



VERBUNDBERICHT 2010  
MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND



**PROLOG** \_\_\_\_\_ **04**

- Der Oberbürgermeister: Christian Ude 06
- Der Bayerische Staatsminister: Martin Zeil 08
- Der Landrat: Thomas Karmasin 10

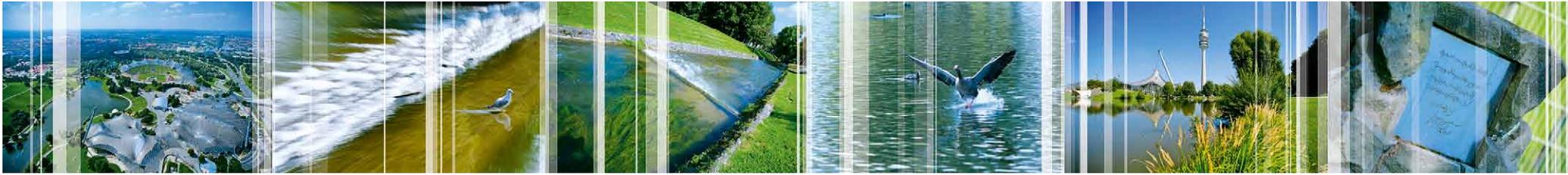
**VERBUNDPARTNER** \_\_\_\_\_ **12**

- Die Gesellschafter und Organe des MVV 14
- MVV zieht erste Bilanz zum neuen Ordnungsrahmen 20



# INHALT

<b>PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN</b>	<b>32</b>		
— Moosach im U-Bahn-Fieber	35	— Nutzerbefragung zur Optimierung des MVV-Internetauftritts	53
— Studie „Mobilität in Deutschland 2008“: MVV erreicht Spitzenwerte	38	— Mobile Begleiter für Apple- und Google-Handys	54
— Der MVV als Verbundsystem – für Bürgerinnen und Bürger wichtiger als je zuvor	40	— „Kalles Roadshow“ verhindert Vandalismus und stärkt Zivilcourage	56
— Weichenstellung für kommende S-Bahn-Projekte	42	— Mit 27.000 P+R-Parkplätzen ins Jahr 2011	57
— Startschuss für verbundweite Verkehrserhebungen	44	— Neue MVV-Regionalbuslinien in Unterschleißheim und im Würmtal	58
— Der Wohn- und Mobilitätsrechner des MVV nimmt Gestalt an	48	— Resümee und Ausblick der MVV-Geschäftsführung	60
— MVV etabliert Berichtswesen nach VO 1370	49		
— MVV, ADAC und BOB gewinnen touristischen Stadt-Umland-Preis	50	<b>STATISTIK</b>	<b>62</b>
— MVV GmbH organisiert sich neu und reduziert Zahl der Bereiche	52	— Zahlen, Daten, Fakten: Die Sprache der Statistik	64



*Olympia lebt – und prägt eine Stadt*



## 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 rund 50 Verkehrsunternehmen gebietsübergreifend im MVV zusammengeschlossen. Die horizontale und vertikale Koordination der genannten Verbundpartner wird durch die Verbundgesellschaft, die MVV GmbH, wahrgenommen. Nur 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. 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



*Christian Ude  
Oberbürgermeister der  
Landeshauptstadt München*

Die Verkehrsunternehmen im MVV melden für das vergangene Jahr erneut einen Fahrgastrekkord. Das ist besonders bemerkenswert, weil sich die Werte auch in der Vergangenheit schon auf sehr hohem Niveau bewegten. Wie bekannt, wird der öffentliche Verkehr in keinem Verbundsystem in Deutschland gemessen an den Fahrten pro Einwohner so intensiv genutzt wie im MVV. Und alle Prognosen sagen voraus, dass die Bevölkerung in der Landeshauptstadt München sowie im Umland auch in den kommenden Jahren, im Gegensatz zu vielen anderen Regionen, weiterhin wachsen wird. Dabei wird es immer mehr zur Herausforderung, den Mobilitätsbedürfnissen der hier lebenden Menschen möglichst umweltschonend gerecht zu werden. Eine nachhaltige Mobilität ist für das Wohlergehen unserer Region ein entscheidender Faktor. Dem öffentlichen Verkehr kommt hier eine Schlüsselstellung zu.

Zwar wurde dem MVV im Berichtsjahr 2010 gleich dreifach bestätigt, Spitze zu sein: Das Kundenbarometer zeigte bei der „Globalzufriedenheit“ den Höchststand seit Beginn der Untersuchungsreihe im Jahr 1996. Zuvor bestätigte schon ein Test des ADAC die hohe Qualität des ÖPNV im MVV sogar im internationalen Vergleich. Auch die vom Bundesverkehrsministerium

beauftragte und für den Großraum München erweiterte Studie „Mobilität in Deutschland“ bescheinigt die überdurchschnittlich hohe Akzeptanz der Verbundverkehrsmittel bei den Fahrgästen in Stadt und Umland. Diese erfreulichen Ergebnisse dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der öffentliche Verkehr, gerade in der Hauptverkehrszeit, wenn die meisten Menschen fahren müssen oder wollen, bereits die Kapazitätsgrenzen erreicht hat. Zusätzlichen Verkehr auf den MVV zu verlagern, erfordert daher unter anderem den weiteren kontinuierlichen Ausbau der Infrastruktur.

Mit der Verlängerung der U3 vom OZ nach Moosach ist das Münchner U-Bahn-Netz im Jahr 2010 auf 100 Bahnhöfe angewachsen. Am Moosacher Bahnhof entstand eine weitere Verknüpfung zwischen dem U- und dem S-Bahn-Netz. So wurde eine wertvolle Tangentialverbindung geschaffen, die Fahrzeitverkürzungen zum Flughafen ebenso wie in die Innenstadt ermöglicht. Aber nicht überall rechnet sich der Bau einer U-Bahn-Strecke. Wenn die U-Bahn zu groß dimensioniert und der Bus zu klein ist, dann ist die Tram oft das ideale Verkehrsmittel – energiesparend, lokal emissionsfrei und im höchsten Maße stadtverträglich. 2010 konnte der Bau der Tram nach St. Emmeram starten. Mit der Fertigstellung

im Jahr 2011 wird eine neue leistungsfähige Verkehrsachse im Münchner Norden geschaffen. Weitere Tramprojekte werden auf den Weg gebracht. Diese wie auch weitere Fahrplanverdichtungen bei U-Bahn, Tram und Bus sind Bestandteile der MVG-Angebots-offensive, mit der das Verkehrsunternehmen der Landeshauptstadt sein Leistungsangebot in den nächsten Jahren kontinuierlich ausweiten will. Bei der U-Bahn plant die MVG abschnittsweise sogar den Einstieg in einen 2-Minuten-Takt.

Wichtigstes Bauprojekt für München und sein Umland ist aber die 2. S-Bahn-Stammstrecke. Diese ist zwingend notwendig, damit die Münchner S-Bahn ihre Aufgabe als Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in unserer Region auch in Zukunft erfüllen kann. Sie bildet das wichtigste Glied im Maßnahmenbündel der Staatsregierung zum Ausbau der Schieneninfrastruktur im Großraum München. Mit der zwischenzeitlich erzielten Finanzierungsvereinbarung zwischen Freistaat und Deutscher Bahn ist ein weiterer Meilenstein zur Realisierung erreicht worden. Die hinreichende Bereitstellung finanzieller Mittel für den öffentlichen Verkehr wird, wie in anderen Bereichen, immer mehr zum Problem. Die Sicherstellung einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur

in den Kommunen betrifft aber unmittelbar die Lebenswelt kommender Generationen. Wo stünde München und sein Umland heute, wenn man im Zuge der Olympischen Sommerspiele und in den Folgejahren den ÖPNV nicht kontinuierlich ausgebaut hätte? Die Finanzierung eines attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV kostet zwar viel Geld – dies darf aber nicht verdecken, dass es hier um Investitionen in die Zukunft geht, die mannigfaltige Rendite materieller und immaterieller Art für unsere Bürger bringen.

Mit ihrer Arbeit leisten Geschäftsführungen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der MVV GmbH und der Verkehrsunternehmen im MVV einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung eines hervorragenden Verbundverkehrs im Großraum München.

Dafür bedanke ich mich, nicht zuletzt im Namen der Bewohner unserer Region, die tagtäglich von einem leistungsfähigen ÖPNV profitieren.



Christian Ude

## DER BAYERISCHE STAATSMINISTER



*Martin Zeil*

*Bayerischer Staatsminister  
für Wirtschaft, Infrastruktur,  
Verkehr und Technologie*

Mobilität zählt zu den Leitmerkmalen unserer heutigen Gesellschaft. Der Stellenwert des öffentlichen Personenverkehrs muss gegenüber anderen Verkehrsträgern angesichts der zur Verfügung stehenden begrenzten Energiere Ressourcen neu gewichtet werden. In Zeiten steigender Rohstoffpreise und einer tiefgreifenden Diskussion um die Wahl geeigneter Energieträger kommt dem ÖPNV eine maßgebende Rolle zu. Er bietet die Möglichkeit, durch die Bündelung von Verkehrsströmen auf bestimmten Distanzen erhebliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu erzielen. Die bisherigen Anstrengungen des MVV belegen dies in eindrucksvoller Weise.

Der ÖPNV ist im MVV-Verbundgebiet erfolgreich wie in kaum einer anderen Region Deutschlands. Studien belegen, dass sowohl in der Stadt München als auch in der Region der ÖPNV kontinuierlich dem Auto Marktanteile streitig macht. Die Menschen entscheiden sich bewusst zur Nutzung der Angebote des MVV. Die bestehende Nachfrage gilt es durch ein attraktives Angebot zur Zufriedenheit der Kunden zu bedienen. Die Angebotsoffensive 2010 – 2020 der MVG ist der richtige Schritt, die Energiewende im Bereich der Mobilität zu unterstützen. Um den Erfolg der S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs zwischen Stadt und Umland fortzuschreiben,

müssen wir das Schienennetz weiter verbessern. Wegen der steigenden Nachfrage stößt das S-Bahn-System und insbesondere die Stammstrecke inzwischen deutlich an Grenzen. Nur durch eine kontinuierliche Verbesserung des Angebots, aber auch der Stabilität und Zuverlässigkeit der Verkehrsbedienung lassen sich weitere Kunden vom Umsteigen überzeugen. Mit dem Konzept „Bahnknoten München“ hat die Bayerische Staatsregierung im Jahr 2010 eine langfristige Entwicklungsstrategie für den Schienenverkehr in der Metropolregion München vorgelegt. Dabei nimmt die 2. Stammstrecke eine Schlüsselposition ein. Mit ihr können das Nadelöhr in der Münchner Innenstadt entschärft und die nötigen Kapazitäten geschaffen werden, um das gesamte S-Bahn-System auszubauen und fit für die Zukunft zu machen. Anfang April dieses Jahres konnte der Freistaat zusammen mit der Bahn den Bau- und Finanzierungsvertrag für die 2. S-Bahn-Stammstrecke unterzeichnen. Dies ist ein notwendiger Schritt auf dem Weg, die 2. S-Bahn-Stammstrecke zu den möglichen Olympischen Winterspielen 2018 in München in Betrieb nehmen zu können. Der Freistaat Bayern wird zur Realisierung dieses Projektes einen maßgeblichen eigenen Finanzierungsbeitrag leisten. Ich bin sicher, dass es sich hierbei um die wichtigste Zukunftsinvestition für die gesamte Metropolregion handelt.

Der Großraum München ist eine der maßgeblichen Wachstumsregionen in Deutschland. Bezahlbarer Wohnraum ist innerhalb der Stadtgrenzen knapp. Die bayerische Verkehrspolitik nimmt damit auch eine große sozialpolitische Aufgabe wahr. Wir müssen es den Menschen ermöglichen, von günstigeren, aber weiter entfernten Wohnorten schnell und zuverlässig zur Arbeit nach München zu gelangen. Mit der 2. Stammstrecke werden dafür die wesentlichen Kapazitäten geschaffen. Die dann möglichen Express-Verbindungen lassen Region und Stadt näher zusammenrücken.

Ein weiteres Lob haben sich alle Beteiligten im MVV auch dieses Jahr redlich verdient. In München fährt man gerne mit dem MVV. Maßgeblich hierfür sind neben dem guten Angebot auch Themen wie die Sauberkeit und Sicherheit in den Fahrzeugen und Stationen. Wo viele Menschen unterwegs sind, ist die Sicherstellung dieser Faktoren nicht immer einfach. Im MVV gelingt dies vorbildlich. Der Freistaat Bayern trägt hierzu durch seine Förderung gerne bei. Im Jahr 2010 ist vor allem die Bestellung von 21 neuen U-Bahn-Fahrzeugen durch die MVG hervorzuheben. Zurückblickend auf das Jahr 2010 gab es viele sichtbare Verbesserungen im MVV. Die U-Bahn-Linie U3 ist vom Olympia-Einkaufszentrum zum Moosacher Bahnhof

verlängert worden. Durch die Verlängerung ist am Moosacher Bahnhof eine attraktive Verknüpfung mit den S-Bahnen und Regionalzügen entstanden. Die Baumaßnahmen zur Barrierefreiheit schreiten weiter voran. Es gibt aber noch einiges zu tun. Auch in 2011 gehen die Baumaßnahmen unvermindert weiter, beispielsweise an so wichtigen Stationen wie Karlsplatz und Harras.

Besondere Herausforderungen stellte im vergangenen Jahr der harte Winter an die Verkehrsunternehmen im MVV. Hier muss vor allem bei der S-Bahn nachgesteuert werden. Die technische Nachrüstung der S-Bahnen ist weitgehend abgeschlossen, so dass die S-Bahn-Einschränkungen im Herbst nun hoffentlich der Vergangenheit angehören. Der bisherige Erfolg des MVV ist der Ansporn für alle Beteiligten, die aktuellen und die zukünftigen Aufgaben im Interesse der Fahrgäste zu lösen. Ich bin der Überzeugung, dass wir dafür die Weichen richtig gestellt haben. Ich bedanke mich ausdrücklich für die geleistete Arbeit.



Martin Zeil

## DER LANDRAT DES LANDKREISES FÜRSTENFELDBRUCK



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

Auch das Jahr 2010 stand für den Verbundraum wieder im Zeichen eines erfolgreichen Nahverkehrs. So konnte der MVV anhand des Ergebnisberichts zur Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) mitteilen, dass der ÖPNV-Anteil in den verdichteten Kreisen des Münchner Umlands ausgeprägter ist als in vergleichbaren Regionen des Bundesgebiets und die Bindung der Kunden überdurchschnittlich hoch ist. Nach einer weiteren Studie des Münchner Instituts für Marktforschung (MIFM) halten 85 Prozent der Bevölkerung in München und dem Umland den Fortbestand des MVV für „sehr wichtig“ oder „wichtig“. Diese Einschätzung ist das Resultat eines erfolgreichen Verbundes und spiegelt nicht zuletzt den hohen finanziellen Einsatz wider, den die Verbundlandkreise in den vergangenen Jahren zur weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV geleistet haben.

Die MiD-Studie zeigt aber auch, dass in den ländlichen Gebieten der Verbundlandkreise durchaus noch Potenzial nach oben besteht. Allerdings werden trotz aller Anstrengungen der Landkreise nennenswerte Zuwächse hier wohl nur durch eine Attraktivitätssteigerung des SPNV erreicht. Entsprechende Anreize könnte

beispielsweise eine Express-S-Bahn schaffen, ebenso übrigens wie mehr Zuverlässigkeit auf der Schiene.

Dringend notwendig ist daher ein Bypass für die S-Bahn-Stammstrecke, da nur dieser eine adäquate Ausweitung des Angebots ermöglicht und für eine geringere Störanfälligkeit der Stammstrecke sorgen kann. Je nach Sichtweise von Befürwortern oder Gegnern des Projekts ist dieses nicht nur zwingende Voraussetzung für nennenswerte Verbesserungen im SPNV. In Anbetracht der langjährigen Planungs- und Bauphase und der dafür benötigten erheblichen Finanzmittel gibt es auch Befürchtungen, andere Ausbauprojekte oder notwendige Fahrplannerweiterungen könnten verzögert oder sogar blockiert werden. Selbstverständlich ist es sinnvoll, Baumaßnahmen wie den Ausbau des Westkopfs Pasing und der z. B. lange vernachlässigten S4-Strecke mit den Planungen der zweiten Stammstrecke abzustimmen. Allerdings sollte dies nicht den Blick auf die Umsetzung kleinerer Verbesserungen verstellen, die unabhängig von den genannten Großprojekten denkbar und kurz- bis mittelfristig machbar sind. Etwas anderes wäre nicht zeitgemäß und die Fahrgäste hätten hierfür auch kein Verständnis.

