



Beim Festakt in München: Freude und Stolz auf 40 Jahre MVV (v. l.): Geschäftsführer Alexander Freitag, OB Christian Ude, Verkehrsminister Martin Zeil, MVV-„Gründungsvater“ Alt-OB Dr. Hans-Jochen Vogel und Landrat Thomas Karmasin.
Bild: MVV/Mike Schmalz

Ganzheitliche Ansätze mit Synergieeffekten:

40 Jahre



Von Alexander Freitag, MVV-Geschäftsführer

Im Jahr 2012 wird der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund vierzig Jahre alt. Bei einem solchen Jubiläum hält man gerne Rückschau auf das bisher Geleistete. Als im Mai 1972 der Verbundverkehr startete, kam ein vielschichtiger Planungs- und Entscheidungsprozess zu einem guten Ende. Bereits einige Jahre zuvor diskutierte man, ob die vorhandene Tram zu einer Unterpflasterstraßenbahn auszubauen oder doch eine vollwertige U-Bahn erforderlich sei, um die zu erwartenden Verkehrsströme zu bewältigen.

Zu prüfen war auch, welches Verkehrsunternehmen die klassische Verkehrsachse vom Hauptbahnhof über den Marienplatz zum Ostbahnhof betreiben sollte. Bei den damals neuen, einheitlichen Verbundfahrpreisen fragte man sich, ob Kostendeckung angestrebt oder durch günstige Tickets eher eine möglichst große Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV bewirkt werden sollte.

Dies waren nur einige der grundlegenden Probleme, die frühzeitig gelöst werden

mussten. Dann galt es, die grundsätzliche Weichenstellung zwischen einem „bloßen“ Tarifverbund oder einem „echten“ Verkehrs- und Tarifverbund, mit weitgehender Integration des ÖPNV im Großraum München, vorzunehmen.

Integrierter Verkehrsverbund

Die Gründungsväter von damals haben mit der Entscheidung zu Gunsten des integrierten Verkehrsverbun-

des ganzheitliche Ansätze mit Synergieeffekten vor Kirchturmdenken und Einzelinteressen gesetzt. Sie haben sowohl auf der politischen Ebene der Gebietskörperschaften als auch auf der Ebene der Verkehrsunternehmen Barrieren überwunden - zum Wohl der Fahrgäste.

Wettbewerbsfähiges ÖPNV-Angebot

Dieser Ansatz gilt inzwischen als Königsweg für ein wettbewerbsfähiges ÖPNV-Angebot und hat in vielen Regionen - nicht nur in Deutschland - Nachahmer gefunden. Den Gründervätern von damals kann daher nicht genug für ihre mutigen und vorausschauenden Entscheidungen gedankt werden, die sich aus heutiger Sicht

durchwegs als richtig und zukunftstauglich erwiesen haben.

Wie stellt sich die aktuelle Situation unseres Jubilars dar? Die Bewohner des Großraums München profitieren tagtäglich und unmittelbar von dem, was Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Verbundgesellschaft leisten. Ein beispielloses Verkehrsangebot schafft Mobilität (Fortsetzung nächste Seite)



(Fortsetzung von Seite 1)
 lität für die ganze Region. Während zu Beginn jeder Einwohner im Verbundgebiet im Durchschnitt 163 Fahrten im MVV unternahm, sind es heute 235 Fahrten im Jahr. Was dem Großraum München damit an motori-

schauende Entscheidungen wie vor 40 Jahren notwendig.

Integrationsbedürfnis in die Metropolregion

Mit derselben Tatkraft wie in den Gründerjahren ist der dringend gebotene Ausbau



Bundeskanzler Willy Brandt gemeinsam mit dem „Gründungsvater“ des MVV, Münchens Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel nach der Besichtigung des Stachus-Untergeschosses im Jahr 1972. □

siertem Individualverkehr mit all seinen negativen Folgen erspart wird, vermag sich jeder selbst auszumalen.

Damit das MVV-System aber nicht Opfer des eigenen Erfolges wird, sind nun wieder vergleichbar voraus-

der Infrastruktur nun möglichst rasch anzugehen. In einem sich zunehmend liberalisierenden ÖPNV-Markt ist den zentrifugalen Kräften entgegenzuwirken und die Integrationskraft der Regieebene zu stärken. Die räumli-



Anlässlich des 40. MVV-Geburtstags überreichte MVV-Geschäftsführer Alexander Freitag neben dem aktuellen Fahrplanbuch 2012 Oberbürgermeister Christian Ude den Nachdruck der limitierten Jubiläumsausgabe des MVV-Fahrplanbuches von 1972. □

che Ausdehnung des Verbundsystems ist vor dem Hintergrund der Verkehrsströme und dem Integrationsbedürfnis in die Metropolregion zu überprüfen. Die Finanzierung für den Erhalt und den Neubau der Infrastruktur sowie den laufenden Betrieb ist langfristig sicher zu stellen. In diesem Sinne vermag der Blick zurück anlässlich des runden Geburtstages auch eine Perspektive für den Ausblick in eine erfolgreiche Zukunft geben.

Anlass zu danken

Das stolze Jubiläum ist auch willkommener Anlass, sich einmal ganz herzlich zu bedanken. Ein herzliches Dankeschön gilt den kompetenten Verbundverkehrs-

unternehmen und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die tagtäglich an der Nahtstelle zum Kunden ihre Arbeit verrichten. Dank gilt den Aufgabenträgern, die mit wegweisenden verkehrspolitischen Entscheidungen, Vorgaben und Steuerungsinstrumenten den Rahmen für den Erfolg des Verbundsystems geschaffen haben und künftig erhalten müssen. Besonders zu danken ist den Fahrgästen, die das Angebot aus einer Hand und die gemeinsame Benutzeroberfläche des MVV gut annehmen. Die „Abstimmung mit der Fahrkarte“ ist die beste Begründung für den Erhalt und Ausbau des Systems.

Der MVV und seine Verbundpartner wünschen allzeit gute Fahrt! □

Das Kunstmuseum am Starnberger See



Max Beckmann, Museum Norddeich (Strand am Strand), 1946 © VG Bild Kunst, Bonn 2012

Expressionisten
 Sonderausstellungen
 Events

 BUCHHEIM
 MUSEUM

Bernried am
 Starnberger See

www.buchheimmuseum.de

Münchner Verkehrsgesellschaft:

München fährt MVG

U-Bahn, Bus und Tram in München werden von der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) betrieben. Die Verkehrstochter der Stadtwerke München (SWM) ist das zweitgrößte kommunale Verkehrsunternehmen in Deutschland – und größter Partner im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund. Sie verantwortet den Linienbetrieb, plant das Angebot und den Fahrzeugeinsatz, verantwortet den Fahrsccheinverkauf und betreibt Marketing, Markt- und Verkehrsforschung.

Was 1861 mit Großraumkutschen auf einer Linie in der Innenstadt begann, hat sich in 150 Jahren zu einem dichten und flächendeckenden Netz aus über 80 U-Bahn-, Bus- und Tramlinien entwickelt. Das MVG-Betriebszentrum steuert im Berufsverkehr mehr als 80 U-Bahnzüge, mehr als 80 Tram-



bahnen und fast 400 Busse gleichzeitig. In keiner anderen deutschen Großstadt ist das Angebot dichter und nirgendwo sonst wird es besser genutzt. Allein in den letzten zehn Jahren hat die MVG ihr Angebot um knapp 20 Prozent gesteigert. Sie zählt inzwischen über 522 Millionen Fahrgäste – rund 1,5 Millionen pro Tag – und bekommt Jahr für Jahr Spitzenwerte in unabhängigen Befragungen zur Kundenzufriedenheit. 95 Prozent der Münchnerinnen und Münchner sind MVG-Kunden. Für sie sichern die rund 2.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei U-Bahn, Bus und Tram ein Stück Münchner Lebensqualität.

Der Fahrgastverband Pro Bahn würdigte die MVG und ihren Geschäftsführer Herbert König 2011 mit dem

„Fahrgastpreis“ für den „fahr-gastbezogenen Nahverkehr, die Revitalisierung der Tram und Verbesserungen und Ausbauten trotz schwierigster Finanzlage“. Und der ADAC kürte das Münchner ÖPNV-Angebot gar zum besten in Europa. Eine Wurzel des Erfolgs ist auch, dass das Verkehrsunternehmen MVG im Rahmen des Stadtwerke-Konzerns und als städtische Gesellschaft Teil der kommunalen Daseinsvorsorge ist. Die MVG bietet damit ein Angebot aus einem Guss – wirtschaftlich, aber nicht profitorientiert; im besten Sinne unternehmerisch, aber gleichzeitig dem städtischen Gemeinwohl verpflichtet. In München fahren Bus und Bahn schon seit über 100 Jahre unter städtischer Flagge.

Der weitere Ausbau des MVG-Netzes ist im Rahmen der „MVG-Angebots-offensive 2010 – 2020“ fest vorgesehen: Zu den größten Meilensteinen zählt dabei die Einführung des 2-Minuten-Takts auf einem ersten U-Bahnabschnitt in der Innenstadt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013, um Kapazitätsengpässen entgegen zu wirken. Seit vergangenem Dezember fährt die neue „Tram St. Emmeram“ auf 4,3 Kilometern in den Münchner Osten. Bei der Tram setzen SWM/MVG auf weitere Neubauprojekte wie die Verlängerung zum Pasinger Bahnhof (bis Ende 2013), die Tram-Westtangente und die Tram-Nordtangente mit ihrem fahrleitungslosen Teilstück im Englischen Garten. 150 Jahre nach seiner Eröffnung boomt der Nahverkehr in München. □

Mobilität ist Lebensqualität

„München mag Dich“. Mit diesem Slogan präsentiert sich München als lebenswerte und weltoffene Metropole.

