



Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)





Gliederung

Organisation

Aufgaben

Daten

Leistungsangebot

Markt im Umbruch - Liberalisierung

Infrastruktur



Verbundgebiet

Einwohner:	2,6 Mio.
Fläche:	5500 qkm
Gemeinden:	175
Landkreise:	8

Aufgabenträger und Betreiber sind bewährte Verbundpartner



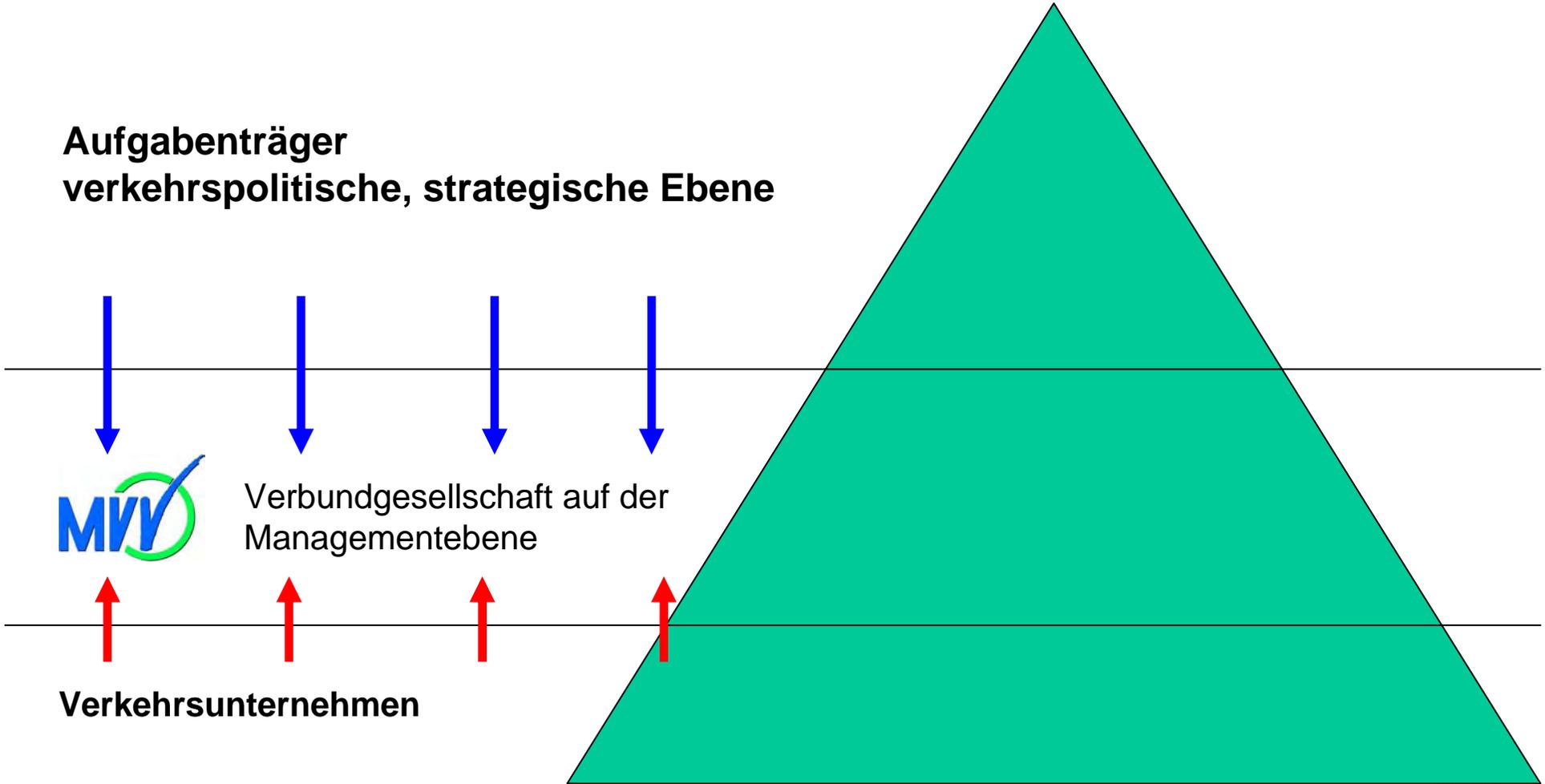
Die **MVV** GmbH hat originäre Aufgaben und koordiniert die Tätigkeiten der Partner auf der Regieebene.

Alle sollen am gleichen Strick ziehen!



Der MVV ist ein Aufgabenträgerverbund

**Aufgabenträger
verkehrspolitische, strategische Ebene**

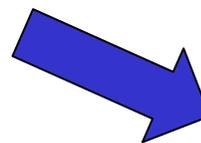
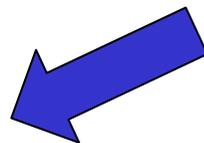


Fahrgastbeirat

Zusammensetzung:

21 Mitglieder

1/3



2/3

organisierte Verbände

repräsentative Vertreter

- Pro Bahn
- Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr
- Aktion Münchner Fahrgäste
- Behindertenvertretung etc.

