



Der Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)



Organisation

Aufgaben

Daten

Finanzierung

Infrastruktur

Nachhaltigkeit/Ausblick

MVV-Verbundraum

MVV - Verbundraum

Stand: 30.05.1999



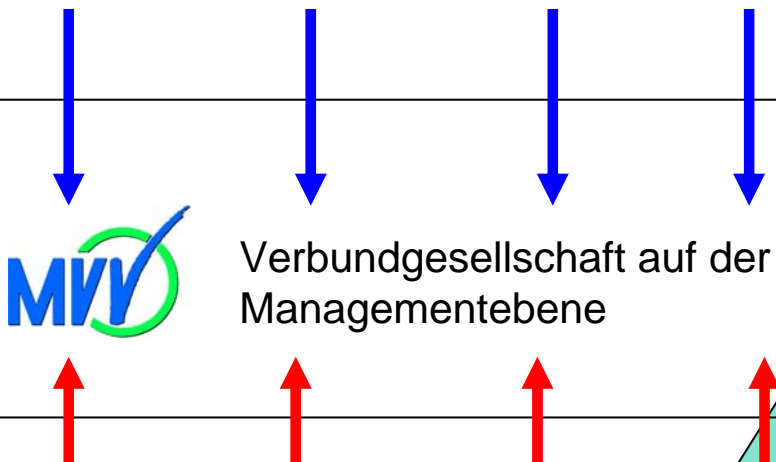
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Grenze des MVV-Verbundraumes
- Schnellbahnen (S-/U-Bahn)
- DB-Strecken im MVV-Tarif integriert
- DB-Strecken nicht im MVV-Tarif integriert
- Gemeinden im MVV-Tarif integriert
- Gemeindefreies Gebiet (Gewässer / Staatsforste)

5.500 km², 2,6 Mio. Einwohner

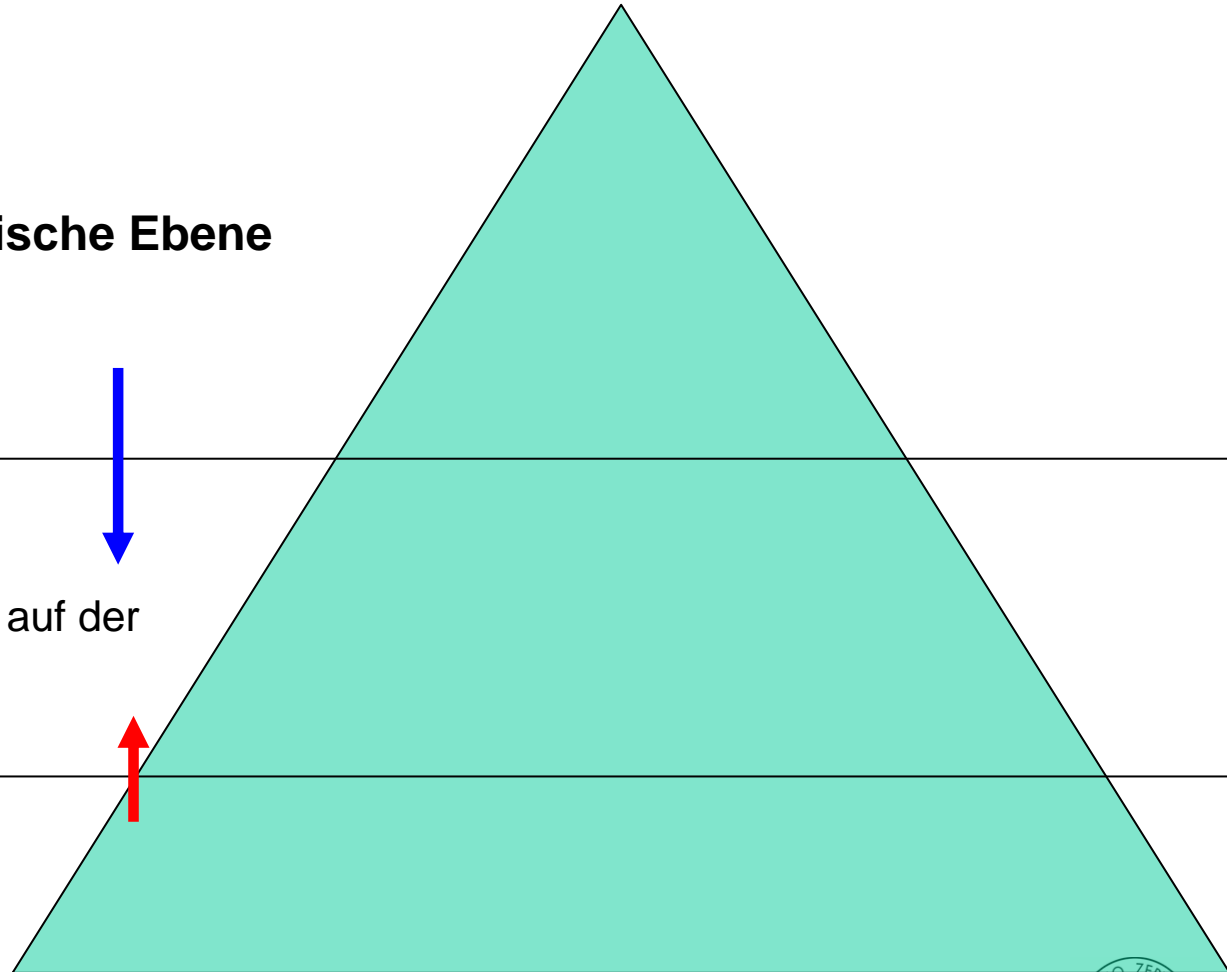


Drei Ebenen im Aufgabenträgerverbund

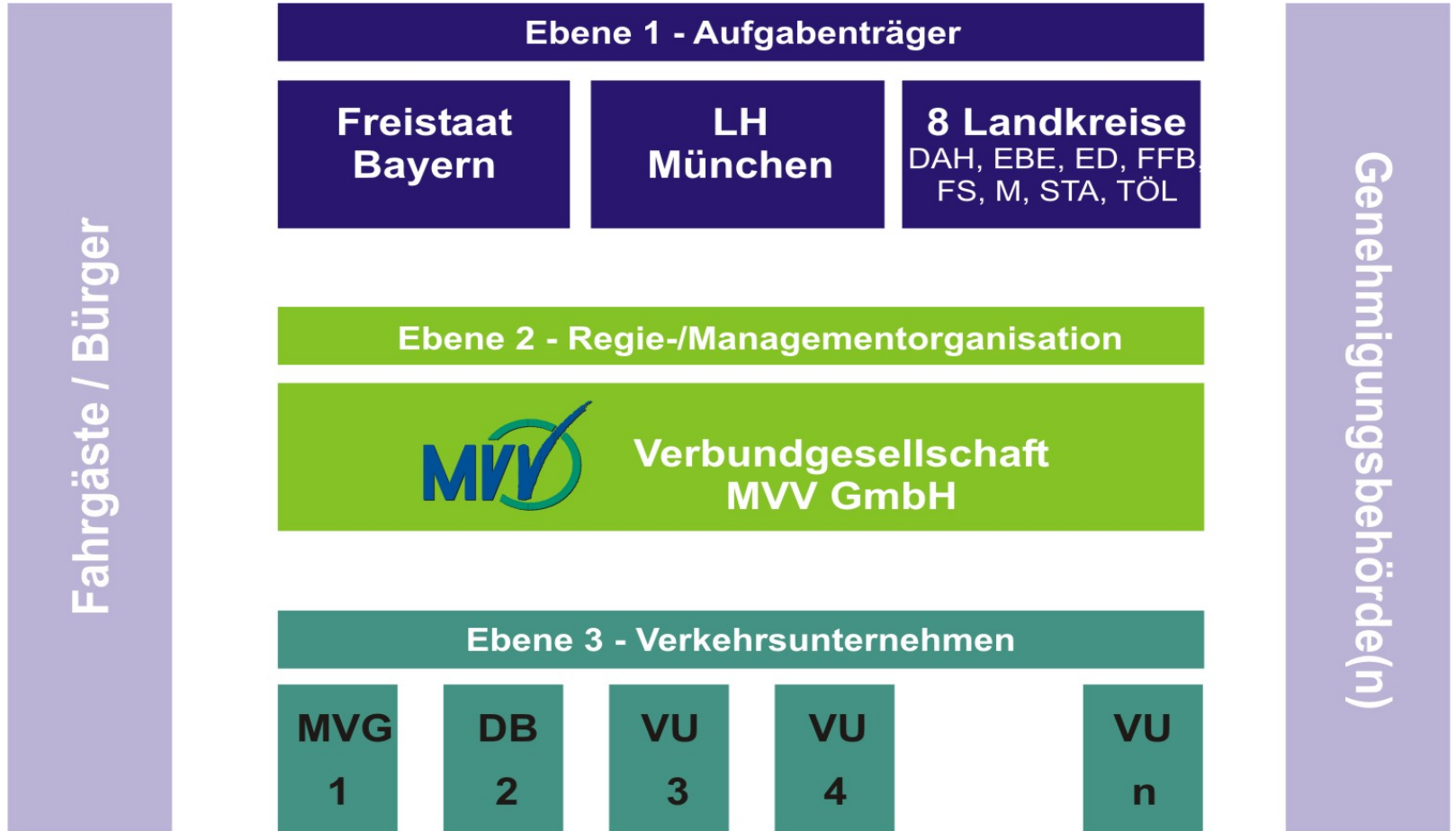
Aufgabenträger
verkehrspolitische, strategische Ebene



Verkehrsunternehmen
Betreiberebene



„Drei-Ebenen-Modell“ –



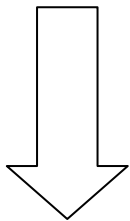
Über 40 Busunternehmen
Vereinfachte Darstellung

Besonderes Verhältnis LH München zum eigenen Kommunalunternehmen

Organisationsstruktur im MVV seit 1996

Aufgabenträger

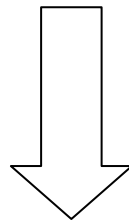
Freistaat Bayern



S-Bahn München



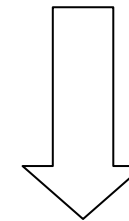
LH München



Münchner Verkehrs-
gesellschaft mbH (MVG)



8 Verbundlandkreise

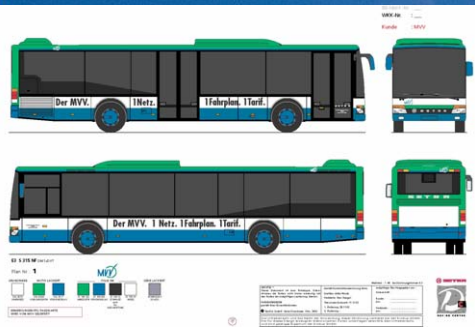


über 40 Verkehrsunternehmen
im regionalen Omnibusverkehr



Gemeinsame Benutzeroberfläche? So nicht!





