Fürstentum Fürstfeldbruck

RADLHAUPTSTADT TRIFFT RADLREGION

Mit der Vorstellung des MVV-Radrouten-Planers eröffneten das »Referat für Gesundheit und Umwelt« der Landeshauptstadt München und der MVV am 14. April die neue Radlsaison. Das kartenbasierte Produkt richtet sich an Fahrradfreunde jeder Art: Pendler und Sportler, Familien und Senioren, Kurz- und Langstreckenfahrer. Es liefert vielfältige Informationen – und stets die individuell geplante Tour.



Täglich neue Entdeckungsreisen?

Der MVV-Radrouten-Planer macht die Streckenfindung im gesamten MVV-Raum leicht. Da er Rad- und ÖPNV-Informationen miteinander verknüpft, berücksichtigt er außer reinen Fahrradwegen auch Fahrten mit Bus und Bahn. Wer das digitale Werkzeug benutzen will, kann dies über die MVV-Fahrplanauskunft auf verschiedenen Bildschirmen und Endgeräten erledigen oder eine der Apps verwenden, die kostenlos für iOS- und Android-basierte Smartphones in den jeweiligen Stores erhältlich sind.

Nach dem Eingeben von Start und Ziel legen Streckensucher fest, ob sie die schnellste oder eine grüne Route radeln wollen, vielleicht auch eine Familienroute, die Hauptstraßen und Steigungen meidet. Um eine Route abzuwandeln, werden einfach die Wegpunkte verschoben. Wer beispielsweise als Rennradfahrer unterwegs ist oder einen Anhänger zieht,

kann diese persönlichen Merkmale einfließen lassen. Auch Haltestellen oder B+R-Anlagen lassen sich unkompliziert in die Planung einbinden. Darf um diese Uhrzeit ein Fahrrad mitgenommen werden? Der Routen-Planer weiß Bescheid. Selbst Leihradangebote und Schiffsverbindungen sind ihm bekannt. Da der MVV-Radrouten-Planer auf einer Open-Source-Karte basiert, lassen sich eigene Routen komfortabel einpflegen.

Bis spät in den Herbst hinein nutzten im Schnitt 1.000 Besucher täglich den MVV-Radrouten-Planer. Eine Untersuchung der Bundeswehr-Universität zeigte zudem: Die Radler bewerten das neue Online-Tool, das zahlreiche Informationen zur gewünschten Strecke auch offline bereitstellt, sehr gut. Allein bei den Apps sahen die User noch Verbesserungspotential. 2016 wird es dazu Updates geben.

ABO-MONATSKARTE JETZT AUCH FÜR KINDER UND JUGENDLICHE

Am 8. Mai standen die Ergebnisse der Marktstudie zum Ausbildungstarif auf der Tagesordnung der 48. Verbundratssitzung. Als deutlich wurde, dass eine Abo-Monatskarte viele Vorteile für alle Beteiligten bringen würde, war man sich bald einig, diese zum 1. August des Folgejahres in Form von IsarCardSchule und IsarCardAusbildung einzuführen.

Zukünftig wird für Schüler eine ringbezogene, personengebundene, nicht übertragbare Monatskarte im Abonnement angeboten. Sie wird für die Laufzeit eines Schuljahres inklusive Sommerferien gelten. Neubürger und Schulwechsler können auch während des Schuljahres einsteigen. Die IsarCardSchule wird über ein Lastschriftverfahren monatlich bezahlt. Der Preis entspricht dem von 10 Monatskarten und zwei Wochenkarten.

Im Vergleich zum regulären IsarCardAbo erhalten Schüler bis einschließlich 14 Jahre die IsarCardSchule I mit 30 Prozent und Schüler ab 15 Jahre die IsarCardSchule II mit 25 Prozent Rabatt. Als zusätzlichen Bonus bekommen sie für die sechswöchigen Sommerferien eine BonusCard, die sie zu beliebig vielen Fahrten im gesamten MVV-Gebiet berechtigt. Auszubildende erhalten ein analoges Angebot namens IsarCardAusbildung.

Dieses Abo kann zu jedem Monatsersten abgeschlossen werden. Den Azubis wird ihre BonusCard für die letzten sechs Wochen der Vertragslaufzeit garantiert.

Nach den Pfingstferien 2016 soll das neue Angebot beworben werden, damit es gleich ab dem Starttermin einen hohen Bekanntheitsgrad erhält.



Zum Abschluss eine BonusCard

EINE GROSSE HERAUSFORDERUNG: DER EMM-TARIF

Im November 2013 hatte die Mitgliederversammlung der Europäischen Metropolregion München (EMM) eine Untersuchung beschlossen, die verschiedene Szenarien einer tariflichen Vernetzung aufzeigen und Hinweise für die Ausgestaltung geben sollte. Diese Studie wurde im Mai abgeschlossen. Ihre Empfehlung: ein gemeinsamer Dachtarif.



AVV trifft MVV und INGVV

Als Leiter der Facharbeitsgruppe »EMM-Tarif und Fahrgastinformation« hatte der MVV im Juni 2014 das Konsortium CIVITY / Intraplan beauftragt, sich intensiv mit möglichen Formen eines ÖPNV-Tarifs in der Metropolregion auseinanderzusetzen. Finanziert wurde das Vorhaben durch einen breit aufgestellten Zusammenschluss von über 30 EMM-Mitgliedern. Die Gutachter stellten mehrmals detaillierte Zwischenergebnisse der Studie in der Facharbeitsgruppe vor. Nach intensiven Beratungen wurde schließlich gemeinsam vereinbart, nur noch die Varianten »Tarifkooperation mit einem Dachtarif – als Ergänzung zu den bestehenden Tarifen« und »Vollverbund mit gänzlich neuen Tarifen« zu prüfen.

Das abschließende Ergebnis lag im Mai vor: Die Gutachter raten zu einer Einführung eines EMM-Dachtarifs im nahezu

gesamten Metropolgebiet. Die Option auf eine Weiterentwicklung zu einem Metropolverbund empfehlen sie bewusst offen zu halten. Als Startkonzept wäre der Vollverbund wenig geeignet, denn seine Einführung würde zu sehr großem organisatorischem Aufwand und signifikanten Mehrkosten führen – und viel Zeit für die Umsetzung beanspruchen. Mittelfristig betrachtet sollte dieser Weg allerdings gangbar sein. Bei der Ausgestaltung des Dachtarifs wäre es sinnvoll, zum Kooperationsraum – außer den drei Verkehrsverbänden MVV, AVV und INGVV – mindestens den die MVV-Region umfassenden Landkreisring zu zählen. Wie groß das Gebiet letztendlich werde, sei eine politische Entscheidung. Idealerweise sollte es sich an Kreisgrenzen orientieren. Alle bereits vorhandenen Verbundstrukturen wären ebenso zu erhalten wie die jeweiligen Tarife. Es käme lediglich ein »Dachtarif« dazu:

ein ergänzendes Tarifangebot für die gesamte Region, damit Kunden für beliebige Fahrten innerhalb des Metropolraums nur ein Ticket lösen müssen. Auf Grundlage dieser Überlegungen hat die Mitgliederversammlung der EMM am 16. Juni 2015 schließlich beschlossen, das Ziel eines durchgängigen ÖPNV-Tarifs für die Metropolregion gemeinsam weiterzuverfolgen.

Nun müssen Details geklärt – und die Kosten für den Ausgleich zum bestehenden Tarif exakt beziffert werden. Dazu soll 2016 eine nächste Untersuchungsstufe für ein Basiskonzept vergeben werden. Bei positiver Entscheidung aller beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen könnte der EMM-Dachtarif schon 2019 Wirklichkeit werden.



Mehr Effizienz beim Ticketkauf

NACHHALTIGKEIT IST MEHR ALS EIN WORT

»Die weltweiten Klimaveränderungen erfordern rasches Umdenken und Handeln. Dabei ist jeder gefordert« – sagt die Bayerische Umweltministerin Ulrike Scharf in angenehmer Deutlichkeit. Informationsaustausch ist zielführend, Zusammenarbeit gefragt. Seit 9. Juni ist der MVV Mitglied der Bayerischen Klima-Allianz – um aktiv dazu beizutragen, ehrgeizige Klimaschutzziele umzusetzen.



*Klassisches Carsharing
überzeugt*

In der Bayerischen Klima-Allianz nehmen sich die Partner großer Themen an. Energieeinsparung, Steigerung der Energieeffizienz, Ausbau der erneuerbaren Energien, Umweltbildung und das Entwickeln zukunftsfähiger Werte sind Aufgaben, deren Notwendigkeit durch das erfreuliche Abkommen der 21. UN-Klimakonferenz in Paris Ende 2015 mit Ausrufezeichen versehen worden ist – weil sich erstmals alle 195 Mitgliedsstaaten auf verbindliche Klimaziele einigen konnten.

Öffentlicher Nahverkehr leistet von Haus aus einen wichtigen Beitrag zur Sicherung einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität. Je besser er funktioniert, desto größer ist seine Strahlkraft in der Bevölkerung. Der MVV unterstützt das klassische Carsharing, Fahrradverleihsysteme, den Ausbau weiterer P+R- sowie B+R-Anlagen sowie das Parkraummanagement,

um immer wieder neue Fahrgäste zu gewinnen. Mit Erfolg: In keinem anderen Verbundraum Deutschlands werden öffentliche Verkehrsmittel so intensiv genutzt wie in München und Region. Die Nutzung von Bussen und Bahnen bedeutet für das MVV-Gebiet eine Einsparung von 200.000 Tonnen CO₂ im Vergleich zu dem, was Autos verbrauchen würden. Der Unterschied heißt damit: 44 Prozent.