- 1 Schüler/ 1 Student
- 5 Bewohner Umland
- 7 Bewohner LH

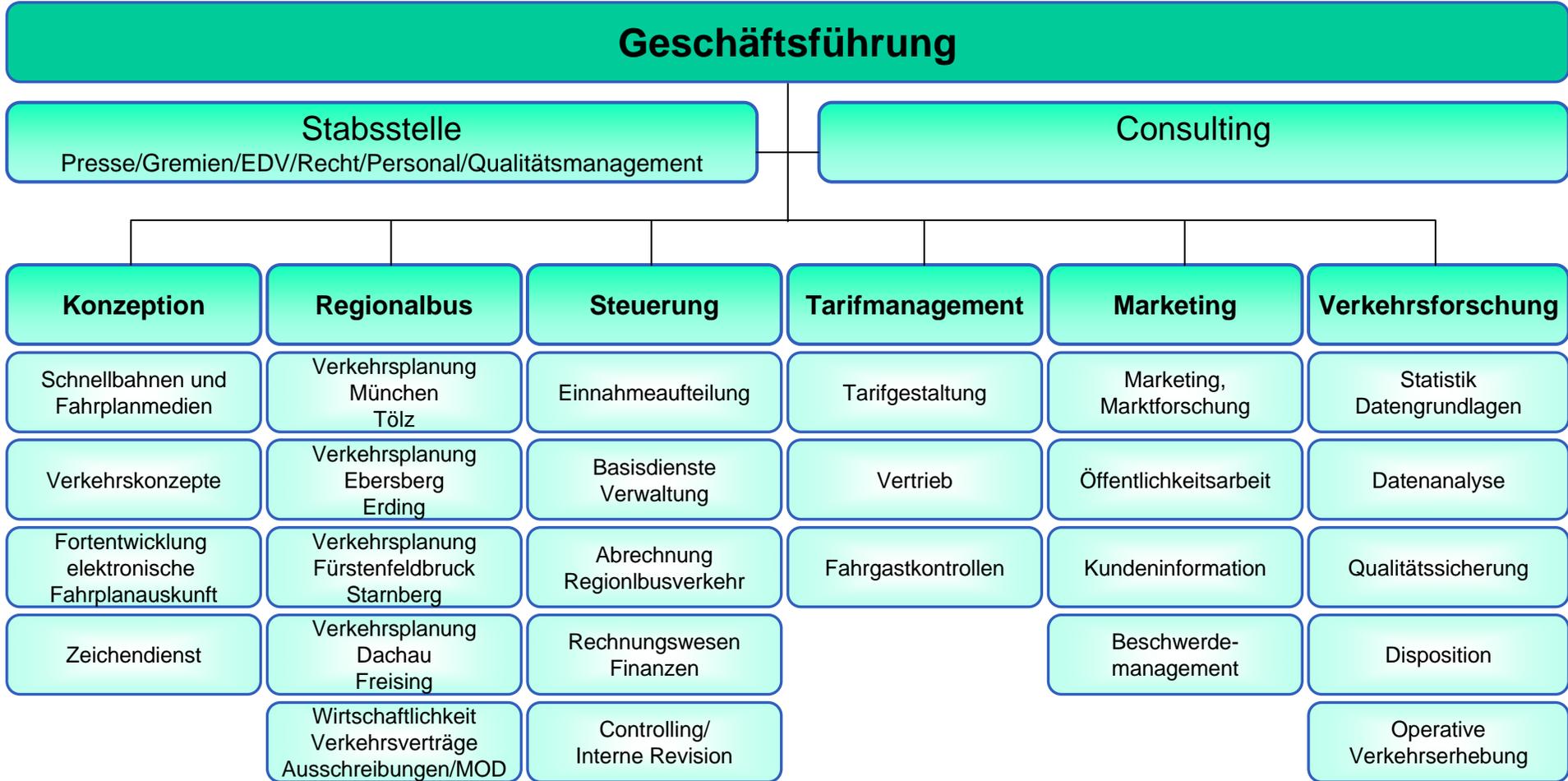
Gemeinsame Benutzeroberfläche? So nicht!