Besonders gut ist: Auch München wird gemocht. Von seinen Bewohnern genauso wie von Besuchern aus aller Welt. Zur guten Lebensqualität einer Stadt gehört auch, dass eine umwelt-



freundliche und hochwertige Mobilität gewährleistet wird – und dies geht in einem Ballungsraum nur mit öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Basis dafür wurde vor 40 Jahren gelegt. Die Gründungsväter des MVV haben sich wider dem damaligen Zeitgeist nicht vom Leitbild der autogerechten Stadt beeinflussen lassen. Vielmehr brachten sie mit bemerkenswertem Weitblick ein beispielhaftes Verkehrskonzept auf den Weg, das auch Stadt und Umland immer enger miteinander verknüpfte.

Die Erfolgsgeschichte des öffentlichen Verkehrs in München basiert auf der visionären Entscheidung, in München ein vollwertiges U-Bahn-System zu errichten. Gemeinsam mit dem S-Bahn-Netz bildet es das Rückgrat des MVV-Systems. Ergänzt wird es durch Trambahn- und Busnetze. Aber erst der Verkehrsverbund macht hieraus – getreu dem Motto „1 Netz. 1 Fahrplan. 1 Ticket“ – das für den Fahrgast richtig attraktive, einheitliche unternehmens- und gebietsübergreifende Gesamtsystem.

Die durchschnittlich 235 Fahrten pro Einwohner und Jahr sprechen eine deutliche Sprache – der Großraum München liegt hier bundesweit klar an der Spitze. Durch Zusammenarbeit der verschiedenen Aufgabenträger und die Kooperation der Verkehrsunternehmen ist der MVV ein Paradebeispiel für interkommunale Zusammenarbeit. Garant für dieses gelungene Zusammenspiel ist die Verbundgesellschaft als Dachorganisation, mit der die Aktivitäten gebündelt werden.

Seit nunmehr 40 Jahren nimmt die MVV GmbH als Managementgesellschaft zentrale Aufgaben wie die Ausgestaltung des Gemeinschaftstarifs, die Organisation des regionalen Busverkehrs, die konzeptionelle Verkehrsplanung oder das unternehmensübergreifende Marketing wahr. Über die Dachmarke „MVV“, unter der ÖPNV in München und seinem Umland angeboten wird, ist „MVV fahren“ im Bewusstsein der Bürger ein Synonym für schnelle, komfortable und ökologisch nachhaltige Mobilität.

Wesentlicher Faktor auch für den großen wirtschaftlichen Erfolg des Ballungsraums München ist der ÖPNV, ganz entscheidend für den Erfolg des ÖPNV ist wiederum die Infrastruktur. Der Handlungsbedarf ist hier drängend, in Zeiten knapper Kassen sind mutige, strategische Entscheidungen gefragt. So würde die zweite Stammstrecke für die S-Bahn mit dem Ausbau des Bahnknotens München neue zukunftsweisende Handlungsoptionen für die nächsten 40 Jahre für Stadt und Umland eröffnen.

Christian Ude

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München
Vorsitzender der MVV-Gesellschafterversammlung

1 Netz. 1 Fahrplan. 1 Ticket.

Der freie Verkehr von Personen ist eine der zentralen Voraussetzungen für unser offenes und freiheitliches Gesellschaftsmodell. Gerade in wirtschaftlich dynamischen Regionen, zu denen München mit seinem Umland vorrangig gezählt werden darf, ist Mobilität ein zentrales verkehrspolitisches Anliegen. Es handelt sich aber auch um ein spannungsgeladenes und oftmals umstrittenes Thema. In diesem Spannungsfeld agiert seit nunmehr vierzig Jahren der MVV.



So vielfältig die Herausforderungen in dieser Zeitspanne waren, eines hatten sie gemeinsam: Sie wurden vorbildlich gemeistert. Ob es eines der größten S-Bahn-Netze

Deutschlands war, das pünktlich zu den Olympischen Spielen 1972 bereitstand, die Schaffung eines attraktiven Verbundtarifs oder auch die Integration der zahlreichen Verkehrsunternehmen zu einem gemeinsamen Ganzen – das MVV-Leitmotiv „1 Netz. 1 Fahrplan. 1 Ticket.“ bringt auf den Punkt, was in dieser Zeitspanne erreicht wurde. In Anbetracht des bisher Geleisteten erwarte ich, dass auch die bevorstehenden Herausforderungen bewältigt werden.

Das MVV-Netz nimmt einen Spitzenplatz bei Dichte und Bedienungsqualität ein. Es ist eingebunden in den bayernweiten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und eng vernetzt mit dem Regionalbusverkehr in den Verbundlandkreisen. Die weitere Integration der Verkehrsträger sowie die Sicherung der Qualität der Leistungen bleibt eine Hauptaufgabe des MVV.

In einer Verkehrsprognose für das Jahr 1972 ist man von 240.000 SPNV-Fahrten pro Werktag im MVV-Gebiet ausgegangen. Inzwischen verzeichnet der SPNV im Verbundraum werktäglich rund 800.000 Fahrten. Niemand hat beim Verbundstart einen solchen Erfolg für möglich gehalten.

Man kann heute schon sicher sagen, dass sich der Großraum München weiter dynamisch entwickeln wird. Gerade deshalb brauchen wir dringend infrastrukturelle Verbesserungen. Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur muss mit den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen und der steigenden Bevölkerungszahl im MVV-Raum Schritt halten. Der Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist sich dieser Verantwortung bewusst und hat Zukunftsprojekte für den Bahnknoten München erarbeitet. Nunmehr müssen alle Partner den notwendigen Beitrag für eine Sicherung des ÖPNV in der Stadt München und dem Umland leisten.

Der MVV gibt im Großraum München dem Öffentlichen Nahverkehr ein Gesicht, das über Kommunal- und Unternehmensgrenzen hinweg von den Kunden erkannt und geschätzt wird. Mit der Verbundgesellschaft verfügen wir über einen verlässlichen Partner, um den öffentlichen Verkehr im Großraum München bedarfsgerecht weiterzuentwickeln und auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu halten. Für diese bewährte Partnerschaft bedanke ich mich und wünsche der MVV GmbH viel Erfolg für die Zukunft.


Martin Zeil
 Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

40 Jahre S-Bahn München:

Das Rückgrat des Verkehrs zwischen Stadt und Region

Es begann mit einer großartigen verkehrsplanerischen Pionierleistung, die Innenstadt Münchens mit dem Umland im Rahmen eines modernen S-Bahnsystems direkt zu verbinden: Die Idee des Stammstreckentunnels wurde in München beispielhaft und erstmalig umgesetzt und wurde dann zum Vorbild zahlreicher Stadtverkehrssysteme. Am 15. Juni 1966 fand dazu der Spatenstich statt. Bereits am 28. Mai 1972 war die neue Bahnstrecke voll befahrbar.

Damals wie heute schätzen die Fahrgäste die Vorteile dieser direkten Innenstadt-Verbindung. Mit fast jeder S-Bahn-Linie können die Bewohner der umliegenden Landkreise die ganze Innenstadt umsteigefrei erreichen. Umgekehrt kann jeder Münchner mit seiner S-Bahn schnell und bequem in das attraktive Umland fahren: Die S-Bahn München gilt als Garant für Flexibilität, Schnelligkeit und Lebensqualität.

Verbesserte Taktfolge

Die Taktfolge hat sich mit dem Übergang von der Vorortbahn zur S-Bahn ebenfalls deutlich geändert. Bei vielen Strecken ist aus einem 60- bis 20-Minuten-Takt geworden. Seit Dezember 2004 gibt es auf fünf Linienästen in der Hauptverkehrszeit bereits einen 10-Minuten-Takt. Somit schuf die S-Bahn München die Voraussetzungen für eine dynamische Entwicklung der Region und der Landeshauptstadt, die so kaum vorherzusehen war. Das S-Bahn-System wurde für ein Aufkommen von täglich 240.000 Fahrgästen konzipiert, heute benutzen werktäglich bis zu 800.000 Fahrgäste die roten Züge.

Ein herausragender Meilenstein war die Modernisierung der Stammstrecke von 2002 bis 2004. Im Rahmen eines 266 Millionen Euro Investitionsprogramms wurde die Leit- und Sicherungstechnik auf die moderne Linienzugbeeinflussung (LZB) umgestellt und damit

die Kapazität der Stammstrecke auf 30 Züge pro Stunde und Richtung erhöht. Damit hält die S-Bahn München den Europarekord in puncto Zugfolge: Nirgendwo fahren mehr Züge auf zwei Gleisen innerhalb einer Stunde als bei der S-Bahn München. Das ist eine technische und organisatorische Meisterleistung.

Das größte Eisenbahn-Nahverkehrssystem in Deutschland

Inzwischen ist das Münchner S-Bahn-Netz auf 442 Kilometer Länge mit 148 Stationen angewachsen und damit noch vor Berlin das größte Eisenbahn-Nahverkehrssystem in Deutschland.

Mit 120 Fahrzeugen der Baureihe ET 420 startete die S-Bahn München im Mai 1972. Die neuen S-Bahntriebfahrzeuge lösten die alten Vorortzüge ab, ein für damalige Verhältnisse deutlicher Komfortsprung. Verkehrsexperten aus der ganzen Welt kamen in der Folgezeit nach München und informierten sich über das neue S-Bahn-System und den ET 420.