Ohne Qualitätsstandards - Haltestellen



Mit Qualitätsstandards - Haltestellen



FIS - MVV
4x LR / 2x Ägquer
Art.-Nr. 030-500-002



Organisation

Aufgaben

Daten

Finanzierung

Infrastruktur

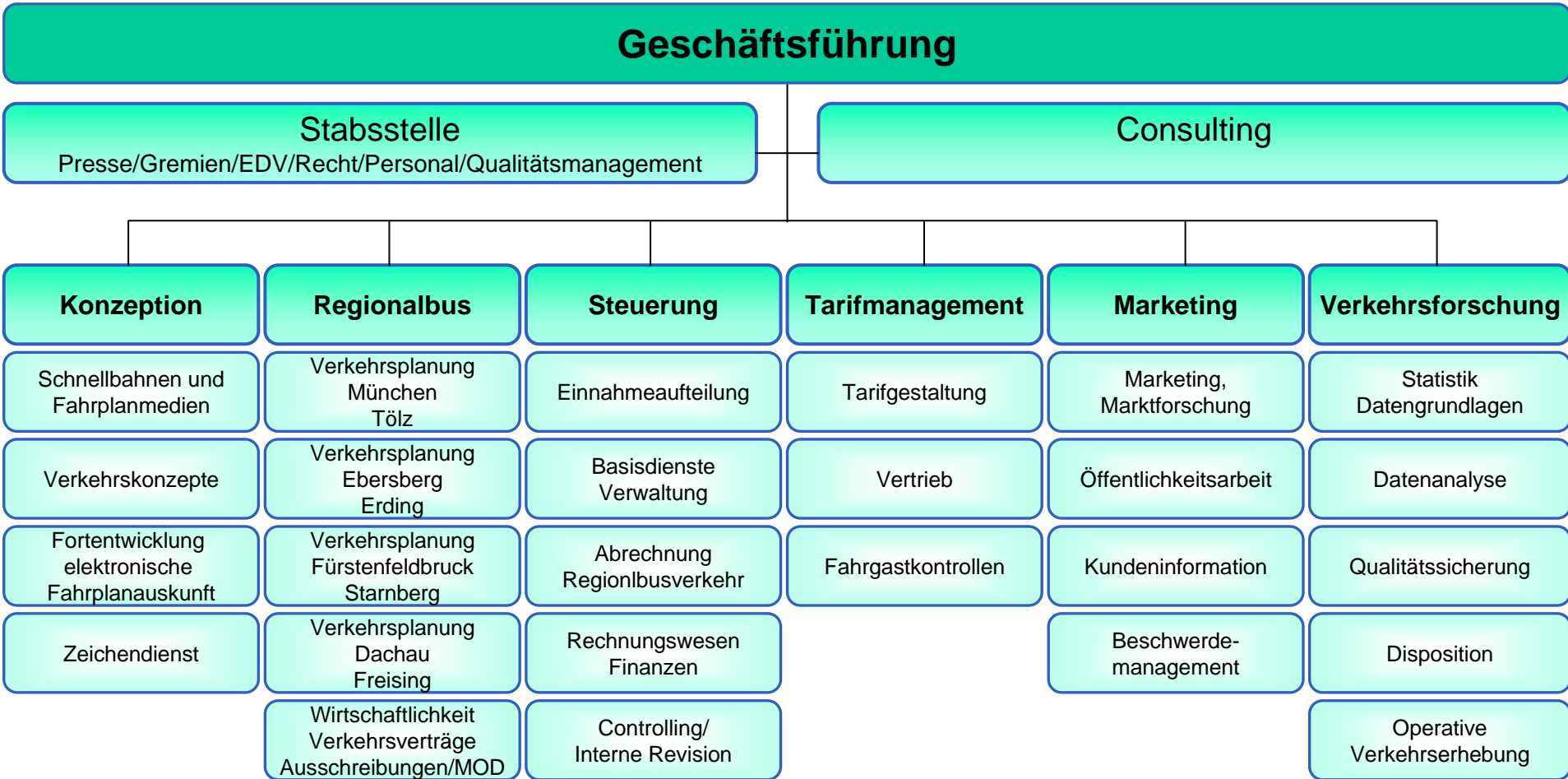
Nachhaltigkeit/Ausblick



Aufgaben der MVV GmbH

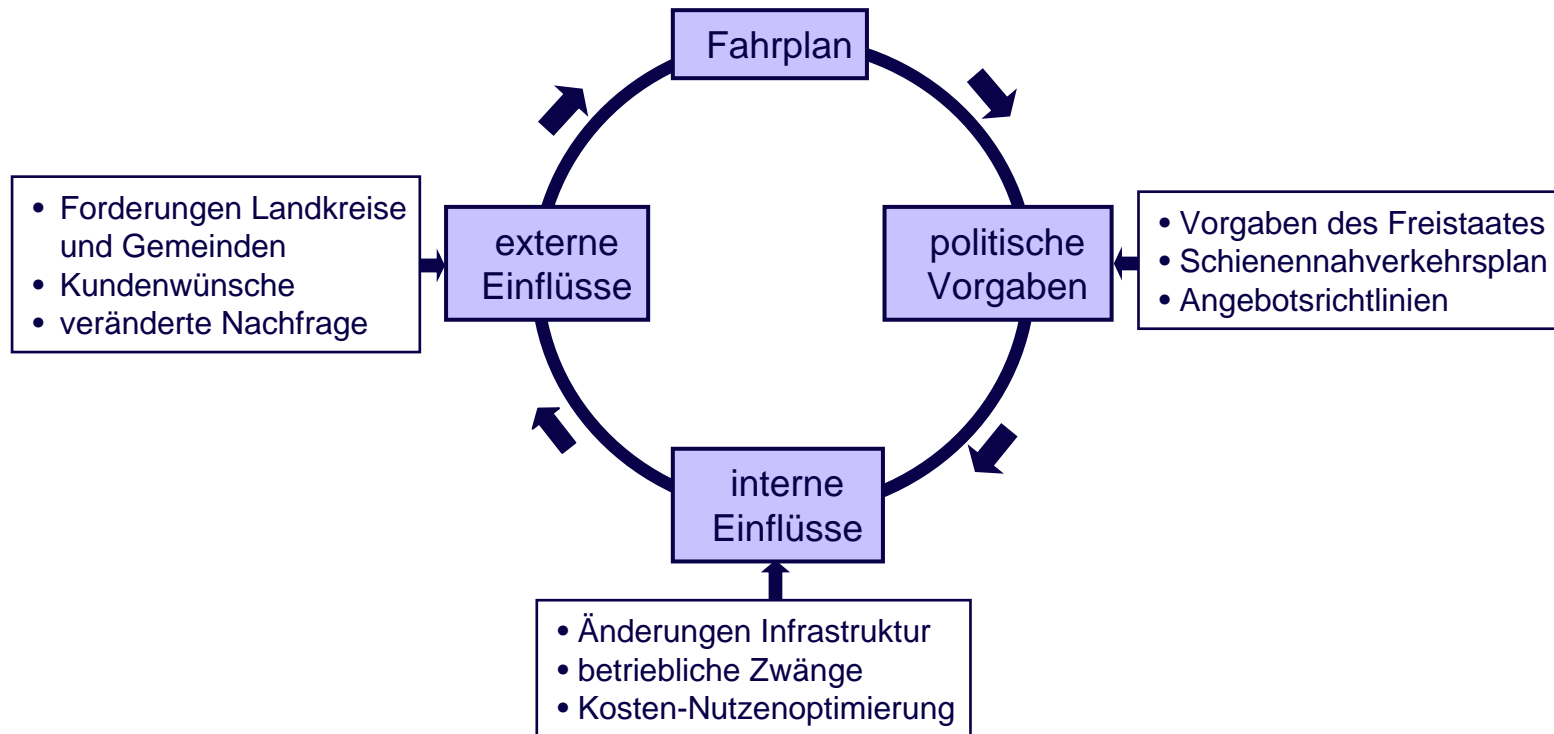
- Planung des Leistungsprogramms im Regionalbusverkehr
- Ausschreibungen im Regionalbusverkehr
- Marktorientierte Direktvergaben im Regionalbusverkehr
- Verkehrsverträge, Finanzierung, Abrechnung, Vertragscontrolling
- Koordination der Verbundpartner
- Konzeptionelle Verkehrsplanung
- Fahrplankoordination
- Systemmarketing und Marktforschung
- Unternehmensübergreifende Kundeninformation
- Verkehrsforschung
- Fortbildung des Gemeinschaftstarifes - Fahrpreise
- übergreifende Vertriebsaufgaben
- Durchführung der Einnahmenaufteilung
- Consulting für Dritte

Aufbauorganisation



Beispiel: Fahrplanabstimmung

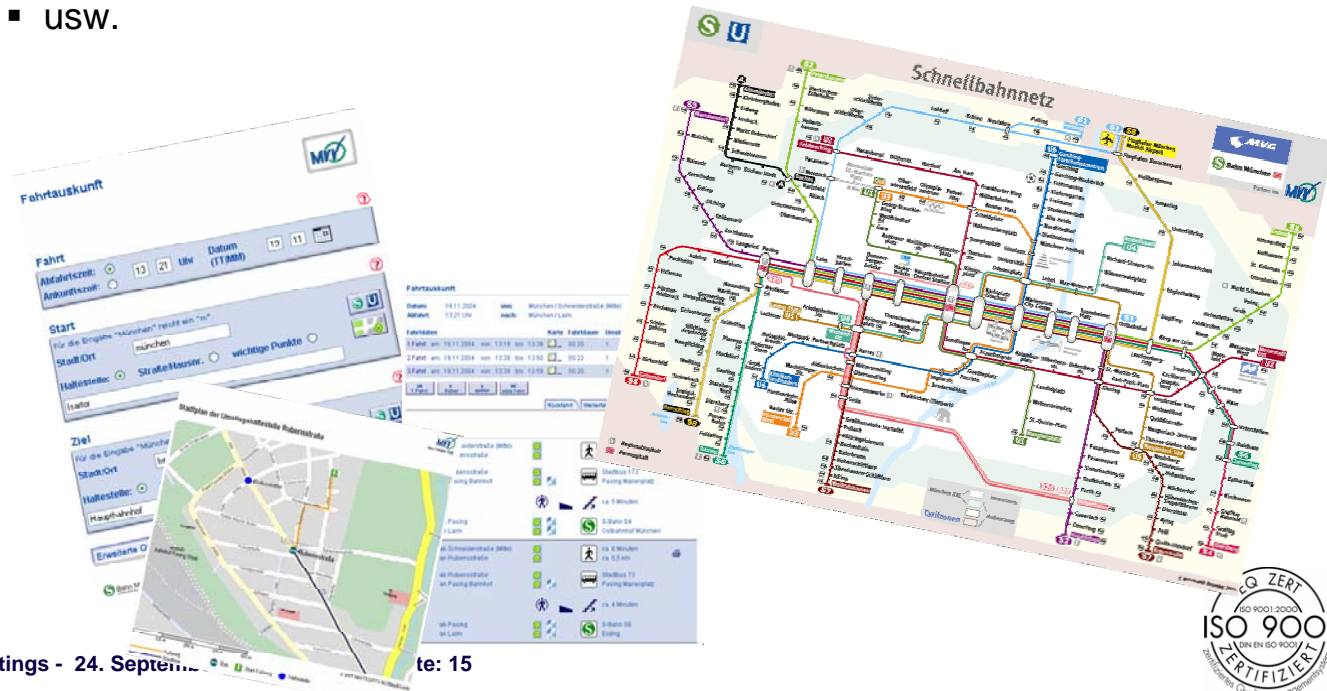
Regelkreis zur Fahrplanerstellung



Fahrgastinformation im MVV

MVV ist für übergreifende Fahrgastinformation verantwortlich

- von S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus
- Schnellbahnnetzplan, Verkehrslinienpläne
- Verbundfahrplanbücher
- Elektronische Fahrplanauskunft (EFA)
- usw.



Organisation

Aufgaben

Daten

Finanzierung

Infrastruktur

Nachhaltigkeit/Ausblick

Integriertes Leistungsangebot

von über 40 Verkehrsunternehmen

(größte Verkehrsunternehmen: Stadtwerke München/MVG, S-Bahn München, RVO)

Verkehrsmittel	Anzahl Linien	Streckenlänge (Linienlänge)	Betriebsleistungen
S-Bahn (Rückgrat Stadt-Umland)	10	442 (530)	20 Mio. Zgkm
U-Bahn (Stadt)	6	93 (101)	9,86 Mio. Zgkm
Tram (Stadt)	11	75	6,83 Mio. Zgkm
Stadtbus (Stadt)	67	464	26,56 Mio. km
Regionalbus (Land)	229	4.076 (4.289)	23,89 Mio. km



3.550 Haltestellen



26.300 P+R-Plätze



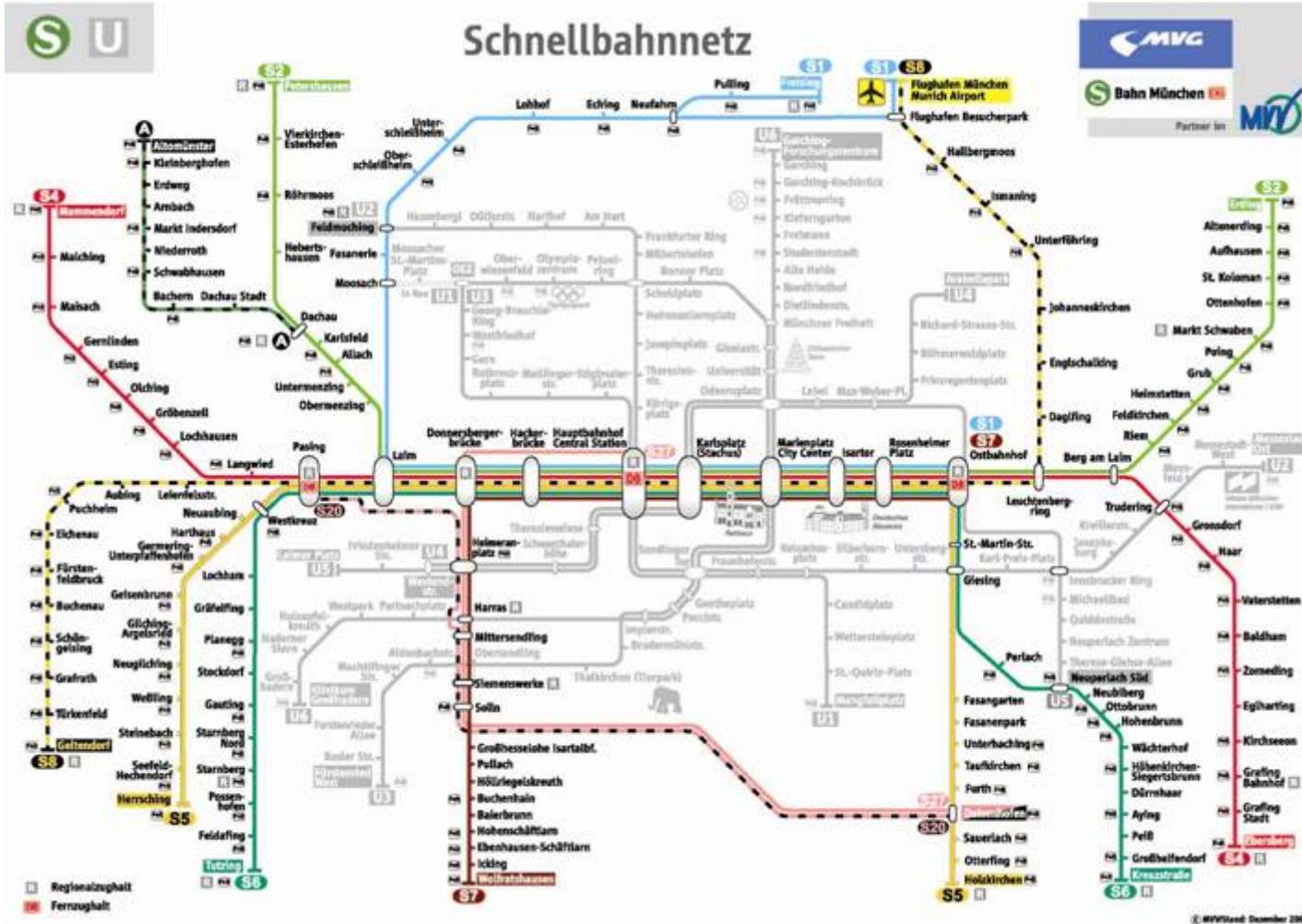
50.000 B+R-Plätze

(Stand 12/2009)





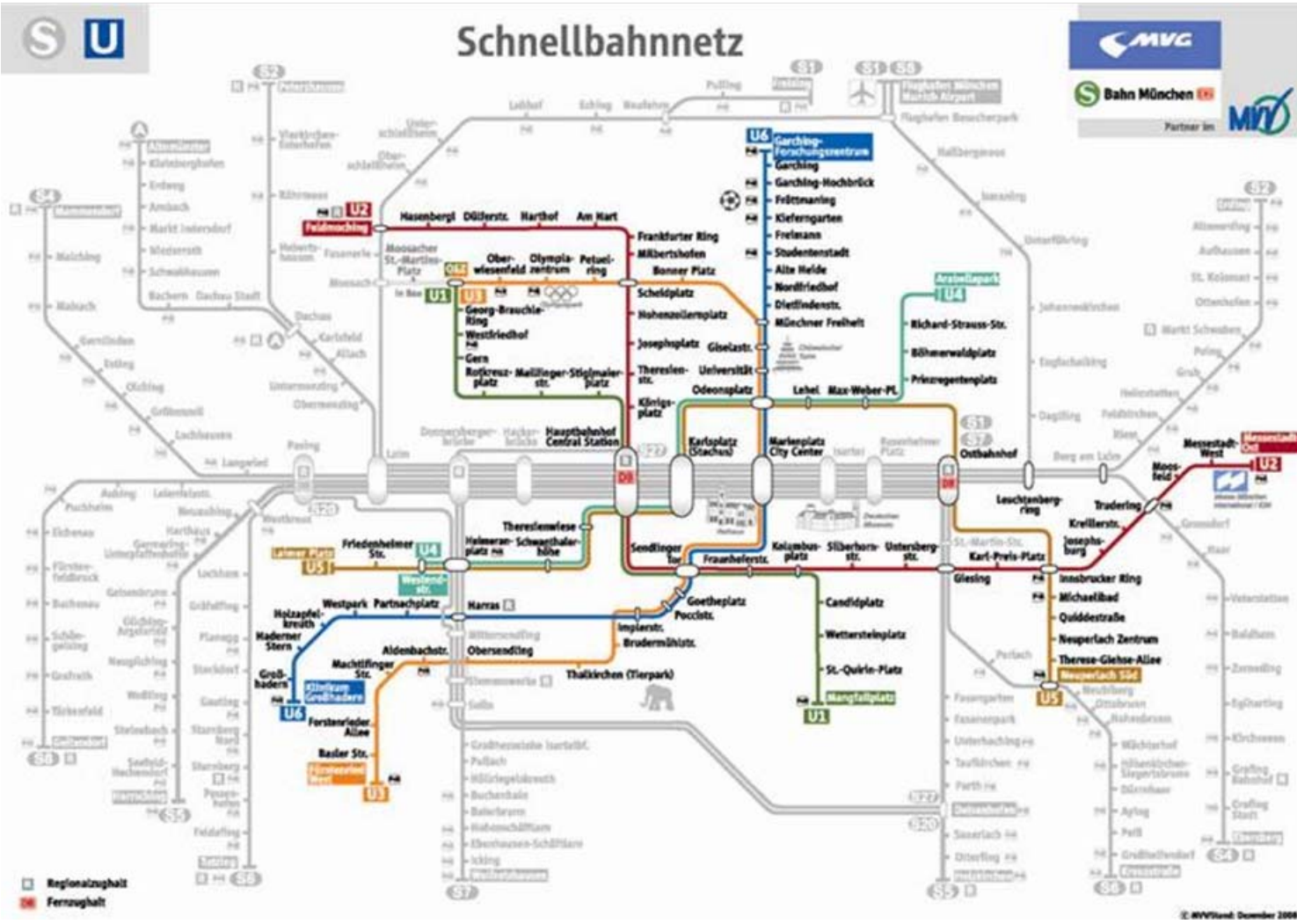
Fahrgäste pro Jahr 1973:	358 Mio.
Fahrgäste pro Jahr 2009:	620 Mio.
Fahrgäste pro Tag 2009:	1,900.000
davon S-Bahn:	780.000
davon U-Bahn:	990.000
Fahrten pro Einwohner und Jahr:	230
Fahrgeldeinnahmen 2009:	617 Mio. €
Fahrgeldeinnahme pro Fahrgast:	1,00 € (gerundet)
Durchschnittliche Reiseweite:	10,13 km
Personenkilometer 2009:	6.280,368 Mio.