Der Nahverkehr wird unabhängig davon eine zunehmend wichtigere Alternative zum Individualverkehr. Jeder Fahrgast, der statt seines Autos ein MVV-Verkehrsmittel nutzt, produziert weniger CO<sub>2</sub> und verhält sich dadurch klimafreundlich. Unser Ziel muss es sein, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel weiterhin zu steigern.

Dass bei der Optimierung der Gesamtmobilität intelligente Zusammenarbeit gefragt ist und nicht eine Konkurrenz der Verkehrsmittel untereinander geschaffen werden soll, zeigen Projekte wie die mit dem MVV entwickelte ADAC-FreizeitCard, die 2010 mit dem TourPlusBayern-Preis ausgezeichnet wurde. Präsenz wurde nicht nur mit der Anzeigenkampagne „Klimaschutz ist unser Antrieb“, sondern auch mit verschiedenen Aktionen wie der Unterstützung der Bayerischen Klimawoche oder einer Mitmachaktion für Schulkinder gezeigt.

Auch im Wettbewerbsrecht brachte das vergangene Jahr weitere Herausforderungen. Nach Inkrafttreten der VO 1370/2007 zum 3.12.2009 wurden vom MVV 13 Regionalbuslinien ausgeschrieben, deren Leistungsumfang mehr als 6,4 Prozent der im MVV-Regional-

busverkehr erbrachten Gesamtleistung beinhaltet. Grundlage der neuen Verkehrsverträge waren die bewährten und fortgeschriebenen MVV-Qualitätsstandards, so dass auch bei den Fahrzeugen die Attraktivität des ÖPNV in den Verbundlandkreisen weiter ausgebaut werden konnte.

Die hohe Wertschätzung, die der MVV überregional genießt, zeigt sich nicht zuletzt anhand der 2010 erfolgten Berufung des bisher im dortigen Verwaltungsrat tätigen MVV-Geschäftsführers in das Präsidium des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), um hier die Belange der Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen einzubringen.

Für die engagierte und erfolgreiche Arbeit der Geschäftsführung und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des MVV im Jahr 2010 bedanke ich mich ganz herzlich.



Thomas Karmasin





VERBUNDPARTNER

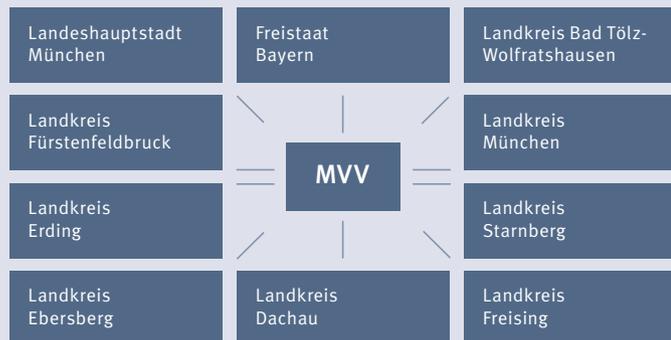
## DIE GESELLSCHAFTER UND ORGANE DES MVV

### Gesellschafter der MVV GmbH

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

### Mitglieder der Gesellschafterversammlung im Geschäftsjahr 2010

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>· Christian Ude<br/>Oberbürgermeister der<br/>Landeshauptstadt München,<br/>Vorsitzender der<br/>Gesellschafterversammlung</li> <li>· Carsten Fregin<br/>Ministerialrat, Bayer. Staats-<br/>ministerium für Wirtschaft,<br/>Infrastruktur, Verkehr und<br/>Technologie, stellvertretender<br/>Vorsitzender der<br/>Gesellschafterversammlung</li> <li>· Marianne Stenek-Flaig<br/>Ltd. Ministerialrätin,<br/>Bayer. Staatsministerium der<br/>Finanzen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>· Dieter Reiter<br/>Berufsm. Stadtrat,<br/>Landeshauptstadt München,<br/>Referat für Arbeit und<br/>Wirtschaft</li> <li>· Josef Niedermaier<br/>Landrat, Landkreis Bad Tölz-<br/>Wolfratshausen</li> <li>· Hansjörg Christmann<br/>Landrat, Landkreis Dachau</li> <li>· Gottlieb Fauth<br/>Landrat, Landkreis Ebersberg</li> <li>· Martin Bayerstorfer<br/>Landrat, Landkreis Erding</li> <li>· Michael Schwaiger<br/>Landrat, Landkreis Freising</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>· Thomas Karmasin<br/>Landrat, Landkreis Fürsten-<br/>feldbruck, stellvertretender<br/>Vorsitzender der<br/>Gesellschafterversammlung</li> <li>· Johanna Rumschöttel<br/>Landrätin, Landkreis München</li> <li>· Karl Roth<br/>Landrat, Landkreis Starnberg</li> </ul> |
|--|---|---|



**Mitglieder des Verbundrates im Geschäftsjahr 2010**

- Christian Ude  
Oberbürgermeister der  
Landeshauptstadt München,  
Vorsitzender des Verbundrats
- Dieter Reiter  
Berufsm. Stadtrat,  
Landeshauptstadt München,  
Referat für Arbeit und  
Wirtschaft
- Carsten Fregin  
Ministerialrat, Bayer. Staats-  
ministerium für Wirtschaft,  
Infrastruktur, Verkehr und  
Technologie
- Hans-Peter Behrendsen  
Ministerialrat, Bayer. Staats-  
ministerium für Wirtschaft,  
Infrastruktur, Verkehr und  
Technologie
- Gottlieb Fauth  
Landrat, Landkreis Ebersberg
- Thomas Karmasin  
Landrat, Landkreis Fürsten-  
feldbruck
- Dipl.-oec. Herbert König  
Vorsitzender der Geschäfts-  
führung Münchner Verkehrs-  
gesellschaft mbH (MVG), stell-  
vertretender Vorsitzender des  
Verbundrats
- Heiko Büttner  
Regionalleiter DB Regio AG,  
Geschäftsleiter S-Bahn  
München, bis 02. 07. 2010
- Norbert Klimt, Vorsitzender  
der Regionalleitung DB Regio  
AG, Geschäftsleiter S-Bahn  
München, seit 02. 07. 2010

**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 2010. DIE VERBUNDPARTNER BERICHTEN



*Wer hat wohl die schönsten  
Bahnhöfe?*



*Gemacht fürs Grüne*

### Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

- **Münchner Nahverkehr Testsieger.** Eine vom ADAC beauftragte Studie kommt im Februar zu dem Ergebnis, dass München das beste Nahverkehrssystem von 23 europäischen Metropolen besitzt. Das zu 95 % von der MVG und der S-Bahn München verantwortete Angebot erhält als einziges das Prädikat „sehr gut“.
- **Netzausbau bei Tram und U-Bahn.** Im Mai beginnen die Bauarbeiten für die rund 4,3 km lange Tram St. Emmeram. Auf Basis eines Grundsatzbeschlusses des Stadtrates laufen die Planungen für die knapp 9 km lange Tram-Westtangente an; sie werden von einem ambitionierten Informations- und Kommunikationsprozess begleitet. Zum Fahrplanwechsel nimmt die MVG die rund 2 km lange U<sub>3</sub>-Erweiterung nach Moosach in Betrieb.
- **MVG-Angebotsoffensive 2010 – 2020.** Das im September vorgestellte Konzept verbindet den weiteren Netzausbau mit anspruchsvollen Angebotsverbesserungen, darunter die Einführung eines 2-Minuten-Takts im Kernbereich der U-Bahn ab 2014. Das Tramnetz wird sukzessive erweitert, auf einigen Linien verdichtet und 2012 teilweise neu gestaltet. Beim Bus stehen weitere Beschleunigungsprojekte an. Insgesamt soll das MVG-Leistungsangebot bis 2018 um 5 Prozent wachsen.
- **Neue Fahrzeuge für U-Bahn, Bus und Tram.** Im November werden bis zu 67 neue U-Bahn-Züge bestellt, die ältere Fahrzeuge ersetzen und für die Angebotsoffensive gebraucht werden. Im Mai stellt die MVG die erste erneuerte Tram der Baureihe R 2.2 vor; insgesamt stehen 50 Einheiten dieses Typs zur Erneuerung an. 18 neue Omnibusse gehen in Betrieb.
- **Mehr Service, mehr Sicherheit.** Im Dezember halten die ersten neuen Ticket-Automaten Einzug bei der MVG. Fortgesetzt werden diverse Ausbau- und Erneuerungsprogramme, etwa für Rolltreppen, Aufzüge, Zugzielanzeiger, Notfallsäulen und Videoüberwachung.
- **Rekordeinsatz zum 2. Ökumenischen Kirchentag (ÖKT).** Die MVG zählt 3 Millionen zusätzliche Fahrten. U-Bahn, Bus und Tram legten 90.000 km zusätzlich zurück. Und auf Einladung der MVG findet im Juni die Jahrestagung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in München statt.

### S-Bahn München

- **Neue Generation von Fahrausweisautomaten eingeführt.**  
2010 endete der Austausch aller 457 Fahrkartenautomaten an den S-Bahnhöfen. An den neuen Automatentypen sind Fahrscheine des MVV sowie DB-Tickets für ganz Deutschland und ausgewählte Ziele in Europa erhältlich.
- **Restriktionsfreier Herbst.** Seit Herbst 2010 fahren S-Bahnen wieder weitgehend ohne Tempolimit. Nach drei Jahren ist die Rutschgefahr im Herbst durch zusätzliche Besandungsanlagen in den ET 423 gebannt. Die Kosten für den Umbau betragen etwa 42 Millionen Euro.
- **Videoaufzeichnung für alle S-Bahn-Fahrzeuge.** Die Videoaufzeichnungstechnik in 105 S-Bahnen hat sich bewährt, so dass 2010 der Startschuss fallen konnte, bis 2013 auch die verbleibenden 133 S-Bahnen auszustatten. Die Kosten in Höhe von knapp 6 Millionen Euro teilen sich Freistaat Bayern und S-Bahn München.
- **350 DB Schülerbegleiter im Einsatz.** Seit Start des Pilotprojektes im Jahre 2004 wurden rund 350 Schülerinnen und Schüler als „DB Schülerbegleiter“ ausgebildet. Unter dem Motto „Überzeugen statt Petzen“ wirken die von S-Bahn München und Bundespolizei qualifizierten Helfer deeskalierend.

### Regionalverkehr Oberbayern GmbH

- **Erneuerung der RVO-MVV-Flotte.** Im Rahmen der Feierlichkeiten „200. MAN“ wurden zwei neue MVV-Busse des Typs MAN Lion's City A26 NF und ein weiterer Mercedes Citaro NF ausgeliefert. Die Neufahrzeuge erfüllen die höchste Abgasnorm Euro 5 EEV und sind behindertengerecht ausgestattet. Sie besitzen Klimaautomatik und sind RBL-fähig.
- **Expertenforum für Schulbustrainer in Rosenheim.** An jedem Schultag werden durch die RVO mehr als 50.000 Schüler befördert, ein erheblicher Teil davon auch im MVV-Gebiet. Die Schulbussicherheit hat für die RVO allerhöchste Priorität. Im vergangenen Jahr nahmen über 3.000 Schülerinnen und Schüler an Schulbustrainings der RVO teil. Für die weitere Qualifizierung der Schulbustrainer fand mit Unterstützung durch Vertreter der Polizei und aus dem Landratsamt Rosenheim am 22. November 2010 ein Expertenforum statt.
- **Ausschreibung der MVV-Regionalbuslinien 223 und 226 gewonnen.** Die Bietergemeinschaft RVO / Geldhauser hat die Ausschreibung der MVV-Regionalbuslinien 223 und 226 gewonnen. Dabei handelt es sich um ein Leistungsvolumen von 87.000 km/Jahr mit zwei MVV-Fahrzeugen. Die Laufzeit für die beiden Linien in Sauerlach ist bis zum 08.12.2018.



*Farbenfreude tut jedem gut*



*Aufzur Landpartie*

## DIE VERBUNDVERKEHRSUNTERNEHMEN IN DER REGION



*Ob er gleich abheben mag?*

Die mittelständischen Verbundverkehrsunternehmen bilden das Rückgrat des MVV-Regionalbusverkehrs

- AGM Linie 269 GbR  
c/o Baumann Busbetriebs GmbH
- ARGE ALT ED c/o Taxi Lechner
- Bayernbus GmbH
- Bietergemeinschaft Rainer / Köhler  
c/o Taxi- und Mietwagenunternehmen  
Johann Köhler
- Bietergemeinschaft RVO / Geldhauser  
c/o Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Busbetrieb Bittl – Inh. Albert Bittl
- Boos-Bus GmbH & Co. KG
- Busverkehr Südbayern GmbH
- Demelmair GmbH & Co. KG
- Enders Reisen
- Erl Omnibus – Inh. Anita Gilhuber
- Busreisen Josef Ettenhuber GmbH
- Feringa Taxi Henryk Bartkow
- Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH
- Omnibusunternehmen Martin  
Geldhauser GmbH & Co. KG
- 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
- Larcher-Touristik GmbH
- Omnibus Merk GmbH
- Münchner Verkehrsgesellschaft  
mbH (MVG)
- Omnibus Neumeyr OHG
- Monika Pawelczyk Taxiunternehmen
- Taxi- & Kleinbus-Unternehmen  
Gottfried Rainer
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Reichenberger Busunternehmen  
Kammerbauer oHG
- Omnibusverkehr Reisberger GmbH
- Scharf OHG Omnibus & Reisebüro
- Schilcher Touristik – Verkehrsunternehmen
- Reisewelt Simperl Autobus und  
Reisebüro oHG
- H.M. Sittenauer GmbH
- Stanglmeier Reisebüro-Bustouristik  
GmbH & Co. KG
- Stadtwerke Dachau – Verkehrsbetriebe
- Autobusreisen Steiner KG
- Personenbeförderung Tschanter,  
Armin Tschanter
- Unholzer Reisen GmbH & Co. KG
- Omnibusbetrieb-Reisebüro  
Adolf Urscher KG
- VBR Verkehrsbetriebe und  
Servicegesellschaft mbH
- Verkehrsgemeinschaft Boos, Hadersdorfer,  
RVO c/o Boos-Bus GmbH & Co. KG
- Busservice Watzinger GmbH & Co. KG
- Omnibusunternehmen Wiesheu
- St.-Andreas-Reisen Wintermayr GmbH

MVV-GESCHÄFTSFÜHRUNG

STABSSTELLE

Recht / Presse / Gremien / QM / Rechnungswesen  
Interne Revision / Personal / EDV / Basisdienste

CONSULTING

KONZEPTION	REGIONALBUS	MARKETING / TARIF	VERKEHRSFORSCHUNG
Verkehrskonzepte	Verkehrsplanung Regionalbus M, TÖL	Marktforschung Marketing	Statistik Datengrundlagen
Fahrplan Schnellbahnen	Verkehrsplanung Regionalbus EBE, ED	Kundeninformation Beschwerdemanagement	Datenanalyse
Fahrgastmedien Fahrplanbücher	Verkehrsplanung Regionalbus FFB, STA	Öffentlichkeitsarbeit	Einnahmenaufteilung
Elektronische Fahrplanmedien	Verkehrsplanung Regionalbus DAH, FS	Tarifgestaltung	Qualitätssicherung
Zeichendienst	Vergabe- und Vertragsmanage- ment / Finanzen / Abrechnung	Vertrieb Fahrgastkontrollen	Operative Verkehrserhebungen

## GESTALTUNGSKRAFT DER AUFGABENTRÄGER, UNTERNEHMERISCHE KOMPETENZ UND MITTELSTANDSSCHUTZ



*Nachdenken beim Rückblicken*

### 1. Ausgangslage

Der regionale Omnibusverkehr im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) in den acht Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstfeldbruck, München und Starnberg ist eine Erfolgsgeschichte. Die Verbundpartner im MVV-Regionalbusverkehr müssen sich seit 1996 den Bedingungen eines sich sukzessive liberalisierenden Marktes stellen. Seitdem werden Direktvergaben und Ausschreibungen nebeneinander praktiziert, wobei die einzelnen Aufgabenträger unterschiedliche Schwerpunkte setzen.