Zu den Themen und Zielen, die der MVV in die Klima-Allianz einbringt, gehören die zukunftsfähige Gestaltung des Verbundes, der Ausbau einer Markenidentität des öffentlichen Verkehrs, das Entwickeln eines raumübergreifenden Metropolverbunds und die engmaschigere Verknüpfung aller ÖPNV-kompatiblen Mobilitätsformen. Der MVV sieht sich zudem als Katalysator für technische, vertriebliche, planerische und

strukturelle Innovationen im öffentlichen Verkehr. Ganz konkret und praxisbezogen setzt sich der MVV im Rahmen seines Klimaengagements dafür ein, im MVV-Regionalbusverkehr besonders umweltfreundliche Antriebstechnologien auf die Straßen zu bringen. In Kooperation mit dem Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz ermittelt er darüber hinaus, wo und wie sich emissionsfreie und besonders lärmarme Antriebe – wie Elektro- oder Dieselhybridbusse – einsetzen lassen. Die Ergebnisse werden, sobald sie vorliegen, umgehend auch anderen Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen bereitgestellt.



Jeder kann etwas tun

KUNDENNÄHE KOMMT AN

Kurzstrecke, Gruppenticket und Anlusstickets für Zeitkarten: Im Juni wurden häufig artikuliert Online- und Handy-Ticketingwünsche der Fahrgäste Wirklichkeit. Später kam die digitale Streifenkarte dazu und im Dezember folgte der QueerCityPass für weltoffene Besucher der Stadt. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 2015 117 Prozent mehr Tickets verkauft. Der Umsatz stieg in diesem Vertriebskanal um 88 Prozent.



*Kundenwünsche aufgreifen,
was sonst?*

Rund 2,68 Millionen Handy- und OnlineTickets wurden insgesamt 2015 erworben, das sind mehr als doppelt so viele wie im Jahr 2014, als rund 1,2 Millionen digitale Fahrscheine verkauft worden sind. Damit konnten Einnahmen in Höhe von 13,6 Millionen Euro erzielt werden. Treiber dieser sehr erfreulichen – und nicht in allen Verbänden selbstverständlichen – Entwicklung des jungen Vertriebskanals war die Erweiterung und Modifikation des Ticketangebots:

Seit Sommer konnten erstmals auch die beliebten Kurzstrecken- und Streifenkarten digital erworben werden. Das neue Gruppenticket für nun bis zu 30 Personen vereinfachte das Leben von Lehrern, Fremdenführern und Reiseleitern. Die Besitzer einer Zeitkarte schließlich freuten sich über die Option, den räumlichen Geltungsbereich spontan und ringweise online ausweiten zu können. Die von den Fahrgästen lang ersehnte und zunächst

versuchsweise eingeführte digitale Streifenkarte bestand ihre Bewährungsprobe im Shop der MVG schnell, so dass sie ab September in den Regelbetrieb übernommen werden konnte und auch im MVV-Ticketshop und im Shop der S-Bahn erhältlich war. Im Dezember schließlich wurde wie in Wien der QueerCityPass eingeführt: eine ausschließlich als Handy- und OnlineTicket verfügbare (Mehr-)Tageskarte, die attraktive Vergünstigungen bei zahlreichen Partnern bietet. Vergleichbare Angebote soll es bald in vielen europäischen Großstädten geben.

Bereits im Mai war die MVV-App für Windows Phone live gegangen. Auch sie trug dazu bei, den Kundenkreis zu erweitern. In Summe nutzten gegen Jahresende rund 240.000 Kunden die drei Webshops oder Apps von MVV, MVG und S-Bahn aktiv. Nachdem es im Vorjahr rund 188.000 waren, liegt die Steigerungsquote bei fast 28 Prozent.

SCHRITT FÜR SCHRITT ZUM S-BAHN-AUSBAU

Im Laufe des Jahres konnten der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn AG wichtige Meilensteine erreichen, um das S-Bahn-System weiter zu verbessern. Das prominenteste Projekt ist und bleibt die 2. Stammstrecke – als Infrastrukturmaßnahme mit Auswirkungen weit über das Verbundgebiet hinaus. Ihr Baubeginn ist wahrscheinlicher geworden.

Am 6. Juli verkündeten Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann und Bahnvorstand Dr. Volker Kefer die Ausschreibung für die Hauptbaumaßnahmen der 2. Stammstrecke, auf deren Grundlage die Gesamtkosten für den Bau ermittelt werden. Diese umfangreichen Ausschreibungen wurden mittlerweile durchgeführt und werden aktuell ausgewertet. – Am 24. September wurde zwischen Bund und Ländern eine grundsätzliche Einigung über die Fortentwicklung der Regionalisierungsmittel und eine Fortsetzung des GVFG-Bundesprogramms getroffen, was die Planungssicherheit erhöht. – Am 5. Oktober wurde das Info-Center zur 2. Stammstrecke und zum geplanten Neubau des Hauptbahnhofs München ebendort eröffnet. – Am 26. November erreichte ein wichtiges Signal aus Berlin die Landeshauptstadt: Bundesverkehrsminister Dobrindt sicherte nochmals Bundesmittel für die 2. Stammstrecke zu. – Inzwischen (April 2016) liegt der Planfeststellungsbeschluss für alle

drei Bauabschnitte vor. – Auch die Planung der Verlängerung der S7 nach Süden hin ist ein entscheidendes Stück vorangekommen, weil für die Linienführung in Wolfratshausen eine sogenannte »Troglösung« ausgearbeitet wurde. Diese macht ein störungsfreies Miteinander von Schiene und Straße möglich. Die Finanzierung ist bereits weitgehend ausgehandelt. – Beim »Erdinger Ringschluss« wurde das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt zwischen Flughafen und Stadtgrenze Erding eingeleitet. Die Bauarbeiten für die Neufahrner Kurve liegen im Zeitplan, ihre Inbetriebnahme ist für 2018 vorgesehen. Positive Nachrichten auch zum Thema barrierefreier Ausbau: 116 von 150 Münchner S-Bahn-Stationen sind bereits barrierefrei, 12 weitere (Buchenau, Feldkirchen, Gilching-Argelsried, Heimstetten, Höllriegelskreuth, Lohhof, Markt Schwaben, Perlach, Poing, Riem, Stockdorf und St.-Martin-Straße) sollen dies mithilfe des vom bayerischen Kabinett beschlossenen »Bayernpakets« werden.



S-Bahnhof Donnersbergerbrücke – endlich barrierefrei

EINNAHMENEUTRALE ERGEBNISSE – PLUS ERHÖHTE KUNDENBINDUNG

Im Juli hat die Berliner Info GmbH ihre Marktstudie zur gleitenden Geltungsdauer von MVV-Zeitkarten abgeschlossen. Alle schon bekannten Zwischenergebnisse konnten ebenso eindeutig bestätigt werden wie die bereits im Dezember 2013 vom Marktforschungsunternehmen infas abgegebenen Prognosen.



*Stimmen die Ergebnisse
unterm Strich?*

Laut Marktstudie zur gleitenden Geltungsdauer von MVV-Zeitkarten ist – unabhängig davon, ob die neuen gleitenden Geltungszeiträume genutzt werden – als Effekt dieser Tarifveränderung von einem einnahmeutralen Ergebnis auszugehen.

Die Auswirkungen des gleitenden Geltungszeitraumes auf Nachfrage und Erlöse zeigen sich bei separater Betrachtung derjenigen rund 181.000 Käufer von Zeitkarten mit gleitendem Geltungszeitraum, die diesen auch tatsächlich genutzt haben: Nachfrage- und Erlöseeffekte können Zeitkarten mit gleitendem Geltungszeitraum nämlich de facto nur bei denjenigen haben, die diese Zeitkarten tatsächlich gekauft und deren besonderes Merkmal tatsächlich genutzt haben. Diese Käufer haben

dem MVV insgesamt mindestens knapp 10 Millionen Euro Mehreinnahmen gebracht. Dieses Ergebnis resultiert fast ausschließlich aus Mehreinnahmen von etwa 16,1 Millionen Euro für Wochen- und Monatskarten bei circa 5,3 Millionen Euro Mindereinnahmen im Barsortiment.

Gleichzeitig ist die Anzahl der MVV-Fahrten in dieser Gruppe sogar um 12 Prozent gestiegen. Damit hat der gleitende Geltungszeitraum auch für eine Nachfragesteigerung im MVV gesorgt. Ganz offensichtlich hat die Einführung des gleitenden Geltungszeitraumes die gewünschten Wirkungen gezeigt, indem sie einerseits zu einer Steigerung der Attraktivität des MVV geführt hat und gleichzeitig zusätzliche Kunden für das Zeitticket-Sortiment gewonnen werden konnten.

Eine differenzierte Betrachtung von Wochen- und Monatskarten mit gleitendem Geltungszeitraum ist zwar nur eingeschränkt möglich, da beide Teilgruppen aufgrund der Fallzahl und deutlicher Überschneidungen nicht völlig isoliert voneinander betrachtet werden können. Es zeigt sich jedoch, dass der gleitende Geltungszeitraum bei Monatskarten zu deutlichen Mehreinnahmen geführt hat – vor allem durch die gleichzeitige Stärkung des Abo-Sortiments. Bei Wochenkarten dagegen hat dieser eher zu Mindereinnahmen geführt – vor allem durch Abwanderungen aus dem Barsortiment, aber auch aus Abos.

Bei einer Betrachtung, die statt der Gesamterlöse den Erlös pro Fahrt in den Fokus rückt, zeigt sich, dass der Erlös pro Fahrt für alle betrachteten Teilgruppen zurückgegangen ist: bei den

MVV-Kunden insgesamt um 5,1 Prozent, bei Nicht-Käufern von Zeitkarten mit gleitender Gültigkeit um 4,5 Prozent, bei Käufern von Zeitkarten mit gleitender Gültigkeit etwas stärker um 7,2 Prozent. Bei Kunden, die die gleitende Geltungsdauer auch wirklich nutzen und nicht zum Montag oder Monatsersten kaufen, sinkt der Erlös pro Fahrt allerdings wiederum nur unterdurchschnittlich um 3,9 Prozent. Bei Kunden, die nur zu den alten Startterminen Montag oder Monatserster kaufen, sinken die Erlöse pro Fahrt demgegenüber überdurchschnittlich um 13,2 Prozent, weil diese vorwiegend aus dem Abo-Segment kommen.