Ganzheitlicher Systemansatz







Gliederung

Organisation

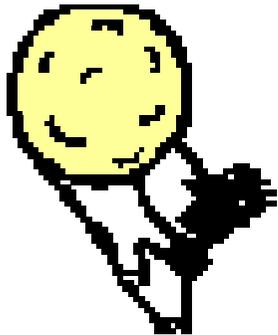
Aufgaben

Daten

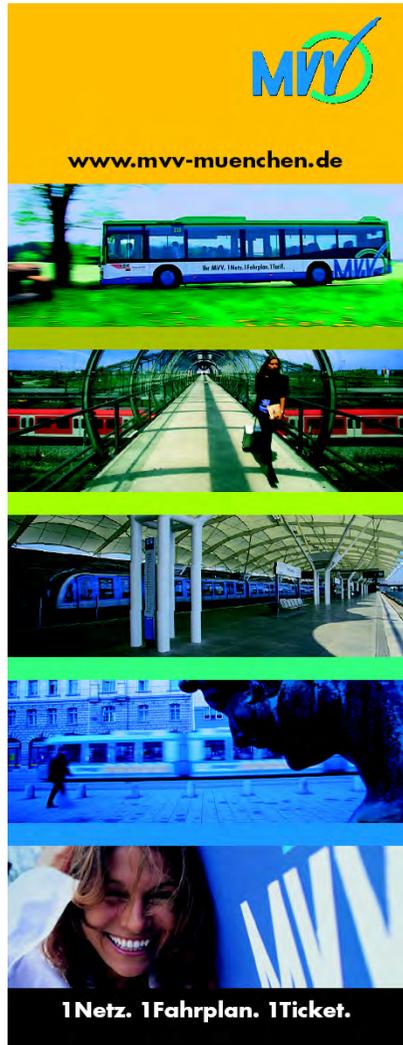
Leistungsangebot

Markt im Umbruch - Liberalisierung

Infrastruktur



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



Gliederung

Organisation

Aufgaben

Daten

Leistungsangebot

Markt im Umbruch - Liberalisierung

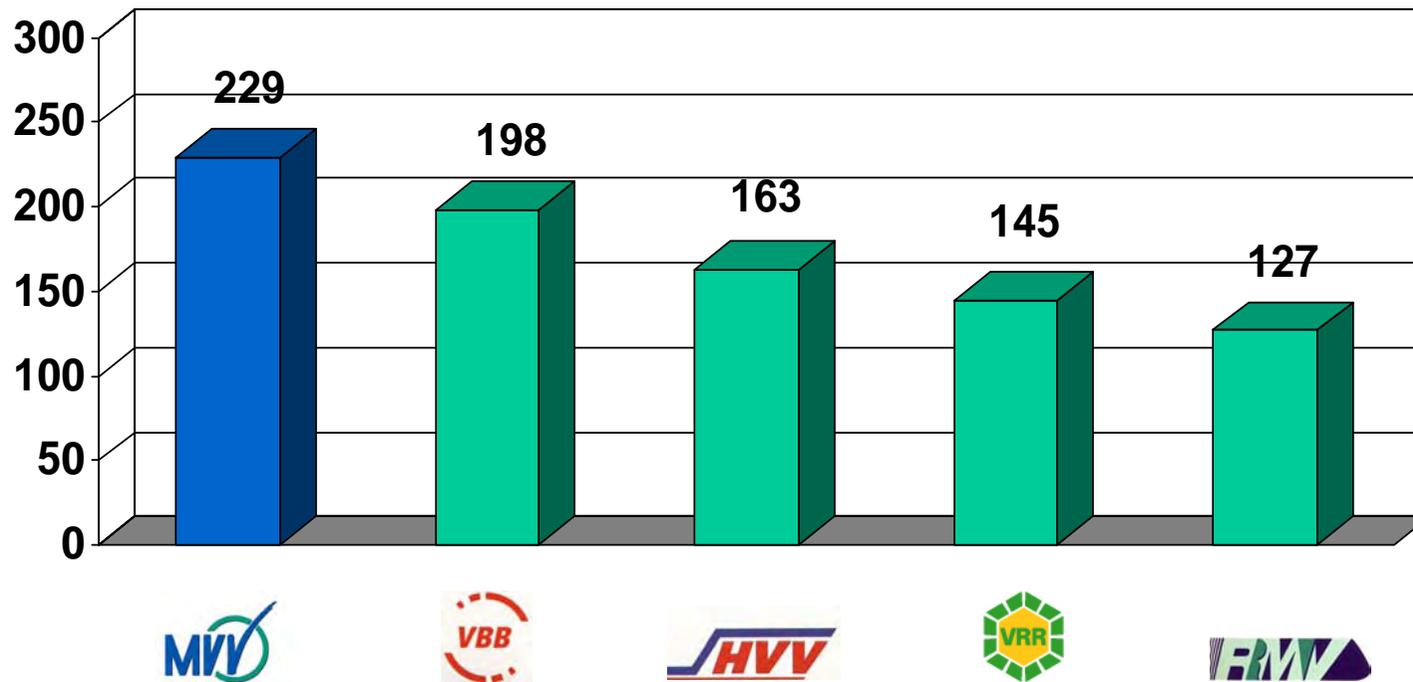
Infrastruktur



Fahrgäste pro Jahr 1973:	358 Mio.
Fahrgäste pro Jahr 2006*):	591 Mio.
Fahrgäste pro Tag 2006*):	1,900.000
davon S-Bahn:	780.000
davon U-Bahn:	990.000
Fahrten pro Einwohner und Jahr:	229
Fahrgeldeinnahmen 2006*):	553 Mio. €
Fahrgeldeinnahme pro Fahrgast:	0,94 €
Durchschnittliche Reiseweite:	10,13 km
Personenkilometer 2006*):	5.987,55 Mio.

*) = vorläufige Werte

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



Modal Split –alle Wege in München

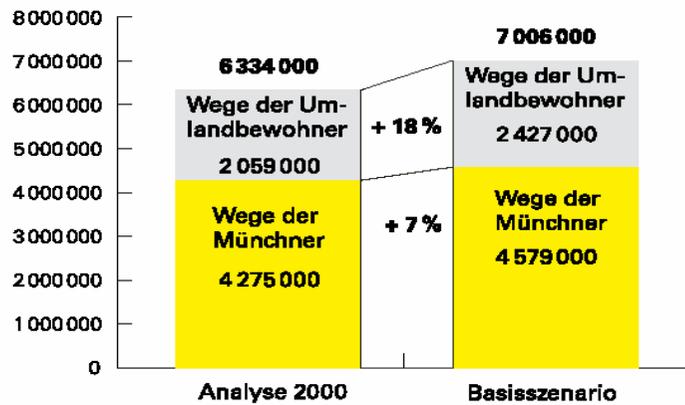
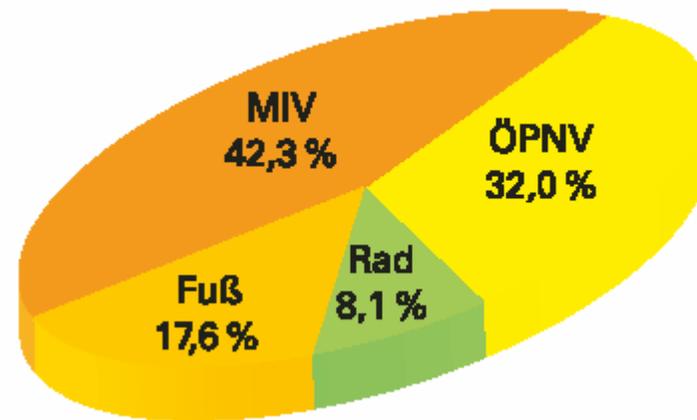
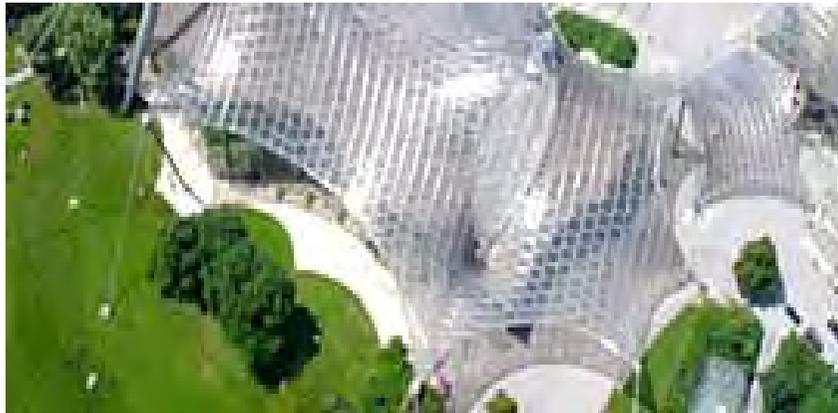


Abb. 8: Entwicklung des Wegeaufkommens (Wege/Tag)



Quelle VEP LH München



Gliederung

Organisation

Aufgaben

Daten

Leistungen

Markt im Umbruch - Liberalisierung

Infrastruktur

Integriertes Leistungsangebot von rd. 60 Verkehrsunternehmen

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

Verkehrsmittel	Anzahl Linien	Streckenlänge/	
		Linienlänge	Betriebsleistungen
S-Bahn	9	530,0	20 Mio. Zgkm
U-Bahn	8	91	9,86 Mio. Zgkm
Tram	10	71	6,83 Mio. Zgkm
Stadtbus	62	452	26,56 Mio. km
Regionalbus	214	4.289,0	23,89 Mio. km
Nachtnetz Tram/Bus	10	132,0

3.550 Haltestellen

24.500 P+R-Plätze

46.200 B+R-Plätze

Rückgrat: Schnellbahnnetz mit seinen rd. 670 km Linienlänge und 238 Bahnhöfen

Rahmenvorgaben der Stadt München aus dem Nahverkehrsplan (Auszug)