Nach über 30 Jahren wurde es Zeit für einen neuen und moderneren Zug: den ET 423. Auch dabei standen die Wünsche der Kunden im Vordergrund. Ansprechendes Design, hoher Fahrkomfort, geringe Lärmentwicklung, Energierückspeisung, ein völlig neu konzipiertes Fahrgastinformationssystem, durchgängige Begebarkeit, Kom- (Fortsetzung nächste Seite)

Liberalisierung im MVV-Regionalbusverkehr:

Chancen nutzen, Risiken begrenzen

Qualitätsoffensive zum Nutzen der Kunden / Aktiver
Mittelstandsschutz / Fahrgaststeigerungen um 74%

Der MVV-Regionalbusverkehr ist neben der S-Bahn und den städtischen Verkehren mit U-Bahn, Tram und Stadtbus eine der drei tragenden Säulen des Verbundes. Er erschließt in den acht Verbundlandkreisen Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München, Starnberg und Bad Tölz-Wolfratshausen eine rund 5.200 Quadratkilometer umfassende Region mit nahezu 1,4 Mio. Einwohnern in 174 Gemeinden. Auf den gut 200 Linien mit mehr als 3.000 Haltestellen sind täglich über 530 Busse, betrieben durch rund 40 Unternehmen, unterwegs.

Vor 16 Jahren hat unter dem Einfluss der europäischen Gesetzgebung die Liberalisierung des ÖPNV in den MVV Einzug gehalten. Der MVV hat hier neben den Risiken vor allem die Chancen gesehen und sukzessive – verbunden mit einem Qualitätsprojekt – immer mehr Linien des MVV-Regional-

busverkehrs im Wettbewerb vergeben. Die übrigen Vergaben erfolgten beihilfekonform im Rahmen von marktorientierten Direktvergaben. Seit 1996 hat der MVV mehr als 90 europaweite Ausschreibungen durchgeführt und damit deutschlandweit, gemessen an der Zahl der Verfahren, die meisten Erfahrungen gesammelt.

Die Aufgabenträger verfolgen klare Ziele:

- **Steigerung der Attraktivität der Leistung für die Fahrgäste:** Über die Definition und Umsetzung der MVV-Qualitätsstandards gibt es mittlerweile fast flächendeckend ein einheitliches Erscheinungsbild von Bussen und Haltestellen. Die Fahrzeuge sind barrierefrei sowie mit Klimaanlage und Fahrtausweisdruckern, die das gesamte Tarifsortiment anbieten, ausgestattet; durch Vorgabe von hohen Umweltstandards leisten sie einen Betrag zum Umweltschutz. Die Qualitätsanforderungen werden kontinuierlich fortgeschrieben.

- **Finanzierbarkeit des Angebots für die Aufgabenträger:** Die Aufgabenträger investieren Jahr für Jahr hohe Summen in den MVV-Regionalbusverkehr, allein im letzten vollkommen abgerechneten Berichtsjahr (2010) betragen die Betriebskostenzuschüsse 26 Mio. €.

Da die Verkehre als Bruttoverträge ausgestaltet sind, tragen die Aufgabenträger das Risiko der defizitären Verkehre, haben dafür aber Freiheit bei ihrer Ausgestaltung. Vor

(Fortsetzung von Seite 4)
municationsmöglichkeiten mit dem Fahrer sowie eine Klimatisierung sind wesentliche Merkmale dieses Fahrzeugs, von dem die S-Bahn München heute 238 Stück in Einsatz hat.

Die S-Bahn München ist ein modernes Dienstleistungsunternehmen mit über 1.000 Mitarbeitern und ein großer Ausbildungsbetrieb mit rund 90 Azubis, Lokführer, Schlosser, Service-Team, Elektriker, Planer, Kundendialog, Kundencenter sind nur einige der Einsatzfelder der Mitarbeiter, die sich tagtäglich für die Fahrgäste einsetzen.

40 Jahre S-Bahn München sind eine Erfolgsgeschichte für München und die angrenzenden Landkreise. Dennoch bleibt die Entwicklung nicht stehen. Auf der Tagesordnung stehen der weitere Ausbau der S-Bahn München, zusätzliche Fahrzeuge, ein modernes rechnergestütztes Betriebsleitsystem auf Basis einer GPS-Fahrzeugortung, die Erweiterung der Abstellmöglichkeiten in der Werkstatt Steinhausen und nicht zuletzt der neue Verkehrsvertrag ab 2018. □

MVV-Regionalbusverkehr erschließt die Region

Beim Stichwort „MVV“ denken viele zuerst einmal an die blauen U-Bahn- oder roten S-Bahn-Züge, die im dichten Takt durch das Münchner Stadtgebiet fahren und während der nunmehr vierzigjährigen MVV-Geschichte zu einem festen Alltagsbestandteil der Landeshauptstadt geworden sind. Betrachtet man eine Karte des weitläufigen Verbundgebietes, so erkennt man jedoch sofort eine weitere Dimension des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds. Die S-Bahn-Strecken und die in den Verbundverkehr integrierten Regionalbahn-Linien erstrecken sich weit in das Münchner Umland.



Die Erschließung der teils weitläufigen Fläche zwischen diesen Schienenachsen obliegt dem MVV-Regionalbusverkehr. Hier leisten die acht Verbundlandkreise in enger und bewährter Zusammenarbeit mit der Verbundgesellschaft ein beträchtliches Engagement. Seit 1996 findet dies auch Niederschlag in der Organisationsstruktur der MVV GmbH. Im Zuge der Umstrukturierung zum Aufgabenträgerverbund wurden die Landkreise zu Gesellschaftern der Verbundgesellschaft – neben dem Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München.

Gerade in den letzten Jahren hat der MVV-Regionalbusverkehr eine Dynamik entwickelt, von der in den Anfangsjahren des MVV kaum jemand zu träumen wagte. Der Erfolg basiert im Wesentlichen auf drei Faktoren: Grundlage des verbesserten Leistungsangebotes ist der für den MVV-Regionalbusverkehr schon beinahe sprichwörtliche „Wettbewerb mit Augenmaß“. Es werden bewusst kleine Losgrößen zur Ausschreibung gebracht, bei denen kleinere und mittelständische Unternehmen konkurrenzfähig sein können gegenüber den „Global Playern“ auf dem Verkehrsmarkt.

Die von der MVV GmbH erarbeiteten Qualitätsstandards geben nicht nur die attraktive Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen vor, sondern definieren auch Anforderungen an Fahrpersonal und Betriebsführung sowie Umwelt- und Sozialstandards.

Als drittes zu nennen sind die vielfältigen Bemühungen der Verbundgesellschaft, das bestehende Angebot umfassend zu kommunizieren. Vom Fahrplanbuch bis zur „App“ reicht die Palette der Fahrgastinformationen. Zugangsbarriere zum ÖPNV werden systematisch abgebaut.

Wir Verbundlandkreise gratulieren dem MVV zu seinem runden Geburtstag ganz herzlich und freuen uns auf die künftige Zusammenarbeit mit einem kompetenten und verlässlichen Partner.

Landrat Thomas Karmasin
Sprecher der MVV-Verbundlandkreise

allein durch die Ausschreibungen sanken die durchschnittlichen Betriebskostenzuschüsse der Aufgabenträger zwischen 1997 und 2010 um

27 %, in der gleichen Zeit stieg der durchschnittliche Kostensatz je Nutzwagenkilometer (nur) um 6,6 %, (Fortsetzung nächste Seite)

Kompetente Unterstützung von Kommunen und Verkehrsunternehmen

Seit nunmehr bald 15 Jahren berät MVV-Consulting Gemeinden und Unternehmen in ÖPNV-Fragen. 1998 gründete die MVV GmbH den Bereich MVV-Consulting als eigenständiges Profit-Center. Seitdem steht das MVV-Know-how auch Kommunen, öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden außerhalb des MVV-Wirkungsbereiches zur Verfügung. Ein großer Erfahrungsschatz, der die gesamte Bandbreite des öffentlichen Verkehrs abdeckt.

Inzwischen wurden weit über 200 Aufträge und Projekte durch MVV-Consulting erfolgreich abgeschlossen. Untersuchungen für Garmisch-Partenkirchen, Kaufbeuren, Ingolstadt oder die Landkreise Dillingen, Neu- markt i. d. Opf. oder Lindau, Beratungstätigkeiten u.a. für den Verband Region Stuttgart (VRS), die BMW AG oder den Oberösterreichischen Verkehrsverbund (OÖVV) bestätigen dabei die rege Nachfrage nach dem

MVV-Know-how außerhalb des Verbundraumes.

Gutachten zu P+R und B+R

Auch Park+Ride und Bike+Ride-Studien sind ein intensives Betätigungsfeld, das im gesamten oberbayerischen Raum nachgefragt wird. Nahezu 30 Gemeinden und Städte, darunter Bad Endorf, Pfaffenhofen / Ilm, Rosenheim oder Weilheim haben bereits Gutachten zur

Ermittlung erforderlicher Stellplätze im P+R und B+R beauftragt.

Praxisforum

Das große Interesse an MVV Consulting zeigt sich auch im Erfolg des „ÖPNV-Praxisforum“, einer einmal im Jahr durchgeführten Diskussionsveranstaltung zu aktuellen ÖPNV-Themen, die durch MVV Consulting ins Leben gerufen wurde und die mittlerweile regelmäßig Besucher aus dem ganzen süddeutschen Raum nach München zieht. Schwerpunktthema der Veranstaltung 2011 war die Nahverkehrsplanung. 2012 ist eine Veranstaltung zum Thema Qualitätssicherung im ÖPNV geplant.