Die insgesamt sinkenden Durchschnittserlöse pro Fahrt scheinen also allenfalls mittelbar etwas mit der gleitenden Geltungsdauer zu tun zu haben – wenn überhaupt.



Sorglos weiterfahren

BESSER LESBAR!

Sie stammt von einem Schweizer Schriftensdesigner, wurde vom Sehbehinderten- und Blindenverband weiterentwickelt und entspricht der DIN-Norm 1450 für barrierefreies Lesen: die neue Schriftart des MVV für alle Fahrplan-Printmedien und MVV-Regionalbushaltestellen. Seit August wurden zahlreiche Pläne umgestaltet – um ab Fahrplanwechsel aushangfertig zu sein.



Gegenlicht – na und?

Nicht nur Menschen mit Sehschwäche kennen das Problem, ein großes I von einem kleinen l nicht unterscheiden zu können. Oder die Ziffern 1 und 7. Oder 3 und 8. Die Schriftart Frutiger 1450 beseitigt diese Schwachstellen – die auch bei der bislang vom MVV für die Fahrplan-Printmedien verwendeten Schrift Futura aufgetreten sind. Um künftig barrierefrei zu kommunizieren, hatte der MVV im Sommer beschlossen, die auf seine Bedürfnisse hin abgestimmte Schriftart Frutiger 1450 zu erwerben, damit Zahlen und Buchstaben künftig auch unter schlechten Lesebedingungen, wie sie etwa an Haltestellen herrschen, ihre eindeutige Form behalten. Selbst bei kleineren Schriftgrößen würde das Lesen einfacher sein als zuvor, weil die veränderte Laufweite und neue Proportionen für optische Klarheit sorgen. Ab August wurden Fahrplanbücher, Landkreishefte, Gemeindehefte, Minifahrpläne und alle

Aushänge an den MVV-Regionalbuslinien sukzessive einem Redesign unterzogen. Die S-Bahn-Aushangfahrpläne an den Stammstreckenbahnhöfen und am Flughafen erhielten nicht nur die »Frutiger 1450 for MVV«, sondern gleich ein neues Layout: Sie wurden in den bekannten Linienfarben gestaltet, in vielen Details optimiert und zweisprachig aufbereitet. Auch die MVV-Verkehrslinienpläne, die der MVV seit 2001 inhouse erstellt und im DIN-A0-Format in rund 1.200 Bahnhofsvitrinen anbringen lässt, wurden einem Refresh unterzogen. In den fünf Regionsheften des Landkreises München zeigen erstmals Linienverlaufspläne für alle Linien die Umsteigemöglichkeiten zu anderen MVV-Regionalbuslinien auf.

Und ganz nebenbei bemerkt: Auch dieser Verbundbericht wurde auf die Frutiger-Familie umgestellt.

DER VERBUND WÄCHST

Erstmals seit 1992 sollte wieder eine Schienenstrecke in den MVV integriert werden: der zwischen Tulling und Wasserburg (Inn) Bahnhof verkehrende sogenannte Filzenexpress im Landkreis Rosenheim. Das beschloss am 18. September die Gesellschafterversammlung des MVV – einstimmig.

Die in Anlehnung an frühere Hochmoore »Filzenexpress« genannte Zugverbindung zwischen Grafing Bahnhof und Wasserburg (Inn) Bahnhof gehört bereits seit 1992 mit dem im Landkreis Ebersberg liegenden Teilstück zwischen Ebersberg und Tulling zum MVV. Kurz vor Herbstbeginn hat die MVV-Gesellschafterversammlung beschlossen, mit dem Fahrplanwechsel auch den im Landkreis Rosenheim liegenden elf Kilometer langen Streckenabschnitt – mit den drei Haltepunkten Forsting, Edling und Wasserburg (Inn) Bahnhof – in den MVV einzubeziehen. Nachdem dies zum Fahrplanwechsel umgesetzt wurde, benötigen die dort ansässigen Fahrgäste heute nur noch ein Ticket für Fahrten bis München und im gesamten MVV-Raum. Die Preise dafür sind in den allermeisten Fällen deutlich günstiger als zuvor.

Alle durch die Tarifintegration entstehenden Mehrkosten werden vom Landkreis Rosenheim getragen. Betrieben wird die Strecke weiterhin von der Südostbayernbahn, die zur DB AG gehört. Die Integration wurde in einem trilateralen Vertrag zwischen dem Landkreis Rosenheim, der DB RegioNetz Verkehrs GmbH / Südostbayernbahn und dem MVV geregelt.

Am 13. Dezember wurde die Verbunderweiterung in Wasserburg mit zahlreichen Fahrgästen sowie Informationsstand, Blaskapelle, Glühwein, MVV-Tassen und Freifahrten gefeiert. »Wasserburg, willkommen im MVV!«



Ein Fest für den Filzenexpress

STELL DEIN AUTO AB, FAHR MVV!

Im Vorgriff auf den erfolgreichen Abschluss des Park+Ride-Projektes »PRÖVIMM« im November des Jahres wurde im Oktober im INZELL-Steuerkreis unter Vorsitz von OB Dieter Reiter bereits dessen Fortsetzung beschlossen: die flächenhafte Ausdehnung der Park+Ride-Belegungsinformation. Damit kann Parksuchverkehr reduziert und die Belegung von Anlagen optimiert werden.



*Besser auf dem Parkplatz
als im Stau*

Das im Rahmen der Mobilitätsinitiative »Von Tür zu Tür« vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderte Forschungsprojekt »P+R und ÖV-Informationen machen Menschen mobil«, kurz PRÖVIMM genannt, konnte im November wie geplant abgeschlossen werden. Ziel des zweieinhalb Jahre laufenden Programms war die Erleichterung des Umstiegs vom Pkw auf den ÖPNV: Immer verlässlichere Prognosen für freie P+R-Stellplätze sollen den Autofahrern den Anreiz bieten, ihren Wagen stressfrei zu parken, um sich mit Bahn und Bus weiterzubewegen.

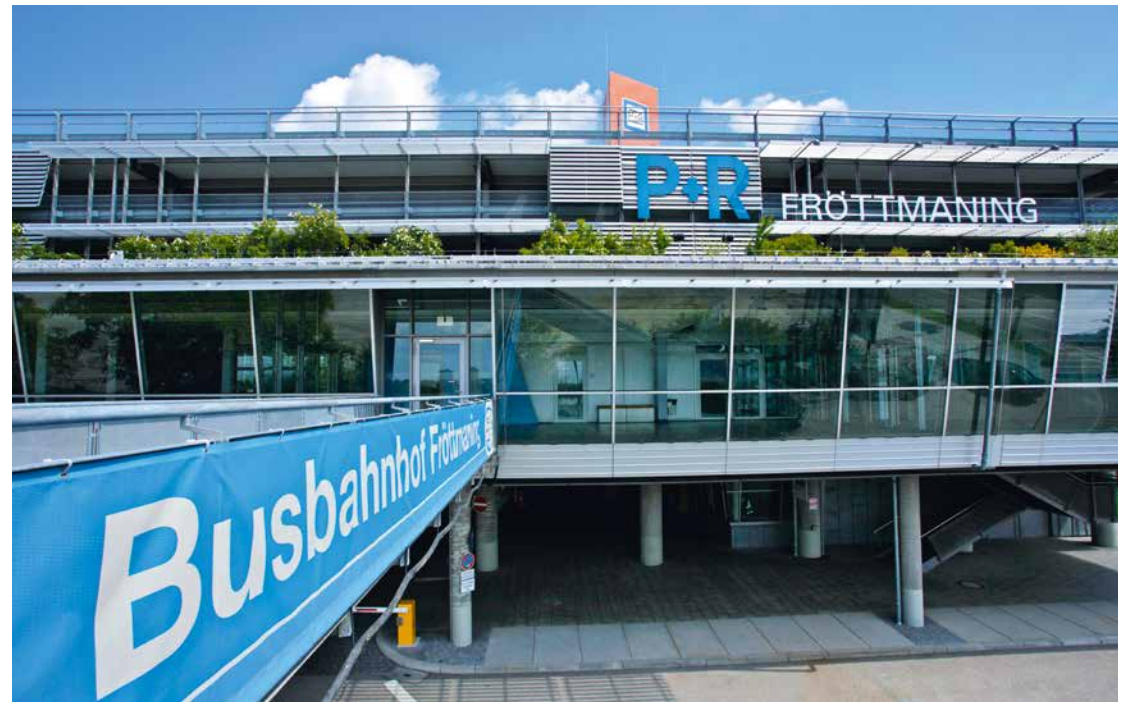
Im Rahmen eines PRÖVIMM-Pilotversuchs waren unterschiedliche Detektionstechniken an den P+R-Anlagen Freising und Garching-Hochbrück auf ihre technische, betriebliche und wirtschaftliche Eignung getestet worden. Am Standort

Freising konnte mit einer Detektion mittels Wärmebildkamera nach mehrfacher Kalibrierung eine sehr hohe Zählgenauigkeit erreicht werden, so dass die Belegungsinformation dieser Anlage bereits in Echtzeit im Bahnhofsinformationssystem des MVV angezeigt werden kann. Künftig werden für alle P+R-Anlagen im MVV die voraussichtlichen Belegungszustände zum gewünschten Zeitpunkt angezeigt und in die Fahrtauskunft einbezogen. Die Belegungsprognosen werden unter Berücksichtigung umfangreicher statischer Zählungen erstellt.

In der Fahrplanauskunft kann der Benutzer auf Wunsch Anlagen mit hoher Auslastung oder auch kostenpflichtige P+R-Anlagen aus der Fahrtauskunft ausblenden oder favorisierte Anlagen direkt aus der Karte wählen. Das Spektrum der Optionen wurde erheblich ausgebaut und neu strukturiert.