Durch die Rechtsprechung und nun auch durch die Gesetzgebung entwickelt sich der Rechtsrahmen permanent weiter. Seit dem 03.12.2009 gilt die neue EU-Verordnung EG/1370/07. Sie löste die Verordnung EWG/1191/69 ab, beseitigte aber noch nicht die in den letzten Jahren entstandene Rechtsunsicherheit, ob und wie Direktvergaben neben Ausschreibungen wirklich rechtssicher ausgestaltet werden können, da ihr ein noch nicht angepasstes PBefG gegenübersteht. Die Verordnung 1191/69 hatte Fragen der Organisation und Finanzierung des ÖPNV geregelt, jedoch ohne eindeutige Wettbewerbsstrukturen zu

schaffen. Das Urteil des EuGH vom 24.07.2003 in Sachen Altmark Trans hat dann in beihilferechtlicher Sicht für mehr Klarheit gesorgt. Die neue Verordnung 1370/07 und die Rechtsprechung fordern nun in bestimmten Fällen zwingend die Anwendung von Vergaberecht in Form einer Ausschreibung. Für andere Konstellationen sind „Direktvergaben“ vorgesehen oder es greift der Vorrang kommerzieller Verkehre.

Die MVV GmbH hat die jeweils geltenden Wettbewerbsvorschriften für den MVV-Regionalbusverkehr stets sehr erfolgreich umgesetzt. Direktvergaben werden seit Integration der Landkreise in den MVV, somit seit über 30 Jahren praktiziert. Während die ersten Direktvergaben noch nach Preisrecht verhandelt wurden, verschob sich der Schwerpunkt nach Inkrafttreten des neuen Ordnungsrahmens 1996 und dann nach dem EuGH-Urteil Altmark Trans auf die Beihilferechtsprüfung. Die MVV GmbH hat gezeigt, dass sie in der Lage ist, Direktvergaben beihilferechtlich sauber durchzuführen und Überkompensationen zu vermeiden. Seit Ende 2009 ist die unmittelbar anwendbare Verordnung 1370/07 mit ihrem Anhang Maßstab für Direktvergaben.

Parallel dazu hat die MVV GmbH bis zum Jahr 2010 fast 90 europaweite Ausschreibungen durchgeführt – deutschlandweit hat sie, gemessen an der Anzahl der Verfahren, damit die meisten Erfahrungen gesammelt. Eine aktuelle wissenschaftliche Studie bestätigt der MVV GmbH ein erfolgreiches Vorgehen unter dem Gesichtspunkt Preisentwicklung und Mittelstandsschutz.<sup>1</sup> Zudem ist diese hohe Zahl an Ausschreibungsverfahren so gut wie beanstandungslos geblieben – seit 1996 kamen nur drei der Verfahren vor die Vergabekammer. Von den unzähligen Direktvergaben wurde nur eine beanstandet – hier läuft allerdings seit 2007 noch immer ein Beihilfebeschwerdeverfahren der Europäischen Kommission.

Es hat sich gezeigt, dass der Verwaltungsaufwand beider Verfahren für die Verbundgesellschaft etwa gleich groß ist. Unter den Aspekten Aufwand und vorhandenes Know-how macht es für die MVV GmbH keinen wesentlichen Unterschied, ob sie eine Direktvergabe oder eine europaweite Ausschreibung durchführt. Jedoch sind die rechtlichen Risiken nicht gleich: Aufgrund von Gesetzgebung und Rechtsprechung sind Ausschreibungen im MVV-Regionalbusverkehr rechtssicherer als Direktvergaben.

Deutlich wird aber in jedem Fall: Ausschreibungen und Direktvergaben führen nicht zu einer unnötigen „Bürokratisierung“, sondern sind sinnvolle und notwendige Verfahren, die rechtlich vorgegeben sind, nicht zuletzt, um Steuergelder transparent und diskriminierungsfrei zu vergeben.

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

Die Gefahr des Qualitätsdumpings, also niedriger Angebotspreise zu Lasten der Qualität der Leistung, wurde mit einem Qualitätsprojekt gezielt abgewehrt. Die hohen und einheitlichen Qualitätsstandards haben sich zu einem wichtigen Erfolgsfaktor und Markenzeichen des MVV-Regionalbusverkehrs entwickelt – das einheitliche Erscheinungsbild von Bussen und Haltestellen fällt sofort ins Auge. Nähere Informationen bietet die Broschüre „Qualitätsstandards im MVV-Regionalbusverkehr“.<sup>2</sup>



*Der Mittelstand sitzt fest im Sattel*

<sup>1</sup> Beck/Walter: „Tender Prices in Local Bus Transport in Germany – An Application of Alternative Regression Techniques“, 2010

<sup>2</sup> Sie steht im Internet unter [www.mvv-muenchen.de/downloads](http://www.mvv-muenchen.de/downloads)



*Die Region wird stärker*

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

Auch der Mittelstandsschutz steht von Anfang an bis heute ganz bewusst im Mittelpunkt der Ausgestaltung der Vergabeverfahren: Es wurden immer nur einzelne Linien, allenfalls kleinere Linienbündel ausgeschrieben. So haben nicht nur die bisherigen Linieninhaber, sondern auch andere kleinere Unternehmen die Möglichkeit, mit hinreichender Erfolgsaussicht an den Verfahren teilzunehmen. Und für die „Global Player“ wird die Teilnahme so weniger interessant. Auch wird nicht der billigste Bieter ausgewählt; im Rahmen des Qualitätswettbewerbs gibt der Preis nur zu 75 % den Ausschlag. Ein Mehr an Versorgungssicherheit und an Qualität kann sich zugunsten eines Bieters auswirken. Dieses mittelstandsfreundliche Vorgehen der Verbundlandkreise und der MVV GmbH zahlt sich aus: Gewinner der Ausschreibungen sind fast ausschließlich Mittelständler und ansässige Verkehrsunternehmen, die bestehende mittelständische Struktur der Unternehmen im MVV-Regionalbusverkehr konnte erfolgreich verteidigt werden.

Das Ziel „Besserer ÖPNV zu geringeren Kosten!“ wurde zweifellos frei erreicht.

## **2. Aufgabenträgerentscheidung und kommunale Selbstverwaltung**

Im MVV-Regionalbusverkehr treffen die Landkreise als Aufgabenträger die konstitutiven Entscheidungen. Dabei berät die Verbundgesellschaft ihre Gesellschafter als Geschäftsbesorgerin und setzt deren Beschlüsse sachgerecht um. Das „Ob“ einer Ausschreibung oder Direktvergabe liegt also rein in der Entscheidung der Aufgabenträger. Das „Wie“, die Umsetzung, ist hingegen Angelegenheit der MVV GmbH.

Solange Verkehrsleistungen durch Betriebskostenzuschüsse des Aufgabenträgers finanziert werden, greift das Primat der Politik, damit diese Steuermittel gezielt, insbesondere zur verkehrs-, wirtschafts-, sozial- und umweltpolitischen Lenkung eingesetzt werden. Deutlich wird dies an der Angebotspolitik der MVV-Landkreise. Zwischen 1996 und 2010 wurde die Betriebsleistung im MVV-Regionalbusverkehr um 52 % gesteigert – waren es 1996 noch 17.085.000 Wagenkilometer, bestellten die Landkreise in 2010 sogar 26.009.000 Wagenkilometer. Auch dadurch bedingt,

stiegen die Fahrgastzahlen von 1996 bis 2010 um 63 % bzw. um 18,6 Millionen auf 48,0 Millionen Fahrgäste. Hierfür zahlen die Landkreise Jahr für Jahr hohe Millionenbeträge als Betriebskostenzuschüsse – in 2010 werden es voraussichtlich rund 28.000.000 € sein. Es ist also offensichtlich, dass die Entscheidung über die Ausgestaltung und Vergabe eines MVV-Regionalbusverkehrs eine große Bedeutung für den jeweiligen Landkreis hat. Daher werden diese Entscheidungen auch nicht im Rahmen der laufenden Verwaltung oder von der Landrätin oder dem Landrat, sondern regelmäßig von den Kreisgremien getroffen. Das kommunale Selbstverwaltungsrecht hat Verfassungsrang und garantiert Gemeinden und Landkreisen die eigenverantwortliche Regelung der ihnen übertragenen Angelegenheiten.

### 3. Vergaben im Geschäftsjahr 2010

Im Jahr 2010 wurden die auslaufenden Verkehrsverträge im offenen Verfahren nach VOL/A Abschnitt 2 (europaweite Ausschreibung) ausgeschrieben. Insgesamt wurden Leistungen von 1.712.000 Nutzwagenkilometern/Jahr vergeben. Damit wurde über 6,4 % der insgesamt im MVV-Regionalbusverkehr erbrachten Leistungen neu entschieden. In zehn Bündeln wurden die



*Europa? Wir sind dabei!*

insgesamt 13 MVV-Regionalbuslinien der Landkreise Dachau, Ebersberg, München und Starnberg ausgeschrieben. Darunter waren zwei Neuverkehre. Und die MVV-Regionalbuslinie 958 nimmt den Verkehr erst zum Fahrplanwechsel 2011/2012 auf.



... und der Landkreis bestimmt

Betroffen waren folgende MVV-Regionalbuslinien:

- Landkreis Dachau: 728, 729, 785/786
- Landkreis Ebersberg: 453
- Landkreis München: 215/219, 223/226, 265, 291, 294
- Landkreis Starnberg: 958

In allen neuen Verkehrsverträgen wurde die Umsetzung der MVV-Qualitätsstandards ab Vertragsbeginn vereinbart, so dass die stetige Verbesserung der Qualität im MVV-Regionalbusverkehr gewährleistet ist.

Im Landkreis Erding wurden außerdem noch sieben MVV-Regionalbuslinien (RufTaxi) in fünf Bündeln ebenfalls im europaweiten Ausschreibungsverfahren vergeben. Betroffen waren folgende MVV-Regionalbuslinien (RufTaxi):

- Landkreis Erding: 5010/5020/5610, 5050, 5311, 5620, 5680

Im Jahr 2011 wird ein Auftragsvolumen von insgesamt ca. 3.050.000 Nutzwagenkilometern/Jahr vergeben. Vergeben werden Leistungen in den Landkreisen Dachau, Ebersberg, Fürstenfeldbruck und München.

#### 4. Themenfelder vor einem möglichen Systemwechsel

Aus Sicht der MVV GmbH ist es für ihre Aufgabenträger auch künftig vorteilhaft, nicht einseitig auf eine bestimmte Vorgehensweise festgelegt zu werden, sondern Handlungsalternativen bei der Vergabe von Verkehren zu haben. Allerdings gelten im MVV immer folgende Nebenbedingungen:

- Den Fahrgästen dürfen durch die Wahl des Vorgehens keine Nachteile entstehen.
- Für die Qualität der Verkehrsangebote müssen Mindeststandards gelten.
- Die verkehrspolitischen Ausgestaltungsrechte der Aufgabenträger müssen hinreichend gewährleistet sein.
- Die Vergabe der Leistungen muss rechtssicher, transparent und diskriminierungsfrei erfolgen.
- Den Steuerzahlern darf durch die Wahl des Vorgehens kein wirtschaftlicher Nachteil entstehen.
- Es soll kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstehen.

Wollte man im MVV-Regionalbusverkehr über die Umsetzung der neuen Liberalisierungsvorschriften eine andere Konstruktion als Alternative zu dem bewährten Bruttovertrag einführen,

wären vorher noch einige Probleme zu lösen. Nachfolgend werden exemplarisch – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – einige Themenfelder benannt.

#### Vertragsgestaltung – Direktvergaben mit Nettoverträgen?

„Bruttovertrag“ und „Nettovertrag“ sind weder Kategorien des Vergaberechts noch der Verordnung 1370/07. Für die Anwendung der Vergaberegeln der Verordnung 1370/07 oder des GWB kommt es nicht auf die Bezeichnung der Verträge, sondern auf ihre inhaltliche Ausgestaltung an. Auch ein Vertrag, der als „Nettovertrag“ bezeichnet wird, bei dem aber die Zuschüsse über dem Schwellenwert liegen, muss als Dienstleistungskonzession ausgestaltet sein, soll nicht das GWB-Vergaberecht greifen.

Wann jedoch eine Dienstleistungskonzession vorliegt, ist noch nicht abschließend geklärt. Laut einer aktuellen Entscheidung des BGH (Beschluss vom 08.02.2011, X ZB 4.10) „sind unter Dienstleistungskonzessionen vertragliche Konstruktionen zu verstehen, die sich von einem Dienstleistungsauftrag nur dadurch unterscheiden, dass der Konzessionär das zeitweilige Recht zur Nutzung der ihm übertragenen Dienstleistung erhält und gegebenenfalls

die zusätzliche Zahlung eines Preises vorgesehen ist. (...) [Es] ist charakteristisch, dass der Konzessionär bei der Verwertung der ihm übertragenen Leistung in der Weise den Risiken des Marktes ausgesetzt ist, dass er das damit einhergehende Betriebsrisiko ganz oder zumindest zu einem wesentlichen Teil übernimmt. (...) Wenn die zusätzliche Vergütung oder (Aufwands-)Entschädigung ein solches Gewicht hat, dass ihr bei wertender Betrachtung kein bloßer Zuschusscharakter mehr beigemessen werden kann, sondern sich darin zeigt, dass die aus der Erbringung der Dienstleistung möglichen Einkünfte allein ein Entgelt darstellen würden, das weitab von einer äquivalenten Gegenleistung läge“, liegt keine Dienstleistungskonzession vor. Es komme immer auf eine Gesamtbetrachtung aller Umstände des Einzelfalls einschließlich der für den Vertragsgegenstand maßgeblichen Marktbedingungen und der gesamten vertraglichen Vereinbarungen an. Weiter stellt der BGH darauf ab, „ob der Konzessionär bei Nutzung der Dienstleistung monopolistisch oder sonst aus einer überlegenen Position heraus am Markt agieren kann bzw. inwieweit er dem Risiko ausgesetzt ist, seine Leistung im Wettbewerb mit Konkurrenten absetzen zu müssen“. Vor dem speziellen Hintergrund des PBefG liegt bei „monopolistischen“ oder sonst „überlegenen“ Positionen der



*Schön, wenn die Ressourcen stimmen!*



*Gestaltungsfreiheit bleibt*

Gedanke an die Genehmigung nach PBefG nahe – unabhängig davon, ob die Genehmigung nun ein ausschließliches Recht im Sinne der Verordnung 1370/07 ist oder nicht. Der BGH kommt zu dem Ergebnis, der Zuschuss könne in wettbewerblichen Konstellationen (Wettbewerb im Markt) höher ausfallen als in monopolistisch geprägten Marktstrukturen, um noch eine Dienstleistungskonzession zu ermöglichen. Im straßengebundenen ÖPNV liegen (nach dem Wettbewerb um den Markt) aufgrund der Genehmigung temporär „monopolistisch geprägte Marktstrukturen“ vor, bei denen das Verkehrsunternehmen während der Genehmigungszeit seine Leistung normalerweise nicht im Wettbewerb mit Konkurrenten absetzt. Da zumindest im MVV-Regionalbusverkehr der Zuschussbedarf regelmäßig hoch ist, erschwert der BGH so die Vergabe einer Dienstleistungskonzession weiter und schränkt den Anwendungsbereich der Verordnung 1370/07 weiter ein.

Schließlich hatte das OLG München (Beschluss vom 21.05.2008, Verg 05/08) festgestellt, dass aus Gründen der Rechtssicherheit im Zeitpunkt der Ausschreibung die Aussage über die Risikoverteilung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer getroffen sein müsse. Bestehe die Möglichkeit, dass das wirtschaftliche

Risiko in nennenswertem Umfang beim Auftraggeber verbleibt, sei im Interesse eines fairen und transparenten Wettbewerbs von einem Dienstleistungsvertrag auszugehen. Im Ergebnis stellt die Rechtsprechung immer noch auf den Einzelfall ab. Zwar konkretisiert sich der anzuwendende Rahmen von Urteil zu Urteil, doch Rechtssicherheit ist etwas anderes.