S-Bahn

Daten

- 10 Linien
- 149 Stationen
- 442 km Netz
- 238 Züge
- 20 Mio. Zug-km/J
- 20-Min.-Takt (reg.)
10-Min.-Takt in HVZ auf 5 Ästen
- rund 780.000 Fahrgäste pro Tag



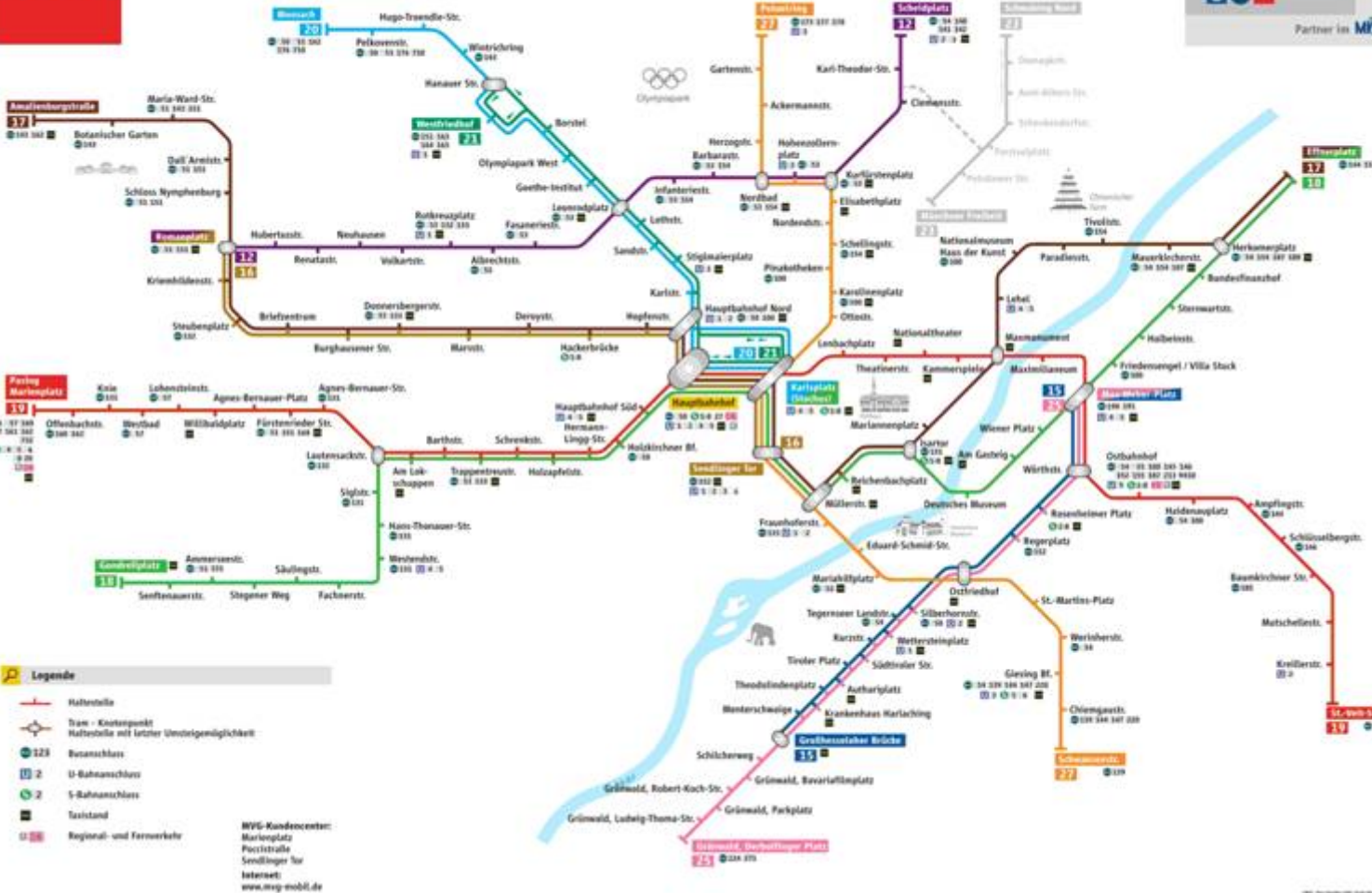
U-Bahn Daten

- 6 U-Bahn-Linien
- 94 Haltestellen
- 93 km Netzlänge
- 9,86 Mio. Zgkm
- 580 (Kurz-)Züge
- ca. 900.000 Fahrgäste je Werktag
- 351 Mio. Fahrgäste/Jahr (2009)



Tram

Tramnetz München
Munich tram network



Legende

- Haltestelle
- Tram - Knotenpunkt
- Haltestelle mit laterer Untereinanderfähigkeit
- Busschloss
- U-Bahnschloss
- S-Bahnschloss
- Taxistand
- Regional- und Fernverkehr

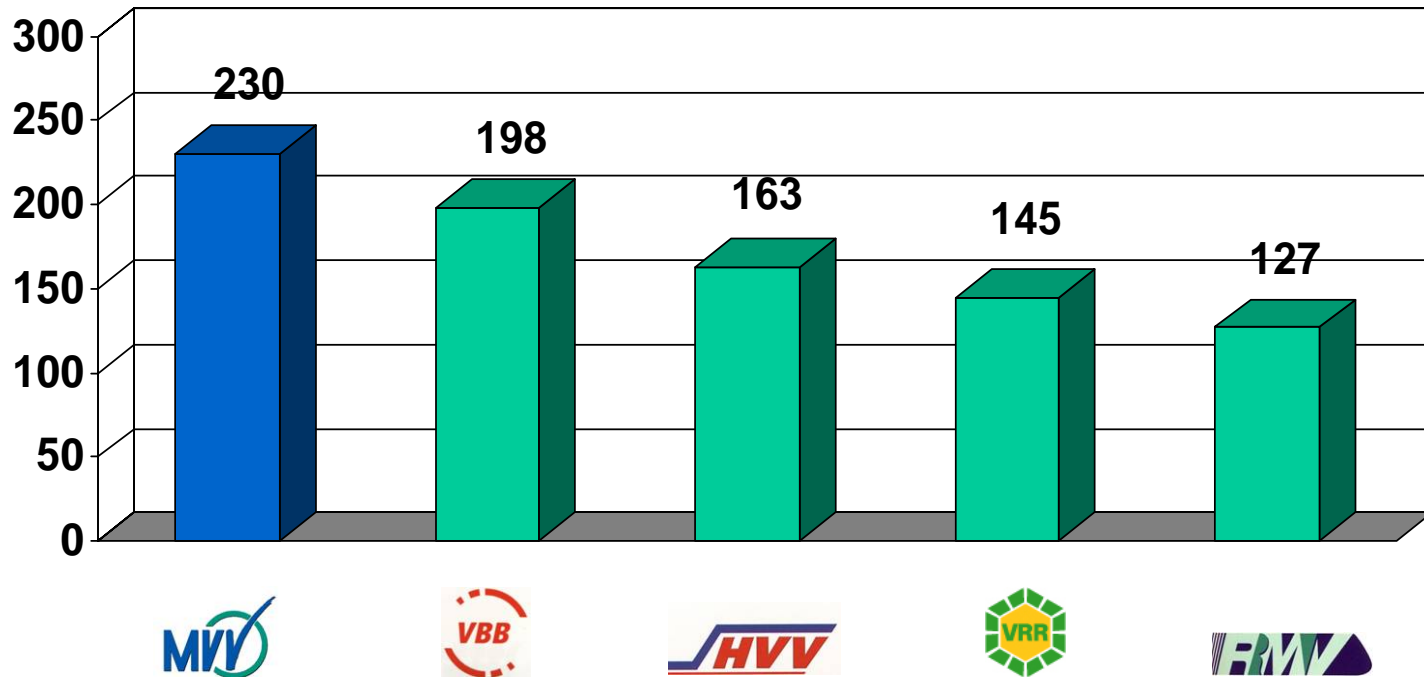
MVG Kundencenter:
Marienplatz
Pocitelstraße
Sendlinger für
Internet:
www.mvg-mobil.de

Trambahn
Daten

- 11 Linien
- 148 Haltestellen
- 75 km Netzlänge
- 92 Fahrzeuge
- ca. 250.000 Fahrgäste je Werktag
- 94,5 Mio. Fahrgäste/Jahr (2009)



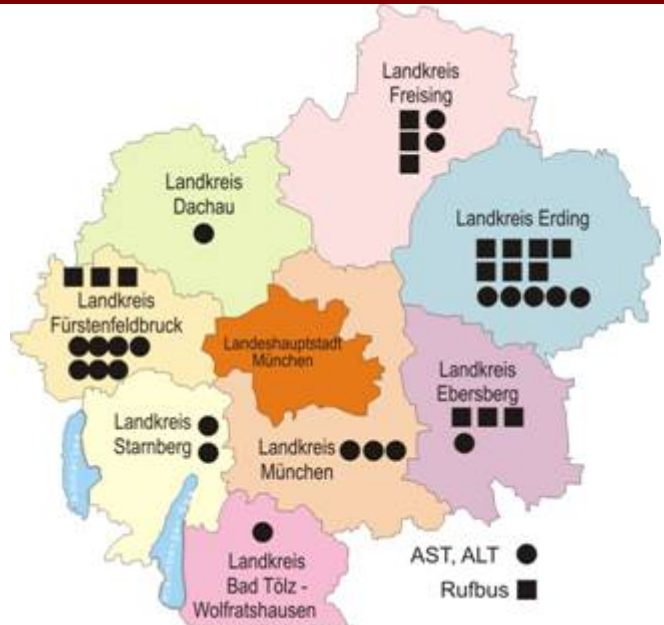
Fahrten pro Einwohner und Jahr in den fünf größten Verbänden Deutschlands



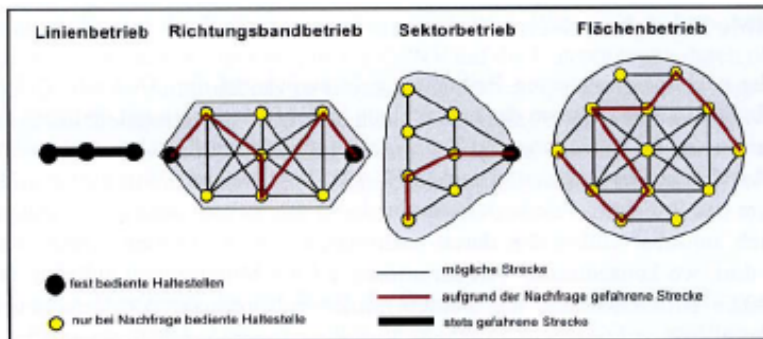
München Berlin Hamburg Rhein Ruhr Rhein Main

In keiner anderen Metropolregion in Deutschland wird der ÖPNV so intensiv genutzt wie im Großraum München

Differenzierte Bedienungsformen



- Heute rund 30 Bedarfsverkehre im MVV (AST, ALT, Rufbus)
- Angebot für die Neben- und Schwachverkehrszeit
- Wachsende Bedeutung für die Vorhaltung eines finanzierbaren und attraktiven Angebots in den Landkreisen
- Flexible Angebote auch im Freizeitverkehr (Rufbus am WE in Ausflugsgebiete, Theatertaxi, ...)
- Einsatz verstärkt auch im Schülerverkehr relevant
- Technische Möglichkeiten vereinfachen den Einsatz



Quelle: P. Kirchoff

Modal Split –alle Wege in München

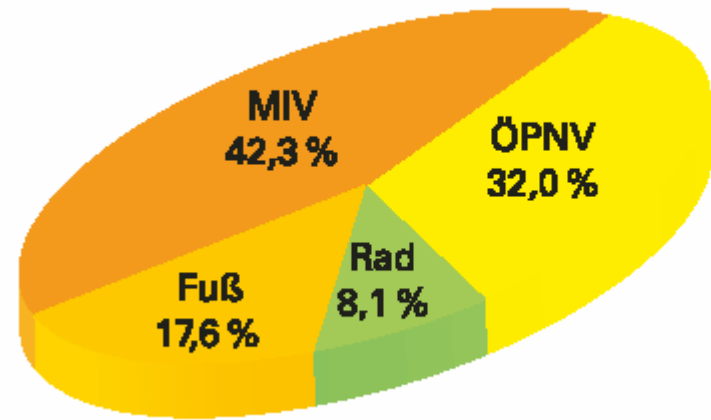
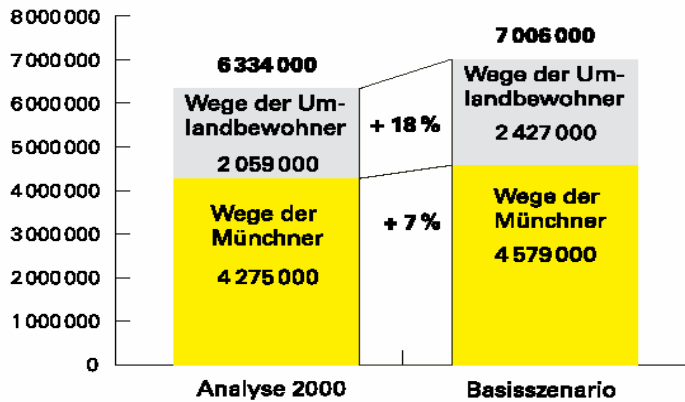


Abb. 8: Entwicklung des Wegeaufkommens (Wege/Tag)