Ausgewählte Kunden haben diese Dienste im Rahmen einer Studiobefragung bereits getestet und sehr positiv beurteilt, so dass Anfang 2016 eine Beta-Version online gehen konnte.

Die flächenhafte Ausdehnung der Park+Ride-Belegungsinformation wird mit Unterstützung der INZELL-Initiative umgesetzt. Das entsprechende Projekt wurde bereits im Oktober 2015 im INZELL-Steuerkreis unter Vorsitz von Oberbürgermeister Dieter Reiter verabschiedet. Die Belegungserfassung soll außerdem in die Initiative »Vernetzte Mobilität« des Freistaates Bayern integriert werden.



Wissen, wo ein freier Stellplatz ist ...

WIE HEISST STREIFENKARTE AUF ARABISCH?

Rund 20.000 Asylbewerber dürften Ende 2015 in München gelebt haben – und sehr viel mehr Menschen waren auf Durchreise dort. Um diese besonders auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesenen Menschen, die sehr selten Deutsch verstehen, zu orientieren, wurden im November zwei mehrsprachige Flyer bereitgestellt. Die MVV-App erhielt eine arabische Sprachversion.



Informationen für neue Stadtbesucher

Der ursprünglich in den Sprachen Deutsch, Englisch und Arabisch abgefasste – 2016 um Farsi ergänzte – MVV-Flyer über die wichtigsten Ziele für Asylsuchende im MVV-Tarifgebiet enthält einen Schnellbahnplan, in dem für sie besonders wichtige Ziele optisch hervorgehoben sind und deren Anfahrtswege beschrieben werden. So sind beispielsweise die Aufnahmeeinrichtungen und die Zentrale Ausländerbehörde der Regierung von Oberbayern schnell auffindbar. Der zweite Flyer erklärt den Asylbewerbern, wie sie eine Fahrkarte kaufen und welche Tarife für sie infrage kommen. Hinter diesem Flyer-Engagement steht außer dem Wunsch, den Menschen zu helfen, auch der Gedanke, dass gut informierte Flüchtlinge seltener unfreiwillig zu Schwarzfahrern werden. Beide Flyer sind bei der Münchner Stadtinformation und bei den beschriebenen Zieladressen erhältlich.

Viele Asylsuchende besitzen Smartphones oder Tablets, die ihnen Kontakte mit der Heimat und zielgerichtete Informationsbeschaffung erlauben. Für die Arabischsprachigen unter ihnen wurde die kostenlose MVV-App mit einer arabischen Sprachversion ausgestattet: Sobald die allgemeine Systemsprache eines Smartphones auf Arabisch am Gerät eingestellt worden ist, wird die MVV-App das Menü, die Abfahrten sowie die Verbindungsauskünfte in arabischer Sprache darstellen. Diese Sprachversion wurde zunächst für das Apple-Betriebssystem iOS realisiert. Eine Fassung für Googles Betriebssystem Android folgte im Januar 2016.

DIE ZUKUNFT BEGINNT IN FÜRSTENFELDBRUCK

Am 17. November wurde eine neue Antriebstechnologie des Herstellers Volvo im Landkreis Fürstentfeldbruck vorgestellt und unter allgemeiner Begeisterung gemeinsam erprobt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember gingen drei Exemplare dieses Typs als MVV-Regionalbuslinie 840 in den Regelbetrieb über. Neue Maßstäbe in Sachen Umweltverträglichkeit!

Nach Testfahrten im Landkreis Fürstentfeldbruck und mehreren Pilotprojekten im Landkreis München werden auf der neu vergebenen MVV-Regionalbuslinie 840 drei umweltfreundliche Hybridfahrzeuge im Regelbetrieb eingesetzt. Die drei Niederflerbusse vom Typ 7900 H des Herstellers Volvo mit parallelem Hybridantrieb haben einen herkömmlichen Vierzylinder-Dieselmotor mit 240 PS, der die Euro-6-Abgasnorm erfüllt, sowie einen 163 PS starken Elektromotor. Über einen Generator gewinnt das Fahrzeug beim Bremsen und beim Rollen Strom zurück, mit dem dann über eine Strecke von maximal 800 bis 1.200 Meter rein elektrisch – und damit geräuscharm – gefahren werden kann. Durch die Kombination der beiden Antriebe werden bis zu 30 Prozent Treibstoff und damit Emissionen eingespart.

Die Hybridtechnologie empfahl sich für die Innenstadtlinie 840 in Fürstentfeldbruck, weil dort wegen der geringen Haltestellenabstände zahlreiche Beschleunigungs- und Bremsvorgänge zu bewältigen sind. Die Volvos begeistern ihr Publikum besonders dann, wenn sie beim Geschwister-Scholl-Platz vorfahren, wo ihr Fahrer – noch während der Fahrt und per Fernsteuerung – die Polleranlage im Boden verschwinden und das nun elektrisch angetriebene Fahrzeug geräuscharm in die Fußgängerzone hineingleiten lässt.



Der Umwelt zuliebe

DAS X MACHT DEN UNTERSCHIED

Ein Thema nimmt Fahrt auf: Expressbusse, die das radiale S-Bahn-System sinnvoll ergänzen und mittlerweile Fahrtzeiten aufweisen, die selbst eilige Fahrgäste überzeugen. Die MVV-Regionalbuslinie X845 braucht heute 16 statt 28 Minuten für die Verbindung der S-Bahn-Äste S4 und S8. Die am 27. November in Betrieb genommene X900 gilt gar als Musterbeispiel einer tangentialen Expressbuslinie.



Ganz schön flott!

Im Verbundbericht des Vorjahres wurde darüber berichtet, dass der MVV solche Bestandslinien in den Landkreisen Starnberg, Fürstenfeldbruck, München und Dachau identifiziert hat, die sich grundsätzlich für den Ausbau als beschleunigte Tangentiallinien eignen. 2015 waren bereits zwei Express-Linien erfolgreich unterwegs.

Die MVV-Regionalbuslinie X845 verbindet Fürstenfeldbruck mit Germering. Sie verkehrt inzwischen werktags zwischen 5.30 Uhr und 20.30 Uhr im 20-Minuten-Takt, abends bis 23.30 Uhr und sonntags stündlich. Ihre Fahrzeit konnte von 28 auf 16 Minuten verkürzt werden, was einer Zeitersparnis von gut 40 Prozent entspricht. Ein neues Buszeitalter hat begonnen.

Busbeschleunigung kann durch eine Priorisierung an den Ampelanlagen erreicht werden. Auch die Beschleunigung des Fahrgastwechsels und eigene Busspuren tragen dazu bei. Im Idealfall werden alle Maßnahmen gebündelt und gleichzeitig umgesetzt. Nicht nur für Fahrgäste sind die Vorteile enorm, sondern auch für die Verkehrsunternehmen: Kürzere Fahrzeiten verringern die Betriebskosten.

Die Betriebsqualität wird erhöht. Die Anschlussicherung gelingt besser – was auch den Fahrgästen gefällt. Im Vergleich zur Bahn können neue Linien schneller und kostengünstiger eingerichtet, verändert oder wieder entfernt werden.

Erst zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember war die Einführung der MVV-Regionalbuslinie X900 zwischen Fürstfeldbruck und Starnberg geplant, die die drei S-Bahn-Linien S4, S6 und S8 miteinander verbindet und ihre lange Strecke in 33 Minuten bewältigt – was sie zu einer exzellenten Alternative zum Auto macht. Weil der für einen Stundentakt vorgesehene Expressbus aber bereits vorzeitig für den Einsatz bereit war, wurde er schon am 27. November in Betrieb genommen. Als besonderes Geschenk der beiden Landkreise an ihre Mitbürger durfte er bis zum 12. Dezember kostenlos getestet werden. Wenig überraschend: Sowohl das Präsent als auch die neue Linie kamen überall bestens an.



Unverkennbar: ein Xpress

UNGEBREMST: STEIGERUNG BIS ZU 45,5 PROZENT

Im Jahr 2015 stieg die Verkehrsleistung im MVV-Regionalbusverkehr erstmals über die 30-Millionen-Nutzwagenkilometer-Marke – mit einer Jahresleistung von 33,3 Millionen. Gegenüber 2014 ist das eine Steigerung von 13,7 Prozent. Besonders dynamisch entwickelten sich von 2014 auf 2016 die Landkreise Fürstenfeldbruck, München und Starnberg mit Wachstumsraten von 31,1 und 42,9 und 45,5 Prozent.



Der Bus holt auf

Um die Größenordnung von 33,3 Millionen Nutzwagenkilometern – zu denen ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 noch weitere 2,6 Millionen dazuzuzählen waren – angemessen beurteilen zu können, ist ein Blick auf die längerfristige Entwicklung aufschlussreich: 1992 lag die Verkehrsleistung noch bei 14,8 Millionen Nutzwagenkilometern. 21,1 Millionen sind seither also dazugekommen. Das entspricht einer Steigerung von 142,6 Prozent.

Die Landkreise als Aufgabenträger bringen den Regionalbusverkehr voran, um die Standortqualität zu gewährleisten und die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen vor Ort zu befriedigen. Sie handeln vorausschauend, um die Stabilität der Wirtschaft zu sichern und den demographischen Wandel, den Klimaschutz

und die Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen zu bewältigen. Fast alle Aufgabenträger im MVV-Regionalbusverkehr haben 2015 in Angebotsverbesserungen investiert. Besonders engagiert haben sich im Zeitraum 2014 auf 2016 der Landkreis Fürstenfeldbruck mit 1,4 Millionen zusätzlichen Nutzwagenkilometern – entsprechend 31,1 Prozent – und der Landkreis München mit 3,9 Millionen neuen Nutzwagenkilometern, was prozentual 42,9 Prozent gleichkommt. Als Spitzenreiter bei der prozentualen Ausweitung trumpfte der Landkreis Starnberg auf: Eine Million zusätzlicher Nutzwagenkilometer bedeutet dort einen Anstieg um 45,5 Prozent.