Wollte man die Verträge im MVV-Regionalbusverkehr als Dienstleistungskonzession ausgestalten, müsste das derzeitige Bruttovertragsystem deutlich geändert werden. Damit ein Verkehrsunternehmen bei einer Dienstleistungskonzession das Betriebsrisiko ganz oder zumindest zu einem wesentlichen Teil übernehmen kann, muss der Verkehrsvertrag als Nettovertrag ausgestaltet sein, der dem Verkehrsunternehmen die nötige Gestaltungsfreiheit (Angebot, Marktauftritt, Tarif) gibt, um die überlassene Rechtsposition wirtschaftlich optimal verwerten zu können. Das bedeutet aber auch, dass diese Gestaltungsfreiheit dann dem Aufgabenträger fehlt.

In dem Nettovertrag dürfte das Angebot nicht mehr (vollständig) vorgegeben werden, sondern es müsste vom Verkehrsunternehmen – unter Berücksichtigung des Nahverkehrsplans – selbst

erarbeitet werden. Dabei bestehen allerdings keine großen Spielräume, die Gestaltungsmöglichkeiten sind stark eingeschränkt, weil z. B. die Verkehre an die S-Bahn- und Regionalbahnverkehre anzubinden sowie die Erfordernisse des Schülerverkehrs zu beachten sind.

#### Tarifgestaltung

Ein Verkehrsunternehmen kann das Betriebsrisiko, auch nur zu einem wesentlichen Teil, nur übernehmen, wenn es das Tarfrisiko (und die Tarifchancen!) trägt. Dazu muss es aber auch Möglichkeiten zur Tarifgestaltung haben. Im MVV stellt sich die Frage, wie die derzeit rund 40 Unternehmen im MVV-Regionalbusverkehr so Einfluss auf den Tarif nehmen könnten, dass sie ihn auch tatsächlich in ihrem Interesse gestalten können – denn rund 93 % der Einnahmen fallen den beiden großen Verkehrsunternehmen Münchner Verkehrsgesellschaft und S-Bahn München zu. Dies erfordert zumindest eine einheitliche Position, aber auch unter den Verkehrsunternehmen im MVV-Regionalbusverkehr gibt es unterschiedliche Strukturen, Betriebsgrößen und Anforderungen an die jeweilige Linie. Kommt dann noch die Trennung in kommerzielle und nichtkommerzielle Linien hinzu,



*Fahren – und Verantwortung  
tragen*

wird die Angelegenheit nicht einfacher. Denn es gibt Unternehmen, die das Tarfrisiko tragen wollen, andere lehnen dies ab. Wie sichert man das – gerade in einem Verbund sehr wichtige – gemeinsame, abgestimmte Vorgehen?



*Verbindlichkeit. Was sonst?*

Wie könnte mit einem unterschiedlichen Vorgehen unter den Verbundlandkreisen und innerhalb der Verbundlandkreise bei unterschiedlichen Verkehrsunternehmen umgegangen werden? Während die Verkehrsunternehmen den MVV-Tarif als rein unternehmerisches Gestaltungselement sehen, hat er für die Landkreise übergeordnete verkehrs-, wirtschafts-, umwelt- und sozialpolitische Steuerungsfunktionen.

Schließlich müssten sich die Verkehrsunternehmen vor einer Entscheidung für Dienstleistungskonzessionen und kommerzielle Verkehre darüber im Klaren sein, was es wirklich bedeutet, das wirtschaftliche Risiko zu übernehmen. Die Sicherheiten eines Bruttovertrags gäbe es nicht mehr. Die Verkehrsunternehmen müssten künftig wieder Aufgaben, die bisher von der Verbundgesellschaft erbracht werden, übernehmen und auch die Kosten hierfür tragen. Führt das Einnahmenrisiko zu wirtschaftlichen Schwierigkeiten, ist eine Entbindung von der Betriebspflicht nur in Ausnahmefällen möglich, die Genehmigungsbehörde legt hier regelmäßig einen hohen Maßstab an. Verkehrsunternehmen müssten also ggf. auch dauerhaft Verluste auf einer Linie tragen.

#### Erlass allgemeiner Vorschriften statt Betriebskostenzuschüsse?

Eine allgemeine Vorschrift ist gemäß Art. 2 lit. I der Verordnung 1370/07 eine Maßnahme, die diskriminierungsfrei für alle öffentlichen Personenverkehrsdienste derselben Art in einem bestimmten geografischen Gebiet, das im Zuständigkeitsbereich einer zuständigen Behörde liegt, gilt. Nach Art. 3 Abs. 2 der Verordnung dürfen allgemeine Vorschriften erlassen werden, um „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen“ zu bestimmen und dafür einen Ausgleich zu gewähren. Dabei sind die weiteren Vorgaben der Verordnung, insbesondere Art. 4 und 6 sowie der Anhang zu beachten.

Daraus ergibt sich, dass eine allgemeine Vorschrift verbindlich sein muss, sie kann keine Einzelfälle regeln, sondern hat Allgemeinwirkung. Es bleiben aber noch viele offene Fragen:

- Was ist die Ermächtigungsgrundlage für den Erlass einer allgemeinen Vorschrift?

- Was kann mit allgemeinen Vorschriften überhaupt (sinnvoll) geregelt werden?
- Welche Rahmenbedingungen sind erforderlich, also in welchem Umfeld sind allgemeine Vorschriften überhaupt möglich (offener Marktzugang) und sinnvoll (Brutto-/Nettovertrag)?
- Was darf durch allgemeine Vorschriften ausgeglichen werden (nur Tarifnachteile, keine Betriebskostendefizite)?
- Wer muss hierzu den Tarif festlegen?  
Womit die umstrittene Frage der Tarifhoheit zu klären wäre.
- Was ist zu beachten, wenn ein Verbundtarif ein Höchsttarif sein soll?
- Wie kann ein Ausgleich bemessen werden?
- Wie kann eine Überkompensation verhindert werden?
- Können in einem Verkehrsverbund auch nur einzelne Aufgabenträger allgemeine Vorschriften erlassen oder ist nur ein gemeinsames Handeln sinnvoll?

Am Schluss steht die Abwägung, ob allgemeine Vorschriften im MVV-Regionalbusverkehr überhaupt im Interesse der Beteiligten liegen, und zwar nicht nur der Aufgabenträger, sondern gerade auch der Verkehrsunternehmen.

### Gemeinschaftliches Vorgehen von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern

Eine Direktvergabe nach oben genannten Maßgaben setzt nicht nur eine entsprechende Bereitschaft hierzu beim jeweiligen Aufgabenträger, sondern auch beim jeweiligen Verkehrsunternehmen voraus – wobei „Bereitschaft“ gerade bei den Verkehrsunternehmen für Risikobereitschaft steht.

In jedem Einzelfall wäre zu hinterfragen, ob die jeweilige Linie von der Ertragsstruktur überhaupt für eine Direktvergabe, sprich Dienstleistungskonzession, geeignet ist.

Die Landkreise haben durchaus unterschiedliche Vorstellungen und Herangehensweisen an den Wettbewerb, wobei diese Ansätze jeweils gut begründbar sind. Auch die Landkreise müssen sich einige Fragen stellen:

- Ist das einheitliche Auftreten im Verbund notwendig?
- Ist überhaupt ein Nebeneinander von Bruttoverträgen und Dienstleistungskonzessionen in einem vernetzten System wie dem MVV möglich?



*Tarifgestaltung – auch im Interesse der Mitarbeiter*



*Gut, wenn die Qualität passt*

- Wie können sie (zumindest jeweils für sich) sicherstellen, dass kein Verkehrsunternehmen durch eine Direktvergabe diskriminiert wird?
- Können die bewährten einheitlichen Qualitätsstandards zukünftig auch bei Dienstleistungskonzessionen und kommerziellen Verkehren und nicht nur bei Verkehren mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag sichergestellt werden?
- Wie kann Rosinenpickerei verhindert werden?
- Welche Rolle sollen die Nahverkehrspläne zukünftig spielen?

#### 5. Zusammenfassung

Der MVV-Regionalbusverkehr bildet mit dem kommunalen Verkehrsunternehmen MVG sowie mit der S-Bahn München und den weiteren SPNV-Unternehmen eine von drei tragenden Säulen des MVV auf der Ebene der Verbundverkehrsunternehmen. In allen drei Bereichen konnten in den letzten Jahren bei Qualität und Angebot schöne Erfolge verbucht werden. Im MVV-Regionalbusverkehr sind dies höhere Qualität, ein deutlich ausgeweitetes Angebot an Buskilometern, rasant steigende Fahrgastzahlen bei gleichzeitig verbesserter Wirtschaftlichkeit.

Vor diesem Hintergrund sollte auch künftig bei Ausschreibungen, Direktvergaben und kommerziellen Verkehren mit Fingerspitzengefühl gehandelt werden, um weiterhin die Chancen des Wettbewerbs zu nutzen und die Risiken möglichst zu minimieren.

Die MVV GmbH ist aufgrund ihrer Erfahrungen in der Lage, sowohl Direktvergaben als auch Ausschreibungen problemlos umzusetzen. Die Wahl des Verfahrens wird – wie bisher – ausschließlich der jeweils zuständige Aufgabenträger treffen.



*Die Richtung steht fest*



*Auch die Wiesn hat nostalgische Momente*



## PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN

Ein gutes Jahr für unsere Kunden: Moosach wird zum dritten, ganz großen Verkehrsknotenpunkt Münchens – sehr viele Wege werden kürzer und schneller zu bewältigen sein. S-Bahn-Projekte kommen voran und erreichen bedeutende Meilensteine. Neue MVV-Regionalbuslinien erschließen Ortschaften und Gewerbegebiete. Der WoMo-Rechner hilft per Internet, die Kosten eines Wohnortwechsels zu kalkulieren, und EFA-Flug bringt die Kunden pünktlich bis vor das richtige Gate.

Auch der MVV darf sich über gute Nachrichten im Berichtsjahr freuen: Es gab Gold für die ADAC-FreizeitCard, beste – und immer noch steigende – Markenwerte sowie ein sehr gutes Feedback zur Homepage des Verbundes.

Wir laden Sie ein zur Lektüre unserer Jahreschronik, in der wir Sie über die wichtigsten Projekte des Jahres 2010 informieren – und spannende Ausblicke auf zukünftige Aktivitäten bieten!



## VERKEHRSVERKNÜPFUNG IM NORDWESTEN

Noch zwölf Monate bis zur Einbindung Moosachs ins städtische U-Bahn-Netz: Zwei neue Bahnhöfe und zwei weitere Kilometer Streckennetz wird das Stadtviertel zum Jahresende erhalten. Man sieht Veränderungen überall – und beobachtet fragend den japanischen Fotografen Masayuki Akiyoshi, der tagein, tagaus im kalten Januar mit seiner Kamera durch Moosach läuft und eine Aufnahme nach der anderen schießt. Was das wohl bedeuten mag?

Die U3 ist die zweitälteste Linie in Münchens U-Bahn-Netz: Als Zubringerin zum Olympiagelände hatte sie bereits 1972 wichtige Aufgaben übernommen. 38 Jahre später wird eine weitere Verlängerung der Linie fertiggestellt. Am St.-Martins-Platz entsteht Münchens 99. U-Bahn-Station, am neuen Endbahnhof Moosach die Nummer 100.

Durch die Ausdehnung der U3 gen Westen wird eine Verbindung zur S-Bahn geschaffen, zu den Regionalzügen Richtung Freising, Landshut und Passau, zur Tram, zu Metrobus und Stadtbus, zu den Nacht- und MVV-Regionalbuslinien. Damit entwickelt sich Moosach zu einer der bedeutendsten Mobilitätsdrehscheiben der Stadt – hinter Haupt- und Ostbahnhof. Die neue Verkehrsführung verbessert die Verbindungen zwischen München und den Landkreisen Freising und Dachau. Tangentiale Strecken entlasten das Zentrum, wovon das gesamte System profitiert.

So wird beispielsweise der Weg zum Flughafen für viele Münchner kürzer, wenn sie über Moosach fahren und dort in die S1 umsteigen. Wer etwa in der Nähe des Olympia-Einkaufszentrums wohnt, wird 38 Minuten bis zum Airport brauchen – Umsteigezeit inbegriffen.

Die Landeshauptstadt München setzt wie gewohnt auf die individuelle Gestaltung ihrer U-Bahn-Stationen. Beide Bahnhöfe sind offene, moderne und in umweltschonender Schlitzwand-Deckelbauweise erstellte Gebäude. Neuartige Pendelleuchten mit punktförmiger Abstrahlcharakteristik werden ästhetische Höhepunkte bilden.

Generell aber tritt die Innenausstattung zugunsten der Kunst in den Hintergrund. Der Fotokünstler Martin Fengel, der Moosach als grüne Schnittstelle zwischen Stadt und Umland versteht, plant,



*Es sollen riesige Blumen blühen ...*



*Mein Haus, mein Garten,  
meine Mauer*

Pflanzen und Blumen der Moosacher zu fotografieren, sie stark zu vergrößern und dann auf die 7,80 Meter hohen weißen Wände des Bahnhofs Moosach aufzuziehen.

Für den St.-Martins-Platz ist die Wandarbeit „Forst“ vorgesehen, bestehend aus 76.200 Einzelfotos im Format von 11 x 15 Zentimetern, die die beiden Bahnsteigwände je 5 Meter hoch abdecken. Gezeigt werden sollen ausschließlich Aufnahmen aus der direkten Umgebung, die chronologisch geordnet den farblichen Wandel beim Wechsel der Jahreszeiten mitschwingen lassen.

Verantwortlich dafür ist Masayuki Akiyoshi, der mit seinem Entwurf den von der Stadt München ausgelobten Wettbewerb für sich entscheiden konnte.

Der Kalender zeigt Januar. Unser japanischer Fotograf hat sich warm angezogen auf den langen Weg gemacht. Als Chronisten des Jahres wissen wir zu berichten, dass er rechtzeitig zur festlichen Eröffnung der beiden Bahnhöfe am 11. Dezember fertig wurde und – wie sein Kollege Martin Fengel auch – die staunende Menschenmenge mit seinem gewaltigen Opus begeistert hat.



*Bühne oder Bahnhof, das ist hier die Frage*

## ÜBERDURCHSCHNITTLICH. UND DAS ÜBERALL!

Unter der Überschrift „Die MVV-Region leuchtet“ wurde im Verbundbericht 2009 – damals brandaktuell, aber eigentlich noch nicht ins Berichtsjahr passend – über die für den MVV guten Ergebnisse der MiD-Studie 2008 berichtet, die im Februar 2010 bekanntgegeben worden waren. Heuer soll deshalb vor allem darüber informiert werden, wie der MVV die Studienergebnisse für seine Verbundpartner zu acht umfassenden Landkreisporträts ausbaut.



*Wer sein Radl liebt, fährt MVV*

Zur Vorgeschichte: Die Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) 2008 wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegeben. Deutschlandweit befragte man rund 50.000 Haushalte zu ihrem Verkehrsverhalten. Um möglichst genaue Zahlen zu bekommen, hatten MVV und die Landeshauptstadt München den Forschern des Bonner ifas Instituts vorab den Auftrag erteilt, die Größe der Stichprobe für München und das gesamte MVV-Verbundgebiet aufzustocken. In diesem neuen Rahmen wurden 5.895 Haushalte, entsprechend 13.136 Personen mit rund 42.000 berichteten Wegen ausgewertet. Die Untersuchungsergebnisse bieten eine umfassende Datenbasis unter anderem für die städtische und regionale Verkehrsplanung.