Schwerpunkt Nahverkehrsplanung

Das größte Betätigungsfeld von MVV-Consulting ist aber die Unterstützung von Kommunen und Landkreisen im MVV-Raum selbst. Mittlerweile stammen bereits sechs von acht Nahverkehrsplänen in den MVV-Landkreisen aus dem Bereich Consulting (Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstentfeldbruck, Starnberg). Für viele Kommunen wie Dachau, Freising, Grafing, Odelzhausen oder Starnberg erstellte oder aktualisierte MVV-Consulting Gemeinde- oder Stadtverkehrskonzepte.

Des Weiteren bietet MVV-Consulting allen Verbundgemeinden seit 2005 die Erstellung eigener Gemeindefahrplanhefte oder Minifahrpläne an. Auch an Forschungsprojekten wie z.B. bei „Siedlung und Mobilität – SuM“ ist MVV-Consulting beteiligt.

Vorteile für den Fahrgast

Ein interessanter Gesichtspunkt ist, dass MVV-Consulting viele Aufgabenstellungen bearbeiten kann, die der MVV aus Kapazitätsgründen über seine Regelorganisation

üblicherweise nicht oder nur schwer erfüllen kann. Insbesondere unter dem Realisierungsaspekt birgt dies große Vorteile, da die spätere Umsetzung von Planungen i.d.R. generell in die Kompetenz der Regieebene des MVV fällt. Und damit kann auch der Fahrgast unmittelbar von den Leistungen von MVV-Consulting profitieren. □

Chancen nutzen ...

(Fortsetzung von Seite 5) während die allgemeine Preissteigerung 20,0 % betrug. Die so erzielten Einsparungen investierten die Aufgabenträger in eine Ausweitung des Angebots: Die Betriebsleistung stieg zwischen 1996 und 2011 um 53 %.

Die Fahrgäste danken es: Die Fahrgastzahlen stiegen von 1996 bis 2011 sogar um 74 %, die Personenkilometer um 65 %. Das Ziel, neue Kunden zu gewinnen, wurde durch diese Angebots- und Qualitätsoffensive erreicht.

Aber auch die Interessen der Verkehrsunternehmen stehen im Fokus: Aufgabenträger und MVV GmbH betreiben gezielt aktiven Mittelstandsschutz, indem sie möglichst einzelne Linien, sonst aber nur kleinere Lose aus-schreiben. So konnten sich die mittelständischen Verkehrsunternehmen gut behaupten. Sie haben etwa 75 % der bisher ausgeschriebenen Verkehrsleistung gewonnen.

Fazit: Der Wettbewerb im MVV-Regionalbusverkehr ist eine Erfolgsgeschichte. Die Interessen der Fahrgäste, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger wurden gewahrt. Die Fahrgäste erhalten mehr und bessere Leistungen und nehmen dieses Angebot der Aufgabenträger an. Die Aufgabenträger können über die Verbundgesellschaft den ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge wirtschaftlich und ökologisch gestalten, ihre hohen Investitionen rechnen sich. □





Mobilität im Landkreis München

Der Landkreis München ist seit 1978 Gesellschafter im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund und gestaltet dessen Erfolgsgeschichte seit vielen Jahren mit. Bedingt durch seine Lage unmittelbar angrenzend an die Landeshauptstadt München ist der ÖPNV für den Landkreis München eine zentrale Herausforderung, der es sich täglich zu stellen gilt. Seine Zugehörigkeit zum Ballungsraum München stellt den Landkreis München verkehrstechnisch vor besondere Herausforderungen.

Der Landkreis München setzt sich zusammen aus 29 Landkreiskommunen, davon 27 Gemeinden und zwei Städten mit derzeit rund 320.000 Einwohnern. Er ist damit der bevölkerungsstärkste Landkreis in Bayern mit einer Gesamtfläche von 667,24 Quadratkilometern. Die Einwohnerzahlen des Landkreises werden auch in Zukunft weiter steigen und damit das Bedürfnis seiner Bürgerinnen und Bürger nach Mobilität. Für das Jahr 2028 ist eine Einwohnerzahl von rund 360.000 prognostiziert.

chen mit insgesamt 34 Haltestellen. Die U-Bahnlinie U6 (Garching, Forschungszentrum – Klinikum Großhadern) liegt mit drei Haltestellen im Landkreis und wird von diesem auch finanziell mitgetragen. Die Trambahnlinie 25 (Grünwald – Großhesseloher Brücke – Max-Weber-Platz) verläuft mit fünf Haltestellen auch über Landkreisgebiet.

Verkehrstechnisches Großprojekt

Ein verkehrstechnisches Großprojekt in den nächsten



Die bundesweit ersten Hybridbusse im MVV-Regionalbusverkehr starteten im Landkreis München. □

Von herausragender Bedeutung für den ÖPNV im Landkreis München ist das S-Bahnnetz. Neun S-Bahnlinien (S1, S2, S3, S4, S6, S7, S8, S20 und S27) erschließen derzeit den Landkreis Mün-

chen stellt die Verlängerung der U-Bahnlinie 6 West vom derzeitigen Endhaltepunkt „Klinikum Großhadern“ nach Planegg-Martinsried dar. Damit wird die Technische Universität in Garching über

die Ludwig-Maximilians-Universität in der Innenstadt mit dem Forschungs- und Wissenschaftsstandort in Martinsried verbunden. Für diese



Start frei für zwei neue Hybridbusse: MVV-Geschäftsführer Alexander Freitag, Landrätin Johanna Rumschöttel und Vizelandrat Christoph Göbel. □

Linie findet sich in der Presse bereits die Bezeichnung „Brain Train“.

MVV-Verbundsystem

Eine tragende Säule des MVV-Verbundsystems ist auch im Landkreis München der MVV-Regionalbusverkehr. 57 MVV-Regionalbuslinien sind im Landkreis München unterwegs, 39 davon landkreisübergreifend.

Rund 67.500 Fahrgäste/Werktag nutzen an Schultagen Mo – Fr den Regionalbusverkehr im Landkreis. Die Leistungen im Jahresfahrplan 2012 umfassen im Landkreis München im MVV-Regionalbusverkehr insgesamt rund 8.700.000 Nutzwagenkilometer. Die MVV-Regionalbuslinien übernehmen eine wichtige Zu- und Abbringerfunktion von und zu den S- und U-Bahnhöfen.

Querverbindungen

Zunehmend an Bedeutung gewinnen werden aber auch die Querverbindungen zwischen den einzelnen S-Bahnsträngen, die radial auf die Landeshauptstadt ausgerichtet sind. Gerade zur Entlastung der Schienenverkehre

wird man auf tangential Busverbindungen in Zukunft ein besonderes Augenmerk legen müssen.

In enger Zusammenarbeit mit der MVV GmbH wurde im MVV-Regionalbusverkehr 2008 ein neues Kapitel aufgeschlagen und in Zukunftstechnologie investiert. Seit September 2008 befindet

sich im MVV-Regionalbusverkehr bundesweit der erste Hybridbus im Regionalbusverkehr im Einsatz und zwar auf der MVV-Regionalbuslinie 210 (Neuperlach Süd – Ottobrunn – Taufkirchen, Lilienthalstraße) im südlichen Landkreis. Dabei handelt es sich um einen 18-m Hybridgelenkbus. Das ursprünglich bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 befristete Pilotprojekt hat der Landkreis München inzwischen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 verlängert.

2010 hat der Landkreis München dem Einsatz weiterer Hybridbusse zugestimmt. Zusätzlich zu dem Hybridgelenkbus auf der Linie 210 verkehren seit 2011 zwei weitere MVV-Regionalbusse mit der zukunftsweisenden Antriebstechnologie im Landkreis und zwar ein weiterer Gelenkbus auf der MVV-Regionalbuslinie 266 (Planegg S – Martinsried – Klinikum Großhadern) sowie ein 12-Meter Hybridbus auf der MVV-Regionalbuslinie 220 (Winning – Unterhaching S – Sankt-Quirin-Platz U – Giesing U/S). Auch die Kosten dieser Pilotbetriebe werden durch den Landkreis München aus Haushaltsmitteln der Energievision getragen. □

EFA – kontinuierlich auf Rekordkurs

Elektronische Fahrplanauskunft des MVV ist „das“ Informationsmedium im MVV

Nach dem Oktoberfest 2011 konnte der MVV wieder mit einem neuen Rekord aufwarten und eine weitere Steigerung der Abfragezahlen bei der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) vorweisen. Und der nächste Höchstwert ist bereits vorprogrammiert.

Seit 25 Jahren betreibt der MVV die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) für den öffentlichen Nahverkehr in und um München. Die EFA im Internet und für mobile Medien macht die Nutzung des ÖPNV zum Kinderspiel.

Tür-zu-Tür-Auskunft

Nur durch Eingabe von Haltestelle, Adresse oder wichtigem Punkt (POI) als Start bzw. Ziel ermittelt die EFA die komplette Verbindung mit S-Bahn, U-Bahn, Bus und Tram unter Berücksichtigung von Umstiegen und Wechsel der Verkehrs-

mittel. Die Fußwege vom Startpunkt bis zur Einstiegs Haltestelle und vom Ausstieg bis zum Ziel werden dabei auf einem Stadtplan dargestellt. Für gehandicapte Personen mit Gepäck, Kinderwagen, Rollstuhl etc. können barrierefreie Verbindungen ermittelt werden. Ebenfalls wird das für die Verbindung passende MVV-Ticket angezeigt. Die EFA gibt somit alle erforderlichen Informationen, um eine Fahrt mit dem ÖPNV durchzuführen.