WIEDER EIN STARKES JAHR

Überwiegend in europaweiten Vergabeverfahren wurde 2015 für 56 MVV-Regionalbuslinien ein neuer Betreiber gesucht. Damit konnte der Rekord des Vorjahres mit insgesamt 86 vergebenen MVV-Regionalbuslinien zwar nicht erreicht werden, aber es wurde die zweithöchste Zahl der in einem Jahr ausgeschriebenen Linien seit 1996 erzielt.

In 31 Verfahren wurden 53 MVV-Regionalbuslinien mit einer jährlichen Gesamtleistung von über 8,3 Millionen Nutzwagenkilometern ausgeschrieben. Drei Linien konnten mittels Direktvergabe vergeben werden. In Summe sind damit seit 1996 insgesamt mehr als 200 Ausschreibungen durchgeführt worden. Und: Über 88 Prozent der insgesamt im MVV-Regionalbusverkehr erbrachten Leistungen wurden damit in den letzten zwanzig Jahren im Wettbewerb vergeben.

Zehn der 2015 ausgeschriebenen Linien starteten mit neuen Verträgen gleich zum Fahrplanwechsel im Dezember.

43 Linien werden im Dezember 2016 in Betrieb genommen. Die vier MVV-Regionalbuslinien 258, 515, 832 und 974 sind Neuverkehre. Für den Betrieb der 56 Linien sind insgesamt

169 Fahrzeuge erforderlich. Die Hauptlast wird von 88 neu zu beschaffenden Fahrzeugen getragen werden. Bei 35 Linien führten die Ausschreibungen zu einem Betreiberwechsel. Die neuen Betreiber sind fast ausnahmslos bewährte Verkehrsunternehmen, die meist schon seit langem Leistungen im MVV-Regionalbusverkehr erbringen.



*88 nagelneue Fahrzeuge
in der Region*

MVV-WACHSTUM ÜBERTRIFFT BEVÖLKERUNGSZUWACHS

Die acht Verbundlandkreise finanzieren und bestellen für ihre 1,4 Millionen Einwohner ein Busnetz, das laufend der Fahrgastnachfrage und den Bedürfnissen angepasst wird. Nicht zuletzt, weil die Einwohnerzahlen stiegen, wurde in den letzten Jahren auch das Verkehrsangebot deutlich erweitert. Die Einnahmen, die auf den Buslinien erzielt werden, stehen den Landkreisen zu.



Am Fahrgast orientiert und ...

Alle drei Jahre sind die Verkehrsforscher unterwegs, um die Fahrgäste in den Landkreisen zu zählen und zu fragen, wo sie ein-, um- und aussteigen, welche Tickets sie nutzen, wie häufig und warum sie fahren. Für die Fahrtstrecke im MVV-Regionalbusverkehr – einschließlich der U6 und Tram 25 im Landkreis München – erhalten so die Verbundlandkreise ihren Anteil an den Verbundeinnahmen. Die Erhebung stellt nicht nur fest, wie hoch die Einnahmen einer Linie im Vergleich zu den Kosten des Verkehrsangebotes sind, sondern auch wie die Fahrgäste sich im MVV-Verkehrsnetz bewegen. So finden sie etwa heraus, wie viele Personen vom Bus auf die S-Bahn umsteigen. Über das Jahr 2015 waren mit Ausnahme der Schulferien alle Fahrten an zwei Werktagen, einem Samstag und einem Sonntag zu erheben. Je Werktag waren es rund 11.550 Fahrten, am Samstag 4.800 Fahrten und am Sonntag 2.200 Fahrten.

Da die Fahrten am Werktag zweimal zu erfassen waren, bilden nun über 30.000 Fahrten und die Antworten von rund 522.000 Befragten die Basis für die Festlegung der Einnahmen und für die planerischen Auswertungen. Bezogen auf die normale Schulwoche, werden 64.750 Fahrten angeboten.

Die Entwicklung des Fahrtenangebotes in den Verbundlandkreisen seit 2006 ist rasant:

Angebot Fahrten	Jahr 2006	Jahr 2009	Jahr 2012	Jahr 2015
Werktag (Mo–Fr)	8.500	9.300	10.000	11.550
Samstag	2.700	3.300	3.800	4.800
Sonntag	1.500	1.700	1.700	2.200
Wochenwert	46.700	51.500	55.500	64.750

So stieg seit 2006 das Fahrtenangebot am Werktag um 35 Prozent. Bemerkenswert ist aber der Anstieg des Fahrtenangebots seit 2006 am Wochenende: am Samstag 78 Prozent mehr Fahrten, am Sonntag 47 Prozent.

Immer mehr Fahrgäste nutzen das verbesserte und erweiterte Fahrten- und Linienangebot im MVV-Regionalbusverkehr:

Nachfrage Fahrgäste	Jahr 2006	Jahr 2009	Jahr 2012	Jahr 2015
Werktag (Mo–Fr)	174.000	196.000	208.000	233.000
Samstag	38.050	44.500	55.000	71.000
Sonntag	18.400	20.500	23.500	33.500
Wochenwert	926.400	1.045.000	1.118.500	1.269.500

Am Werktag sind es rund 233.000 Fahrgäste (34 Prozent mehr als 2006), am Samstag 71.000 (plus 87 Prozent) und am Sonntag 33.500 (plus 82 Prozent).

In einer normalen Schulwoche befördern die Verkehrsmittel der Verbundlandkreise insgesamt rund 1,27 Millionen Fahrgäste. Gegenüber 2006 ist das eine Steigerung um 37 Prozent.

Damit liegt der Fahrgastzuwachs deutlich höher als die Zunahme der Einwohnerzahl in den acht Verbundlandkreisen, die sich in diesem Zeitraum »nur« um rund 102.000 Personen oder 8 Prozent von 1,33 Millionen auf 1,43 Millionen erhöhte. Es fahren also mehr Personen im MVV-Regionalbusverkehr – und diese tun dies auch häufiger.

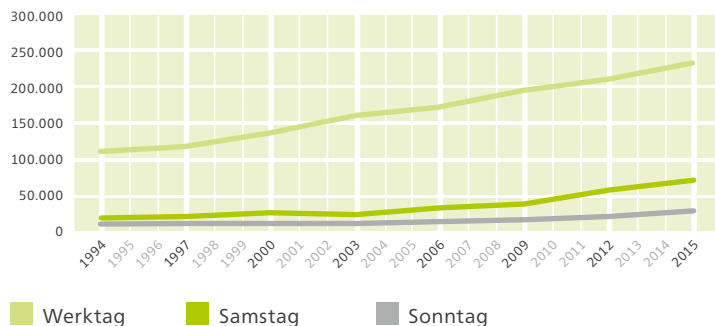


... immer ganz nah am Menschen



Zum Abheben gut

Die täglichen Fahrgastzahlen eines Werktages, eines Samstages und eines Sonntages werden alle drei Jahre erhoben:



Am Samstag nutzen nur 30 Prozent der werktäglichen Fahrgäste den MVV-Regionalbusverkehr, am Sonntag ist es noch ein Anteil von 14 Prozent der Werktagsnachfrage. Am Wochenende (Samstag und Sonntag) sind 45 Prozent der werktäglichen Nachfrage zu verzeichnen, was sich im Vergleich zu

2006 (32 Prozent) aber deutlich erhöht hat. Warum nutzen die Fahrgäste den MVV-Regionalbusverkehr? Am Werktag sind es hauptsächlich Schüler / Studenten mit 38 Prozent und Arbeitnehmer mit 34 Prozent. Am Samstag und Sonntag überwiegt der Freizeitverkehr mit 56 und 76 Prozent.

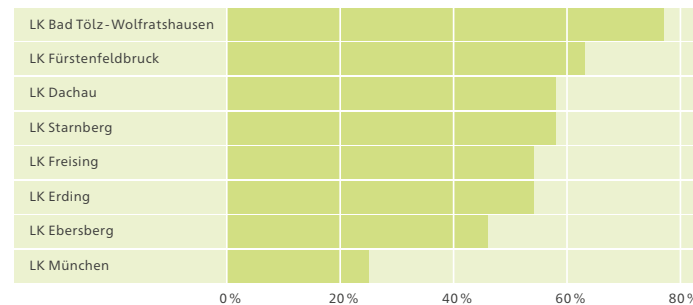
Entsprechend den Fahrzwecken verändern sich auch die genutzten Fahrausweise deutlich vom Werktag zum Wochenende. Der Ausbildungstarif für Schüler und Studenten wird mit gut 36 Prozent am Werktag am häufigsten genutzt, aber kaum am Wochenende (14 Prozent). Dann überwiegen mit je rund 38 Prozent die Zeitkarten und der Bartarif. Im Gelegenheitsverkehr werden Einzel-, Streifen- und Tageskarten eingesetzt. Im Vergleich mit den Vorjahren nimmt der Anteil des Ausbildungsverkehrs ab. Gleichzeitig steigt der Anteil der Fahrgäste mit den Fahrzwecken Arbeit und Freizeit.

Genutzte Fahrausweise zu Werktagen und zum Wochenende:

Fahrausweise	Werktag	Samstag	Sonntag
Bartarif	22,0%	38,5%	37,0%
Ausbildung	36,5%	14,5%	13,5%
Zeitkarten	36,0%	38,0%	36,0%
Sonstige	1,5%	3,5%	7,0%
DB / BOB / RVO	1,5%	2,5%	3,5%
Schwerbehinderte	2,5%	3,0%	3,0%

Drei Viertel aller Fahrgäste im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen fahren nur innerhalb des Landkreises. Der Anteil des Binnenverkehrs in den jeweiligen Landkreisen ist aber sehr unterschiedlich. In den Landkreisen Fürstenfeldbruck, Dachau, Freising, Starnberg und Erding haben mehr als die Hälfte und fast zwei Drittel aller Fahrgäste im MVV-Regionalbusverkehr Quelle und Ziel ihrer Fahrt / Reise im gleichen Landkreis.