Die Ergebnisse der MiD-Studie 2008 dokumentieren, dass öffentliche Verkehrsmittel in keinem anderen Verbundraum Deutschlands von der Bevölkerung so intensiv genutzt werden

wie im MVV-Gebiet. Der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege ist mit 15 Prozent im gesamten MVV-Raum und mit 21 Prozent in der Landeshauptstadt deutlich überdurchschnittlich. Auf den Umweltverbund bezogen – ÖPNV, Radl, zu Fuß – werden in München mit 63 Prozent und im gesamten Verbundgebiet mit 53 Prozent Spitzenwerte erzielt. Der bundesweite Durchschnitt liegt bei 43 Prozent, der Durchschnitt vergleichbarer verdichteter Kernstädte bei 58 Prozent. Diese erfreulichen Ergebnisse sind als Bestätigung der jahrzehntelangen, hohen und vielfältigen Investitionen aller Beteiligten im MVV, der Verkehrsunternehmen, der Landeshauptstadt München, der MVV-Landkreise und des Freistaats Bayern, zu sehen.

Trotz des Erfolgs: Die Potenziale scheinen noch nicht ausgeschöpft zu sein, insbesondere im Umland. Damit die acht Verbundlandkreise die besonderen Mobilitätsmerkmale ihres Landkreises

auf einen Blick finden und in der täglichen Arbeit verwerten können, hat der MVV im Laufe des Jahres Landkreis-Broschüren ([www.mvv-muenchen.de/mobil-im-landkreis](http://www.mvv-muenchen.de/mobil-im-landkreis)) mit den wichtigsten Basisdaten zusammengestellt. Aus der MiD-Studie stammen allgemeine Auskünfte beispielsweise zu Verkehrsmitteln, Wegen und CO<sub>2</sub>-Verbrauch. Man erfährt unter anderem, dass es im Landkreis Starnberg 23 Prozent ÖPNV-Verweigerer, im Landkreis München 15 Prozent und im Landkreis Erding 48 Prozent ÖPNV-Nichtnutzer gibt.

Als zweite Quelle wurden die Daten der Verkehrsforscher im MVV regional aufbereitet und eingebunden. Detailliert und mit vielen Grafiken veranschaulicht erfahren die Leser der Landkreisbroschüren beispielsweise, wie lang die Kunden für den Weg zum nächsten MVV-Haltepunkt brauchen und wie die wichtigsten Verkehrsbeziehungen aussehen.

Die aktuelle Park & Ride-Lage wird mit der Zahl der Plätze und ihrer durchschnittlichen Nutzung aufgelistet. Gleiches gilt für Bike & Ride, das sich auch in der Region immer größerer Nachfrage erfreut.

Eine dritte Quelle, ebenfalls erstmals im Detail aus Perspektive der Landkreise dargestellt, ist das Kundenbarometer des MVV. So kann der Lokalpolitiker nachlesen, wie hoch die MVV-Zufriedenheitswerte gerade bei seinen Bürgern sind. Auch bei diesem Thema mag es von Interesse sein, die Rückmeldungen im Vergleich aller Landkreise zu betrachten. Letzten Endes aber wird jeder Landkreis allein die Balance zwischen den Ansprüchen seiner Bewohner und der gebotenen Wirtschaftlichkeit finden müssen. Entscheidende Zuwächse bei Kundenzufriedenheit und ÖPNV-Marktanteil wird es nur in Verbindung mit einem gezielten weiteren Ausbau der Angebotskapazitäten geben – Beispiele sind Schienennetz, neue Linien und Taktverdichtungen.



*Was denken die Menschen in der Region?*

## EINE MARKE MIT GROSSER STRAHLKRAFT

Seit 2005 nimmt der MVV an einer Mehrthemenbefragung teil, um seine Wahrnehmung in der Öffentlichkeit zu reflektieren. Durch den jährlichen Untersuchungsrhythmus können Veränderungen schnell identifiziert werden. In diesem Jahr sind die Ergebnisse besonders positiv: Das Verbundsystem erzielt exzellente Bekanntheitsgrade und wird als immer wichtiger angesehen. Der MVV – ein heller Stern am Markenhimmel.



*M – wie München und MVV*

Als im März die Feldarbeit des Münchner Instituts für Marktforschung (MIFM) mit 726 Interviews zu Ende ging, hatten die Marktforscher Aussagen von deutschsprachigen Personen ab 18 Jahren in Privathaushalten in der Region München vor sich liegen. Diese repräsentierten rund 2.111.000 Personen und bildeten das MVV-Gebiet nahezu identisch ab. Im Juni lagen dann die Auswertungen vor: 94 Prozent der befragten Bürger antworteten nach Vorlage des MVV-Logos, dieses Zeichen schon einmal gesehen zu haben. Rund 70 Prozent konnten seine Bedeutung ohne Vorgabe möglicher Antworten richtig benennen. Dieses Ergebnis ist mit dem für die Stadt München (94 und 71 Prozent) nahezu identisch. Nur wenige Marken erreichen solche Resultate.

Ein hoher Markenwert zählt als Aktivposten eines Unternehmens. Er verstärkt das Vertrauen, intensiviert die Kundenbindung, stiftet Identität, vermittelt Wir-Gefühl und macht komplexe

Produkte greifbar. Darum ist es gut, wenn Kunden sagen „Ich fahre mit dem MVV“ – auch wenn es in der Sache nicht ganz korrekt ist, weil sie mit den Bussen und Bahnen der Verkehrsunternehmen im MVV fahren. Über eine konsequent kommunizierte Systemmarke MVV wird eine einheitliche und durchgängige Benutzeroberfläche geschaffen. Sie erleichtert den Fahrgästen und potenziellen Kunden die Orientierung im MVV-System. „Ich fahre MVV“ bringt zum Ausdruck, dass der Verbundgedanke „1 Netz. 1 Fahrplan. 1 Ticket.“ verstanden und gelebt wird. Dieses Markenkapital muss erhalten und ausgebaut werden – denn von der großen Strahlkraft der Marke profitieren Fahrgäste, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf vielfältige Weise. Die Werte der diesjährigen MIFM-Befragung zeigen, dass der MVV einige Ergebnisse noch steigern konnte: Auf die Frage, wie wichtig es ihnen sei, dass das Verbundsystem MVV auch in Zukunft erhalten bleibe, antworteten 87 Prozent, das sei „sehr wichtig“ (62 Prozent) oder „wichtig“ (25 Prozent). Im Vorjahr lag die Zahl bei 82 Prozent.

Auf die Frage, wie sie die Zusammenarbeit der Verbundpartner beurteilen, antworteten 54 Prozent mit „sehr gut“ und „gut“. Im Vorjahr lag das Ergebnis bei 50 Prozent. Gerade die letzten Resultate sind ein Hinweis darauf, dass es im Verbundgebiet immer besser gelingt, die Balance zwischen dem berechtigten Interesse an der Eigendarstellung auf Seiten der Verkehrsunternehmen einerseits und dem übergeordneten Verbundsystem andererseits, für das der MVV steht, zu halten. Das sagen die Zahlen: 81 Prozent der Befragten sehen den MVV tatsächlich als einheitliche und durchgängige Benutzeroberfläche, die die Orientierung im System vereinfacht.

Auch Verbesserungspotenzial wurde entdeckt: Auf die Frage nach ihrer Informiertheit antworteten 22 Prozent mit „gut“ und 48 Prozent mit „ausreichend“. 20 Prozent fühlen sich nicht ausreichend informiert – ein Appell an das Marketing, seine diesbezüglichen Aktivitäten weiter auszubauen.



*Selbst verständlich!*

## FORTSCHRITTE BEI WICHTIGEN INFRASTRUKTURPROJEKTEN

Nach intensiven Diskussionen in den Vorjahren nehmen die großen Bauprojekte zum Ausbau der S-Bahn 2010 wieder Fahrt auf: Vor allem beim 2. S-Bahn-Tunnel, aber auch bei vier weiteren umfangreichen Vorhaben kommt es zu wichtigen Fortschritten. Es darf also für die nächsten Jahre erwartet werden, dass die Schienen-Infrastruktur im MVV attraktiver wird.



*Die S-Bahn auf dem Weg in die Zukunft*

Als am 14. April 2010 der Bayerische Landtag den Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels beschloss, war dies das letzte von drei positiven Signalen: Bereits am 23. März hatte der Ministerrat die Realisierung des Tunnels als zentrale Maßnahme für den Ausbau des Bahnknotens München beschlossen – inklusive Ausbau der S8 für die Verbesserung der regionalen und überregionalen Flughafen-anbindung. Und einen Tag später, am 24. März, hatte sich auch der Stadtrat der Landeshauptstadt München – wie vor ihm schon fünf Verbundlandkreise – für das Projekt ausgesprochen.

Zu den überzeugendsten Argumenten für den zweiten Tunnel zählt, dass mit ihm eine Ausweitung des S-Bahn-Angebotes möglich ist. Zudem könnten neuartige Express-S-Bahnen schnelle Verbindungen zwischen der Münchner Innenstadt und dem MVV-Außenraum schaffen. Und: Auch Züge aus der Region könnten zukünftig bis in die Münchner City fahren und umgekehrt, wäre die Einbindung

von Städten wie Rosenheim und Augsburg ins Express-S-Bahn-System möglich. All diese Vorteile sahen auch Bayerns Wirtschaftsminister Martin Zeil und der Vorstand für Infrastruktur der Deutschen Bahn AG, Dr. Volker Kefer, als sie am 8. April 2011 den Bau- und Finanzierungsvertrag unterzeichneten.

Die Fertigstellung des zweiten S-Bahn-Tunnels wird nach wie vor Ende 2017 gesehen. Das ist ehrgeizig, aber machbar, wenn die Vorbereitungsmaßnahmen rechtzeitig 2011 stattfinden. Bei den Planungsgenehmigungen wurde bereits viel erreicht: Für den Abschnitt Ost begann die Erörterung der Einwendungen. Der Planfeststellungsbeschluss wird 2011 erwartet. Gleiches gilt für den Abschnitt West, der seitens des Projektträgers DB vorangetrieben wurde. Zum Abschnitt Mitte werden für 2011 die Urteile zu den anhängigen Klagen erwartet. Über den Projektfortschritt informiert die neue Internetpräsenz [www.2.stammstrecke-muenchen.de](http://www.2.stammstrecke-muenchen.de).

Für die Verlängerung der S-Bahn-Linie S7 von Wolfratshausen nach Geretsried erreicht die Variante mit einer niveaugleichen Querung der Sauerlacher Straße in Wolfratshausen und Endhaltestelle im Umfeld der Richard-Wagner-Straße in Geretsried einen Nutzen-Kosten-Quotienten von größer eins. Sie ist damit förderfähig. Das Planfeststellungsverfahren wurde am 10. November 2010 eingeleitet.

Auch im Rahmen des Erdinger Ringschlusses konnte das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden – für den Abschnitt zwischen Freising und Flughafen, inklusive Neufahrner Kurve. Das macht in einem ersten Schritt 2016 die schnelle und direkte Anbindung des Flughafens aus Nordostbayern möglich. Die Plan genehmigung des Ausbaus der Linie A ist ein Stück vorangekommen. Der Landkreis Dachau unterstützt die Planung ebenso wie die Anrainergemeinden.

Bei der Erörterung im Sommer mussten nur wenige Einwendungen behandelt werden. Das Baurecht wird für 2011 erwartet. Der Bau kann 2012 beginnen. Die Inbetriebnahme ist für 2013 vorgesehen.

Sogar ein ganz neues Projekt kam schnell in Gang: Im Rahmen der Entwicklung eines neuen Stadtgebiets in München-Freiham, wo rund 20.000 Menschen leben und 8.500 Menschen arbeiten werden, soll die dort verkehrende S8 zwischen den Bahnhöfen Harthaus und Neuaubing eine weitere S-Bahn-Station erhalten. 2010 wurden die Vorarbeiten aufgenommen. Die Landeshauptstadt München hat einen Bau- und Finanzierungsvertrag mit der DB abgeschlossen. Der Bahnhof Freiham soll 2012/2013 in Betrieb gehen.



*Das Tor öffnet sich für Freiham*

## „UND WO SIND SIE EINGESTIEGEN?“

Der MVV geht mit der Zeit – und untersucht in rund 800.000 Einzelinterviews, wie sich die Verkehrsnachfrage im ÖPNV seit 2001/2002 in München und der Region verändert hat. Diese große, verbundweite Erhebung findet seit 1980/1981 im 10-Jahres-Turnus statt. Sie liefert ein verlässliches Abbild des Fahrgastverhaltens. Mit Zahlen von vorgestern lassen sich nun mal keine Entscheidungen für übermorgen treffen!



*Wissen, wo die Fahrgäste sind*

Wie nutzen die Fahrgäste ihren MVV? Um diese kurze Frage zu beantworten, müssen vielen MVV-Kunden viele Fragen gestellt werden. Mit Beginn des Monats Mai setzten darum die Verkehrsforscher des MVV ihre Arbeit fort. Bereits im Vormonat hatte der MVV seinen Fahrgästen über die Presse angekündigt, dass bald die mit Handheld-Computern ausgestatteten Fachmitarbeiter in Bussen und Bahnen anzutreffen seien, und um Unterstützung bei der mächtigen Aufgabe gebeten.

Es braucht eben viele Antworten, um ein genaues Bild der Lage zu zeichnen. Wie viel Kilometer legt ein Fahrgast mit dem MVV zurück? Wie viele Fahrten macht er mit seiner Monatskarte? Wie viele Menschen steigen zwischen den Verkehrsmitteln um? Wie wichtig es ist, die Datenbasis des Verbundes nach einer Dekade zu aktualisieren, machen die folgenden Zahlen und

Fakten klar: Gegenüber 2001, dem Zeitpunkt der dritten großen Befragung, ist die Einwohnerzahl des Verbundraums um rund 220.000 Personen, das sind 8,4 Prozent, gewachsen und das Verkehrsnetz ist seitdem deutlich engmaschiger geworden: Die Anzahl der Bahnhöfe hat sich bei S-Bahn, U-Bahn und Tram erhöht, bei Stadt- und Metrobus um fast elf und im MVV-Regionalbusverkehr gar über 37 Prozent. U-Bahn-Linien wurden verlängert, die Stadtbuslinien angepasst, die Tram 23 nahm ihren Betrieb auf, und bei der S-Bahn wurde der 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit eingeführt. Welchen Einfluss diese Entwicklungen auf das Fahrgastverhalten haben, will der MVV mit seiner Erhebung herausfinden.

Und er will es genau wissen! Darum werden Fahrgäste nicht nur gezählt, sondern auch gefragt. Nur so lässt sich ermitteln, auf welchen Relationen sie tatsächlich unterwegs sind, wo sie

umsteigen und welche Fahrkarten sie nutzen, wie häufig sie fahren, ob und wenn ja, wie viele Personen mitgenommen werden. Um all das zu eruieren, werden neben der Wegekette auch die benutzten Fahrausweise, die Fahrtenhäufigkeiten, die Fahrtzwecke sowie die Zugangs- und Abgangsverkehrsmittel zu und von der MVV-Haltestelle erhoben.

Bei mehr als 620 Millionen Fahrgästen im Jahr kann natürlich nicht jeder Fahrgast befragt werden. Stattdessen findet eine repräsentative Stichprobenerhebung statt. Dank eines ausgeklügelten Systems ermitteln die Verkehrsforscher des MVV Fahrten, deren Fahrgäste stellvertretend für alle Fahrgäste zu ihrem Verkehrsverhalten interviewt werden. Um Zufälle möglichst auszuschließen, wird die Stichprobe zuerst über die Jahre 2010 und 2011 geschichtet. Um zudem die jahreszeitlichen Schwankungen der

Verkehrsnachfrage zu erfassen, findet innerhalb eines Jahres eine weitere Schichtung nach den Jahreszeiten statt. Weil es zwischen den einzelnen Wochentagen deutliche Schwankungen gibt – die Tage von Montag bis Freitag bringen deutlich andere Ergebnisse als Samstag und Sonntag –, müssen die Fahrgäste auch für jeden Wochentag gezählt und befragt werden. Selbst innerhalb eines Wochentages bleibt die Verkehrsnachfrage nicht konstant. So sind z. B. im morgendlichen Berufs- und Ausbildungsverkehr mehr Fahrgäste unterwegs als am späten Abend. Ergo müssen die zu erhebenden Fahrten auch über den gesamten Tag verteilt werden. Und gar innerhalb einer Fahrt ist es fast unmöglich, alle Fahrgäste zu befragen. Darum werden Platzgruppen zufällig ausgewählt: Nur Fahrgäste, die sich in einer solchen Platzgruppe befinden, werden befragt. Ihre Antworten stehen stellvertretend für alle Fahrgäste dieser Fahrt.