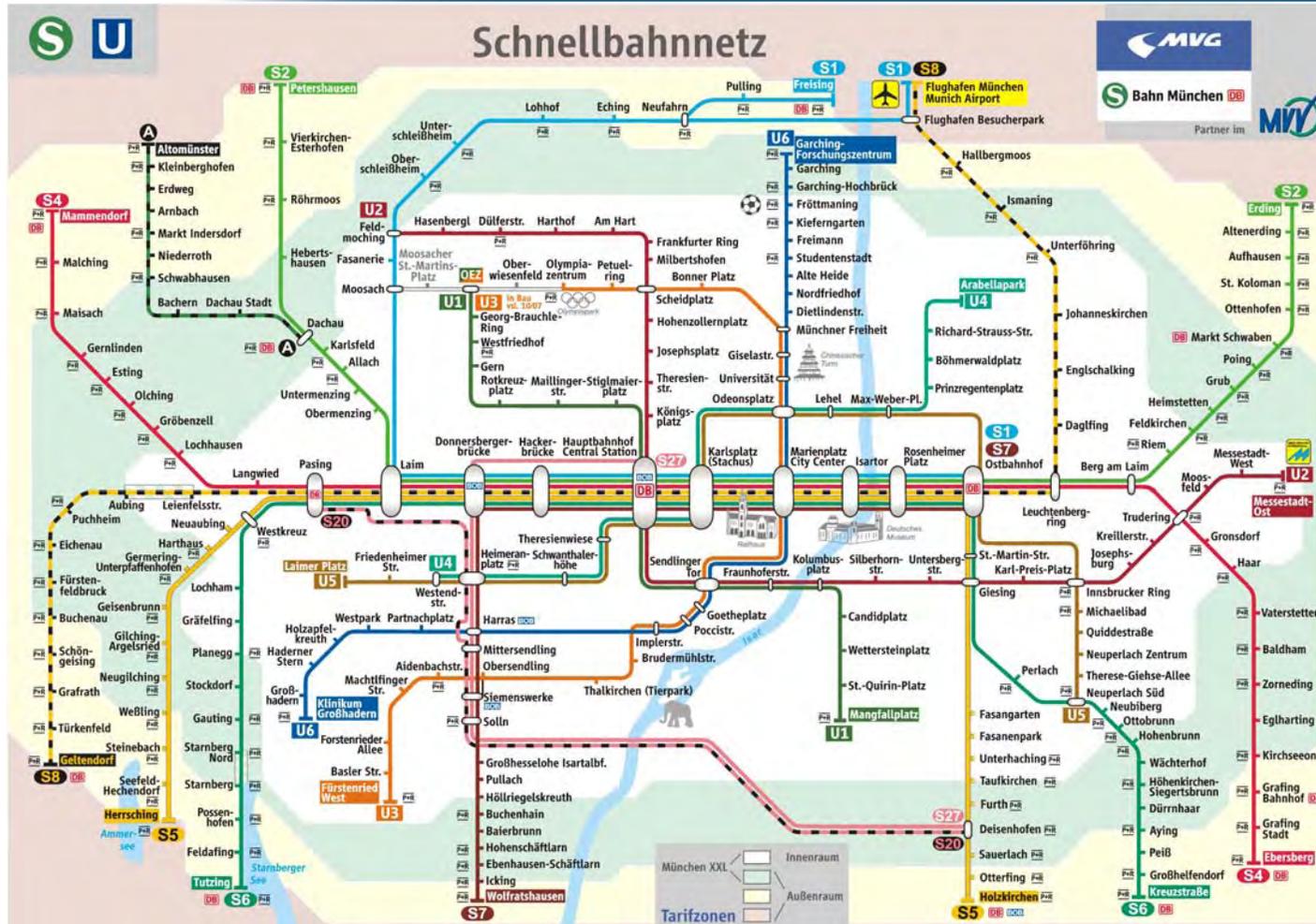
Als **Bedienungshäufigkeiten** je Gebietstyp sind folgende Mindesttaktzeiten festgelegt:

Bedienungshäufigkeiten je Gebietstyp

(* In der Regel im Zeitraum zwischen 8.00 und 20.00 Uhr)

Gebietstyp	Normalverkehrszeit (NVZ)			
	U-Bahn	S-Bahn	Straßenbahn	Bus
Kernzone	5 min		10 min	10 min
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	10 min		10 min	10 min
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	10 min		10 min	20 min

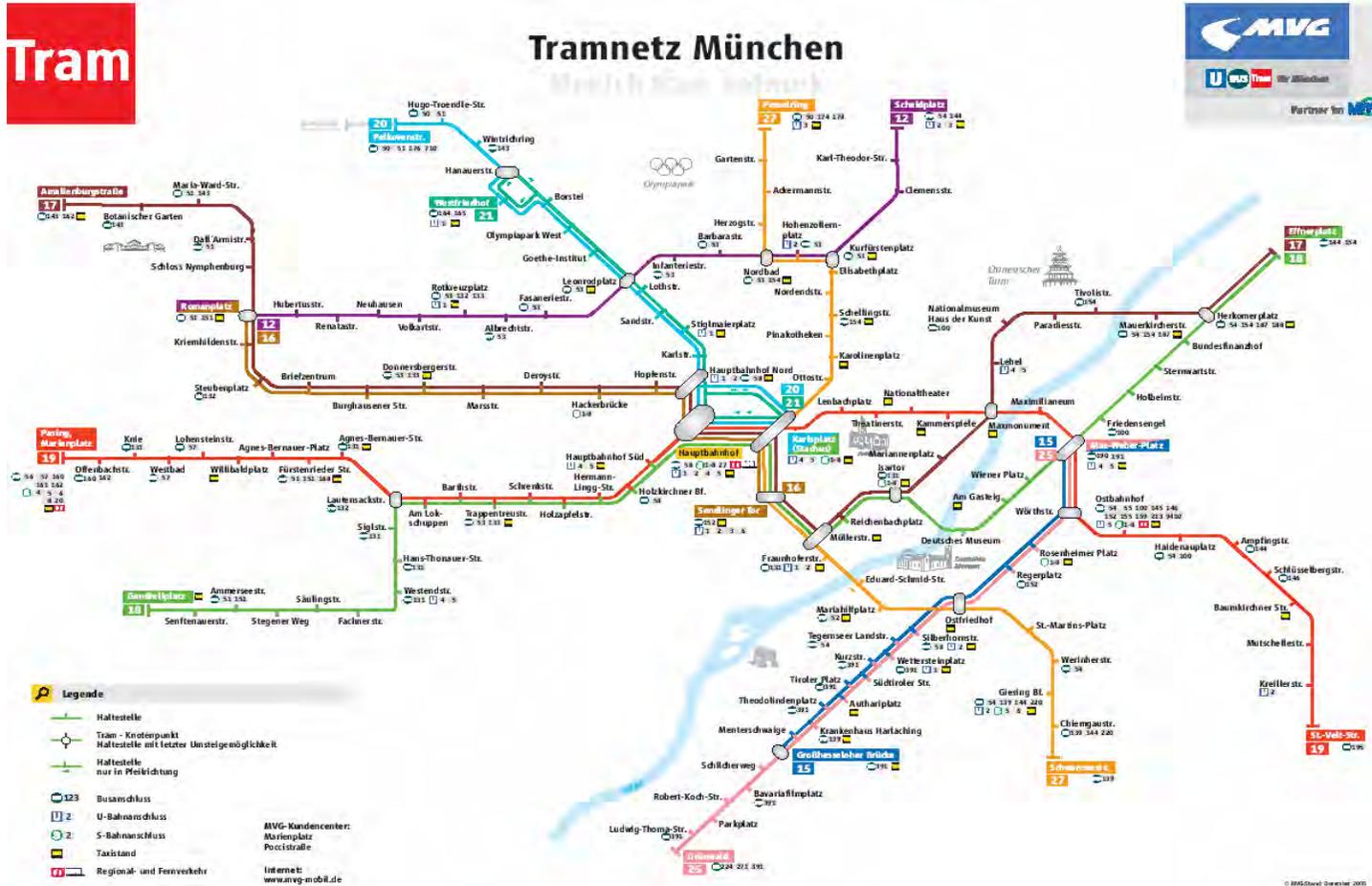
Gebietstyp	Spitzenverkehrszeit (SVZ)		
	U-Bahn	Straßenbahn	Bus
Kernzone	10 min	10 min*	20 min
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	10 min	10 min*	20 min
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	20 min	20 min	20 min*



→ Grundtakt S-Bahn: 20', in HVZ auf fünf Linien 10', auf Stammstrecke ganztags 2-3

→ U-Bahn: während HVZ in Kernzone 5', sonst 10''

Tram



→ Grundtakt: 10 Minuten



MVV-Regionalbusverkehr – eine Erfolgsgeschichte

Leistungen Buskilom.	Steigerung in 10 Jahren	Fahrgelderlöse	Steigerung in 10 Jahren	Fahrgastzahlen	Steigerung in 10 Jahren	Zuschuss pro Buskilometer	Senkung in 10 Jahren
23,4 Mio.	37%	24,7 Mio. €	66%	42 Mio.	56%	1 €	21%

- These: Durch die Umsetzung der Liberalisierung mit Augenmass, können diese Kennziffern des Erfolges bisher in dieser Komplexität von keiner anderen Region getoppt werden.
- Wirtschaftlicher Erfolg wurde erreicht, trotz Wegfall der Busförderung.
- Fahrgastzuwachs durch Angebotsausweitung und Hochqualitätspolitik.