Quelle VEP LH München

Organisation

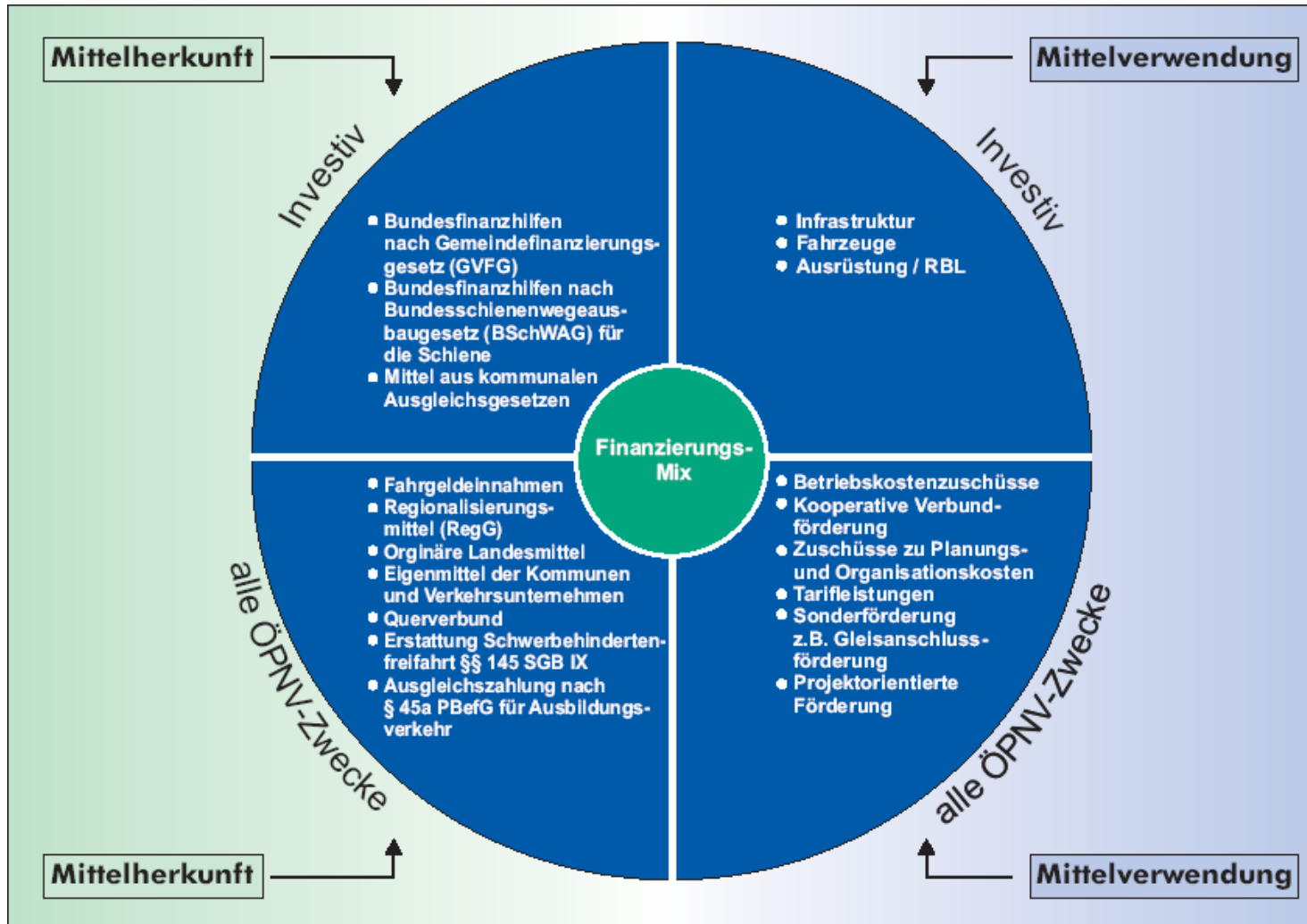
Aufgaben

Daten

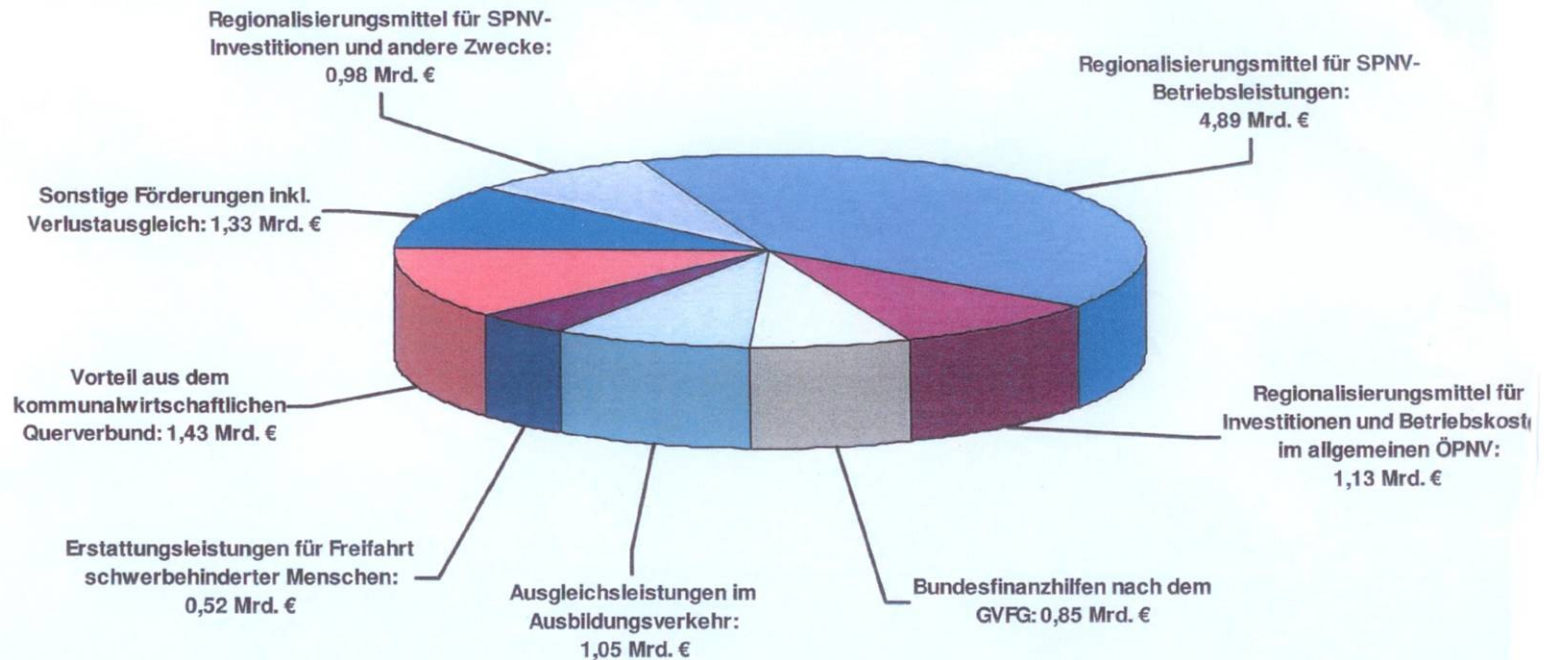
Finanzierung

Infrastruktur

Nachhaltigkeit/Ausblick



Wichtige Finanzquellen des ÖPNV in Deutschland mit Bezug zur öffentl. Hand, ca. 12,3 Mrd €



* Ohne Förderung nach dem BSchwAG, Steuervergünstigungen und Komplementärförderung der kommunalen Gebietskörperschaften nach dem GVFG

Regionalisierungsmittel

Das Regionalisierungsgesetz sieht in § 5 vor, dass den Ländern für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes Mittel zustehen. Als Betrag für 2008 werden 6.675 Mio. € festgelegt. Dieser Betrag steigt jährlich um 1,5% bis 2014. Die Beträge werden nach festgesetzten Vomhundertsätzen auf die Länder verteilt.

Jahr Mio. €	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bayern	999,9	1.014,9	1.030,1	1.045,6	1.061,3	1.077,2	1.093,4
Summe	6.675,0	6.775,1	6.876,8	6.979,9	7.084,6	7.190,9	7.298,7

Organisation

Aufgaben

Daten

Finanzierung

Infrastruktur

Nachhaltigkeit/Ausblick

- Legende:**
- S-Bahn mit Bahnhof
 - DB-Strecke im MVV
 - Endhaltestellen
 - überlastete Streckenabschnitte
 - eingleisige Streckenabschnitte
 - reine S-Bahnstreckenabschnitte
 - Streckenabschnitte mit zusätzlicher Belastung durch Fernverkehr
 - Streckenabschnitte mit zusätzlicher Belastung durch Regionalverkehr
 - Streckenabschnitte mit zusätzlicher Belastung durch Güterverkehr
 - S-Bahnausbau erforderlich
 - Regionalzughalt
 - Bedeutender Regionalzughalt
 - Landkreisgrenze
 - Gemeindegrenze

Elektrifizierung Linie A

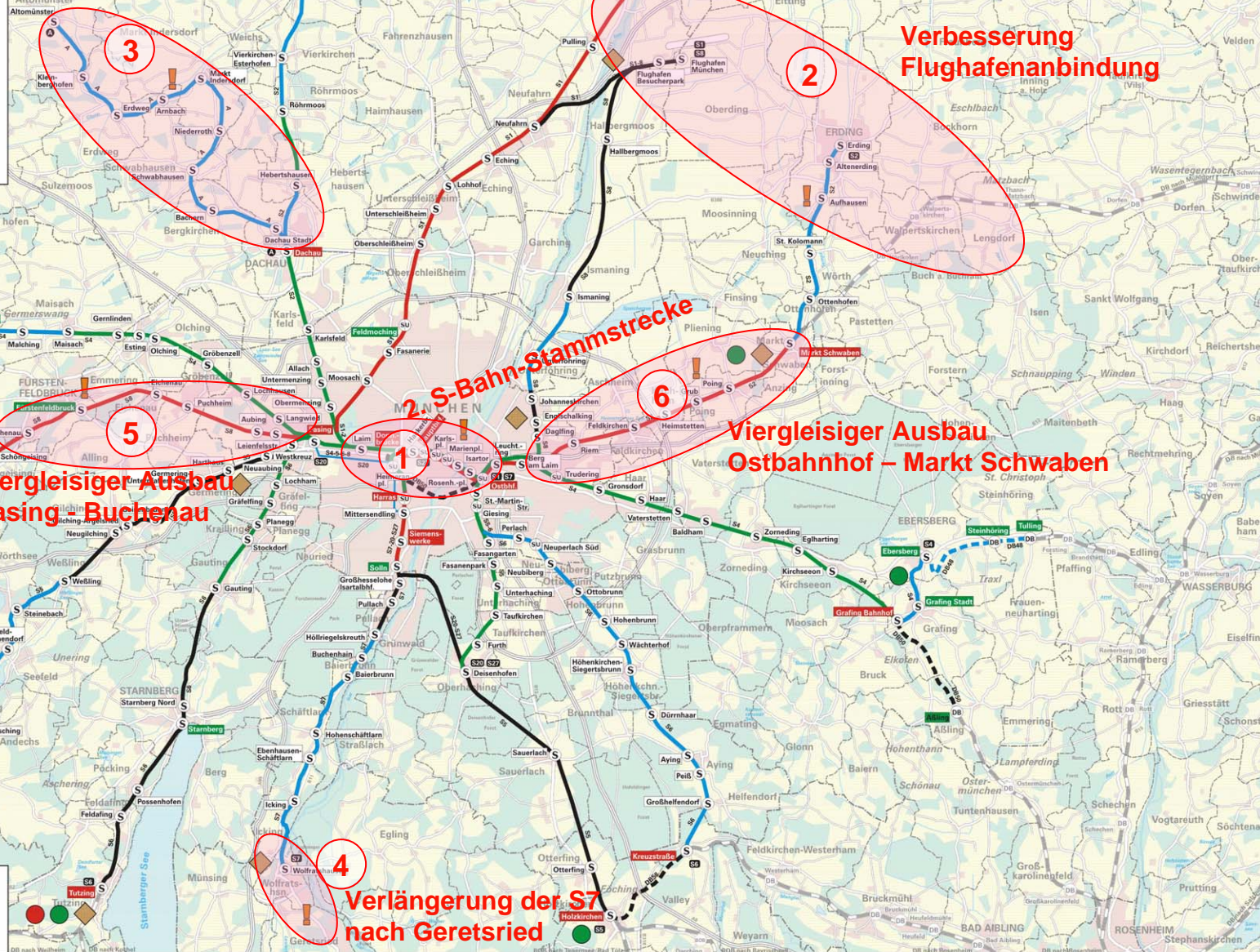
Verbesserung Flughafenanbindung

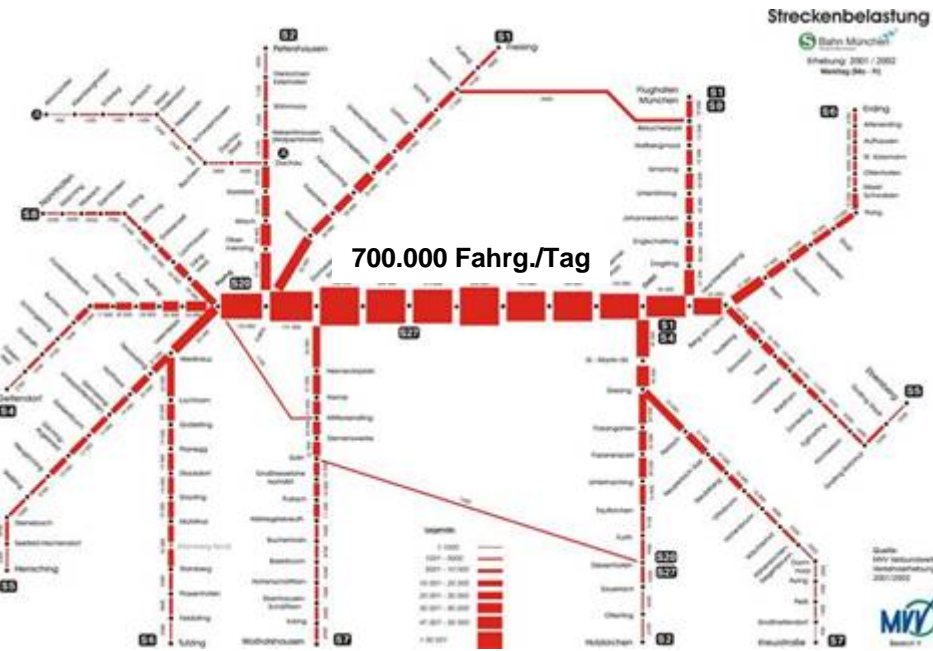
Viergleisiger Ausbau Pasing Buchenau

S-Bahn-Stammstrecke

Viergleisiger Ausbau Ostbahnhof – Markt Schwaben

Verlängerung der S7 nach Geretsried





2. S-Bahn-Stammstrecke / 2. S-Bahn-Tunnel

Kapazität ausgeschöpft

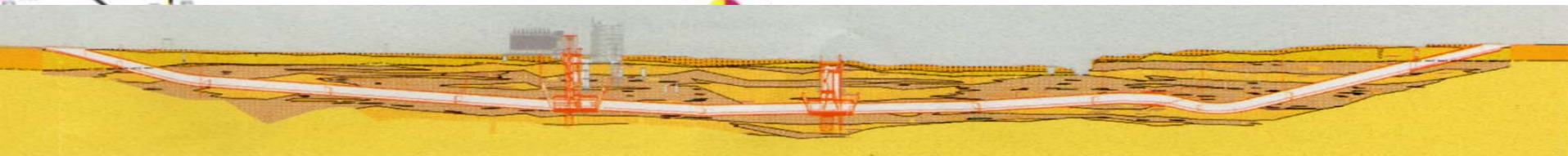
- 700.000 Fahrgäste täglich
- 30 Fahrten je Stunde und Richtung in HVZ
 → meist befahrene Eisenbahnstrecke Europas
- keine Möglichkeit mehr zur Steigerung der Leistungsfähigkeit

Verspätungsübertragung

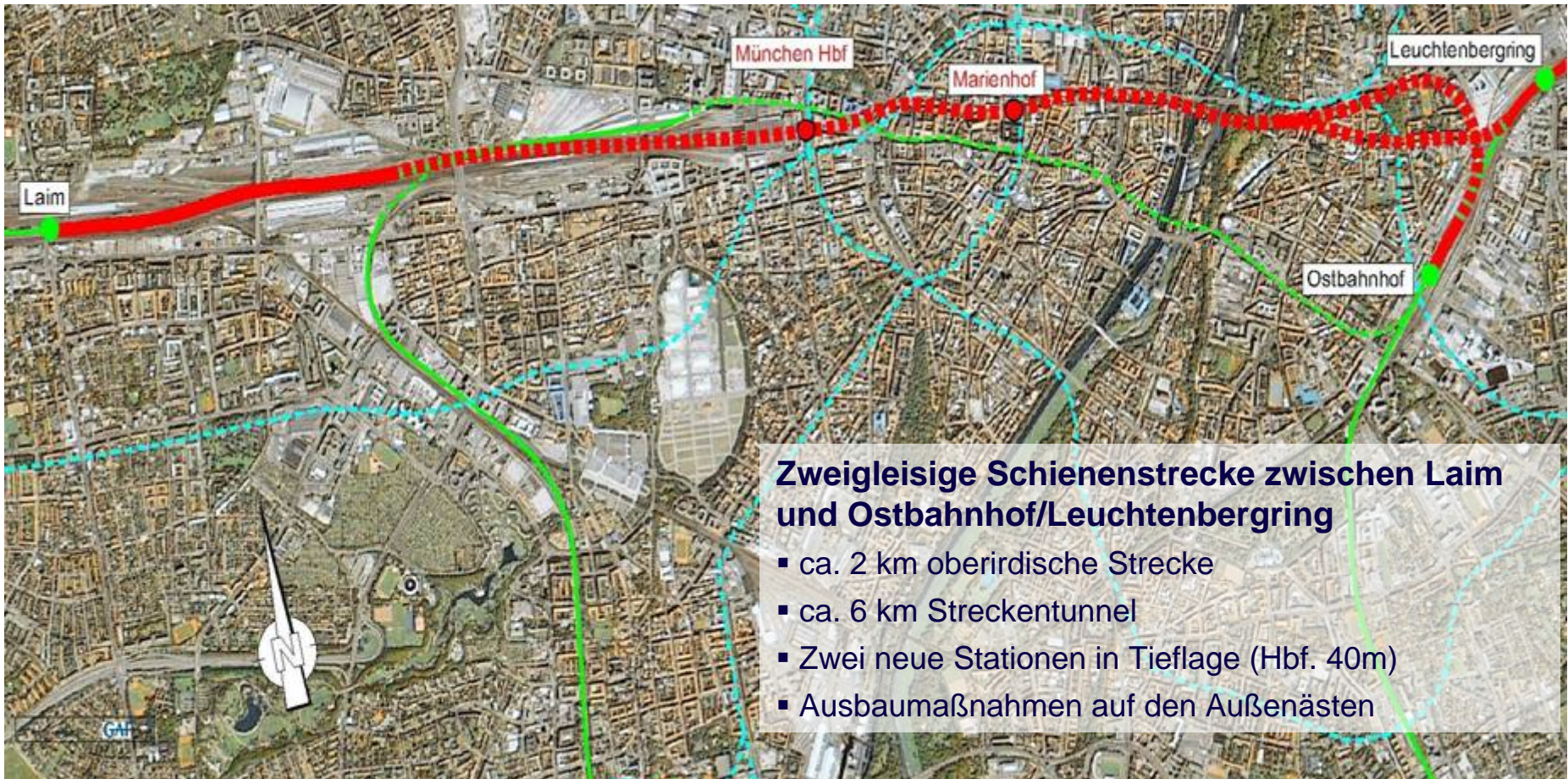
- Zugfolge von 2 Minuten → netzweite Übertragung der Verspätungen