Kein Wunder also, dass die EFA bei den Fahrgästen sehr beliebt ist. Alleine im Monat September 2011 wurden über

die EFA mehr als 18 Millionen Fahrtverbindungen berechnet und abgerufen. Dies bedeutet, dass durchschnittlich über 600.000 Fahrtverbindungen pro Tag gerechnet



werden. Im selben Zeitraum hatte man hier vor einem Jahr noch 12,6 Mio. Fahrtverbindungen gerechnet. Die neuen Zahlen bestätigen dem MVV, dass dieser den Erwartungen der Kunden gerecht wird und sich mit der Entwicklung seiner gesamten Angebotspalette auf dem richtigen Weg befindet.

Zu den genannten Abfragen kommen noch Abrufe für weitere Fahrplanmedien hinzu, wie z. B. den Aushangfahrplan und die Fahr-

plantabellen oder auch den Abfahrtsmonitor, der auch über die mobilen Endgeräte abgerufen werden kann. Hier belaufen sich die Zahlen auch noch einmal auf rund 7 Mio. Ab- bzw. Aufrufe.

Mobile Dienste auf dem Vormarsch

Neben der EFA im Internet unter www.mvv-muenchen.de kann insbesondere bei den modernen mobilen Diensten ein großer Zuwachs verzeichnet werden. Mit dem MVV-Companion bietet der MVV eine elegante und schnelle Fahrplan-App für das iPhone und für Android-Smartphones an. Auch für Handys mit Browser bietet der MVV eine spezielle EFA. Unter www.efa.mobi kann die EFA speziell angepasst für kleine Bildschirmgrößen aufgerufen werden. Alle drei mobile Dienste bieten weitreichende Funktionen wie die EFA im Internet. Damit kann man sich auch unterwegs überall aktuell über den ÖPNV informieren.

Im September 2011 wurden über die mobilen Dienste bereits rund drei Millionen Fahrplanauskünfte erteilt. Da der MVV-Companion zwischenzeitlich über 153.000 mal auf Smartphones installiert wurde, ist auch bei der Wiesn 2012 wieder mit einem Zugriffsrekord für die EFA zu rechnen. □

Alles Gute zum 40. Geburtstag!



Seit dem Beitritt des Landkreises Starnberg 1982 zum MVV haben wir unser Regionalbusnetz kontinuierlich optimiert. In den letzten zehn Jahren konnte das Fahrtenangebot um zwei Drittel gesteigert werden.

Der gemeinsame Weg wird fortgesetzt! In den nächsten fünf Jahren werden wir in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem MVV unser Angebot im regionalen Busnetzsystem verdoppeln. Damit wird Busfahren für die Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Starnberg noch attraktiver und flexibler.

Wir bedanken uns für die gute Zusammenarbeit und wünschen für die Zukunft alles Gute.

Landkreis Starnberg | www.lk-starnberg.de

Weiß-blaues Bonusangebot

Eine Kooperation der Bayerischen Seenschiffahrt GmbH mit dem Münchner Verkehrsverbund (MVV)

Es gibt im Münchner Umland so viel zu sehen und so viel zu erleben: zum Beispiel den Starnberger See, das Freizeit- und Ferienparadies der Münchner oder den bei Naturliebhabern besonders beliebte Ammersee.

Wahre Genießer erkunden die Schönheiten des Starnberger Sees vom Deck eines der modernen Fahrgastschiffe aus, denn dabei hat man die besten Aus- und Einblicke auf die vielen prunkvollen Schlösser und eleganten Villen.

Hersching ist der ideale Ausgangspunkt für Entdeckungsreisen auf dem Ammersee. Hier kann man bei einer Rundfahrt mit einem der historischen Raddampfer

die Seele baumeln lassen.

Beide Seen sind bequem mit der S-Bahn erreichbar. Mit den MVV-Angeboten Single- oder Partner-Tageskarte Gesamtnetz oder Außenraum oder München XXL (nur Starnberger See) sparen Erwachsene auf allen Linienfahrten der Schifffahrt Starnberger See und Ammersee zehn Prozent.

Weitere Informationen: www.seenschiffahrt.de. □

Individuelle Fahrtkombinationen mit dem Ticket-Navigator

Wie findet man das passende Ticket, den günstigsten Fahrpreis? Wie weiß man, ob etwas nicht übersehen wurde? Seit der Fußballweltmeisterschaft 2006 beantwortet der MVV mit Hilfe des Ticket-Navigators diese Fragen.

Der MVV bietet diesen Service zusammen mit der Firma IVU aus Berlin an. Mit dem Ticket-Navigator können für eine oder mehrere Fahrten im Verbundraum des MVV die günstigsten Tarife erfragt werden. Das Beratungstool kann auf Basis individueller Fahrtkombinationen, Fahrtenhäufigkeiten oder Gruppengrößen sowie bereits vorhandenen Fahrkarten das richtige Ticket ermitteln und dabei sicherstellen, dass der günstigste Fahrpreis gefunden wird.

Express und Profi

Der Ticket-Navigator wird zurzeit in zwei Versionen angeboten, dem „Express“ und dem „Profi“.

Mit drei Klicks kann in der Version Express der richtige

Fahrpreis ermittelt werden. Dabei erfolgt die Auswahl der Start- und Zielhaltestellen ganz einfach im Schnellbahnnetzplan.

Unterschiedlichste Kundenwünsche

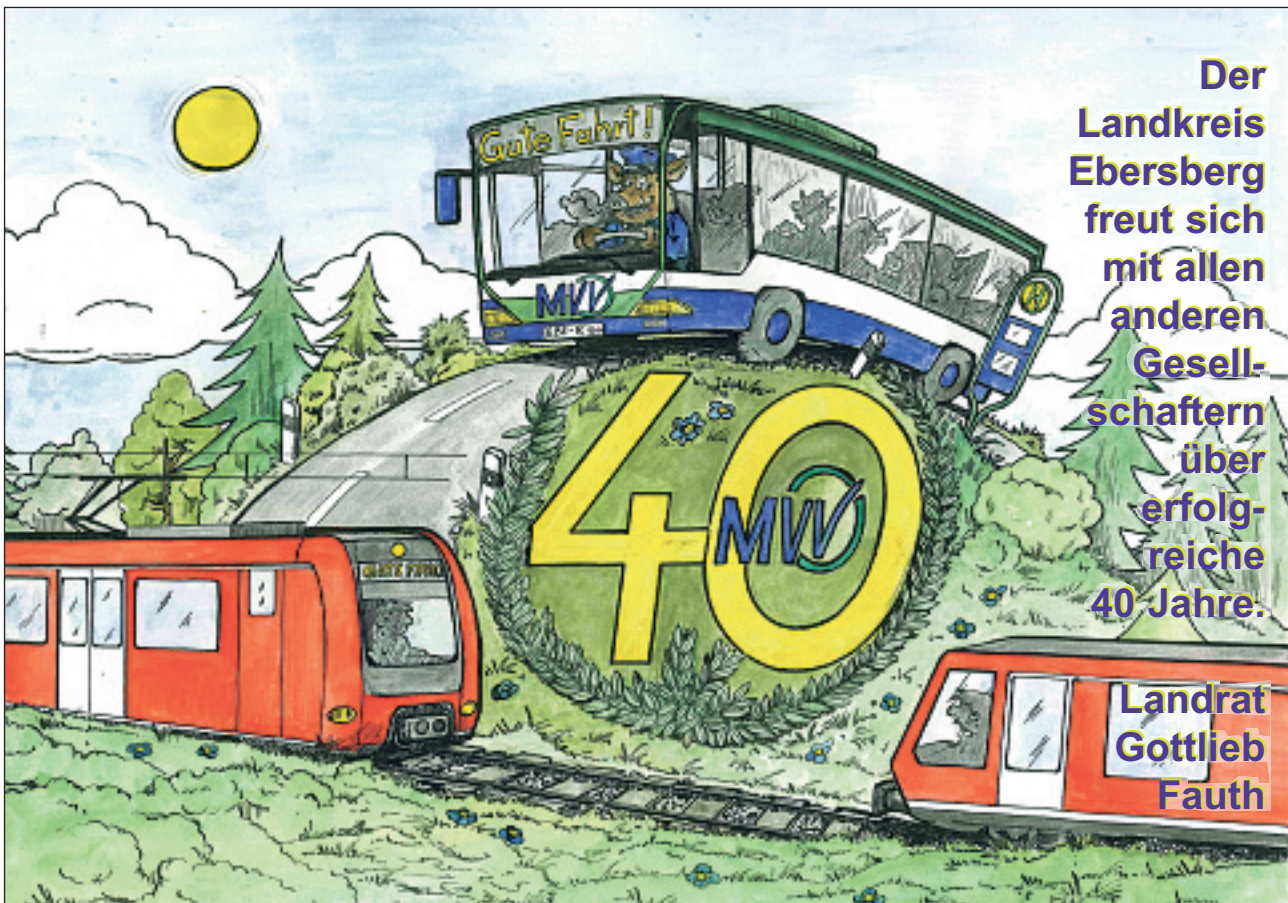
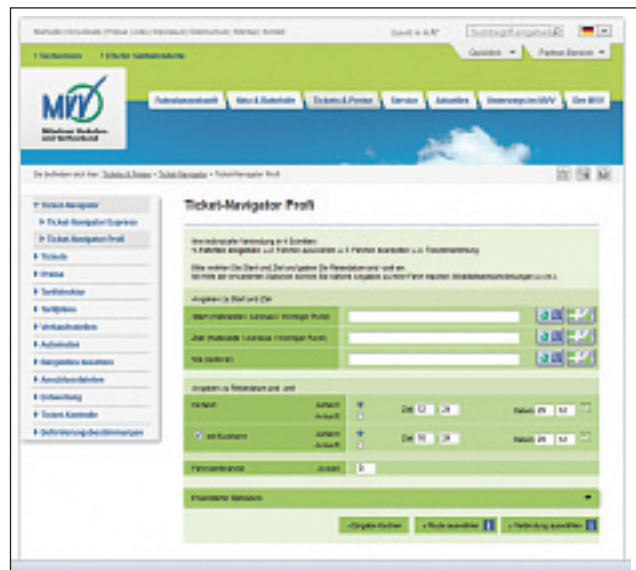
In der Version Profi ist eine weitergehende Beratung für die Kunden möglich. Hier können unterschiedlichste Kundenwünsche in die Beratung miteinbezogen werden. Beispielsweise für Kunden, die mehrere Fahrten mit jeweils unterschiedlicher Personenanzahl mit bereits vorhandenen Tickets an einem Tag machen. Oder auch für Neubürger, die keine Ortskenntnis haben und wissen möchten, wie man am günstigsten täglich zur Arbeit und zurück kommt.