Gliederung

Organisation

Aufgaben

Daten

Leistungsangebot

Markt im Umbruch - Liberalisierung

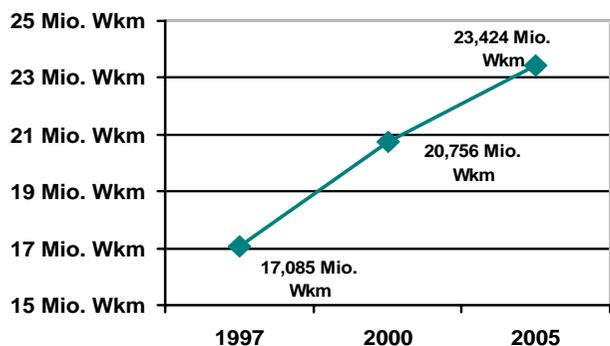
Infrastruktur

Der ÖPNV steht vor einem mehrfachen Paradigmenwechsel....

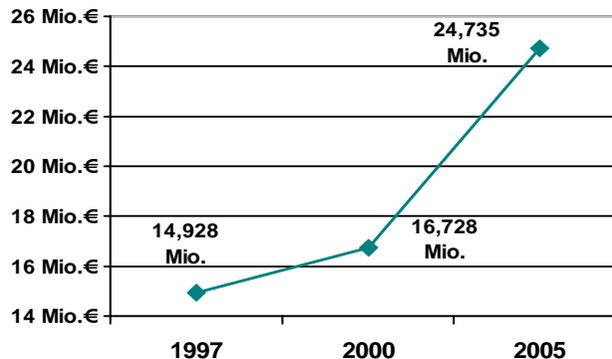
- ...durch die Liberalisierung (mit Chancen und Risiken) im SPNV und in unterschiedlichem Umfang und unterschiedlicher Intensität im allgemeinen ÖPNV.
- ...durch eine grundsätzliche Neuorientierung bei den traditionellen Finanzierungsinstrumenten.
- ...durch eine Veränderung des Rollenverständnisses der Akteure mit einer neuen Balance zwischen Markt und Daseinsvorsorge.
- ...durch die Gestaltungswirkung der nationalen und internationalen Gesetzgebung und Rechtsprechung.
- ... Wettbewerb ist generell möglich. Er wird (zumindest im allgemeinen ÖPNV) aber nur sehr eingeschränkt praktiziert.

Effizienzgewinne sind messbar – Beispiel MVV-Regionalbusverkehr

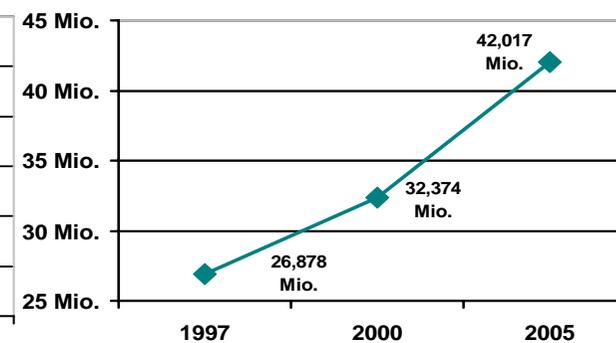
Leistungen in Buskilometern
Steigerung seit 1997 um 37 %



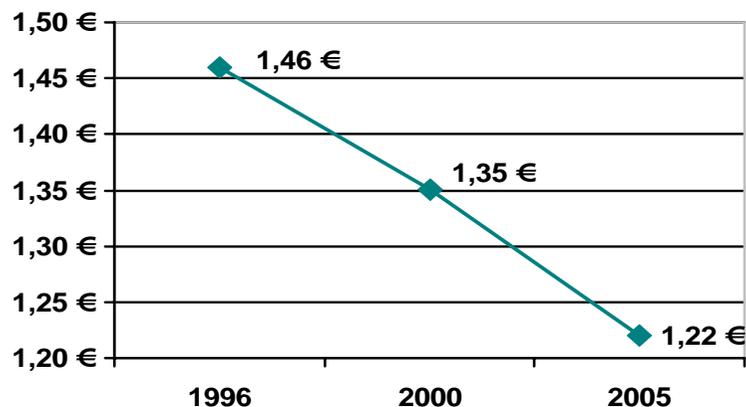
Einnahmen
Steigerung seit 1997 um 66 %



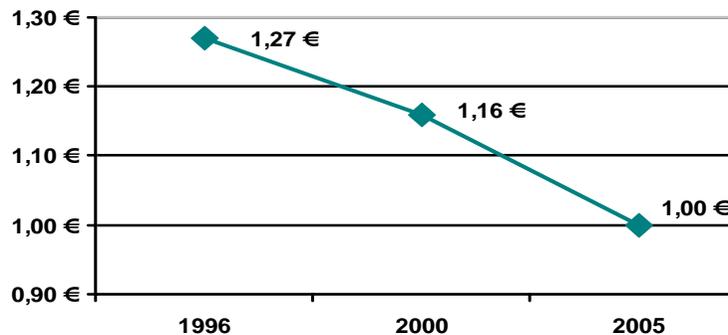
Fahrgastzahlen
Steigerung seit 1997 um 56 %