*Die Stadt wächst. Der MVV wächst mit*



*Unsere Forscher sind überall*

Und: Interviews werden auf jeder Linie durchgeführt, egal ob S-Bahn, U-Bahn, Tram oder Stadtbus.

Im Laufe von zwei Jahren werden so montags bis freitags mehr als 10.000 Fahrten erhoben. An Samstagen und Sonntagen wird die Zahl bei je rund 3.800 Fahrten liegen, so dass insgesamt 17.600 Fahrten Basisdaten für verbundweite Verkehrserhebung des MVV liefern. Das entspricht etwa 800.000 Einzelinterviews.

Diese große Verkehrserhebung wird aus einer Hand organisiert. Alle Schritte von der Übernahme des Fahrplans, der Auswahl der Stichproben, der Vorbereitung und Planung der Feldarbeit bis zur Datenprüfung und Auswertung sind genauestens aufeinander abgestimmt.

Dank des wirtschaftlichen Erhebungsdesigns wird ein Interview nur rund einen Euro kosten. Für die hohe Datenqualität ist dies ein vergleichsweise geringer Aufwand. Würde die Untersuchung an externe Institute vergeben, lägen die Kosten wahrscheinlich höher – obwohl das Erhebungspersonal weniger Geld für seine Arbeit erhielte. Gerade die hohe Qualifikation, die langjährige Erfahrung und die große Motivation der Verkehrsforscher des MVV sind ein Garant für die Qualität der Ergebnisse.

Mit den dann vorliegenden aktuellen Zahlen der Verkehrsnachfrage ist eine solide Basis für den Aufbau von Verkehrsszenarien mit Prognosehorizont 2025 geschaffen. Die Erhebungsergebnisse fundieren die Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes, sie fließen in ein multimodales Gesamtverkehrs- und Reisezeitmodell ein,

liefern neue Parameter für die MVV-Verkehrsstatistik und begründen auch die weitere Entwicklung des MVV-Tarifangebotes. Wo die nächste neue Linie in Betrieb geht und wo als Erstes der Takt verdichtet wird: Solche Entscheidungen fallen nicht vom Himmel, sondern sie werden sorgsam auf Basis aller vorliegenden Informationen getroffen. Besser kann man dem Zeitgeschehen nicht auf den Fersen bleiben.



*Was wird 2025 anders sein?*

## WAS KOSTET DIE WELT?

Mit einem neuen Online-Werkzeug unterstützt der MVV Wohnungssuchende dabei, die zu erwartenden Kosten des geplanten Standorts hinsichtlich Wohnen und Mobilität zu kalkulieren. Es ermittelt je nach Lage und familienindividueller Planung, ob sich die auf den ersten Blick günstigere Wohnortwahl bald als teurere erweist, zum Beispiel, wenn ein Zweitwagen fällig wird. So kann, wer dafür offen ist, nachhaltige Entscheidungen über sein Bauchgefühl stellen.



*Sorglos ist, wer weiß, was kommt*

Bereits im Vorjahr war der Beschluss für einen Wohn- und Mobilitätsrechner des MVV, kurz WoMo-Rechner genannt, gefallen. Im Berichtsjahr ging es nun um Feinarbeiten an der Benutzeroberfläche, das Einsammeln der erforderlichen Eingangsdaten und die Einbindung in die Homepage.

Der WoMo-Rechner ist eine breit angelegte Beratungshilfe, die sich aus dem großen Wissens- und Datenvorrat des MVV speist. Kein Bauträger und kein Makler dürfte – wenn überhaupt – vergleichbare Überlegungen so schnell bereitstellen können wie die Verbundgesellschaft. Das neue Werkzeug ist nicht nur für Fahrgäste des MVV, sondern auch für Autofahrer eine wertvolle Planungshilfe. Umzugswillige und Neubürger, die auf der Suche nach einem neuen Zuhause sind, entscheiden sich typischerweise oft emotional. Sie vergleichen nur bekannte Wohnkosten – und wählen ein Quartier, ohne den sich verändernden Mobilitätsaufwand für alle

Haushaltsmitglieder zu bedenken. Kinder beispielsweise werden größer, ihr Aktionsraum dehnt sich aus. Frauen übernehmen wieder Vollzeitstellen. Mit dem MVV-WoMo-Rechner lässt sich all das leicht durchrechnen. Ein Auto plus MVV-Jahresabo? Zwei Autos oder zweimal MVV? Solche Szenarien sind ausschlaggebend für die zu erwartenden Mobilitätskosten. Gut, wenn man sie vorher kennt und den Wohnkosten gegenüberstellt!

Der WoMo-Rechner macht zudem sichtbar, wie viel Zeit die Fahrten mit den gewählten Verkehrsmitteln beanspruchen. Auch Zeit ist Geld! Den einen oder anderen – und hoffentlich zunehmend mehr – Bürger dürfte auch interessieren, wie seine persönliche CO<sub>2</sub>-Bilanz nach dem Umzug aussieht. Darum macht der MVV-WoMo-Rechner auch den individuellen ökologischen Fußabdruck transparent. Der Wohn- und Mobilitätsrechner wird im Mai 2011 live geschaltet. Er ist unter [www.mvv-muenchen.de/womo](http://www.mvv-muenchen.de/womo) zu finden.

## RAPPORT IM INTERNET

Am 3. Dezember 2009 war die „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße“, kurz VO 1370 genannt, in Kraft getreten. 2010 steht nun erstmals eine entsprechende Berichtspflicht auf dem Plan. Der jährliche Gesamtbericht muss bis zum 2. Dezember fertig sein. Schon im Laufe des Jahres sind Informationen über zu vergebende Aufträge zu liefern. Der MVV berichtet auf seiner Homepage.

Die aktuelle EU-Verordnung sieht umfangreiche Berichtspflichten für die zuständigen Behörden vor – das sind im MVV-Gebiet die Aufgabenträger des Verbundes: acht Verbundlandkreise, fünf kreisangehörige Kommunen, die Landeshauptstadt München und der Freistaat Bayern. Vorinformationen über zu vergebende Aufträge müssen zeitnah veröffentlicht werden, soweit diese im Wege der in der VO 1370 vorgesehenen Vergabeverfahren vergeben werden. Nicht betroffen sind Vergaben von MVV-Regionalbuslinien, die im Rahmen des allgemeinen Vergaberechts stattfinden. Dafür gibt es eigene Veröffentlichungspflichten. Zum Jahresende besteht Berichtspflicht über bestehende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen – ungeachtet des angewendeten Vergabeverfahrens.

Das bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat diese Berichtspflicht spezifiziert und als ersten Berichtstermin den 2. Dezember 2010 bestimmt.

Eine Veröffentlichung im Internet wird als ausreichend erachtet. Der MVV veröffentlichte die Berichte zum Regionalbusverkehr auf seiner Homepage unter den Unternehmensinformationen. Pünktlich zum Jahresende fand sich dort zudem der Punkt „Berichte nach VO 1370“ – mit Daten, die sich auf 2009 beziehen.

Pro MVV-Regionalbuslinie sind dort der Name des beauftragten Verkehrsunternehmens, der jeweilige Linienweg, die erbrachte Betriebsleistung und pro Verkehrsunternehmen der gewährte Betriebskostenzuschuss einsehbar.



*Wir sagen, wer dahintersteckt*

## GOLD FÜR INTERMODALES TARIFPRODUKT

Seit 2008 zeichnet das Bayerische Wirtschaftsministerium alle zwei Jahre im Juli lobenswerte Stadt-Umland-Kooperationen im Freistaat aus. Schon beim zweiten Wettbewerb erobern MVV, ADAC und BOB Gold für die ADAC-FreizeitCard. Dieses innovative Angebot hatte die Jury überzeugt, weil es den umweltverträglichen und stressfreien Ausflugsverkehr ins Umland ankurbelt und gleichzeitig den Shopping- und Kulturtourismus in die Landeshauptstadt trägt.



*Auch die BOB gewinnt*

Die ADAC-FreizeitCard wurde 2006 gemeinsam mit dem ADAC Südbayern entwickelt. Sie ist ein in Deutschland einzigartiges Ticketmodell, weil sie öffentlichen und individuellen Verkehr zusammenbringt. Die Idee ist einfach und plausibel: Wer die ganze Woche mit dem Auto unterwegs ist, wird nicht zwangsläufig auch am Wochenende gern auf der Straße unterwegs sein. Darum gibt es eine Alternative zu Ausflugsstau und Parkplatzsuche – das Wochenendticket von ADAC und MVV. Es ist jeweils freitags ab 14 Uhr bis montags um 6 Uhr im gesamten MVV-Gebiet für ein Jahr gültig. Singles zahlen 219 Euro, Familien 319 Euro. Der Start ist jederzeit möglich.

Das unter dem Namen ADAC-FreizeitCard exklusiv für ADAC-Mitglieder vertriebene und in allen südbayerischen ADAC-Service-Centern erhältliche neue Ticket konnte schnell Freunde finden.

Zum 1. Oktober 2009 ist auch die Bayerische Oberlandbahn (BOB) in das Kooperationsprojekt eingestiegen. Seitdem sind noch mehr attraktive Ausflugsziele zum gleichen Preis autofrei erreichbar geworden.

Die feierliche Verleihung der Goldtrophäe „TouPLUS Bayern“ fand im Oktober im Buchheim Museum Bernried statt. In der Laudatio hieß es dann ebenso politisch wie treffend: „Die CSU will die allgemeine Wehrpflicht abschaffen? Spanien wird Fußball-Weltmeister? Ein Automobilclub, der für seine Mitglieder eine spezielle ÖPNV-Karte entwickelt? Vor einigen Jahren wäre das sicher noch undenkbar gewesen.“



*Der Spaß fing mit der Bahnfahrt an*

## KOSTEN SPAREN, NEUE SYNERGIEEFFEKTE NUTZEN

Am 1. September 2010 tritt Stufe eins einer Organisationsanpassung der MVV GmbH in Kraft, die erste Reorganisation seit 1996. Durch die insgesamt zweistufige Maßnahme sinkt die Stellenzahl der Gesellschaft auf unter 70. In der Gesamtbilanz wurde der Personalgürtel seit 1996 um rund 23 Prozent enger geschnallt.



*Kleiner. Feiner*

Wie lassen sich knappe Budgets und weiterhin höchste Anforderungen in einer Organisation, die zahlreiche Regie- und Managementaufgaben zu leisten hat, unter einen Hut bringen? Keine einfache Aufgabe, aber eine lösbare – vor allem wenn personelle Veränderungen die sozialverträgliche Straffung der Organisation erleichtern und wenn der Umbau bisher über verschiedene Einheiten verteilte Aufgaben zusammenführen kann.

Durch die im September und Dezember des Jahres umgesetzte Reorganisation wurde die Zahl der Bereiche von sechs auf vier reduziert. Bei den einzelnen Veränderungen ging es um Kostenersparnis und um die Nutzung zusätzlicher Synergieeffekte. So wurden etwa die Bereiche Marketing und Tarif zusammengeführt, um Zusammenarbeit und Austausch effizienter zu gestalten.

Die Aufgaben des aufgelösten Bereichs Steuerung übernimmt weitgehend die Stabsstelle. Im Rahmen einer weiteren Bündelung wurden alle Aufgaben rund um die elektronischen Medien gemeinsam mit dem Fahrplanbuch dem Bereich Konzeption übertragen. Die Einnahmenaufteilung wurde in den Bereich Verkehrsforschung eingegliedert, in dem auch die dafür relevanten Daten generiert werden.

Insgesamt umfasst der neue Stellenplan der MVV GmbH 69,7 Stellen. Diese Verschlankeung um 20,3 Stellen gegenüber 1996 ist ein Ausdruck des verantwortungsbewussten Umgangs mit öffentlichen Geldern in Zeiten knapper Kassen. Geführt wird die Verbundgesellschaft derzeit durch einen Geschäftsführer.

## „DIE WEBSEITE ÜBERTRIFFT MEINE ERWARTUNGEN“

Mit einem Spitzenwert von 15,4 Millionen Fahrplanauskünften im September ist die Homepage des MVV eine begehrte Adresse – und ein wichtiges Instrument der Kundenbindung. Damit es nicht dem Zufall überlassen bleibt, ob die Seiten den Kunden gefallen, lässt der MVV Interviews mit Benutzern durchführen. Die Ergebnisse sind positiv, die Erwartungen der Probanden werden bei wichtigen Themen wie Übersichtlichkeit und Informationsumfang sogar übertroffen.

30 ausgewählte Personen, alle erwachsene MVV-Nutzer, saßen im Oktober je 60 bis 90 Minuten in den Teststudios des vom MVV beauftragten Hürther Instituts SKOPOS Strategic Research und lösten Aufgaben. Ein Drittel der Gruppe waren erfahrene Nutzer der Webseite, ein Drittel gelegentliche, ein Drittel potenzielle. Man hatte sie eingeladen, um die Nutzer- und Kundenfreundlichkeit generell zu bewerten, um Plausibilität, Verständlichkeit und Übersichtlichkeit im Speziellen zu prüfen und um herauszufinden, was verbesserungswürdig sei.

Das Gesamturteil der Befragten war sehr positiv. Übersichtlichkeit und Informationsumfang der Webseite wurden als wesentliche Qualitätsmerkmale wahrgenommen – und übertrafen die Erwartungen deutlich. Vereinzelt wurde die optische Gestaltung der Webseite beanstandet, wobei kein Einfluss auf die Funktionalität gesehen wurde.

Die Webseite erfüllte die Bedürfnisse der Tester optimal. Das Herzstück der Seite, die Fahrplanauskunft, ließ bei der Benutzung keinerlei Probleme erkennen. Die Testpersonen lobten den direkten Zugriff gleich über die Startseite.

Als weniger einfach in der Handhabung wurden die Ticketsuche, das Aufrufen des Schnellbahnnetzplanes und die Kontaktaufnahme genannt. Das liege an der nicht eindeutigen Deklaration der Inhalte – vor allem bei weiterführenden Links. Einige Inhalte wurden als redundant empfunden. Hinsichtlich dieser Punkte wird die Webseite optimiert. Der MVV will den Empfehlungen der SKOPOS folgen und im kommenden Jahr mehrfach vorhandene Informationen und Handlungsprozesse entfernen. Die Suchfunktion soll verbessert werden, Inhalte und Links werden einheitlicher formuliert. Um es mit Voltaire auf den Punkt zu bringen: Das Bessere ist der Feind des Guten.



*Auch der MVV ist gern dabei*

## FIX ORIENTIERT – BIS HIN ZUM FLUGHAFEN

Pünktlich zum Jubiläums-Oktoberfest gibt es eine neue App: den MVV Companion. Mehr als 20.000 Downloads werden bald gezählt. Mit der neuen Mini-Anwendung lassen sich Fahrplanauskünfte und Haus-zu-Haus-Wegbeschreibungen selbst bei mehrfachem Umsteigen unterwegs per Smartphone abrufen. Übersichtliche Karten geben optische Unterstützung – und helfen sogar auf dem riesigen Gelände der Theresienwiese, den Weg zum nächsten Zelt zu finden.



*Wo ist mein Zelt geblieben?*

Der MVV Companion ist der Nachfolger der bisherigen iPhone-Applikation. Sein Einsatz ist nicht auf die Apple-Geräte iPhone und iPod beschränkt, sondern deckt auch alle mobilen Geräte mit dem Android-Betriebssystem von Google ab. Entsprechend ist er sowohl im AppStore als auch im Android Market kostenlos erhältlich. Der MVV Companion ist ein umfassendes Mobilitätsportal, das in dieser Form erstmalig von einem Verkehrsverbund angeboten wird. Es wurde – wie die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) – von dem Münchner Unternehmen Mentz Datenverarbeitung (mdv) in Zusammenarbeit mit dem MVV entwickelt. Seine Stärke liegt darin, unterwegs schnelle Fahrplanauskünfte zu erteilen und leicht nachvollziehbar aufzubereiten.