Detaillierte Auskunft

All diese Kriterien können einfach in die Maske des Ticket-Navigators eingegeben werden. Die Ergebnis-seite gibt detailliert Auskunft darüber, was welche Fahrt

kostet, wie viele Personen auf einer Fahrkarte mitgenommen werden können oder wie bereits vorhandene Fahrkarten berücksichtigt werden.

Zukünftig wird es noch einfacher. Der Ticket-Navigator wird optimiert. Beide Versionen werden zu einem Tool vereint, ohne dabei auf die wenigen Klicks zum Ziel verzichten zu müssen. □



MVV-WoMo - Der Wohn- und Mobilitätsrechner des MVV

Wohnt man „draußen“ – außerhalb von München – wirklich immer günstiger? Wie schaut die Bilanz aus, wenn ich Wohn- und Mobilitätskosten addiere? Wie viel Zeit brauche ich am neuen Wohnort für den Weg zur Arbeit und welche Auswirkungen entstehen für die Umwelt? Derartige Fragen beantwortet der Wohn- und Mobilitätsrechner des MVV (MVV-WoMo), um Umzugswilligen und Wohnungssuchenden mehr Transparenz und Sicherheit für die individuelle Wohnortwahl zu geben.

Der MVV-WoMo ist eine kostenlose Online-Anwendung des Verkehrsverbundes, die Privathaushalten die Möglichkeit eröffnet, die Folgen der Entscheidung für eine Wohnung an verschiedenen Standorten in der Region München aufzuzeigen. Mit einbezogen werden unter Zuhilfenahme eines dezidierten Verkehrsmittelvergleichs die täglichen Wege, die von unterschiedlichen Wohnstandorten zurückzulegen sind sowie die Auswirkungen auf die Umwelt. Ermittelt werden standortbezo-

gen Wohn- und Mobilitätskosten, Zeitaufwand sowie CO₂-Effekte, abhängig von der Wohnform und der Verkehrsmittelwahl.

Wohnstandortentscheidung

Die Entscheidung eines Haushalts, wohin er umzieht, ist das Ergebnis einer Abwägung, bei der individuelle Wünsche in Bezug auf Wohnform und Lage ebenso einfließen wie Anforderungen an Größe und Ausstattung der Wohnung. Die mei-

sten Haushalte müssen für ihre Entscheidung vor allem die Kosten berücksichtigen. Empirische Untersuchungen zeigen, dass die am neuen Wohnstandort entstehenden Mobilitätskosten für den einzelnen Haushalt nur schwer zu prognostizieren sind und – bei Umzügen ins Umland – oft unterschätzt werden.

In der Folge werden häufig Standorte mit niedrigem Bodenpreisniveau bevorzugt. Diese vermeintlich kostengünstigen Standorte sind oftmals eher abgelegen und nur mit einem Mindestangebot des ÖV ausgestattet. Die Folgen eines Umzugs sind dann oft die Anschaffung eines zusätzlichen Pkw und weitere Wege. Entsprechend werden die Wohnkostenvorteile an diesen Orten durch andere Mehrkosten erheblich gemindert oder sogar aufgezehrt. Die Kompensationswirkung ist umso stärker, je mehr die Entfernungen oder die Energiepreise ansteigen.

Hier setzt der MVV-WoMo an: Er nutzt die Argumente „Geld“, „Zeit“ und „CO₂“, um die Vorzüge einer Ressourcen- und Klimaschonenden Wohnstandort- und Verkehrsmittelwahl zu kommunizieren. Damit ist auch der Zielgedanke verbunden, dass Zuzugs- und Umzugswillige Haushalte die Folgen der Wohnortentscheidung besser bei der Auswahl berücksichtigen.

Die Nutzung

Neben der Lage werden für die Schätzung der Wohnkosten Daten wie Wohnfläche, Miete oder Eigentum, Neubau oder Bestand sowie der Wohnungstyp (z.B. Einfamilienhaus) berücksichtigt. Für die Verkehrsmittelwahl erhält der Nutzer einen Vergleich der Verbindungsqualität zwischen den gewählten Wohn- und Arbeitsplätzen mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Die Übersicht enthält die Reisezeiten mit Pkw, ÖV, Fahrrad, zu Fuß oder die Kombination Park & Ride. Alle Daten zu den Verkehrs-

mitteln werden mit der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) des MVV online abgerufen. Ohne Pflegeaufwand stehen damit aktuelle Daten bereit und ermöglichen es, Angebotsänderungen wie z.B. eine neue Buslinie unmittelbar zu berücksichtigen. Damit kann der Nutzer eine realistische Annahme treffen, welches Verkehrsmittel er vermutlich nutzen würde. Um die Auswirkung auf die Umwelt mindern zu können, zeigt der MVV-WoMo Einsparpotenziale beim Energieverbrauch bzw. die CO₂-Emissionen der gewählten Verkehrsmittel. Als Hilfestellung wird ein Vergleich mit dem Durchschnittswert ähnlicher Haushalte in Deutschland bzw. der Forderung aus dem Kyoto-Protokoll vorgenommen.

Ergebnisse

- Eine zentrale Innovation des MVV-WoMo besteht darin, dass dem Nutzer Folgewirkungen des Wohn- und Mobilitätsverhaltens aller im Haushalt lebenden Personen sichtbar gemacht werden.
- „Je weiter ins Umland, desto günstiger“ kann nicht generalisiert werden: Die Immobilienpreise nehmen ab einer gewissen Entfernung nicht mehr wesentlich ab, die Mobilitätskosten steigen aber weiter.
- Bewirkt ein Umzug längere Wege, wird die Einsparung bei der Miete oft kompensiert. Wer den ÖPNV nutzt, fährt günstiger. Wer ins Grüne zieht, dann aber ein Auto zusätzlich braucht, zahlt unterm Strich sogar mehr.
- Es bleibt den Nutzern überlassen, welche konkreten Schlüsse sie aus den Informationen ziehen, die der MVV-WoMo bietet. Tests haben gezeigt, dass von vornherein weder Umland noch Landeshauptstadt als Wohnorte klar präferiert werden können.

Der MVV-WoMo ging am 4. Mai 2011 online und steht Umzugswilligen unter www.mvv-muenchen.de/wmo kostenlos zur Verfügung. Mittlerweile haben bereits über 5.000 Haushalte den Wohn- und Mobilitätsrechner zu Rate gezogen. □



*Wir gratulieren zum
40-jährigen Jubiläum!*

**Omnibusverkehr
Reisberger**

MVV Vertragspartner seit 1978

Busreisen...
einfach anders

Unser Reiseprogramm finden Sie unter
www.omnibus-reisberger.de

Omnibusverkehr REISBERGER GmbH
Haus 4 • 83553 Frauenneuharting
Tel.: 0 80 92 / 12 79 • info@omnibus-reisberger.de

Regionalverkehr Oberbayern GmbH:

DB Bahn Oberbayernbus ein wichtiger Partner im Regionalbusverkehr des MVV

Die RVO GmbH ist im MVV-Regionalbusverkehr in den Verbundlandkreisen einer der größten Partner mit hoher Verkehrsleistung. Als Garant für Zuverlässigkeit und Innovation hat sich die RVO im MVV-Regionalbusverkehr bewährt. Die Zusammenarbeit zwischen dem MVV und der RVO hat Tradition und geht zurück ins Jahr 1978, als die ersten Landkreise in den Verbund integriert wurden.

Die RVO war damals nur zwei Jahre alt, als sie als Nachfolgeunternehmen des Bahnbus und des Postreisedienstes 1976 ihren Betrieb aufnahm.

Stetiger Wandel und Änderungen des Rechtsrahmens führten besonders in den letzten Jahren zu erheblichen Umwälzungen im Verbund und damit auch im Regionalbusverkehr.

Die RVO hat jedoch die Zeichen der Zeit erkannt und die Herausforderung ange-

nommen. Gemeinsam mit der Verbundgesellschaft und den Verbundlandkreisen wurden sukzessive die neuen einheitlichen Qualitätsstandards bei Haltestellen und Bussen umgesetzt. Attraktive Fahrzeuge und ein gutes Fahrplanangebot tragen zur Kundenzufriedenheit und steigenden Fahrgastzahlen bei.