Störfall auf Stammstrecke

- Erreichbarkeit der Innenstadt beeinträchtigt

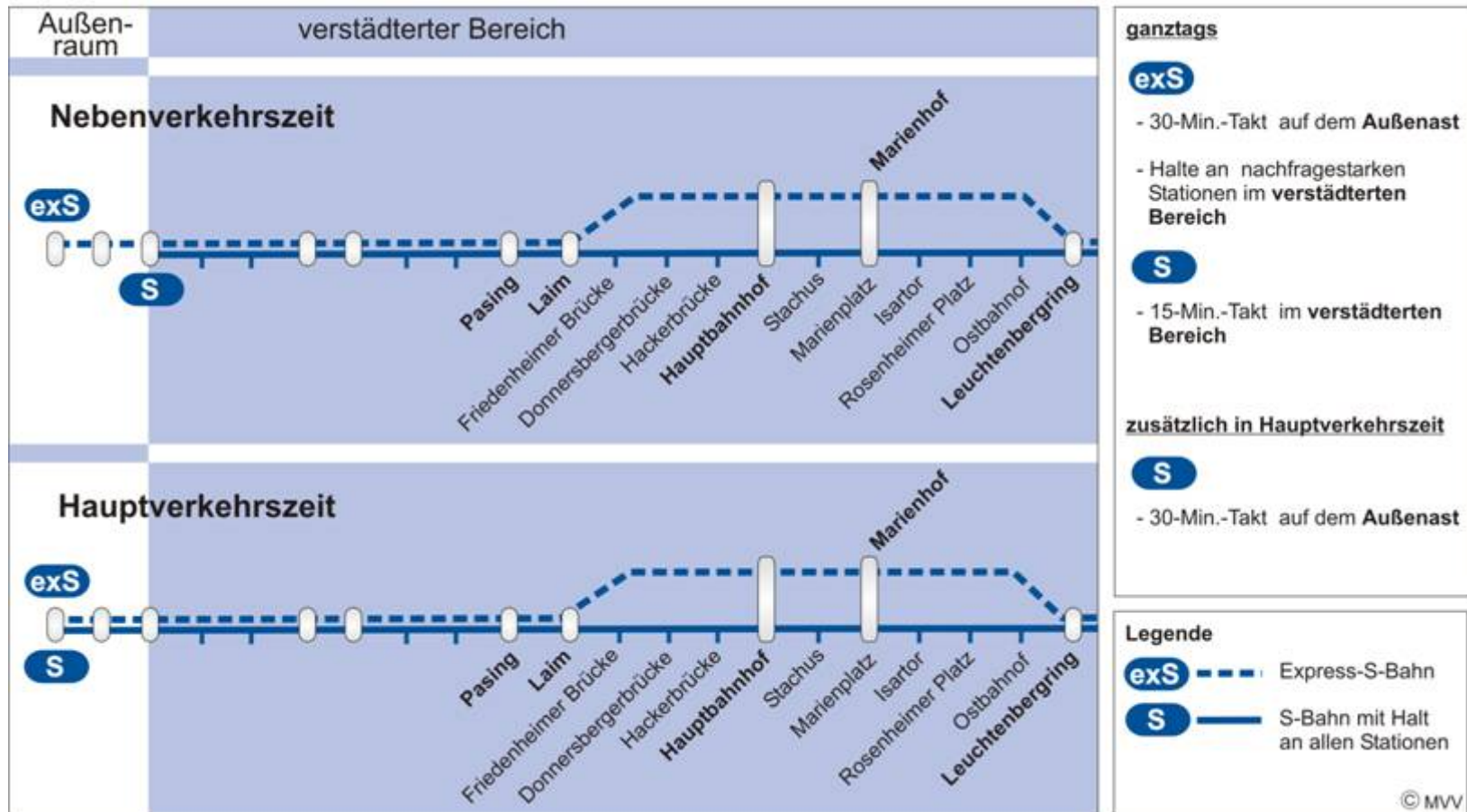


2. S-Bahn-Stammstrecke / 2. S-Bahn-Tunnel



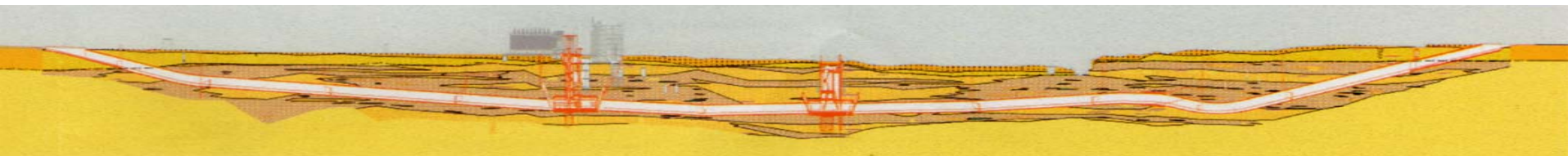
2. S-Bahn-Stammstrecke / 2. S-Bahn-Tunnel

Neues Betriebskonzept mit Expresslinien

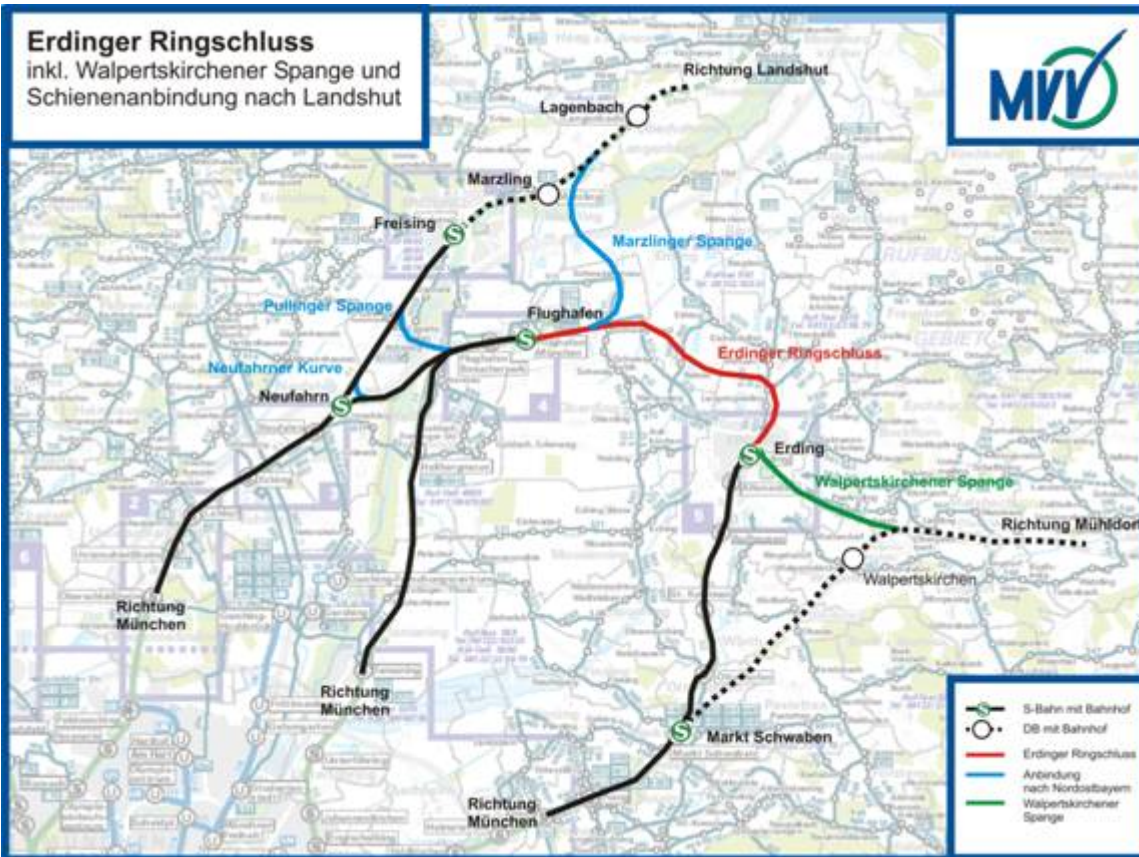


2. S-Bahn-Stammstrecke / 2. S-Bahn-Tunnel

- März 2010: Positive Voten des bayerischen Ministerrats und des Münchner Stadtrats zum 2. S-Bahn-Tunnel
- **14.04.2010: Beschluss des bayerischen Landtags zum Bau des 2. S-Bahn-Stammstreckentunnels sowie der Expressanbindung des Flughafens über Osttrasse (S8).**
- Varianten Südring und Nordtunnel sind damit obsolet.
- Nach Plänen des Bayerischen Wirtschaftsministeriums soll 2. S-Bahn-Tunnel bis Ende 2017 fertig gestellt werden.



Verbesserung der Flughafenanbindung



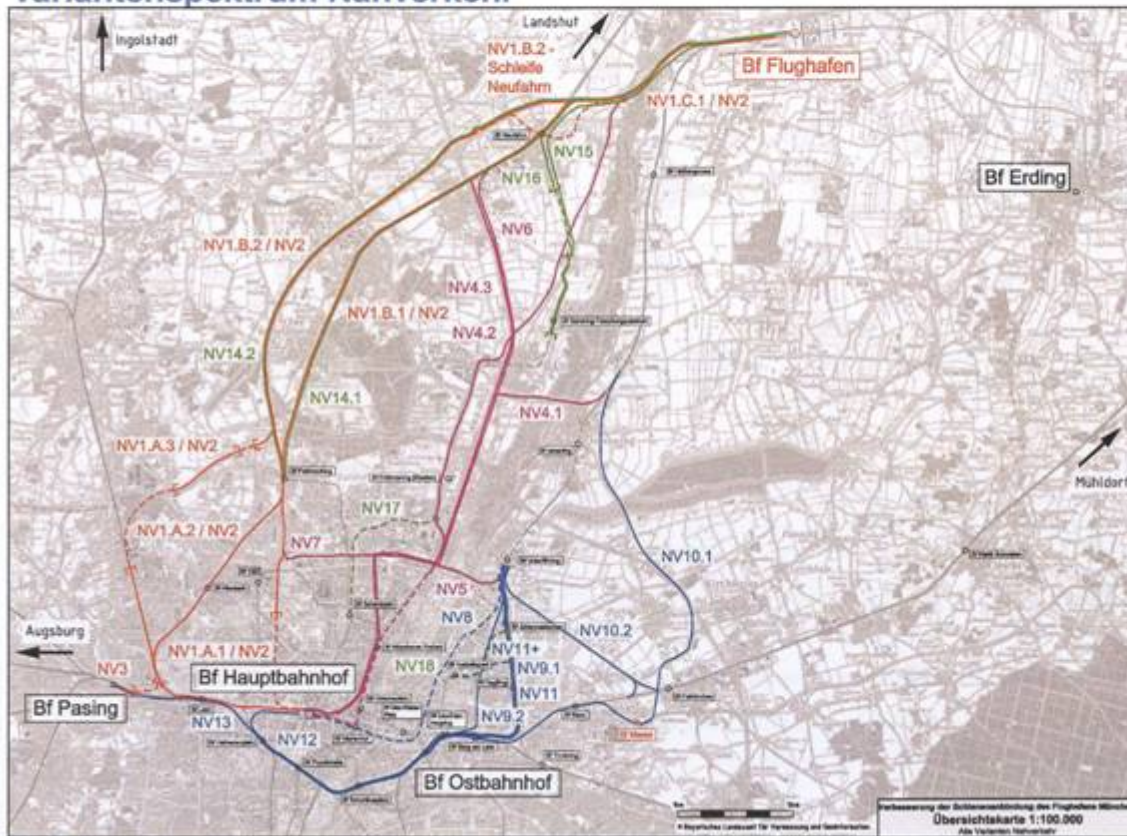
- **Rot:** „Erdinger Ringschluss“
3. S-Bahn zum Flughafen
- **Blau:** Regionalzuganbindung aus Nord-Ostbayern („Neufahrner Kurve“ bzw. „Marzlinger Spange“)
- **Grün:** „Walpertskirchener Spange“
Regionalzuganbindung aus Ostbayern (Mühldorf)

Gutachten Flughafenanbindung

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie



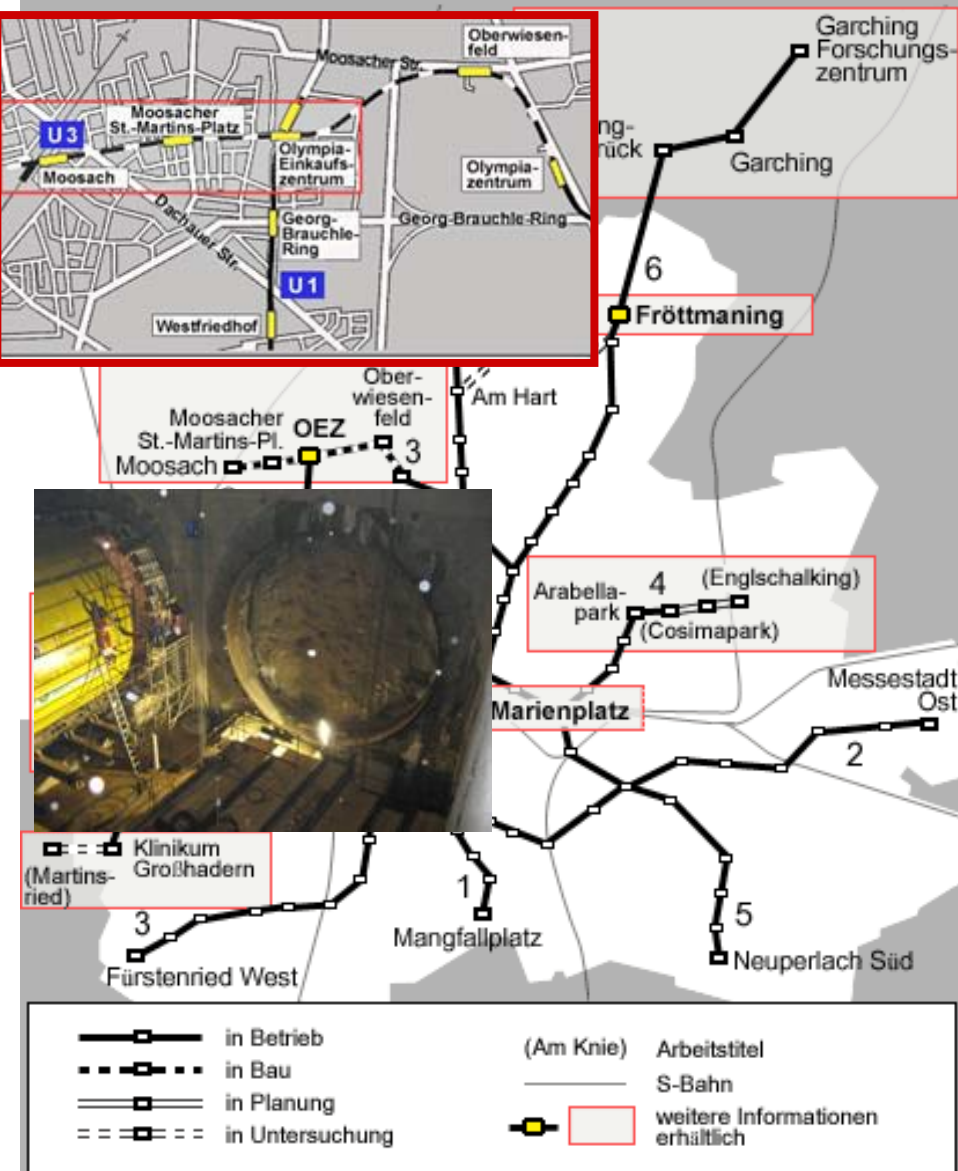
Variantenspektrum Nahverkehr



2008: Nach Aus der Transrapidplanung
Untersuchung von 90 Varianten einer
verbesserten, schnellen
Flughafenanbindung