Anteil des Binnenverkehrs nach Landkreisen, Werktag:



Ein gutes Drittel aller Regionalbusfahrgäste fährt – etwa mit Umstieg auf die S-Bahn – in andere Landkreise oder in die Landeshauptstadt München. Die Mehrheit im Landkreis Ebersberg pendelt in andere Landkreise und sogar drei Viertel aller Fahrgäste im Landkreis München verlässt den Landkreis München auf der Fahrt entweder in die Stadt München oder in die angrenzenden Verbundlandkreise.

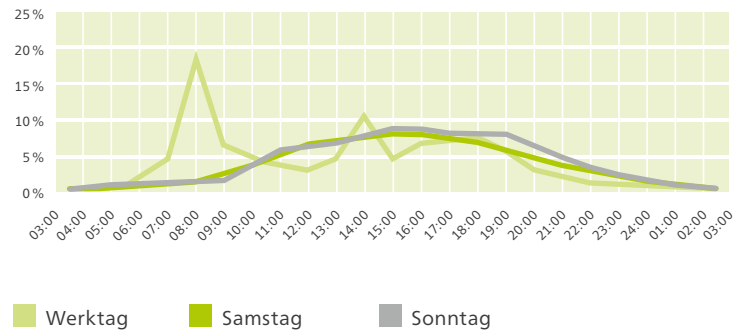


Überall präsent



Funktionierende Schnittstellen

Tagesganglinien des Fahrgastaufkommens zeigen den Verlauf der Verkehrsnachfrage über den Tag:



Sie verdeutlichen, dass sich das Verkehrsaufkommen an Samstagen und Sonntagen viel gleichmäßiger verteilt als am Werktag. Es gibt die Frühspitze zwischen 7.00 und 8.00 Uhr mit rund 19 Prozent des Fahrgastaufkommens – das sind Fahrgäste, die zur Arbeit oder zur Schule / Ausbildung fahren. Deutlich geringer

ist die Mittagsspitze, wenn die Schüler wieder nach Hause fahren. Ab 16.00 Uhr nutzen überwiegend Arbeitnehmer den MVV-Regionalbusverkehr für ihre Heimfahrt. Rund 51 Prozent der Fahrgäste im MVV-Regionalbusverkehr erreichen ihr Ziel direkt – sie steigen auf kein weiteres öffentliches Verkehrsmittel um. Umsteiger wechseln vom Bus auf die S-Bahn oder die U-Bahn – oder auch von Bus zu Bus.

Die meisten Fahrgäste präferieren direkte und schnelle Verbindungen und wollen Umstiege reduzieren. Diese sind allerdings häufig nicht zu vermeiden. Ein umfangreicheres Verkehrsnetz, aufeinander abgestimmte Umsteigemöglichkeiten und vertaktete Fahrpläne ermöglichen den Fahrgästen aber neue und schnellere Verbindungen und bieten bisher nicht mögliche Reisewege mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Entsprechend steigen die Fahrgastzahlen.

Fast die Hälfte des gesamten Fahrgastaufkommens im MVV-Regionalbusverkehr ist im Landkreis München zu verzeichnen, da dort unter anderem die U6 zwischen Garching-Forschungszentrum und Garching-Hochbrück sowie die Tram 25 im Landkreis München als Regionalbusverkehr und Bedienung durch den Landkreis München definiert ist.

Fahrgastnachfrage in den Landkreisen im Jahr 2015:

Fahrgastnachfrage	im Jahr 2015			Steigerung 2015 zu 2006		
	Werktag	Samstag	Sonntag	Werktag	Samstag	Sonntag
Bad Tölz-Wolfratshausen	10.000	2.400	1.100	41%	37%	0%
Dachau	29.000	7.750	4.500	36%	67%	125%
Ebersberg	11.800	1.900	150	40%	111%	0%
Erding	16.550	5.700	4.900	29%	75%	88%
Freising	30.700	9.300	6.350	48%	88%	119%
Fürstenfeldbruck	31.300	6.900	1.650	48%	263%	136%
München	123.000	42.600	19.350	46%	86%	77%
Starnberg	11.100	1.800	850	79%	89%	143%

Der Vergleich mit der Fahrgastnachfrage aus dem Jahr 2006 belegt, dass in allen Landkreisen eine wesentliche Steigerung der Fahrgastzahlen festzustellen ist. Dies gilt vor allem für die Landkreise Fürstenfeldbruck, Freising und München, die werktäglich heute fast 50 Prozent mehr Fahrgäste haben als noch 2006. Und im Landkreis Starnberg nutzen nun über 80 Prozent mehr Personen als in 2006 das dort angebotene Busnetz.



Zukunftsorientiert aufgestellt

Seit 1996 sind diese acht Landkreise Gesellschafter der Verbundgesellschaft. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen in diesen 20 Jahren zeigt den Erfolg ihrer Angebotsverbesserungen in den Gemeinden und Landkreisen im MVV-Verbundraum.

DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG



Dipl.-Kaufmann

Alexander Freitag

Geschäftsführer MVV GmbH

Das Berichtsjahr war wieder ein erfolgreiches Jahr für den MVV. Besonders erfreulich war die nun vollständige Integration der Bahnverbindung nach Wasserburg (Inn) in den MVV. Durch die Unterstützung der MVV-Gesellschafter sowie das politische und finanzielle Engagement des Landkreises Rosenheim gilt nun auf der gesamten Strecke des sogenannten Filzenexpress der attraktive Verbundtarif. Ein großer Dank gilt auch der konstruktiven Haltung der Bahn, ohne deren Mithilfe die Integration nicht gelungen wäre. Für die überwiegende Mehrheit der dortigen Fahrgäste bringt das den direkten Anschluss an das MVV-System mit meist deutlichen Fahrpreisreduzierungen. Ein schöner Erfolg für die Region, der sicherlich als Katalysator für die Entscheidung dienen könnte, künftig weitere Linien in den Verbund zu integrieren.

Die sich seit einigen Jahren verstärkende Dynamik im MVV-Regionalbusverkehr setzt sich fort. Der Sprecher der Verbundlandkreise nennt in seinem Grußwort einige Highlights. Beispielhaft für viele Verbesserungen kann die Einführung eines flächendeckenden MVV-RufTaxi-Netzes im Landkreis Fürstenfeldbruck genannt werden. Dort gibt es nun ein

ÖPNV-Angebot rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche. Was selbst für dichtbesiedelte Ballungsgebiete nicht selbstverständlich ist, ist für einen zumindest teilweise ländlich strukturierten Landkreis wie Fürstenfeldbruck wahrlich bemerkenswert. Dass die Kreisstadt Fürstenfeldbruck nun auch mit zwei Expressbuslinien direkt mit Germering und Starnberg verbunden ist und somit schnelle Tangentiallinien geschaffen wurden, rundet das positive Bild des ÖPNV in dieser Region zusätzlich ab.

Diese exemplarisch genannten Verbesserungen zeigen auf, was engagierte Aufgabenträger in enger Zusammenarbeit mit der Verbundgesellschaft auf die Beine stellen können, zum Wohle der Fahrgäste und nutzbringend für die ganze Region.

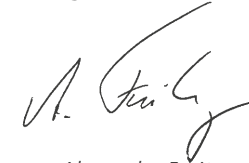
Genauso wichtig wie ein gutes Leistungsangebot ist ein attraktiver und verständlicher Tarif. Der Markt ist ständigen Veränderungen unterworfen. Hier gibt es zwei Ebenen, auf denen die Verbundgesellschaft, gemeinsam mit Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern, agiert. So passen wir natürlich die Tarifangebote stets den aktuellen Erfordernissen an. Die Einführung einer Abo-Regelung für den Ausbildungstarif, das Semesterticket

oder die gleitende Geltungsdauer für Zeitkarten sind hierfür anschauliche Beispiele. Darüber hinaus gilt es aber auch, den Tarif strategisch in seiner Grundstruktur weiterzuentwickeln. Letztmalig wurde der MVV-Tarif 1999 neu konzipiert. Damals waren die rasante Entwicklung der Digitalisierung und die Dynamik des Bevölkerungswachstums im Großraum München in den vorliegenden Dimensionen noch nicht absehbar. Nun ist die Zeit reif, hierfür eine passende und moderne Tarifstruktur zu entwickeln. Die digitalen Vertriebswege eröffnen schon heute neue Denkansätze für maßgeschneiderte zielgruppenspezifische Angebote. Aber die große Kunst wird sein, die digitale Revolution aller Alltagsbereiche, die gerade erst begonnen hat, schon heute vorzudenken, um einen zukunftssicheren Tarif auf die Beine zu stellen. Darüber hinaus wurde unter Regie des Vereines EMM eine Machbarkeitsstudie für einen Dachtarif für die gesamte Metropolregion abgeschlossen und weitere Untersuchungen zur Implementierung in Auftrag gegeben.

Das Stichwort Zukunft ist bereits gefallen. Eine für die Zukunft des ÖPNV im Großraum München maßgebliche Entscheidung ist inzwischen im Bayerischen Staatsministerium des Innern

getroffen worden. Mit dem Beschluss, den im Dezember 2017 auslaufenden Verkehrsvertrag für die Münchner S-Bahn um einen zweijährigen Übergangsvertrag zu ergänzen, bleibt die DB Regio AG weiterhin Betreiber dieses für unsere Region immens wichtigen Verkehrsmittels. In einem Stufenkonzept soll in der Folge in einem ersten Münchner S-Bahn-Vertrag die Neuvergabe der Leistung für circa 12 Jahre erfolgen. In den Zeitraum dieses Vertrages fallen der Bau der 2. Stammstrecke und weitere Infrastrukturmaßnahmen, ferner der vollständige Ersatz der bisherigen Fahrzeugflotte durch Neufahrzeuge und die Erweiterung der Fahrzeugflotte. In einer weiteren Stufe soll in einem zweiten Münchner S-Bahn-Vertrag dann eine Vergabe in voraussichtlich mehreren Teillosen erfolgen.