Kurz bevor die Wiesn zu Ende ging, konnten München-Besucher und München-Bewohner auf eine weitere Innovation zugreifen: EFA-Flug. Diese neue Funktion der Fahrplanauskunft kennt alle

Flugplandaten des Münchner Flughafens in Echtzeit, so dass An- und Abreise vom und zum Flughafen mit dem öffentlichen Nahverkehr noch besser von Fluggästen und Abholern geplant werden können. EFA-Flug wird über die Fahrplanauskunft-Seite des MVV aufgerufen. Über die Eingabe von Stadt oder Land des Zielflughafens oder der Fluggesellschaft berechnet EFA-Flug die passende MVV-Anbindung über die gesamte Wegekette – inklusive Vor- und Nachlaufzeiten für das Ein- und Auschecken sowie der Fußwege zum entsprechenden Terminal. Auch Flugverspätungen und sonstige Flugabweichungen werden eingerechnet, da die Fahrplanverbindung ständig aktualisierte Daten des Münchner Flughafens verwendet. EFA-Flug wurde in Kooperation von MVV und Flughafen München entwickelt. Sie ist auf beiden Homepages zugänglich – und so einfach zu bedienen, dass selbst der langsamste Ich-geh-erst-wenn-ich-wirklich-muss-Besucher noch beste Aussichten hat, sein Gate rechtzeitig vor Abflug zu erreichen.



*Ist vorm Abflug noch ein Ausflug im Besucherpark drin?*

## MOTIVATIONSSCHUB DANK MITMACH-THEATER

Im November laufen sie wieder in München: die 90-minütigen Bus-und-Bahn-Shows eines Dortmunder Theaterprojekts, die auf MVV-Themen maßgeschneidert, nach den ersten Auftritten empirisch untersucht – und für überzeugend befunden wurden. Auf spielerische Weise verbessern die jungen Zuschauer ihre Einstellung zugunsten des ÖPNV. Sie nutzen ihn anschließend häufiger und zeigen dem Vandalismus in Bus und Bahn die rote Karte.



*Vandalismus? Ohne uns!*

Im Juli 2009 war die erste Staffel von Kalles Roadshow gestartet – als Kooperationsprojekt des Kreisverwaltungsreferats der Landeshauptstadt München, des Bayerischen Wirtschaftsministeriums, der S-Bahn München, von Green City e. V., MobilSpiel e. V. und MVV. In München wurden etwa 1.000 Kinder und Jugendliche erreicht.

Um den Einfluss der Darbietung auf kurz- und langfristige Einstellungen zu überprüfen, hat der MVV das Projekt mit einer Teilnehmerbefragung begleitet: Dazu wurden die Schülerinnen und Schüler zunächst unmittelbar nach Ende der Show interviewt, anschließend erneut im April 2010. Es gab einen hohen Rücklauf, die Ergebnisse sind somit sehr aussagekräftig. Die Untersuchung bestätigte den Erfolg des Mitmach-Theaters mit diesen Resultaten: Die Kinder und Jugendlichen sind dem ÖPNV gegenüber gleich nach der Aufführung positiv eingestellt, neun Monate später und im Ausbildungsverkehr nutzen sie ihn sogar häufiger als zuvor.

Direkt nach der Show lehnen die Schüler Vandalismus entschlossen ab – und haben diese Einstellung auch noch neun Monate später. Eine klare Mehrheit würde – etwa durch Information eines Fahrers – einschreiten, um Vandalismusakte zu verhindern. Die Bereitschaft zum Engagement wurde allerdings nicht stärker. Dies dürfte auf Vorfälle wie gewaltsame Übergriffe im öffentlichen Raum zurückzuführen sein.

Die Befragung bestätigt auch das hohe kommunikative Wirkpotenzial der Show. Auch deshalb wurde sie im November 2010 erneut in die Schulen Münchens eingeladen. Sogar bundesweit hat man die Studie des MVV aufmerksam gelesen: Kalles Roadshow ist auf lange Sicht hin ausgebucht. Gut für den ÖPNV in Deutschland und eine interessante Lebenserfahrung für die Lehrer – denen es widerfahren könnte, unter großem Amüsement des kindlichen Publikums als Busfahrer oder Busfahrerin verkleidet auf die Bühne gebeten zu werden.

## DAS AUTO KANN STEHEN BLEIBEN

Wenn Münchens Weihnachtsmärkte weit ins Land hinein Besucher einladen, wird es nicht nur zwischen Glühwein- und Lavendelkissen-Ständen eng, sondern auch auf den Straßen. Park & Ride ist ideal, um den Autoverkehr des Umlands rechtzeitig aufs Gleis umzulenken. Auch in diesem Berichtsjahr konnte das Angebot wieder stark ausgebaut werden – ein stiller Appell an die Christkindlmarkt-Besucher, ihre Schlitten vor den Toren der Stadt zu parken.

Nicht jeder Ort der MVV-Region hat so viel Glück wie Grafing, wo die Zahl der Auto-Stellplätze an der S-Bahn-Station in einem Zeitraum von einem guten Jahr auf 914 nahezu verdoppelt wurde und die Stadt nun über die zweitgrößte P+R-Anlage nach Freising verfügt. Nur Moosach machte einen vergleichbaren Sprung mit der neuen P+R-Anlage und 282 Stellplätzen an dem neuen Verknüpfungsbahnhof. Auf zwei Ebenen über der Abstellanlage der U-Bahn angeordnet können Fahrzeuge trocken, sicher und mit kurzen Wegen zu den Bahnsteigen geparkt werden.

Wie alle städtischen P+R-Plätze wird die neue Moosacher Tiefgarage durch die P+R Park & Ride GmbH betrieben. Auch bei der Grafinger Anlage, deren Bau vom Arbeitskreis „P+R regional“ der INZELL-Initiative begleitet wurde, hat die P+R GmbH den Betrieb übernommen. Der MVV wird die Wirkungen der Entgelterhebung untersuchen und auswerten.

In Herrsching und Kirchseeon wurden bestehende Anlagen bedarfsgerecht erweitert: Die Gemeinde am Ammersee erhielt in einem ersten Schritt 100 neue Stellplätze. Sobald der derzeit erst teilweise barrierefreie Bahnhof komplett barrierefrei umgebaut sein wird – was aktuell mit hoher Priorität in Planung ist –, werden noch einmal 80 weitere Parkangebote entstehen. Auch in Kirchseeon stand mit 50 Parkplätzen ein deutlich zu kleines Angebot bereit. Die Anlage wurde deshalb auf 161 Plätze erweitert. Der MVV unterstützte die beiden Kommunen mit Gutachten zur Bedarfsermittlung und zur Umsetzung – wie bei fast allen P+R-Anlagen zuvor.

Zum Fahrplanwechsel standen im MVV-Raum damit über 27.000 Stellplätze zur Verfügung. Das sind mehr als je zuvor, um Weihnachtskonzertbesucher und Flammkuchenfans dazu einzuladen, auf leisen Schienen in die Stadt zu gleiten.



*Sorglos Glühwein trinken*

## ERSCHLIESSUNG BLEIBT EIN ZAUBERWORT

Mit dem Fahrplanwechsel erhalten der Ortsteil Lohhof und das Gewerbegebiet in Unterschleißheim ein neues Verkehrsangebot. Gleiches gilt für die östlichen Siedlungsbereiche der Gemeinden Planegg und Gräfelfing sowie die Gewerbestandorte Steinkirchen und Lochhamer Schlag im Würmtal. Damit finden intensive Planungs- und Abstimmungsprozesse im Landkreis München das gewünschte Ende: die Entstehung neuer MVV-Regionalbuslinien.



*Gut erreichbar, keine Frage!*

Wo bis zum 11. Dezember in Unterschleißheim die Linie 219B verkehrte, fährt seit dem 12. Dezember die MVV-Regionalbuslinie 215 – und übernimmt weitere wichtige Abschnitte. So verbindet sie zusätzlich die beiden S-Bahn-Stationen Lohhof und Unterschleißheim mit einer Wegführung über Münchner Ring und Ingolstädter Straße im 20-Minuten-Takt und stellt auf diese Weise eine bessere S-Bahn-Anbindung für die Bewohner Lohhofs sicher.

Zudem wird das Gewerbegebiet mit dem Veranstaltungs- und Kongresszentrum BallhausForum besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden. Von montags bis freitags verkehrt die Linie alle 20 Minuten. Sie wird für die nächsten acht Jahre von der VBR GmbH betrieben, die den Zuschlag auch für die MVV-Regionalbuslinien 215 und 219 im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung erhalten hat.

Im Würmtal ersetzt die neue MVV-Regionalbuslinie 265 weitgehend die bisherige Buslinie 160 und bietet zudem neue Verkehrsbeziehungen. Ihr Weg führt vom S-Bahnhof Planegg über Gräfelfing zum Pasinger Bahnhof – von Montag bis Samstag im 20-Minuten-Takt, in den Hauptverkehrszeiten sogar alle zehn Minuten. Sonn- und feiertags verkehrt die MVV-Regionalbuslinie 265 alle 40 Minuten. Mit jeder Fahrt erschließt sie die östlichen Siedlungsbereiche von Planegg und Gräfelfing mit den Gewerbestandorten – und bindet diese in Planegg an die S6 und in Pasing an die zahlreichen dort verkehrenden Nah- und Fernverkehrslinien an.

Als Betreiber der neuen Linie wurde für die nächsten acht Jahre das Verkehrsunternehmen Watzinger im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung ausgewählt.



*Ein Busanschluss für Gleis 1 – das Jugendkulturhaus in Lohhof*

## DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG



*Dipl.-Kaufmann  
Alexander Freitag*

Was hat der MVV gemeinsam mit Coca-Cola oder Nike? Das MVV-System belegt beim Bekanntheitsgrad einen Spitzenplatz, wie ihn in unserer Region sonst nur wenige Marken erreichen. Eine starke Marke ist die ideale Grundlage für die Kommunikation eines jeden Unternehmens. Beim MVV-Verbundsystem geht es allerdings um mehr als nur um ein Unternehmen. Hier bildet die Marke die Plattform für einen attraktiven ÖPNV, der wiederum unabdingbare Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige und prosperierende, aber gleichzeitig auch lebenswerte Region ist. Die MVV-Systemmarke schafft für die Fahrgäste eine durchgängige Benutzeroberfläche, die aktiv Zugangsbarrieren senkt und im wahrsten Sinne des Wortes das Einsteigen erleichtert.

Unter dieser Dachmarke kann die erfolgreiche Arbeit der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger gut nach außen kommuniziert werden. Nicht von ungefähr ist „MVV fahren“ zu einem Qualitätsbegriff geworden mit einer Wertschätzung bei den Bürgern, um die uns viele Regionen beneiden. Unter der Marke „MVV“ bringt auch die Verbundgesellschaft ihr Know-how und ihre Dienstleistungen mit ein. Beispiele hierfür sind der EFA-Companion, der Ticket-Navigator, der WoMo-Rechner und attraktive Tarifangebote wie

die prämierte ADAC-FreizeitCard oder die Datengrundlagen aus der Verkehrsforschung sowie die Vorgabe von Qualitätsstandards und die Vergabe von Verkehren im regionalen Omnibusverkehr der Verbundlandkreise.

Aktuell sind im Großraum München Infrastrukturmaßnahmen von großer Tragweite zu stemmen. An erster Stelle ist hier der Ausbau des Bahnknotens München mit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke zu nennen. Mit bis zu 30 Fahrten pro Stunde und Richtung ist die derzeitige S-Bahn-Stammstrecke die am stärksten frequentierte Schienenstrecke Europas, die dringend einer Entlastung bedarf. Nur nach Realisierung eines zweiten Tunnels können die weiteren anstehenden Infrastrukturmaßnahmen für die S-Bahn-Außenäste ihre volle Wirkung entfalten. Deshalb ist der Bau der 2. Stammstrecke essenziell für die künftige Weiterentwicklung des Verbundes. Der Fokus wird hier langfristig nicht nur auf München und sein Umland, sondern auch auf die Metropolregion (EMM) gerichtet werden müssen. Das Überwinden von Unternehmens- und Gebietskörperschaftsgrenzen ist bewährte Praxis im MVV-System. So wird auch Intermodalität immer mehr zum Schlüsselbegriff für lösungsorientierte Strategien im Verkehrswesen.

Park & Ride, Bike & Ride oder EFA-Flug sind daher einige der Stichworte, die in diesem Verbundbericht thematisiert werden. Kaum ein Sektor des Wirtschaftslebens ist derart dynamisch wie das Verkehrswesen. So drängen derzeit neue Car-Sharing-Organisationen auf den Mobilitätsmarkt. Es ist erwiesen, dass die Nutzer des etablierten Car-Sharings einen Beitrag zur Reduzierung des Autoverkehrs leisten können, indem sie deutlich mehr im ÖPNV unterwegs sind, weil sie beispielsweise ihr eigenes Auto abgeschafft haben. Ob dies auch für die Nutzer der neuen Konzepte gilt, muss erst noch evaluiert werden.

Mit hohen Qualitätsstandards betreiben die S-Bahn und die MVG ihre Netze. Gleichermaßen hochwertig stellt sich auch der MVV-Regionalbusverkehr als dritte tragende Säule auf der Unternehmensebene des MVV-Systems dar. 2010 wurden hier im Zuge von europaweiten Ausschreibungen ca. 1,7 Millionen Buskilometer neu vergeben; das entspricht etwa 6 Prozent des gesamten MVV-Regionalbusverkehrs. Kleine Losgrößen und die vergleichsweise hohe Zahl von 40 Regionalbusunternehmen belegen, dass Verbundgesellschaft und Landkreise der bewährten Strategie des Wettbewerbs mit Fingerspitzengefühl treu geblieben sind.

Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Wahrung der mittelständischen Unternehmensstrukturen. Auch in dieser Ausschreibungsrunde haben diese Unternehmen im MVV-Regionalbusverkehr bewiesen, dass sie bei hoher Qualität wirtschaftlich produzieren können. Förderung des Mittelstandes unter gleichzeitiger Vermeidung von Dumping bei Qualität und Lohn bedeutet für die Fahrgäste einen nachweisbar besseren ÖPNV zu geringeren Kosten.

Ziel des MVV für die kommenden Jahre ist es, noch mehr Menschen in Busse und Bahnen zu bringen – ganz im Geiste der Europäischen Kommission, die in ihrem aktuellen Weißbuch ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem anmahnt.

Wir bedanken uns bei Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, die uns bei der Erledigung unserer vielfältigen Aufgaben tatkräftig unterstützen.



Alexander Freitag



*Piepmätze vom Birdman aus Bad Tölz*



## STATISTIK

2,16 Prozent Zuwachs bei den Fahrten, 4,12 Prozent mehr verkaufte Fahrkarten: 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

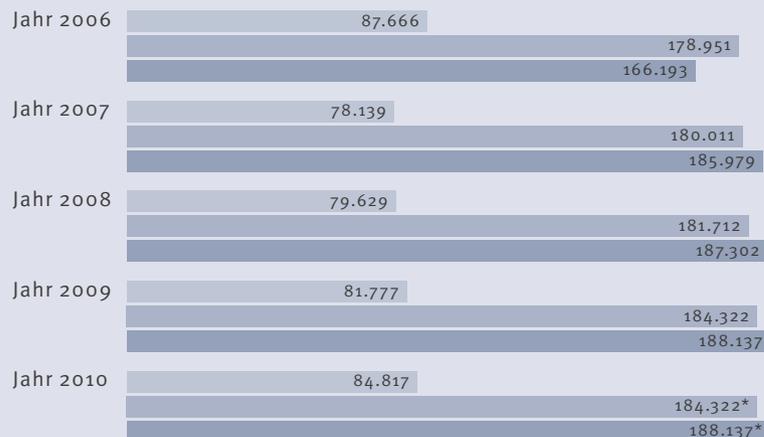
## STRUKTURDATEN

	MVV-Verbundraum	Landeshauptstadt München
Fläche	rd. 5.500 qkm	rd. 311 qkm
Zahl der Gemeinden	175	
Einwohner	rd. 2,701 Mio.	rd. 1,341 Mio.
Pkw-Bestand	rd. 1,420 Mio.	rd. 0,616 Mio.