Jan. 2009: Noch 13 Varianten in der
engeren Wahl

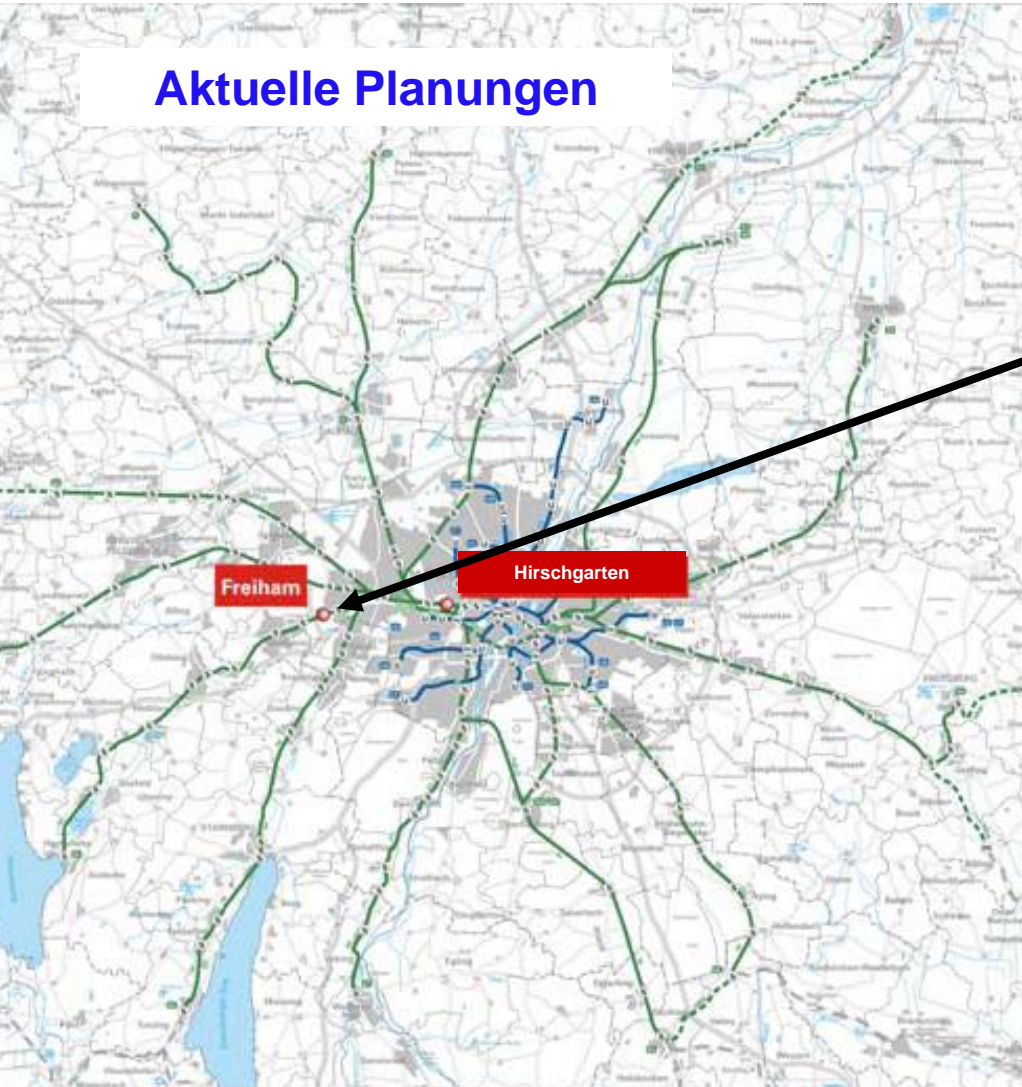
Dez. 2009:
Entscheidung über Vorzugsvariante
Ostkorridor S8



In Bau

- Verlängerung U3 von OEZ nach Moosach (Eröffnung Ende 2010)

Aktuelle Planungen

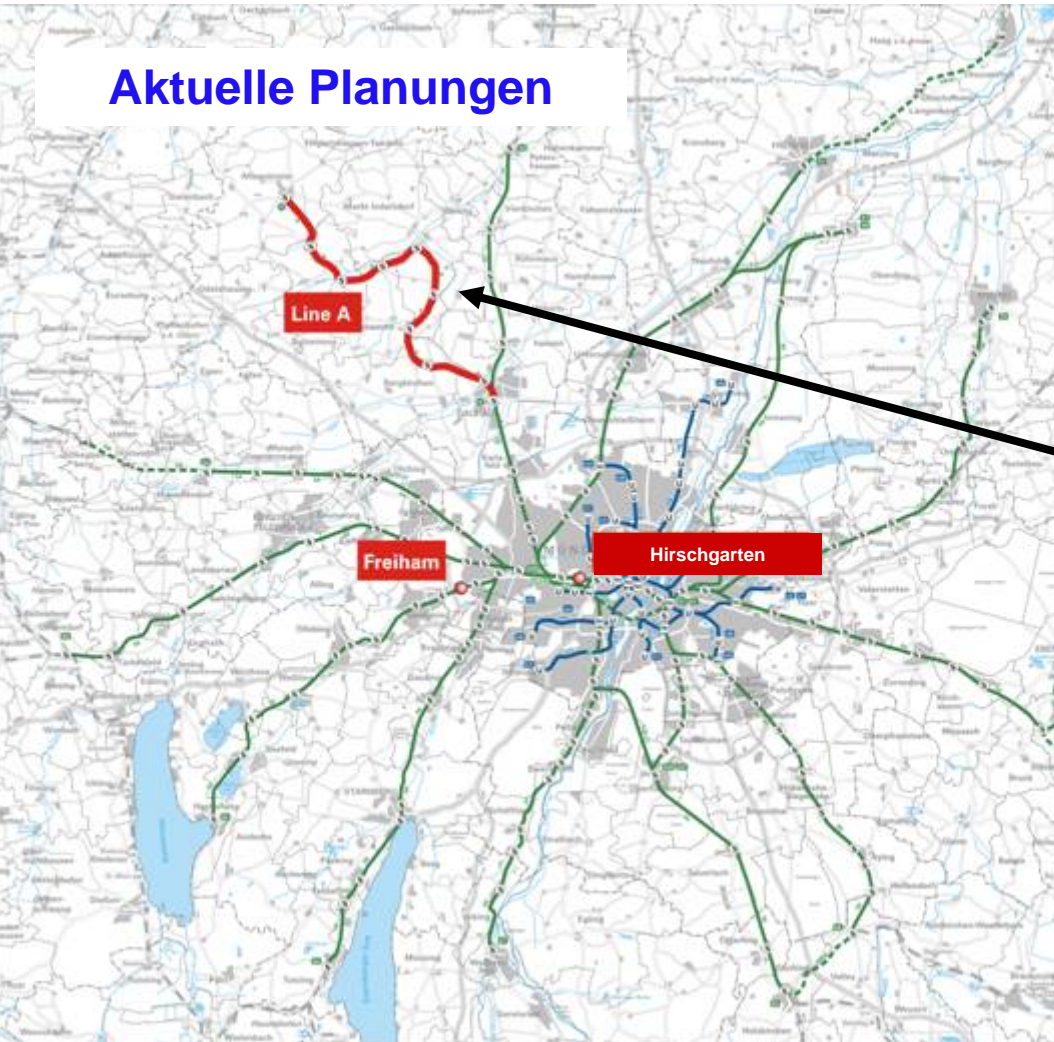


Neue S-Bahn-Stationen in München

- S-Hirschgarten in Kombination mit neuer Siedlungsentwicklung Wohnen/Arbeiten entlang ehem. Bahnflächen (HLP), Eröffnung Dez. 2009
- S-Freiham in Kombination mit einem Stadtteil für 19.000 EW und 8.000 AP; Ziel Eröffnung 2012



Aktuelle Planungen



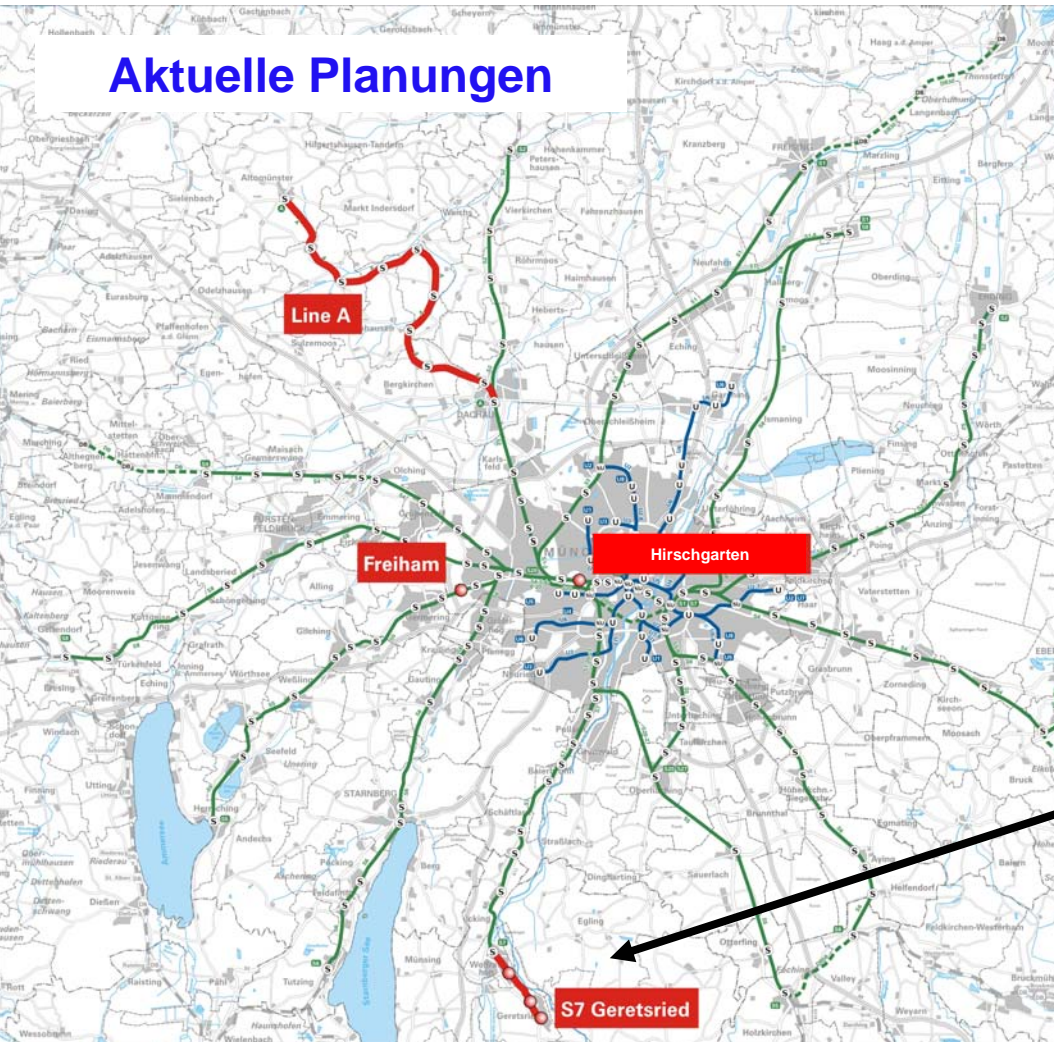
Neue S-Bahn-Stationen in München

- S-Hirschgarten in Kombination mit neuer Siedlungsentwicklung Wohnen/Arbeiten entlang ehem. Bahnflächen (HLP), Eröffnung Dez. 2009
- S-Freiham in Kombination mit einem Stadtteil für 19.000 EW und 8.000 AP; Baubeginn vrsl. 2012

Elektrifizierung der DB-Strecke Altomünster vrsl. 2012

- Integration der „Line A“ in das S-Bahn-System
- Takt: 30 Minuten während der HVZ

Aktuelle Planungen



Neue S-Bahn-Stationen in München

- S-Hirschgarten in Kombination mit neuer Siedlungsentwicklung Wohnen/Arbeiten entlang ehem. Bahnflächen (HLP), Eröffnung 2009
- S-Freiam in Kombination mit einem Stadtteil für 19.000 EW und 8.000 AP; Baubeginn vsrl. 2012

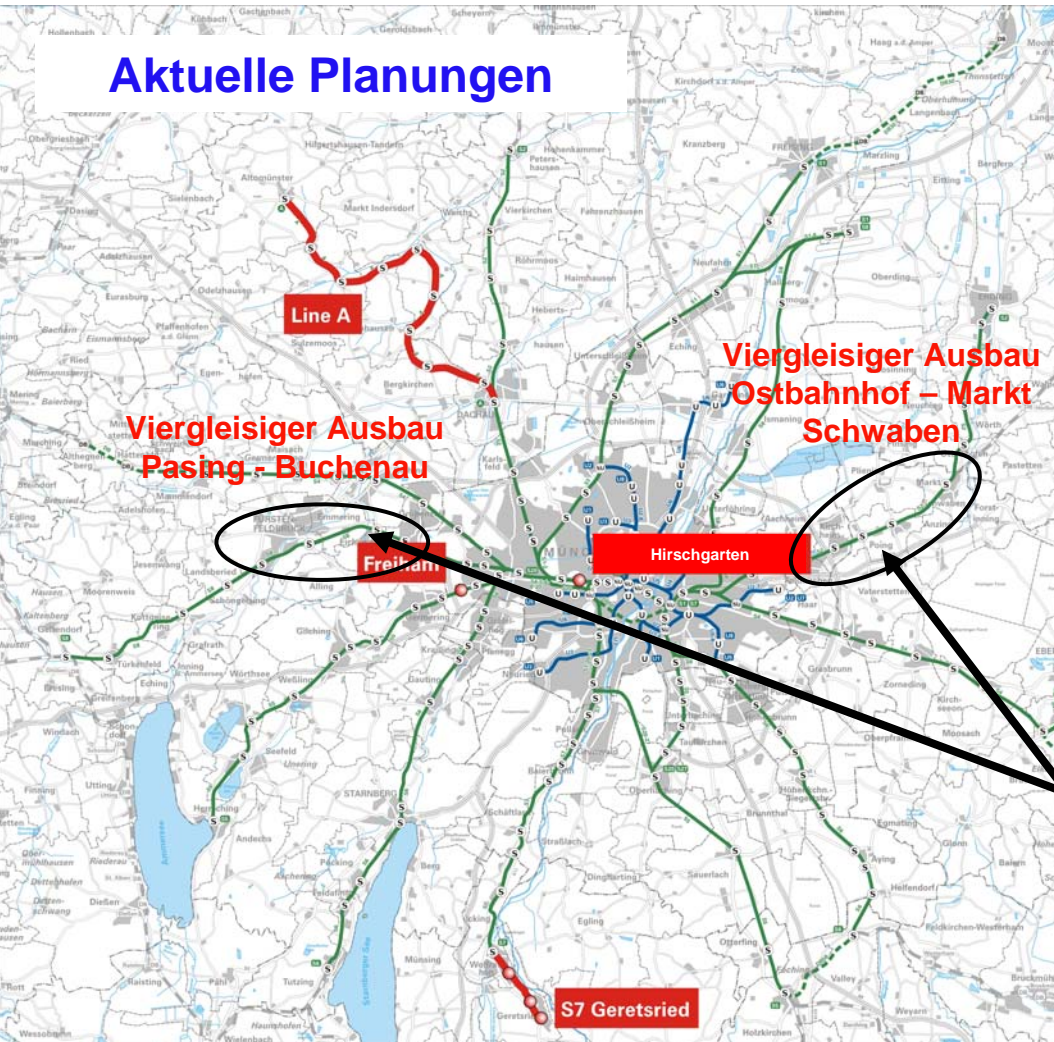
Elektrifizierung der DB-Strecke Altomünster vsl. 2012