Die Verbundgesellschaft freut sich auf die bevorstehenden Herausforderungen, die wir mit unseren Gesellschaftern und Verbundverkehrsunternehmen gemeinsam angehen werden.



Alexander Freitag



Emotionales Kontrastprogramm: Bad Tölz



STATISTIK

5,89 Prozent Zuwachs bei den Fahrgeldeinnahmen insgesamt und 9,11 Prozent Plus beim IsarCardAbo mit jährlicher Bezahlung. Die Statistiken des MVV veranschaulichen Entwicklungen im öffentlichen Nahverkehr Münchens und seiner Region durch Zahlen und Diagramme.

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

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN: DIE SPRACHE DER STATISTIK

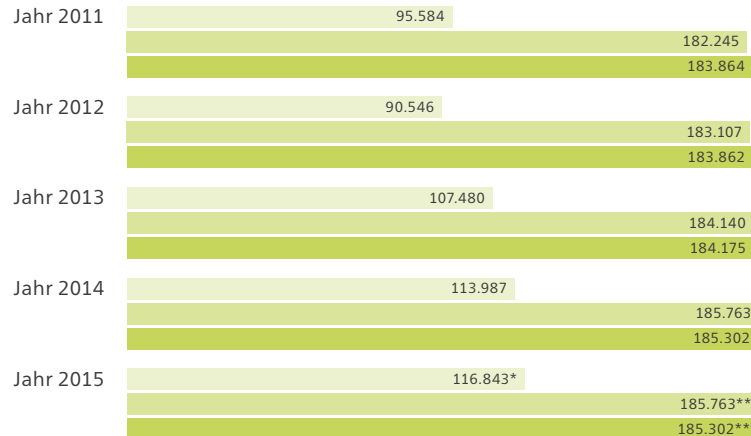
STRUKTURDATEN

	MVV-Verbundraum	Landeshauptstadt München
Fläche	rd. 5.530 qkm	rd. 310 qkm
Zahl der Gemeinden	176	
Einwohner	rd. 2,871 Mio.	rd. 1,439 Mio.
Pkw-Bestand	rd. 1,552 Mio.	rd. 0,691 Mio.

SCHÜLER- UND STUDENTENZAHLEN

Schüler- und Studentenzahlen

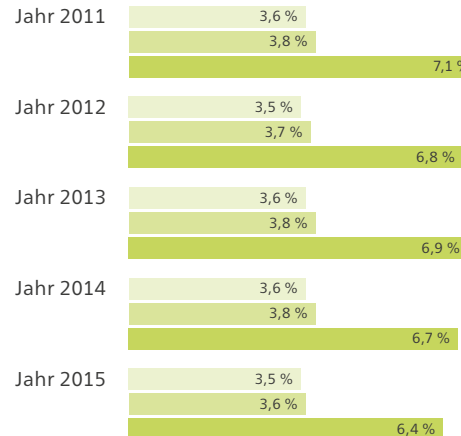
- Studenten in München
- Schüler in München
- Schüler in den Landkreisen



Arbeitslosenquoten

- Regierungsbezirk Oberbayern
- Bayern
- Bundesrepublik Deutschland

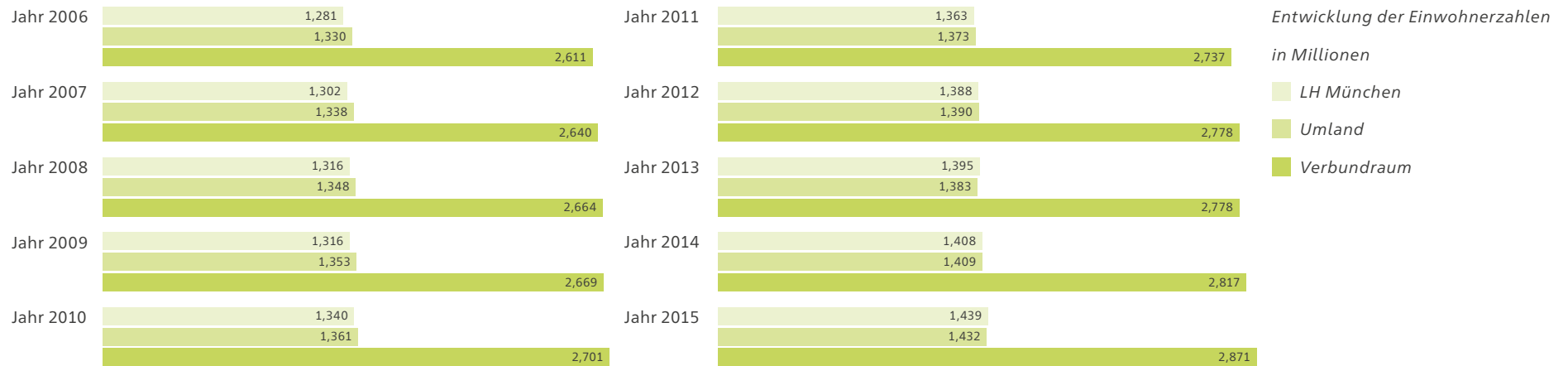
ARBEITSLOSENQUOTEN



* Wintersemester 2014/2015

** Zur Drucklegung lagen noch keine aktuelleren Zahlen vor

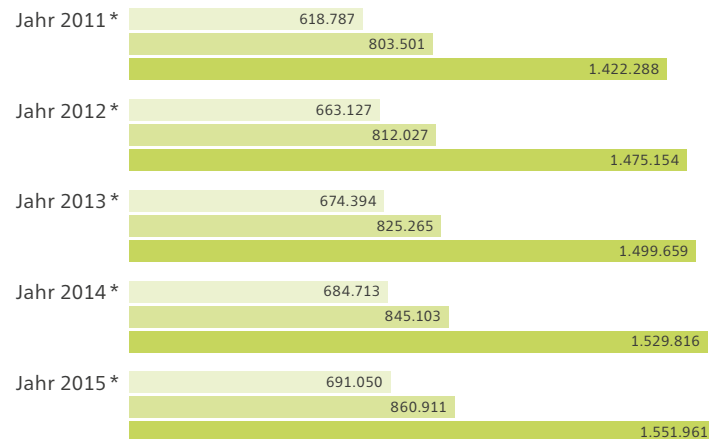
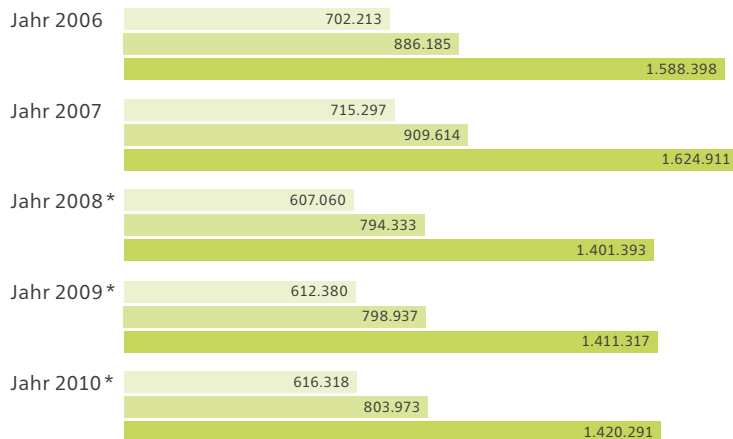
DIE ENTWICKLUNG DER EINWOHNERZAHLEN IN DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN UND IN DEN VERBUNDLANDKREISEN



DIE ENTWICKLUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS

Entwicklung
des Pkw-Bestandes

- LH München
- Umland
- Verbundraum

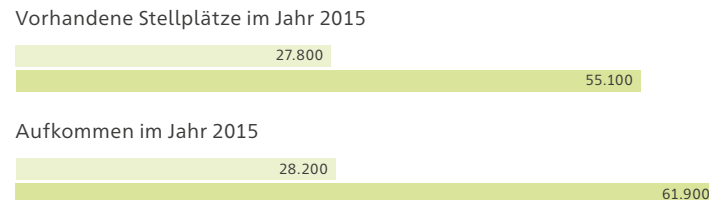
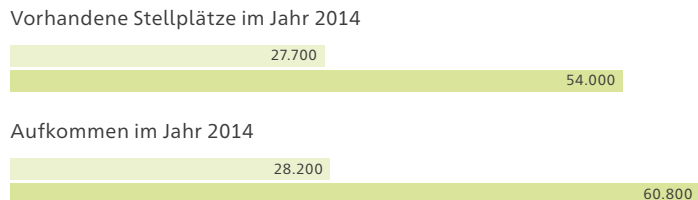


* Ab dem Berichtsjahr 2008 werden nur noch angemeldete Fahrzeuge ausgewiesen (ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen). Vorübergehend stillgelegte Kraftfahrzeuge machen rund 12% des Kraftfahrzeugbestandes aus.