Zukunftsorientiert bietet die Einführung des ITCS rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) interessante Möglichkeiten der



Informationsbeschaffung für Fahrgäste, Betriebssteuerung und Vertriebsaufgaben. RBL ermöglicht die Bereitstellung von nützlichen Daten wie beispielsweise die der Pünktlichkeit des Busses oder passender Anschlussmöglichkeiten in Echtzeit.

Dieses zeitgemäße Infor-

mationsmanagement für unsere Kunden ist ein weiterer Meilenstein für einen attraktiven Nahverkehr.

Die RVO gratuliert dem MVV zum 40-jährigen Jubiläum ganz herzlich und hofft auf eine weiterhin gute zukunftsgerichtete Zusammenarbeit! □






Herzlichen Glückwunsch

zum Jubiläum, lieber **MVV!**



Ein verlässlicher Partner wird 40.

Seit 1972 übernimmt der MVV für den öffentlichen Nahverkehr im Großraum München wichtige Planungs- und Koordinationsaufgaben und ist für das Tarifmanagement zuständig. Wir freuen uns daher, dass wir bereits seit 1976 partnerschaftlich mit dem MVV zusammenarbeiten dürfen, gratulieren ganz herzlich zum 40-jährigen Jubiläum – und wünschen alles Gute für die Zukunft.

Ihre Regionalverkehr Oberbayern GmbH

Die Bahn macht mobil.

Oberbayernbus

Service für Schüler, Studierende und Auszubildende

Online-Bestellung von MVV-Kundenkarten im Ausbildungstarif

Seit November 2011 bieten MVV und S-Bahn München einen neuen Online-Service für Schüler, Studierende und Azubis an. Kundenkarten für den Ausbildungszeitraum können nun auch im Internet bestellt werden.

Der MVV hat den neuen Service zusammen mit dem Dienstleister Firma Condas entwickelt und ab Mai 2011 in einem Pilotversuch getestet. Nachdem diese Testphase sehr erfolgreich war, konnte im November 2011 der Echtbetrieb zusammen mit der S-Bahn München aufgenommen werden.

Keine Wartezeiten

Schüler, Studierende und Azubis können nun direkt von zu Hause aus ihre Kundenkarte für den Ausbildungstarif beantragen, Wartezeiten in den Kunden-

centern, insbesondere zum Schul- und Semesterbeginn, sind nun nicht mehr nötig.

Online-Bestellung

Bei der Online-Bestellung

Vorteile der Online-Bestellung

Um den Service nutzen zu können, benötigt der Kunde einen handelsüblichen PC mit Internetzugang und Scanner.

Die Online-Bestellung bietet folgende Vorteile:

nen, können die Kundenkarte bereits frühzeitig und bequem von zu Hause aus bestellen.

- Langes Warten, vor allem zum Schuljahresbeginn und Semesteranfang in den Kundencentern fällt weg.
- Der Bearbeitungsaufwand für die Ausstellung der Kundenkarte wird reduziert, da die Bestelldaten bereits digital zur Verfügung stehen.

Dieser neue Service wird bereits nach wenigen Monaten erfreulich gut angenommen. Der MVV hat (inclusive Testphase) bereits über 1.900 Kundenkarten ausgestellt.





**Gemeinsam Reisen
macht viel mehr
Spaß!**

**Unsere Busse
können sie mieten**

...chartern Sie unsere komfortablen Busse für Transfers, Betriebs- und Vereinsausflüge sowie für Schülerreisen.

Für jede Gruppe haben wir den passenden Bus: 19 / 32 / 45 / 50 oder 56 Sitzplätze

Busbetrieb Josef Ettenhuber GmbH
Tel.: 08093-90960
info@ettenhuber.de
www.ettenhuber.de

sind Name, Vorname, Geburtsdatum, Wohnort und Ausbildungsrichtung in die Bestellmaske einzugeben sowie die notwendigen Unterlagen (Bescheinigung der Ausbildungsrichtung, Lehrvertrag usw.) sowie ein Lichtbild einzuscannen und dem Bestellvorgang beizugeben.

Kundenkarte

Nach Abschluss der Bestellung erhält der Besteller eine E-Mail mit der Übersicht aller eingegebenen Daten und eine Bestätigung, dass die Bestellung eingegangen ist. Die Kundenkarte wird innerhalb der nächsten Werktage per Post zugesandt.

- Schüler, Auszubildende und Studierende, die sich den Weg zu den Kundencentern sparen wollen oder noch nicht im MVV-Raum woh-

Alle erforderlichen Informationen und die Bestellmasken finden die Kunden unter www.muenchen.de und www.s-bahn-muenchen.de. □

Wintermayr
GmbH

St. Andreas Reisen

Wir bewegen die Region!

Schrobenhausener Str. 11
86571 Langermosen
Tel 08433 - 9419-0, Fax 9419-20
info@wintermayr-reisen.de

* Wir bieten Ihnen Busreisen zu allen Zielen in Europa.
* Wir vermieten Ihnen unsere Busse für Vereins-, Klassen- und Gruppenfahrten.
* Wir verfügen über Busse von 26 bis 80 Fahrgastplätzen mit Klimaanlage, DVD, Toilette, Küche, Anhänger und verstellbarer Reisebeschulung.

Auf die Zukunft eingestellt

Verkehrserhebungen liefern die notwendige Basis für Erlösberechnungen, Nachfrage- und Prognosedaten, Tarifintegrationen, Marktanalysen, Verbunderweiterungen und Ausschreibungen.

Dies können entweder Befragungen oder Zählungen (Ein-/Aussteiger- oder Querschnittszählungen) sein. Zählungen der Fahrgäste von einzelnen Fahrten oder Linien



ergeben nicht unbedingt die Gesamtzahl aller Fahrgäste im Verkehrsnetz eines Raumes und liefern auch keine Aussagen über die Zusammensetzung der Fahrgäste.

Befragungen, die Informationen liefern u.a. über die genutzten Tarife, die Wegeketten (Umstiegspunkte), die Reiseweiten und -zeiten, die Fahrthäufigkeiten und die Fahrtzwecke, ermöglichen damit auch die Einnahmen bzw. Erlöse auf Fahrten, Linien oder Verkehrsunternehmen präzise zu berechnen.

Nicht nur innerhalb des MVV-Verbundraumes, sondern auch bei unterschiedlichen Eisenbahnunternehmen

hat die MVV GmbH als neutraler Gutachter in den Jahren 2008 – 2012 Zählungen und Befragungen vor allem auch zur Ermittlung der Einnahmen (und der gegenseitigen Anerkennung der Tarife) durchgeführt.

Dazu gehören auch Vergleichs- und Kontrollzählungen von technischen Zähl-systemen (AFZS) in den Fahrzeugen und die Erstellung eines Testats zum ordnungsgemäßen Funktionieren dieser Systeme.

Der Bereich Verkehrsforschung liefert also laufend Daten für unterschiedlichste Aufgaben, denn fundierte Entscheidungen brauchen eine ausreichende Datengrundlage. Dies gilt intern für den Bereich Regionalbus (Planungsdaten/Qualitätssicherungsmaßnahmen), den Bereich Konzeption (Prognosewerte, P+R/B+R-Nachfragedaten) und den Bereich

Marketing/Tarif (Nutzergruppen, Verkäufe, Einnahmen) sowie auch für die Gesellschafter des MVV, die Verkehrsunternehmen, die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), das Planungsreferat der Stadt München und die Gemeinden.

Dazu unterhält der Verbund ein Team mit fast 90 Interviewern/Zählern, die seit 2007 mit modernen Handheld-Computern vor Ort unterwegs sind, um effizient und kostengünstig Erhebungen durchzuführen und die Daten möglichst schnell einer Verarbeitung und Analyse zuzuführen.

Und schließlich werden die Erhebungsdaten auch zur Erstellung einer umfassenden Statistik (u.a. Fahrgäste und Einnahmen im Verbund) genutzt. Verkehrserhebungen erfolgen kostengünstig und aus einer Hand. Dies nutzt sowohl den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und nicht zuletzt auch den Fahrgästen. □

www.geldhauser.de
Geldhauser
DIE MÜNCHNER BUSREISEN



Ihr qualitätsgeprüfter Partner für



- Linien-, Berufs- u. Schülerverkehr
- Schülerreisen, Gruppenreisen
- Firmen- und Vereinsausflüge
- Hotel, Messe- u. Flughafentransfer
- Reiseplanung von A - Z



*Wir gratulieren zum 40 jährigen Jubiläum
und wünschen weiterhin viel Erfolg!*

Telefon 0 81 04 / 8 94 54 • www.geldhauser.de

Das MVV-Kundenbarometer

Untersuchungen der Kundenzufriedenheit haben im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) eine lange Tradition. Zu wissen, was die Kunden wollen, ob und inwieweit sie mit dem Angebot zufrieden sind oder nicht und warum sie das Angebot des Verbundsystems häufig, gelegentlich oder selten nutzen, steht als Aufgabenstellung seit jeher im Fokus der MVV-Marktforschung.

Seit dem Jahr 1996 gibt es hierfür das vom MVV gemeinsam mit TNS Infratest Bielefeld entwickelte spezielle Marktforschungsinstrument zur regelmäßigen Erhebung der Kundenzufriedenheit – das MVV-Kundenbarometer. Das MVV-Kundenbarometer zielt über eine Befragung von ÖPNV-Nutzern im Bereich des MVV auf eine Erfassung der Kundenzufriedenheit und deren Veränderung bezogen auf alle relevanten im MVV erbrachten Leistungen.