- Integration der „Line A“ in das S-Bahn-System
- Takt: 30 Minuten während der HVZ

Verlängerung S7 nach Geretsried

- Verlängerung um 7 km und 3 Stationen

Aktuelle Planungen



Neue S-Bahn-Stationen in München

- S-Hirschgarten in Kombination mit neuer Siedlungsentwicklung Wohnen/Arbeiten entlang ehem. Bahnflächen (HLP), Eröffnung 2009
- S-Freiham in Kombination mit einem Stadtteil für 19.000 EW und 8.000 AP; Baubeginn vrsl. 2012

Elektrifizierung der DB-Strecke Altomünster vrsl. 2012

- Integration der „Line A“ in das S-Bahn-System

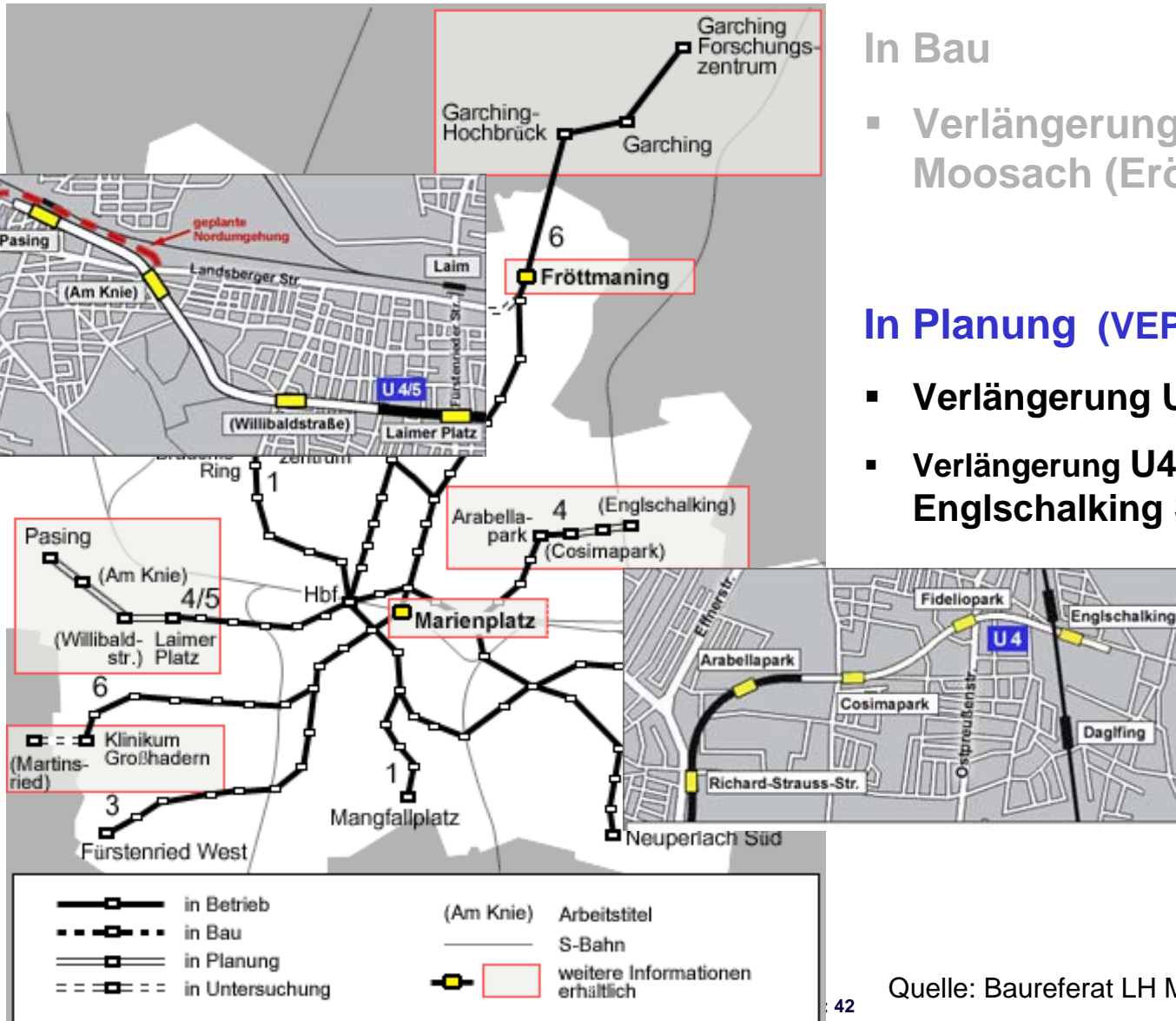
- Takt: 30 Minuten während der HVZ

Verlängerung S7 nach Geretsried

- Verlängerung um 7 km and 3 Stationen

Viergleisiger Streckenausbau

- Ermöglicht die Trennung von Regional-, Fern- und Güterverkehr
- Verbesserung der Betriebsqualität

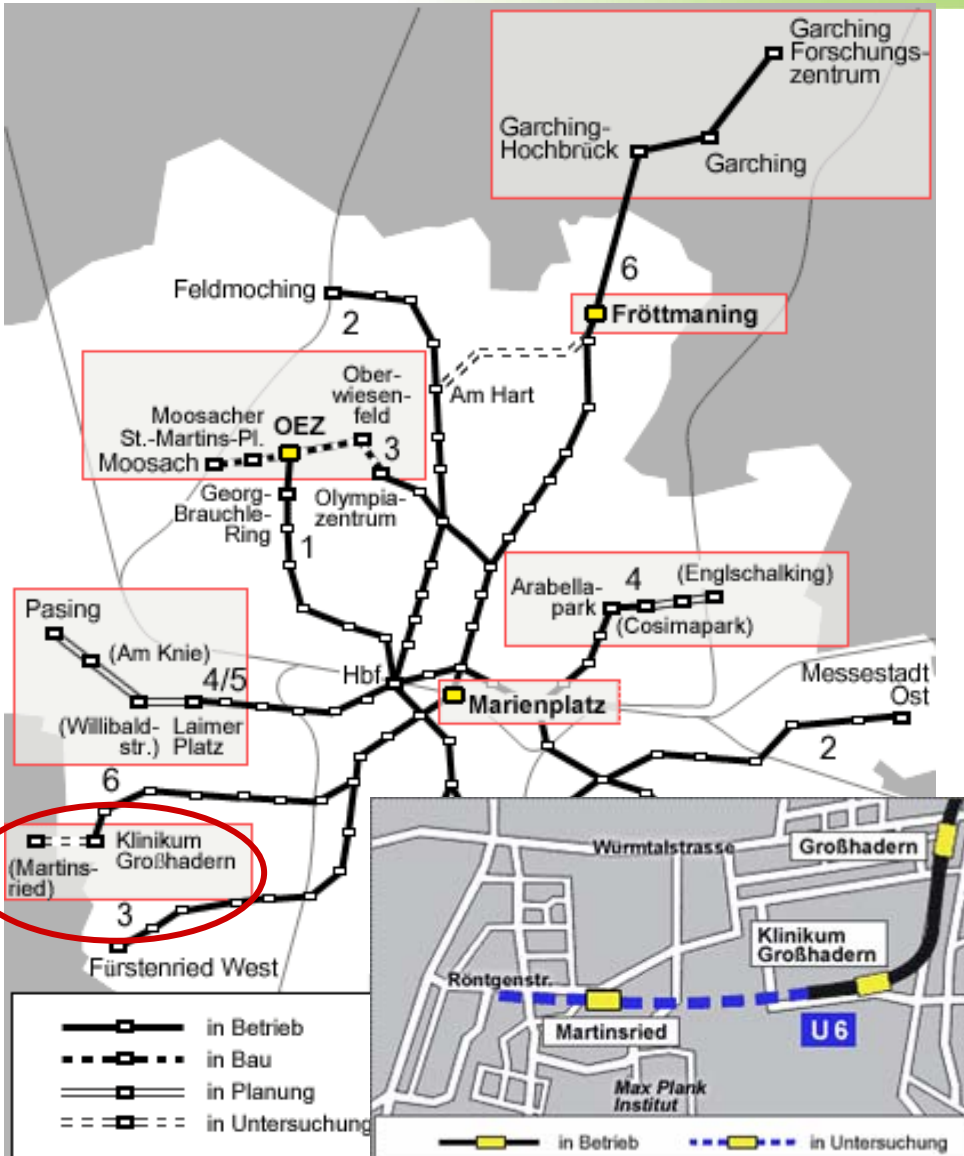


In Bau

- Verlängerung U3 von OEZ nach Moosach (Eröffnung Ende 2010)

In Planung (VEP München 2005)

- Verlängerung U4/5 (West) nach Pasing
- Verlängerung U4 (Ost) nach Engelschalking S



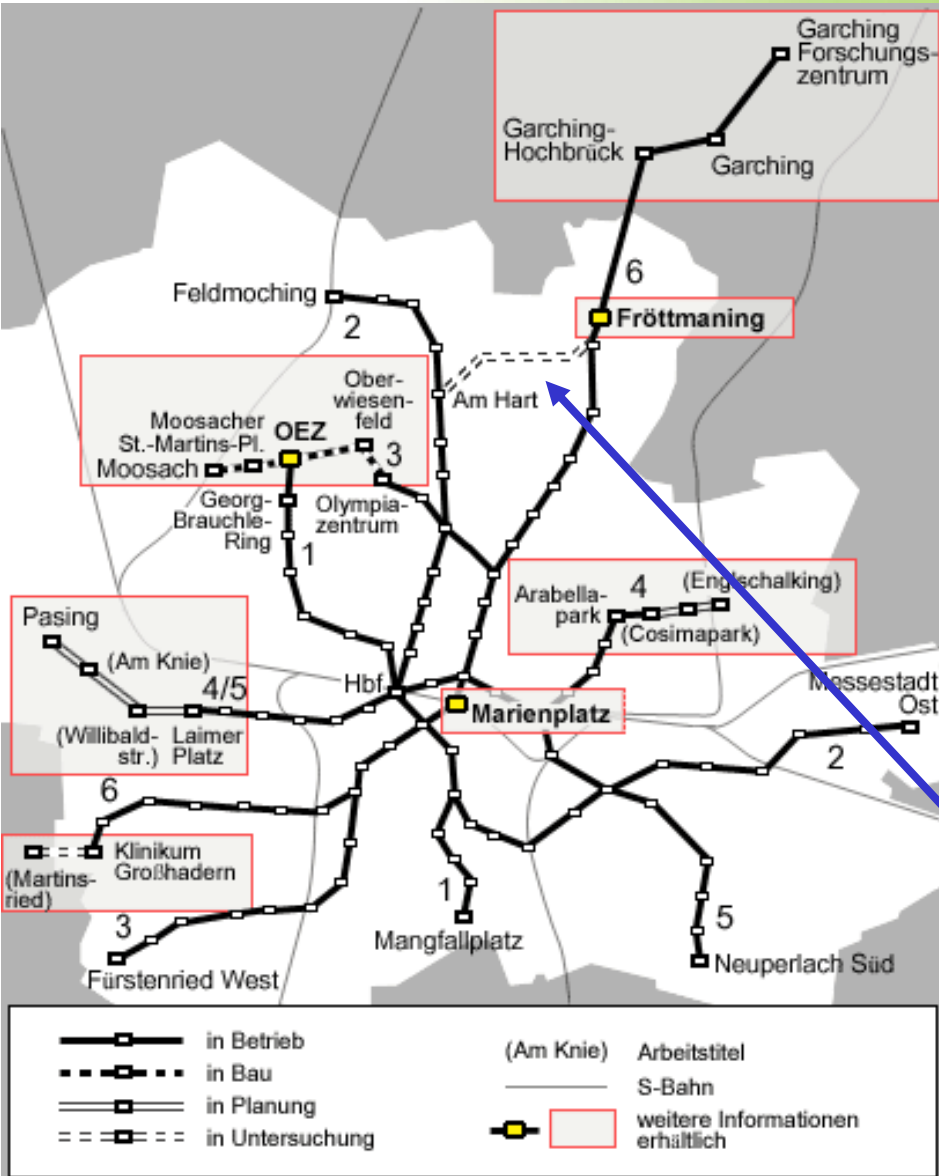
in Bau

- Verlängerung U3 von OEZ nach Moosach (Eröffnung Ende 2010)

In Planung (VEP München 2005)

- Verlängerung U4/5 (west) nach Pasing
- Verlängerung U4 (Ost) nach Englschalking S
- Verlängerung U6 (Süd) nach Martinsried „Brain-Train“: 1 km, 1 Haltestelle, NKU > 1**





ite: 44

In Bau

- Verlängerung U3 vom OEZ nach Moosach (Eröffnung Ende 2010)

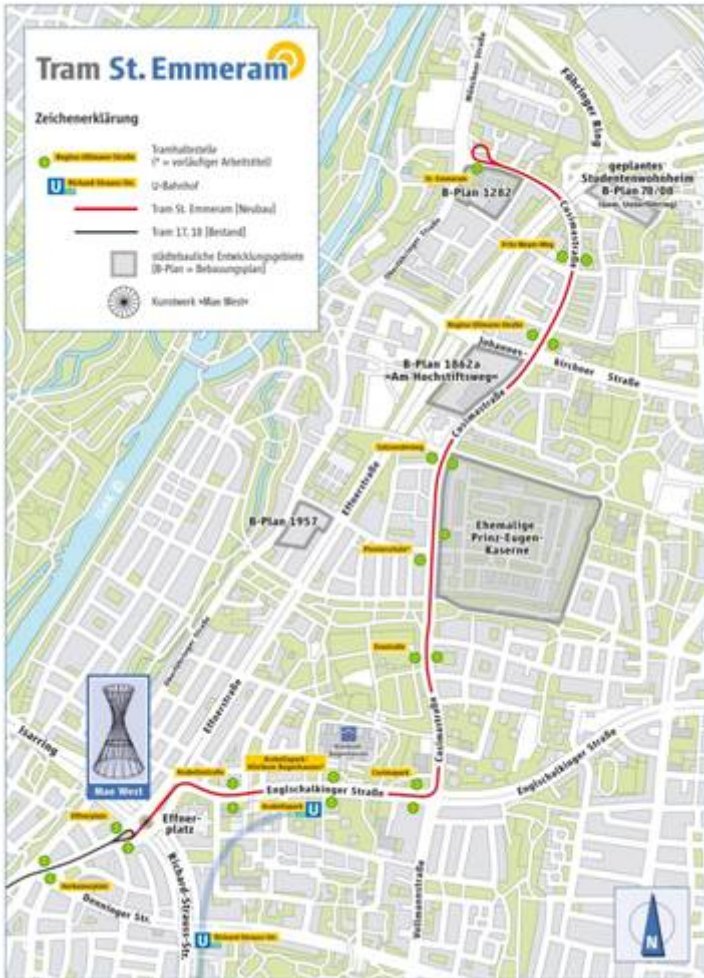
In Planung (VEP Munich 2005)

- Verlängerung U6 (Süd) to Martinsried
- Verlängerung U4 (Ost) nach Engelschalking S
- Verlängerung U4/5 (West) nach Pasing

In Untersuchung

- **Verknüpfung U2 / U6 Fröttmaning / Allianz Arena** abgeschlossen 2009, NKU < 1

Quelle: Baureferat LH München



Neue Trambahnlinie Effnerplatz – St. Emmeram

- **Länge:** 4,3 km mit 9 Haltestellen
- **Fahrtzeit:** 10 Minuten
- **Bedienungshäufigkeit/Takt:** 10-Minuten
- **Baubeginn:** Ende 2009/Anfang 2010
- **Voraussichtliche Eröffnung:** 2011
- **Kosten:** 30 Mio. €
- **Fahrgäste:** ca. 14.300 pro Tag