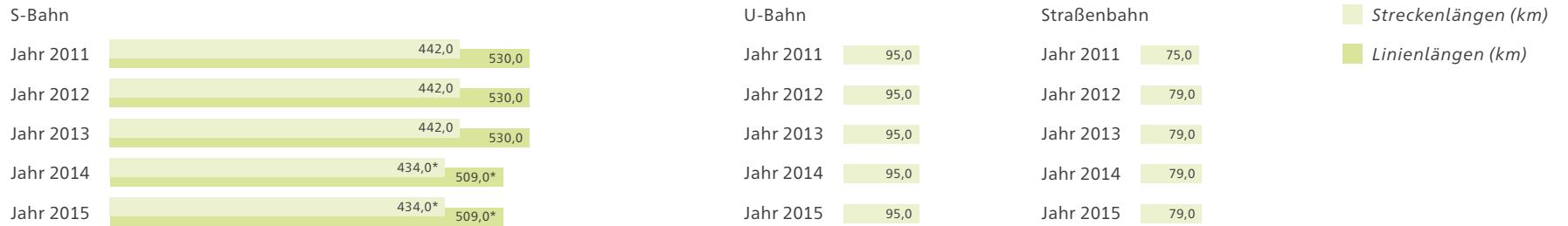
PARK & RIDE UND BIKE & RIDE

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

- P+R
- B+R

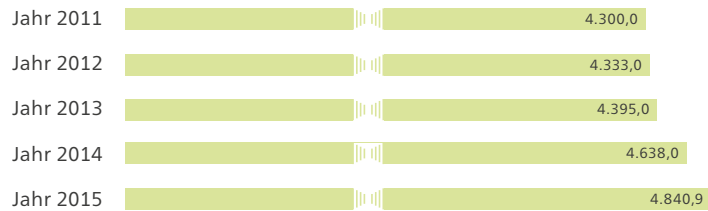


STRECKEN- UND LINIENLÄNGEN



* Nach Neukonzeption der Linien S20 und S27

Regionale Omnibusse



Städtische Omnibusse



ZUG- UND WAGENKILOMETER (MIO.)

S-Bahn

Jahr 2011	20,288
Jahr 2012	20,298
Jahr 2013	20,298
Jahr 2014	20,140
Jahr 2015	20,346

U-Bahn

Jahr 2011	10,699
Jahr 2012	10,729
Jahr 2013	10,908
Jahr 2014	11,221
Jahr 2015	11,407

Straßenbahn

Jahr 2011	6,893
Jahr 2012	7,385
Jahr 2013	7,552
Jahr 2014	8,271
Jahr 2015	7,999

Regionale Omnibusse

Jahr 2011	27,298
Jahr 2012	27,966
Jahr 2013	28,236
Jahr 2014	29,276
Jahr 2015	33,254

Städtische Omnibusse

Jahr 2011	28,249
Jahr 2012	28,632
Jahr 2013	29,418
Jahr 2014	31,213
Jahr 2015	31,900

GESAMTÜBERBLICK ÜBER DIE ERGEBNISSE

	Jahr 2014	Jahr 2015	+ / – absolut	+ / – Prozent
Fahrten	679.526.807	692.056.751 *	12.529.944	1,84 % **
Personenkilometer	6.872.191.703	6.999.368.969 *	127.177.266	1,85 % **
Verkaufte Fahrkarten	60.508.138	62.424.013	1.915.875	3,17 %
Fahrgeldeinnahmen	774.549.342,49	820.141.985,45	45.592.642,96	5,89 %

* Vorläufige Werte für den gesamten Verbundraum. Änderungen im Tarifsortiment (z. B. Einführung des Semestertickets, gleitende Geltungsdauer der Zeitkarten) können das Reiseverhalten einschließlich der Benutzungshäufigkeiten beeinflusst haben. Eine abschließende Evaluierung durch eine Marktforschung steht noch aus.

** Die Veränderungen bei den Fahrgastzahlen und den Personenkilometern können bei den einzelnen Verkehrsunternehmen davon abweichend sein.

FAHRTEN (MIO.)

Jahr 2011	645,222
Jahr 2012	662,773
Jahr 2013	669,963
Jahr 2014	679,527
Jahr 2015	692,057

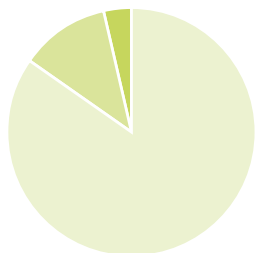
PERSONENKILOMETER (MIO.)

Jahr 2011	6.520,622
Jahr 2012	6.712,035
Jahr 2013	6.791,430
Jahr 2014	6.872,192
Jahr 2015	6.999,369

VERKAUFTE FAHRKARTEN (MIO. STÜCK)

* Erwachsene und Kinder

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



- Bartarif (84,74 %)
- Zeitkartentarif (11,84 %)
- Ausbildungstarif (3,42 %)

Bartarif	Jahr 2014	Jahr 2015	Veränderungen	
			absolut	%
Einzelfahrkarten *	22,340	24,093	1,753	7,84 %
Streifenkarten *	7,551	7,803	0,252	3,33 %
Tageskarten **	11,020	10,930	-0,090	-0,82 %
Sonstige	0,269	0,274	0,005	1,99 %
Sonderregelungen	10,074	9,800	-0,274	-2,72 %
Summe	51,255	52,900	1,645	3,21 %

Ausbildungstarif	Jahr 2014	Jahr 2015	Veränderungen	
			absolut	%
Ausbildungstarif I	0,745	0,753	0,008	1,05 %
Ausbildungstarif II	0,860	0,894	0,034	3,93 %
Grüne Jugendkarten	0,101	0,102	0,002	1,56 %
Semesterticket	0,373	0,386	0,014	3,69 %
Summe	2,079	2,136	0,057	2,74 %

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

Zeitkartentarif	Jahr 2014	Jahr 2015	Veränderungen	
			absolut	%
Wochenkarten	2,521	2,652	0,131	5,18 %
Monatskarten	1,253	1,281	0,028	2,22 %
IsarCard9Uhr	0,310	0,312	0,002	0,50 %
IsarCard60	0,267	0,250	-0,017	-6,36 %
IsarCardAbo monatlich	1,262	1,247	-0,016	-1,24 %
IsarCardAbo jährlich	0,042	0,045	0,002	5,79 %
IsarCard60 Abo monatlich	0,312	0,316	0,003	1,08 %
IsarCard60 Abo jährlich	0,026	0,027	0,000	0,73 %
IsarCard9Uhr Abo monatlich	0,143	0,150	0,007	4,63 %
IsarCard9Uhr Abo jährlich	0,008	0,008	0,000	1,24 %
IsarCardJob monatlich	0,639	0,663	0,024	3,70 %
IsarCardJob jährlich	0,031	0,033	0,002	5,54 %
IsarCard S	0,239	0,270	0,031	12,81 %
IsarCard StarterCard	0,048	0,064	0,017	35,49 %
Sonderregelungen	0,071	0,071	0,000	0,54 %
Summe	7,175	7,388	0,214	2,98 %

	Jahr 2014	Jahr 2015	Veränderungen 2014/15 – absolut		Veränderungen 2014/15 – %	
Gesamtsumme	60,508	62,424	1,916	3,17 %		

FAHRGELDEINNAHMEN (BRUTTO, MIO. EURO)

Bartarif	Jahr 2014	Jahr 2015	Veränderungen absolut	Veränderungen %
Einzelfahrkarten *	66,86	76,92	10,06	15,05 %
Streifenkarten *	94,57	101,44	6,87	7,26 %
Tageskarten **	106,79	109,46	2,67	2,50 %
Sonstige	0,74	0,73	-0,01	-0,80 %
Sonderregelungen	30,97	31,36	0,40	1,28 %
Summe	299,92	319,91	19,99	6,67 %

Ausbildungstarif	Jahr 2014	Jahr 2015	Veränderungen absolut	Veränderungen %
Ausbildungstarif I	23,68	24,25	0,57	2,42 %
Ausbildungstarif II	32,92	34,58	1,66	5,04 %
Grüne Jugendkarten	1,53	1,61	0,08	5,16 %
Semesterticket	36,04	38,76	2,72	7,55 %
Summe	94,17	99,20	5,03	5,34 %

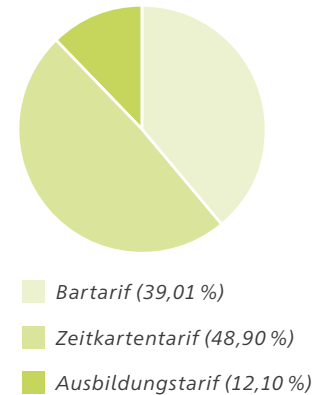
Mögliche Abweichungen in den Summen und den Prozentwerten ergeben sich durch Auf- und Abrunden der Werte.

	Jahr 2014	Jahr 2015	Veränderungen 2014/15 – absolut	Veränderungen 2014/15 – %
Gesamtsumme	774,550	820,142	45,59	5,89 %

Zeitkartentarif	Jahr 2014	Jahr 2015	Veränderungen absolut	Veränderungen %
Wochenkarten	46,04	49,83	3,79	8,23 %
Monatskarten	85,18	89,58	4,41	5,17 %
IsarCard9Uhr	18,49	19,74	1,25	6,78 %
IsarCard60	12,36	12,25	-0,10	-0,83 %
IsarCardAbo monatlich	80,44	80,83	0,38	0,48 %
IsarCardAbo jährlich	28,72	31,33	2,62	9,11 %
IsarCard60 Abo monatlich	13,33	13,76	0,43	3,22 %
IsarCard60 Abo jährlich	12,14	12,65	0,51	4,17 %
IsarCard9Uhr Abo monatlich	7,99	8,55	0,56	7,03 %
IsarCard9Uhr Abo jährlich	4,61	4,86	0,25	5,34 %
IsarCardJob monatlich	36,37	38,85	2,48	6,81 %
IsarCardJob jährlich	20,14	21,97	1,83	9,08 %
IsarCard S	11,55	13,55	2,00	17,33 %
IsarCard StarterCard	0,11	0,15	0,04	41,31 %
Sonderregelungen	2,99	3,12	0,12	4,11 %
Summe	380,46	401,03	20,57	5,41 %

* 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

FOTOGRAFIE

Walter Matthias Wilbert – Wilbert Photography, Bad Tölz

TEXT

Cornelia Sauer – Dialogtext, München

KONZEPTION UND KREATION

DESIGN LUV – Büro für Kommunikationsdesign, München