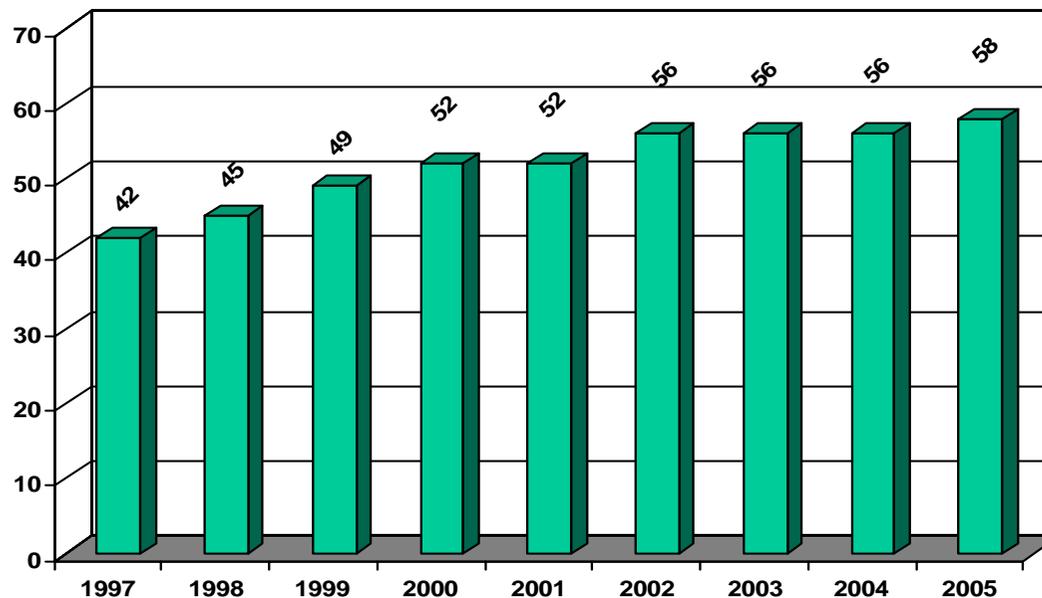
Entwicklung Kosten pro Fahrgast
Senkung seit 1997 um 16%



Entwicklung Betriebskostenzuschuss pro Buskilometer
Senkung seit 1997 um 21 %

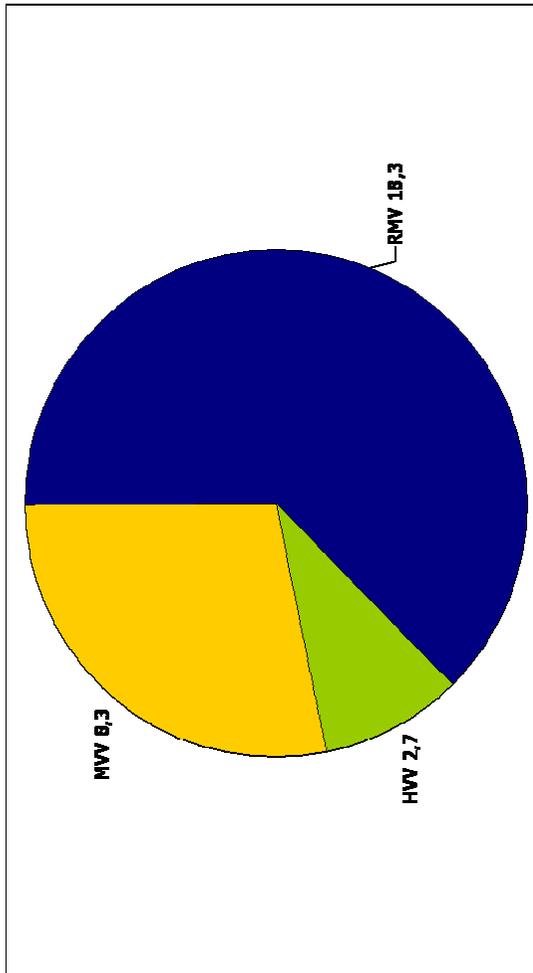


**Ausschreibungen nur im Regionalbusverkehr
Anzahl der Verkehrsunternehmen nimmt
im Wettbewerb zu. Mittelstand bewährt sich.**