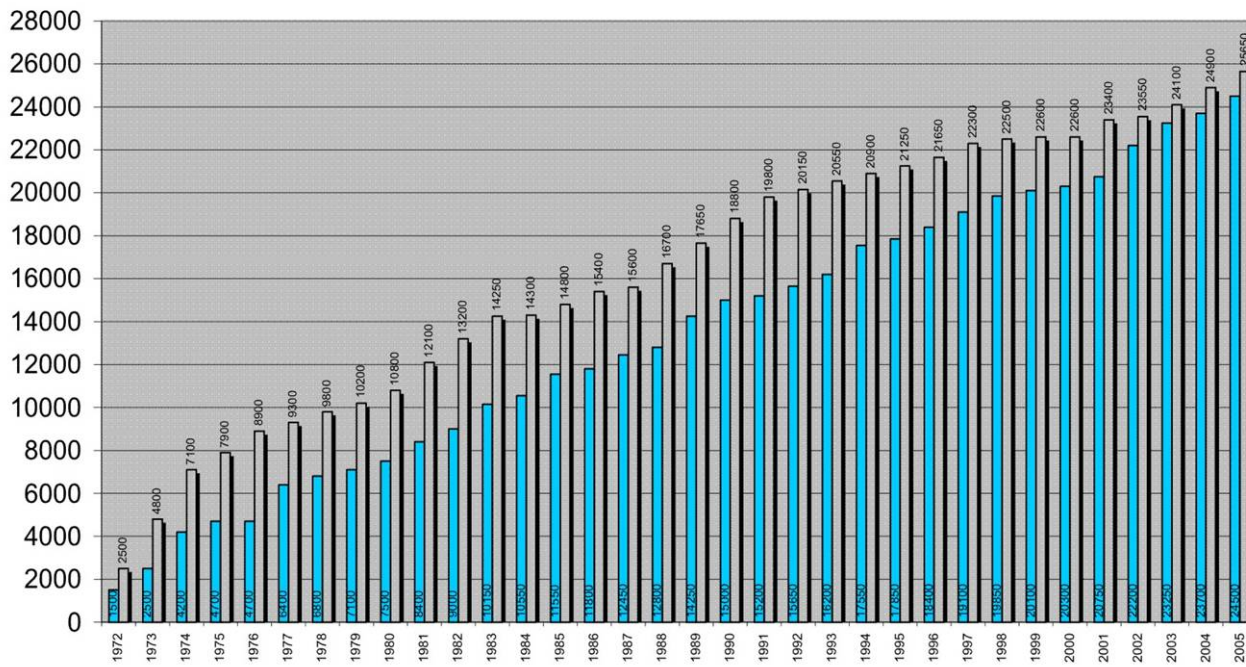


Quelle: www.mvg-mobil.de

Entwicklung von P+R-Angebot und P+R-Nachfrage

Vorhandene Stellplätze und Abgestellte Pkw an S- und U-Bahnen

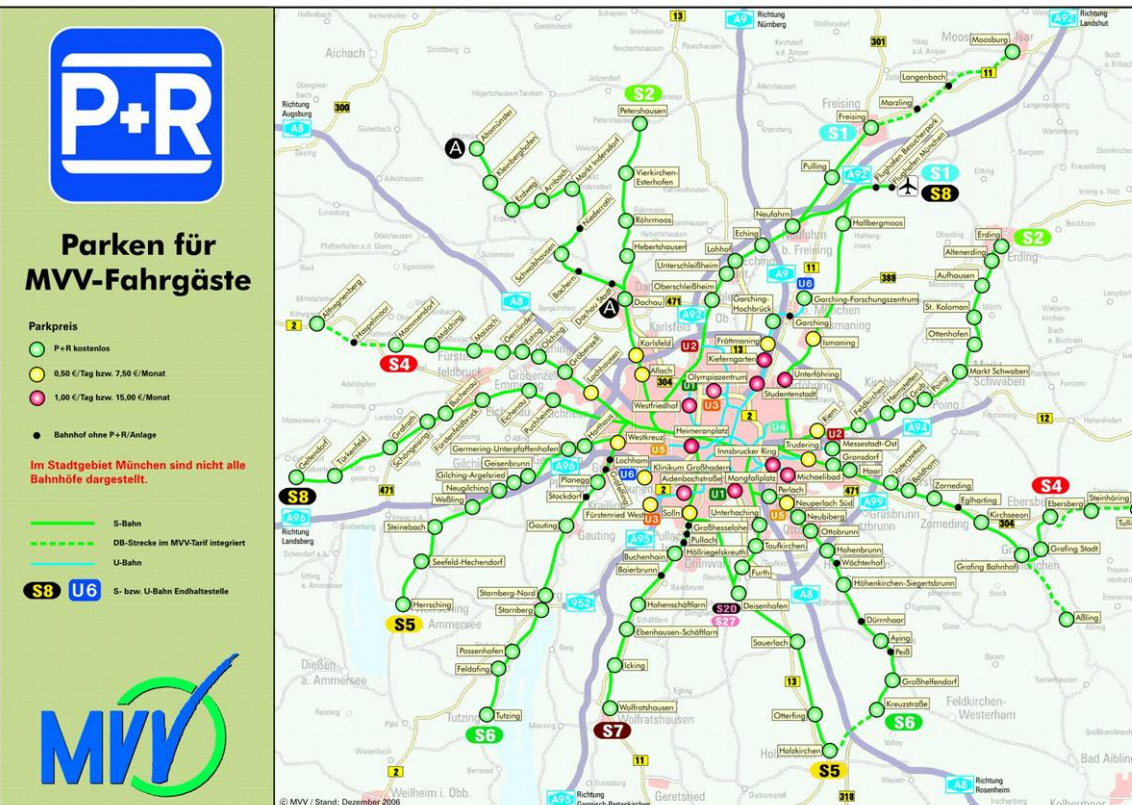
■ Stellplätze ■ Abgestellte Pkw



Anzahl P+R-Stellplätze

- z.Z. 24.500 Stellplätze
- in Planung 7.700 Stellplätze

Ausbau von Park + Ride



P+R-Anlagen im MVV

- 119 P+R-Anlagen (S- und U-Bahn), davon
 - 96 P+R-Anlagen im Umland
 - 23 Anlagen im Stadtgebiet
- Größe zwischen 10 und 1276 Stellplätze
- Ø- Größe 200 Stellplätze

Organisation

Aufgaben

Daten

Finanzierung

Infrastruktur

Nachhaltigkeit/Ausblick

Wachsende Bedeutung von Umwelt-, Klimaschutz und Energiefragen



Vorgaben:

- Reduzierung des CO₂ - Ausstosses
- Reduzierung der Lärmbelastungen
- Senkung des Energieverbrauchs



Ziel:

- ÖPNV als Problemlöser -> höherer ÖPNV-Anteil

**Damit Atmen nicht in der Lunge piekst.
Einfach MVV fahren.**



Klimaschutz ist unser Antrieb.

S-Bahn | U-Bahn | Bus | T

www.mvv-muenche



Pilotprojekt Hybridbus im MVV-Regionalbusverkehr 2008/2009/2010

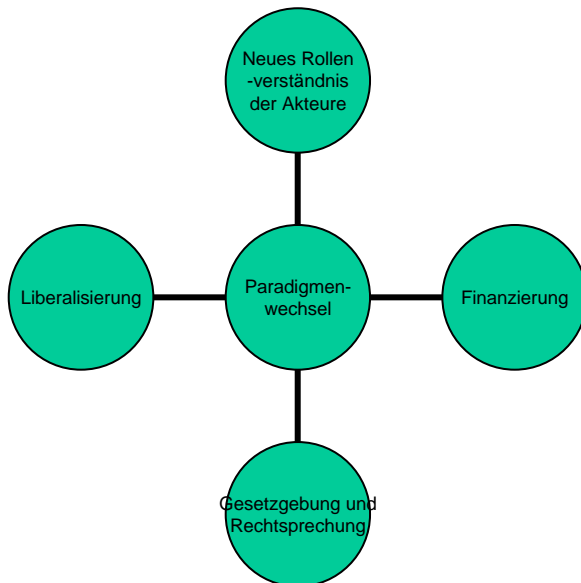
- Pilotprojekt „Hybridbus“ eröffnet ein neues Kapitel im MVV-Regionalbusverkehr
- Bundesweit erster Hybridbus im Regionalbusverkehr
- Inbetriebnahme beim Ottostraßenfest in Ottobrunn am 13.09.2008
- Landkreis München fördert den Hybridbus-Einsatz im Rahmen der „Energievision Landkreis München“ (Übernahme der anfallenden Mehrkosten für Anschaffung/Unterhalt im Projektzeitraum von vier Jahren)



Bisherige Erfahrungen

- Der Hybridbus erweist sich bisher als sehr zuverlässig
- Eine Dieserverbrauchsreduzierung von mindestens 20% ist möglich
- Es fällt ein höherer Aufwand für häufigere Betankungen an
- Höhere Anschaffungskosten sowie Aufwand für Werkstatt, Fahrerschulung, Verwaltung etc.
- Monitoring/Reporting in Kooperation MVV, Verkehrsunternehmen Ettenhuber, Fahrzeughersteller Solaris über technische Zuverlässigkeit, Handling im Praxisbetrieb und Wirtschaftlichkeit
- Verbindliche Ergebnisse erst bei längerem Praxisbetrieb möglich

Der ÖPNV steht vor mehrfachen einschneidenden Veränderungen....



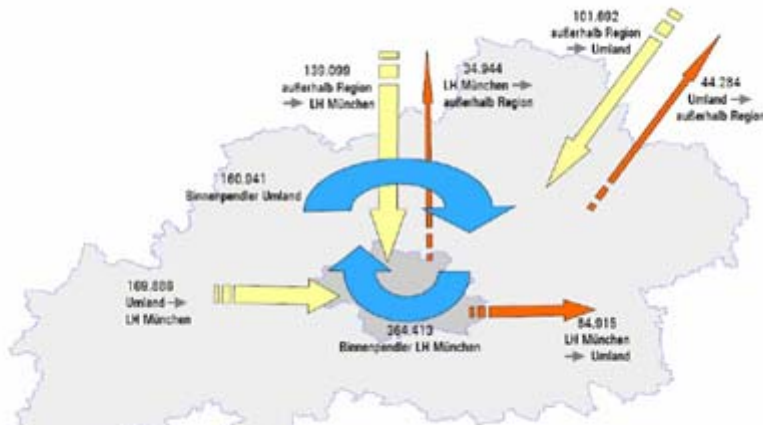
- ...durch die Liberalisierung (mit Chancen und Risiken) im SPNV und in unterschiedlichem Umfang und unterschiedlicher Intensität im allgemeinen ÖPNV.
- ...durch die Gestaltungswirkung der nationalen und internationalen Gesetzgebung und Rechtsprechung.
- ...durch eine grundsätzliche Neuorientierung bei den traditionellen Finanzierungsinstrumenten.
- ...durch eine Veränderung des Rollenverständnisses der Akteure mit einer neuen Balance zwischen Markt und Daseinsvorsorge.

Demographischer Wandel



- deutlich höherer Anteil an Senioren und Hochbetagten
- hohe Führerschein- und Pkw-Verfügbarkeit
hohe PKW-Nutzung auch in höherem Alter
- > wachsende Bedeutung der Bedürfnisse und Anforderungen einer allmählich alternden Stadt- und Regionsbevölkerung an Infrastruktur und Mobilität (Erreichbarkeit / Zugänglichkeit, Sicherheit)
- deutlicher Rückgang der Schülerzahlen
- > neue Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV insbes. im ländlichen Raum

Wachstum des Verkehrs



- Prognostizierte Verkehrszunahme in der Region München bis 2015 : + 18 % laut VEP München
- Insbesondere Wachstum des Stadt-Umland-Verkehrs
- Steigende Pendlerzahlen aus der Metropolregion nach München
- Deutlicher Anstieg des Freizeitverkehrs!

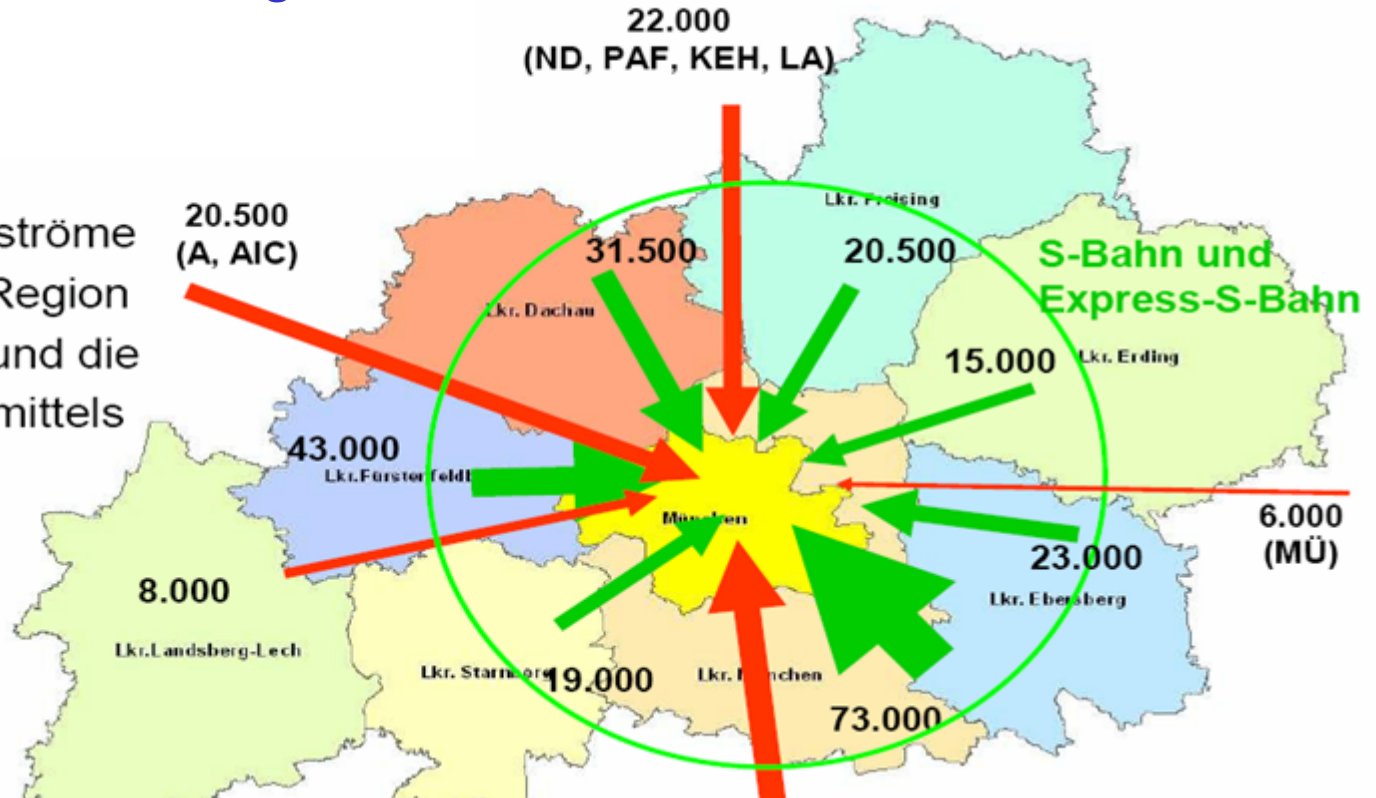


**Ziel der LH München:
Bewältigung des MIV-Zuwachses**

durch Ertüchtigung des ÖV-Angebots

wachsende Pendlerströme aus der (Metropol-)Region in die LH München und die Umlandgemeinden mittels ÖV bewältigen:

- 2. Stammstrecke
- Express-S-Bahn
- Erweiterung



Quelle: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

„EMM-Verkehrsverbund ?“



- räumlicher Umgriff des MVV entspricht nicht mehr den Verkehrsbeziehungen
- starke Pendlerströme von Landkreisen außerhalb des MVV in den Ballungsraum
- > Europäische Metropolregion (EMM) bildet künftige Verkehrsverflechtungen ab
- > Perspektive: EMM-Verkehrsverbund

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**