## SCHÜLER- UND STUDENTENZAHLEN

### Schüler- und Studentenzahlen

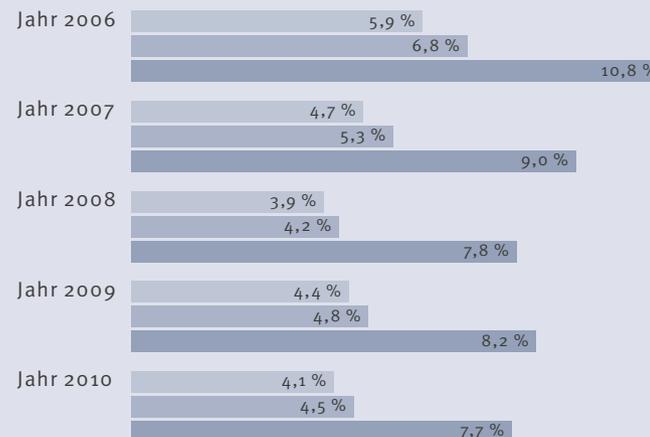
- Studenten in München
- Schüler in München
- Schüler in den Landkreisen



### Arbeitslosenquoten

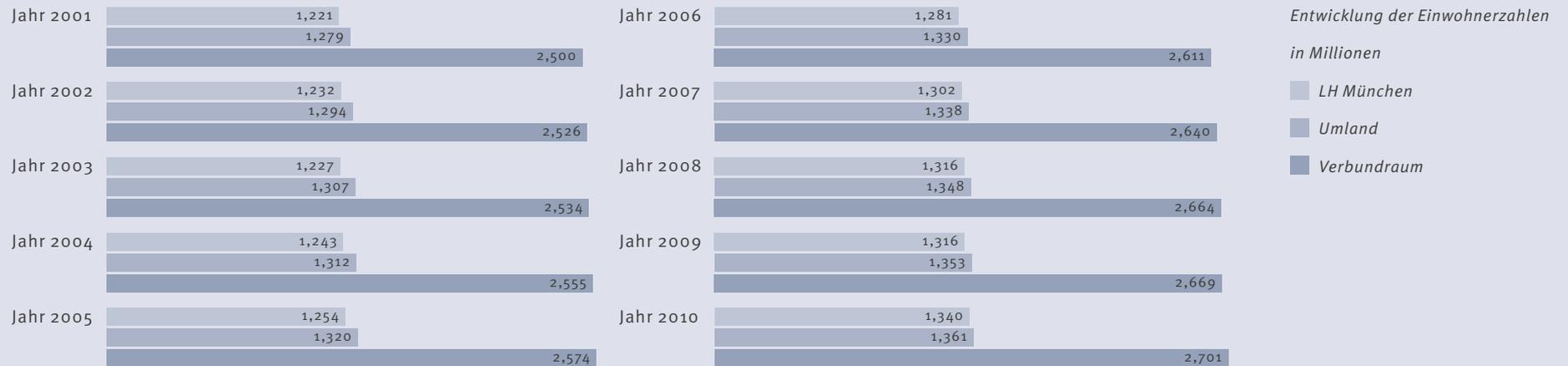
- Regierungsbezirk Oberbayern
- Bayern
- Bundesrepublik Deutschland

## ARBEITSLOSENQUOTEN



\* Zur Drucklegung lagen noch keine aktuelleren Zahlen vor

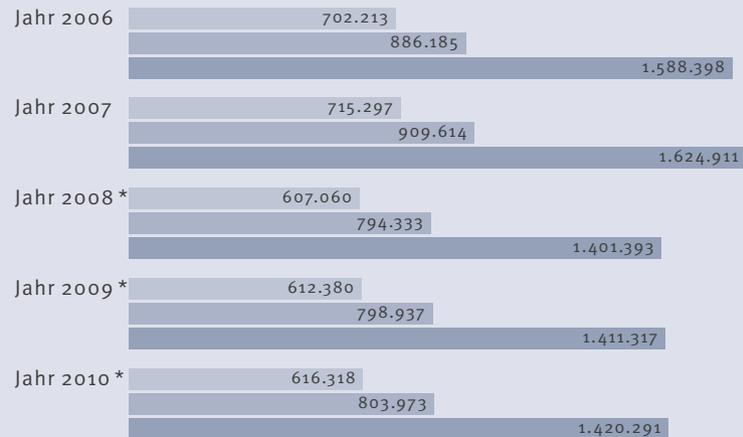
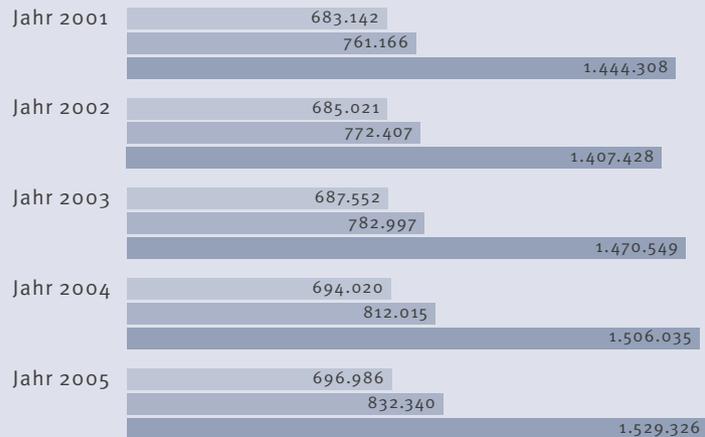
## DIE ENTWICKLUNG DER EINWOHNERZAHLEN IN DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN UND IN DEN VERBUNDLANDKREISEN



## DIE ENTWICKLUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS

Entwicklung  
des Pkw-Bestandes

- LH München
- Umland
- Verbundraum

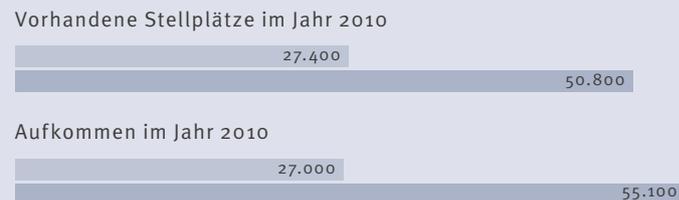
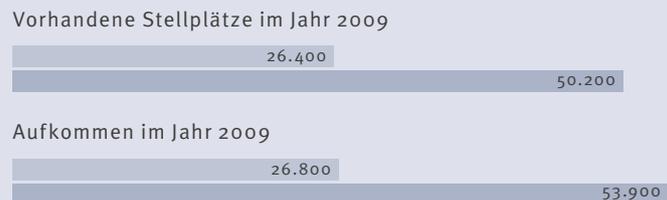


\* Ab dem Berichtsjahr 2008 werden nur noch angemeldete Fahrzeuge ausgewiesen (ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen). Vorübergehend stillgelegte Kraftfahrzeuge machen rund 12% des Kraftfahrzeugbestandes aus.

## PARK & RIDE UND BIKE & RIDE

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

- P+R
- B+R

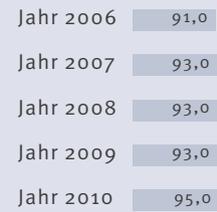


## STRECKEN- UND LINIENLÄNGEN

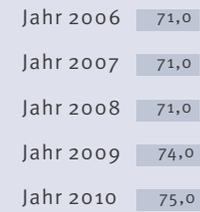
## S-Bahn



## U-Bahn



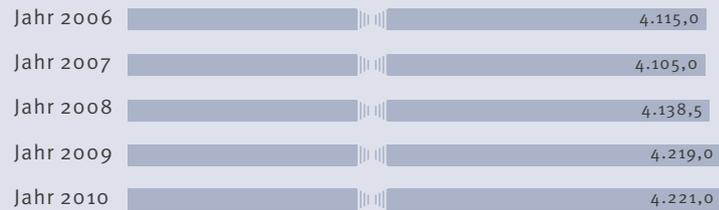
## Straßenbahn



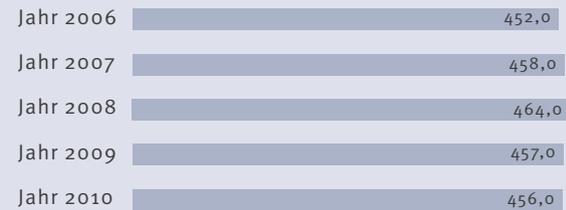
■ Streckenlängen (km)

■ Linienlängen (km)

## Regionale Omnibusse



## Städtische Omnibusse



## ZUG- UND WAGENKILOMETER (MIO.)

## S-Bahn

Jahr 2006	19,859
Jahr 2007	19,869
Jahr 2008	19,900
Jahr 2009	20,288
Jahr 2010	20,288

## U-Bahn

Jahr 2006	9,861
Jahr 2007	10,183
Jahr 2008	10,442
Jahr 2009	10,536
Jahr 2010	10,483

## Straßenbahn

Jahr 2006	6,832
Jahr 2007	6,835
Jahr 2008	6,952
Jahr 2009	6,907
Jahr 2010	7,208

## Regionale Omnibusse

Jahr 2006	23,619
Jahr 2007	23,929
Jahr 2008	25,276
Jahr 2009	26,394
Jahr 2010	26,794

## Städtische Omnibusse

Jahr 2006	26,827
Jahr 2007	27,042
Jahr 2008	27,235
Jahr 2009	27,677
Jahr 2010	28,014

## GESAMTÜBERBLICK ÜBER DIE ERGEBNISSE

	Jahr 2009	Jahr 2010	+ / – absolut	+ / – Prozent
Fahrten	619.836.093	633.199.444	13.363.351	2,16 %
Personenkilometer	6.280.368.041	6.405.025.763	124.657.722	1,98 %
Verkaufte Fahrkarten	58.531.856	60.944.963	2.413.107	4,12 %
Fahrgeldeinnahmen	617.686.379,85	659.481.985,13	41.795.605,28	6,77 %

## FAHRTEN IM JAHRESVERGLEICH (MIO.)

Jahr 2006	590,355
Jahr 2007	601,457
Jahr 2008	617,675
Jahr 2009	619,836
Jahr 2010	633,199

## PERSONENKILOMETER IM JAHRESVERGLEICH (MIO.)

Jahr 2006	5.986,150
Jahr 2007	6.075,339
Jahr 2008	6.271,646
Jahr 2009	6.280,368
Jahr 2010	6.405,026



## VERKAUFTE FAHRKARTEN (MIO. STÜCK)

\* Erwachsene und Kinder

\*\* Single-, Kinder- und Partnerkarten ohne Kongresstickets



- Bartarif (84,12 %)
- Zeitkartentarif (11,64 %)
- Ausbildungstarif (4,24 %)

Bartarif	Jahr 2009	Jahr 2010	Veränderungen 2009/10	
			absolut	%
Einzelfahrkarten *	19,420	20,681	1,261	6,49 %
Streifenkarten *	8,296	8,397	0,101	1,21 %
Tageskarten **	11,697	11,581	-0,116	-0,99 %
Sonstige	0,276	0,245	-0,031	-11,22 %
Sonderregelungen	9,270	10,365	1,095	11,81 %
<b>Summe</b>	<b>48,959</b>	<b>51,269</b>	<b>2,310</b>	<b>4,72 %</b>

Ausbildungstarif				
Ausbildungstarif	Jahr 2009	Jahr 2010	Veränderungen 2009/10	
			absolut	%
Ausbildungstarif I	0,723	0,782	0,059	8,19 %
Ausbildungstarif II	1,532	1,603	0,071	4,63 %
Grüne Jugendkarten	0,184	0,197	0,012	6,51 %
<b>Summe</b>	<b>2,439</b>	<b>2,582</b>	<b>0,142</b>	<b>5,83 %</b>

Zeitkartentarif	Jahr 2009	Jahr 2010	Veränderungen 2009/10	
			absolut	%
Wochenkarten	2,870	2,781	-0,089	-3,11 %
Monatskarten	1,172	1,164	-0,008	-0,70 %
IsarCard9Uhr	0,308	0,299	-0,009	-3,04 %
IsarCard60	0,365	0,331	-0,034	-9,44 %
IsarCardAbo monatlich	1,253	1,223	-0,030	-2,39 %
IsarCardAbo jährlich	0,030	0,033	0,003	10,11 %
IsarCard60 Abo monatlich	0,262	0,273	0,012	4,40 %
IsarCard60 Abo jährlich	0,021	0,022	0,001	7,06 %
IsarCard9Uhr Abo monatlich	0,128	0,133	0,005	3,63 %
IsarCard9Uhr Abo jährlich	0,007	0,007	0,000	-1,50 %
IsarCardJob monatlich	0,503	0,520	0,016	3,24 %
IsarCardJob jährlich	0,025	0,026	0,001	2,23 %
IsarCard S	0,113	0,210	0,096	85,07 %
Sonderregelungen	0,075	0,072	-0,002	-3,26 %
<b>Summe</b>	<b>7,133</b>	<b>7,093</b>	<b>-0,040</b>	<b>-0,56 %</b>

	Jahr 2009	Jahr 2010	Veränderungen 2009/10 – absolut		Veränderungen 2009/10 – %	
<b>Gesamtsumme</b>	<b>58,531</b>	<b>60,944</b>	<b>2,412</b>		<b>4,12 %</b>	

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

## FAHRGELDEINNAHMEN (BRUTTO, MIO. EURO)

Bartarif	Jahr 2009	Jahr 2010	Veränderungen 2009/10	
			absolut	%
Einzelfahrkarten *	45,36	51,37	6,01	13,25 %
Streifenkarten *	91,42	96,78	5,36	5,86 %
Tageskarten **	90,29	94,92	4,63	5,13 %
Sonstige	0,77	0,69	- 0,08	- 10,39 %
Sonderregelungen	22,05	26,55	4,50	20,41 %
<b>Summe</b>	<b>249,89</b>	<b>270,31</b>	<b>20,42</b>	<b>8,17 %</b>

Ausbildungstarif				
Ausbildungstarif I	20,51	21,54	1,03	5,02 %
Ausbildungstarif II	47,57	50,74	3,17	6,66 %
Grüne Jugendkarten	2,58	2,92	0,34	13,18 %
<b>Summe</b>	<b>70,66</b>	<b>75,20</b>	<b>4,54</b>	<b>6,43 %</b>

Zeitkartentarif	Jahr 2009	Jahr 2010	Veränderungen 2009/10	
			absolut	%
Wochenkarten	43,72	44,57	0,85	1,94 %
Monatskarten	67,55	70,21	2,66	3,94 %
IsarCard9Uhr	16,13	16,35	0,22	1,36 %
IsarCard60	14,77	13,93	- 0,84	- 5,66 %
IsarCardAbo monatlich	65,70	67,28	1,58	2,40 %
IsarCardAbo jährlich	16,93	19,43	2,50	14,77 %
IsarCard60 Abo monatlich	9,34	10,17	0,83	8,89 %
IsarCard60 Abo jährlich	8,45	9,20	0,75	8,91 %
IsarCard9Uhr Abo monatlich	6,08	6,57	0,49	8,13 %
IsarCard9Uhr Abo jährlich	3,41	3,71	0,30	8,80 %
IsarCardJob monatlich	24,72	26,68	1,96	7,93 %
IsarCardJob jährlich	13,50	14,54	1,04	7,69 %
IsarCard S	4,16	8,64	4,48	107,69 %
Sonderregelungen	2,68	2,68	0,00	0,00 %
<b>Summe</b>	<b>297,14</b>	<b>313,97</b>	<b>16,83</b>	<b>5,66 %</b>

\* Erwachsene und Kinder

\*\* Single-, Kinder- und Partnerkarten ohne Kongresstickets



■ Bartarif (40,99 %)  
 ■ Zeitkartentarif (47,61 %)  
 ■ Ausbildungstarif (11,40 %)

	Jahr 2009	Jahr 2010	Veränderungen 2009/10 – absolut		Veränderungen 2009/10 – %	
<b>Gesamtsumme</b>	<b>617,69</b>	<b>659,48</b>	<b>41,79</b>		<b>6,77 %</b>	

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





Herausgeber und verantwortlich für den Inhalt  
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)  
Thierschstraße 2, 80538 München  
[www.mvv-muenchen.de](http://www.mvv-muenchen.de)

Redaktion  
Dr. Hartmut Krietemeyer, Bernhard Segl

Fotografie  
Walter Matthias Wilbert, Bad Tölz

Text  
Cornelia Sauer, Dialogtext, München

Konzeption und Kreation  
Andreas Lorenz, Büro für Kommunikation und Design, München

ClimatePartner   
**klimateutral**  
**gedruckt**