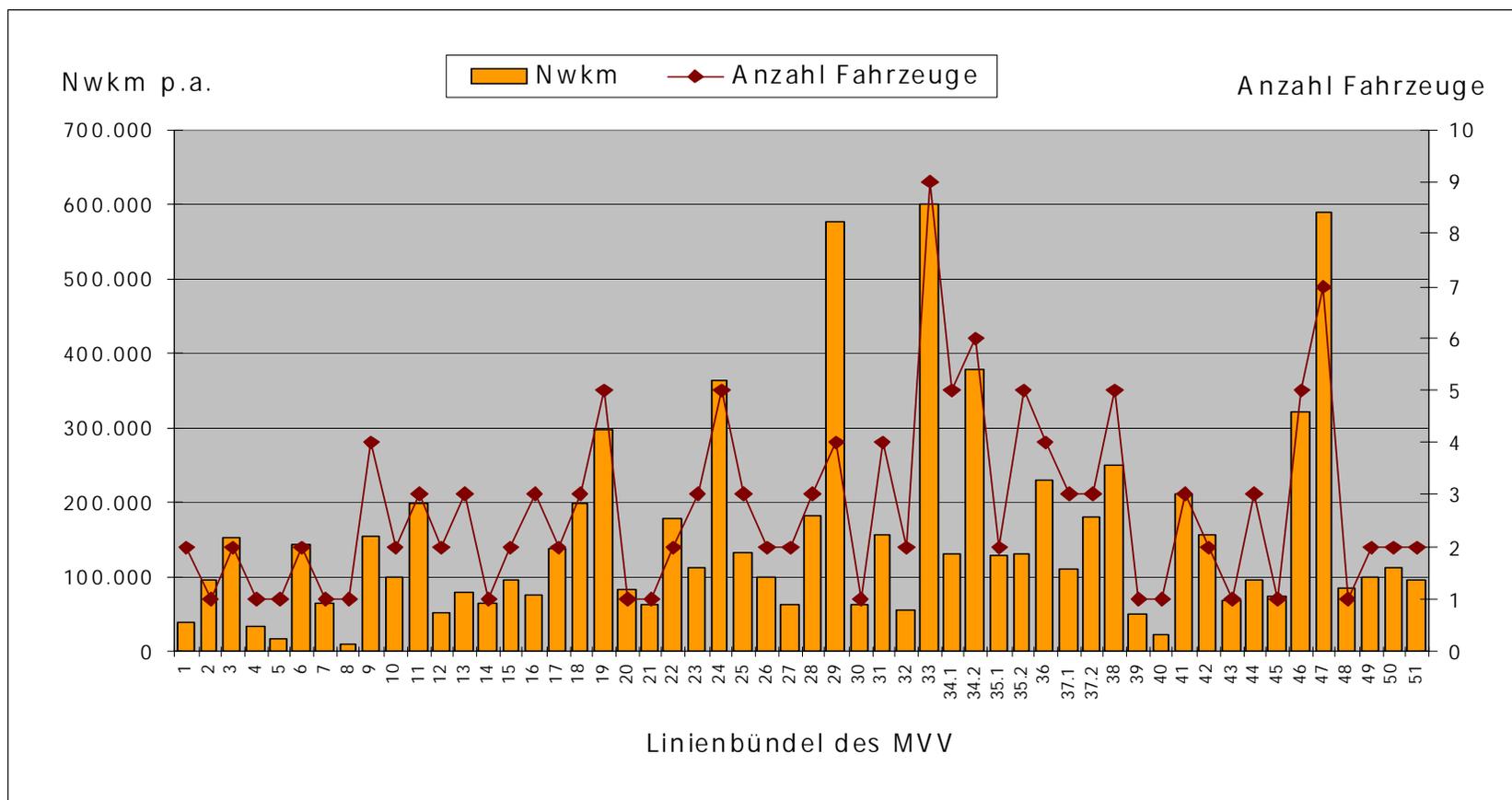
Steigerung seit 1997 um 38 %

aussgeschriebene Betriebsleistungen in MVV, RMV und HVV



	RMV	MVV	HVV	Gesamt
Ausschreibungen seit	2002	1996 (12 x 2. Ausschreibungsrunde)	2002	-
Vergebene Linienbündel	23	54	4	81
Verfahren	18	51	4	73
Vergebene Jahresfahrleistung in Nwkm	ca. 18,3 Mio.	ca. 8,3 Mio.	ca. 2,7 Mio.	ca. 29,3 Mio.
Anzahl der Fahrzeuge	395	147	53	595
Durchschnittliche Jahresfahrleistung in Nwkm je Linienbündel	797.413	152.844	668.750	361.392
Durchschnittliche Fahrzeuganzahl je Linienbündel	17,2	2,7	13,3	7,3
Leistungsart	meist kombiniert Regional- und Stadtbus	Primär Regionalbus	Regional- und/oder Stadtbus	-
Durchschnittliche Laufzeit	7 Jahre	6,2 Jahre	5 Jahre	6,4 Jahre

Ausschreibungsverfahren des MVV im Regionalbusverkehr 1997 bis 2005





Gliederung

Organisation

Aufgaben

Daten

Leistungsangebot

Markt im Umbruch - Liberalisierung

Infrastruktur

Planung wichtiger Infrastrukturprojekte



Zentrum

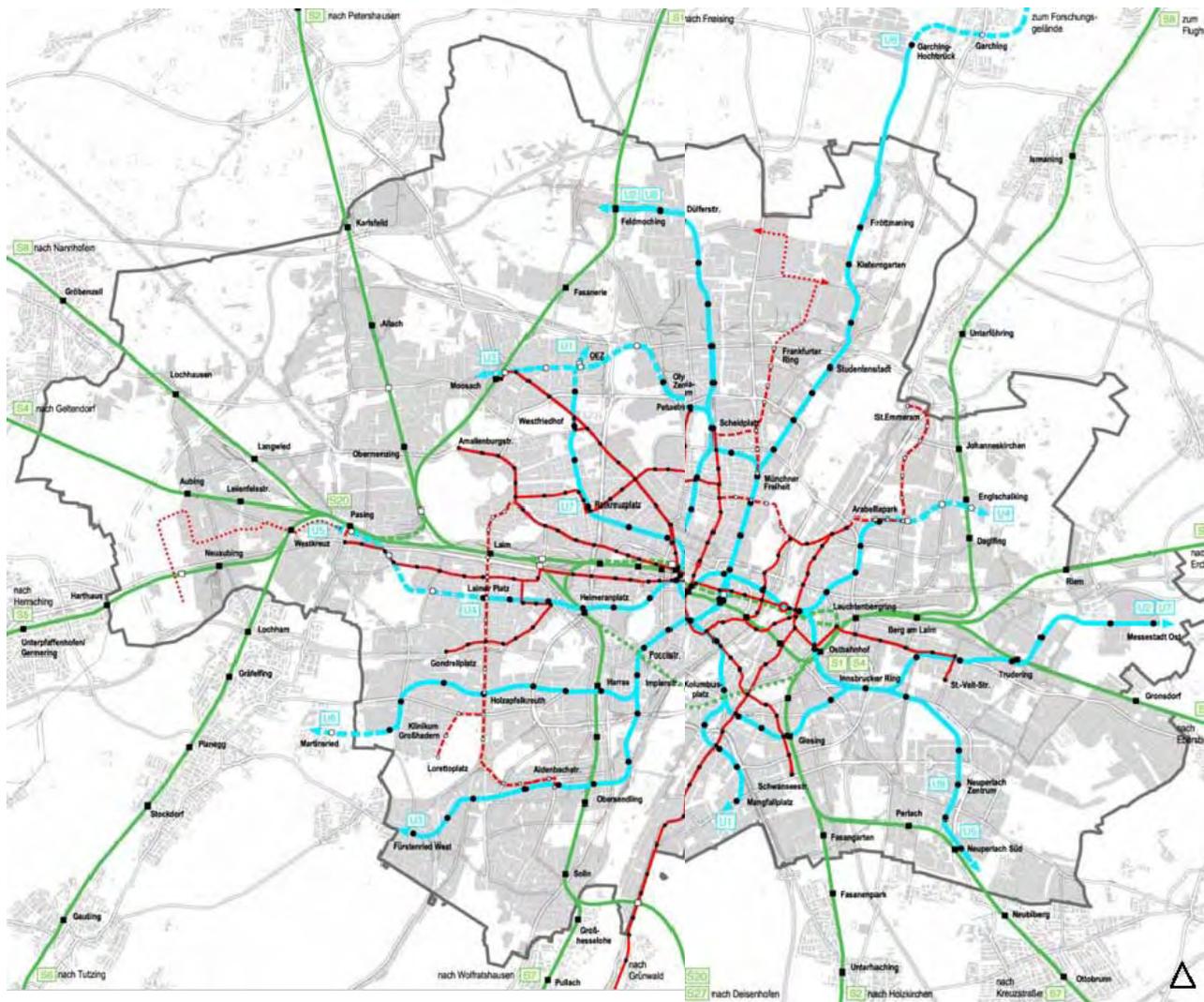
1. 2. S-Bahn-Stammstrecke
zahlreiche Vorhaben Tram und U-Bahn
(siehe Verkehrsentwicklungsplan LH München im Internet
verfügbar)

Überregional

2. Flughafenanbindung

Außenäste

3. Elektrifizierung der Strecke Altomünster – Dachau
4. Verlängerung der S7 nach Geretsried
5. Viergleisiger Ausbau Pasing – Buchenau
6. Viergleisiger Ausbau Ostbahnhof – Markt Schwaben