Abfrage- und Auswerteverfahren

Durch ein spezielles Abfrage- und Auswerteverfahren ist bei jedem abgefragten Merkmal deutlich erkennbar, ob es für den Kunden auch wirklich wichtig oder eher nebensächlich ist. So kann präzise erkannt werden, ob bei gerin-

ger Kundenzufriedenheit mit einem Merkmal in jedem Fall gegengesteuert werden muss

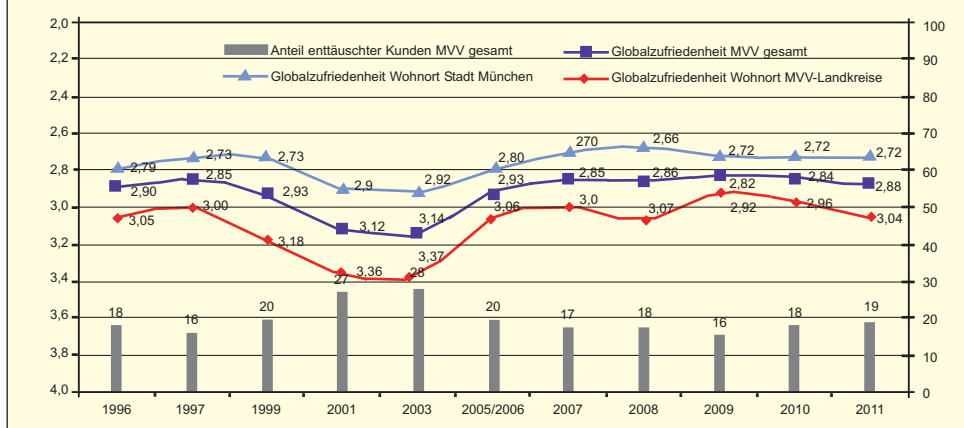
Leistungsverbesserungen und gezielte und effiziente Marketing-Aktivitäten ableiten, zum anderen können – unter Berücksichtigung der Veränderungen in der Beurteilung – Effekte und Auswirkungen von konkreten Maßnahmen und Verbesserungen gemessen werden, so dass Erfolgskontrollen aller Art möglich sind. Die durch das Kundenbarometer gewonnenen Erkenntnisse sind wertvolle Hilfen sowohl für die detaillierte Gestaltung und Weiterentwicklung des

information, des unternehmensübergreifenden Marketings im Verbund und anderer „weicher“ Faktoren.

Monatliche Befragungswellen

Seit Oktober 2005 wird im so genannten Tracking-Verfahren mit monatlichen Befragungswellen erhoben. Die Monats-Stichproben werden zu Halbjahres- und Jahres-Stichproben kumuliert. Damit sind zum einen saisonale Effekte sehr gut abbildbar und zum anderen sind Auswir-

Entwicklung der Kundenzufriedenheit im MVV seit 1996



oder der Handlungsbedarf eher nachrangig ist.

Zum einen lassen sich aus den Ergebnissen der Untersuchungen kurz- und mittelfristige Zielsetzungen für

Leistungsangebots der Verkehrsunternehmen im MVV – also sozusagen die „harten“ Faktoren des Angebots – als auch für die Konzeption des Verbundtarifs, der Fahrgast-

kungen von aktuellen Ereignissen oder von aktuellen Angebotsveränderungen auf die Kundenzufriedenheit und Kundenbindung kurzfristig mess- und darstellbar. □



Lächeln
und der
MVV
verbinden
Menschen

Wir gratulieren
zum 40. Jubiläum

Scharf
Dienbus & Reisebüro DKG

Omnibusunternehmen
Klassenstraße 3
D-85447 Maria Thalhain
Tel.: +49 (0) 87 62/ 27 39
www.scharf-reisen.de



40 JAHRE NAHVERKEHR IN UND UM MÜNCHEN

Wir gratulieren dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund recht herzlich zu diesem Jubiläum! Gleichzeitig bedanken wir uns für das entgegengebrachte Vertrauen und die langjährige gute Zusammenarbeit! Auf die nächsten 10 Jahre!

BOOS-BUS GMBH & CO. KG KIENBERGERSTR. 6 85391 ALLERSHAUSEN WWW.BOOS-BUS.COM

EINSTEIGEN. ZURÜCKLEHNEN.

Klassisches CarSharing plus MVV

Eine Mobilitätsalternative
auch in den Landkreisen im MVV

Die Teilnahme am klassischen CarSharing und der Verzicht auf den eigenen Pkw ist auch in den Landkreisen im MVV ohne Mobilitätseinschränkungen möglich, wenn die Teilnahme am CarSharing (CS) mit der MVV-Nutzung gekoppelt wird.

CarSharing-Teilnehmer in den MVV-Landkreisen nutzen den MVV überdurchschnittlich häufig und verwenden hierfür häufig ein MVV-Abo. Ein hoher Anteil der CS-Teilnehmer besitzt kein eigenes Fahrzeug (mehr), hat dies anlässlich der CS-Teilnahme abgeschafft oder auf eine Neu-Anschaffung verzichtet.

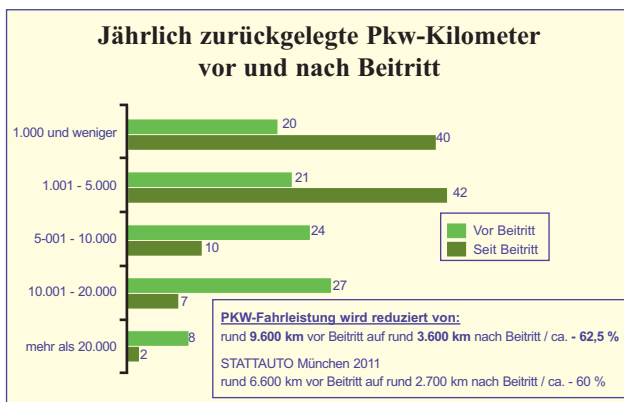
Weniger PKW-Fahrten

Sie reduzieren zudem ihre jährliche Pkw-Fahrleistung um 60 %, von durchschnitt-

lich 9.600 auf nur noch 3.600 jährlich gefahrene Pkw-Kilometer und bleiben trotzdem mobil. Die CS-Teilnehmer leisten so einen persönlich erheblichen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz und tragen zu noch mehr Lebensqualität und Nachhaltigkeit in den MVV-Landkreisen bei.

Hohe Beteiligungsquote

Die Beteiligungsquote an der Befragung von 68 % ist



Die Fragen „Wie viele Kilometer haben Sie schätzungsweise vor Ihrer Teilnahme am Car-Sharing mit Ihrem PKW zurückgelegt und wie ist das, seitdem Sie sich am Car-Sharing beteiligen?“ zeigen ganz klar, dass sich die private Fahrleistung um nahezu zwei Drittel reduziert.

erfreulich hoch und unterstreicht die Aktualität und das Interesse am Thema auch im Umland Münchens. Der MVV führte diese Untersuchungen zur Evaluierung möglicher Kooperationen mit CSO durch.

An der Befragung beteiligt haben sich StadtTeilAuto Freising, Vaterstettener Auto-Teiler, Energiewende Oberland (Wolfratshausen), Grafinger Auto-Teiler, CarSharing-Union Markt Schwaben, Ebersberger Auto-Teiler und Öko-Mobil Pfaffenwinkel. □

Repräsentativbefragung

Dies zeigt eine aktuelle Repräsentativbefragung des MVV bei 565 Teilnehmerin-

Das ADFC-MVV-Faltrad:

Mobilität im Handgepäck

Radfahren ist eine besonders nachhaltige und umweltgerechte Form der Mobilität - so wie das Fahren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln im MVV. Was liegt näher, als Rad, Busse und Bahnen noch enger miteinander zu verzahnen?

Daher bietet der ADFC mit Unterstützung des MVV und der Radlhauptstadt München ein qualitativ hochwertiges 7-Gang-Faltrad an. Das weiß-orangefarbene Rad lässt sich in nur zehn Sekunden auf- oder zufalten. Dank exzellenter Technik hat es ein ausgezeichnetes Fahrverhalten und kann sogar für Langstrecken genutzt werden. <http://www.mvv-muenchen.de/faltrad>.



Herzlichen Glückwunsch!

40 Jahre MVV

Die BOB gratuliert ganz herzlich zum Jubiläum! Wir wünschen alles Gute und viel Erfolg für die weitere mobile Zukunft!

Ihre Bayerische Oberlandbahn

www.bayerischeoberlandbahn.de

BOB



BAYERISCHE
GemeindeZeitung

Sonderdruck der
Bayerischen Gemeindezeitung
Redaktion: Beate Brennauer, Pressestelle MVV
Bildnachweis: MVV
Verantwortlich: Anne-Marie von Hassel
Postfach 825, 82533 Geretsried
Telefon 08171 / 9307-11, Fax 08171 / 805 14
eMail: info@gemeindezeitung.de
Internet: www.gemeindezeitung.de
www.mvv-muenchen.de
Creo-Druck, Gutenbergstr. 1, 96050 Bamberg

Wenn wir Ihnen mal ein tolles
Jubiläum auf die Nase binden dürfen.



40 JAHRE MVV.
HUT AB!



40 Jahre MVV: Wir danken allen, die schon
immer auf uns abfahren und es auch morgen tun.

S-Bahn | U-Bahn | Bus | Tram
www.mvv-muenchen.de