Quelle: Verkehrsentwicklungsplan LH München



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**

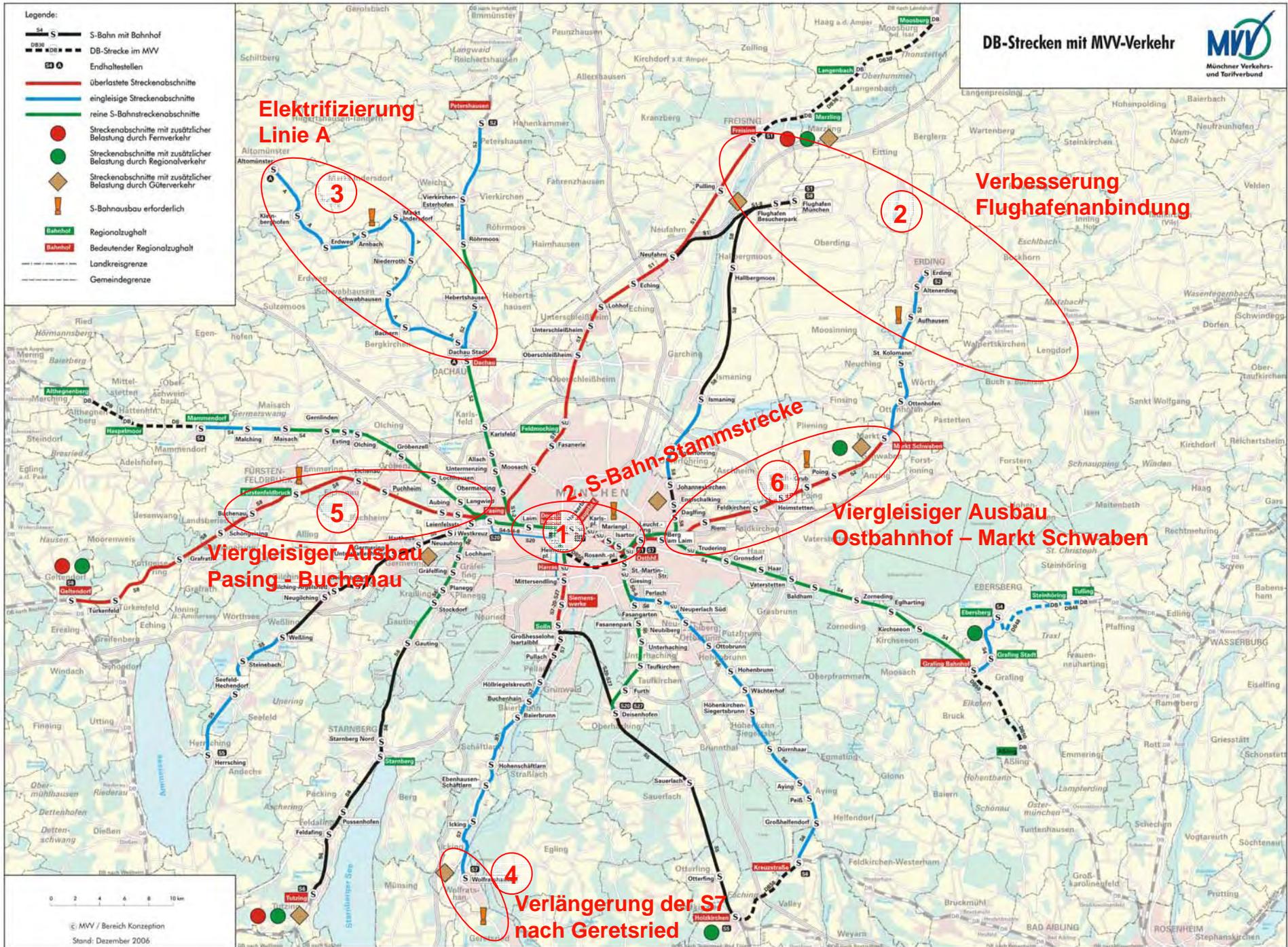
**Verbesserung
Flughafenanbindung**

**Viergleisiger Ausbau
Pasing Buchenau**

**Verlängerung der S7
nach Geretsried**

S-Bahn-Stammstrecke

**Viergleisiger Ausbau
Ostbahnhof – Markt Schwaben**



2. S-Bahn-Stammstrecke ist Basis für die weitere Entwicklung des MVV-Systems



Grundvoraussetzung für besseres Verkehrsangebot

- ohne zweiten Tunnel ist das heutige Verkehrsangebot das maximal fahrbare
- zweite Stammstrecke schafft infrastrukturelle Möglichkeit für verbessertes Zugangebot

höhere Pünktlichkeit

- parallele Stammstrecke erhöht die Betriebsstabilität

Störfallmanagement

- Bypass-Funktion
- Erreichbarkeit der Innenstadt auch im Störfall

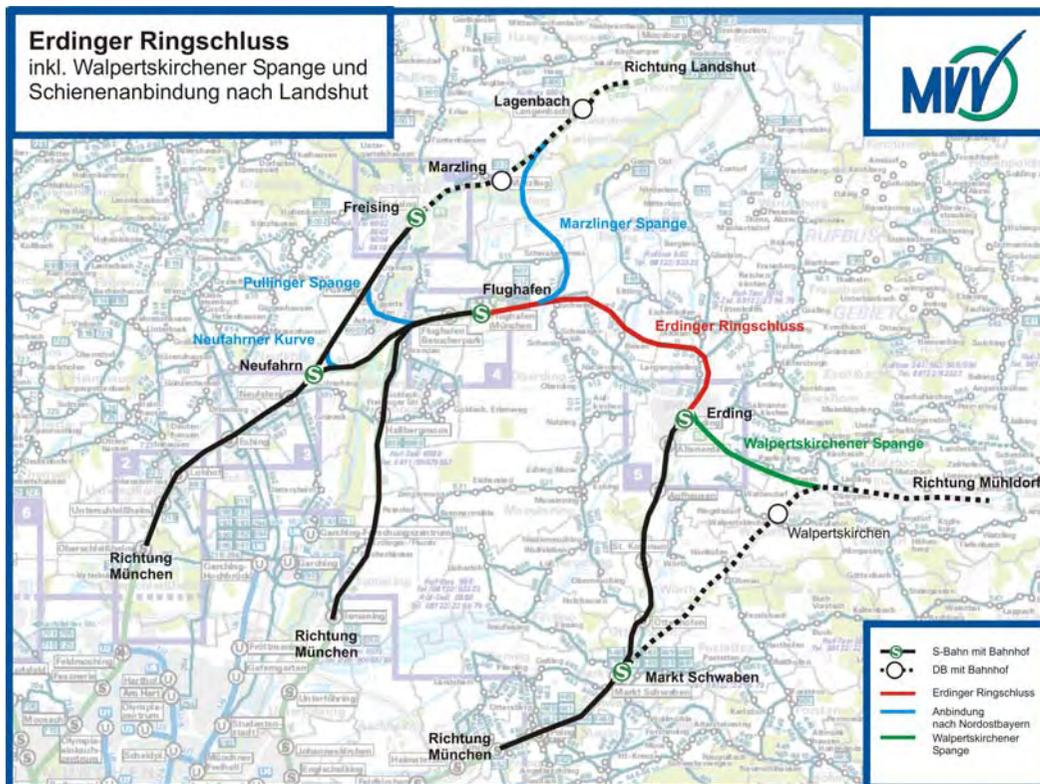
Trasse der 2. S-Bahn-Stammstrecke



Zweigleisige Schienenstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof/Leuchtenbergring

- ca. 2 km oberirdische Strecke
- ca. 6 km Streckentunnel
- 2 neue Stationen in Tieflage
- Ausbaumaßnahmen auf den Außenästen

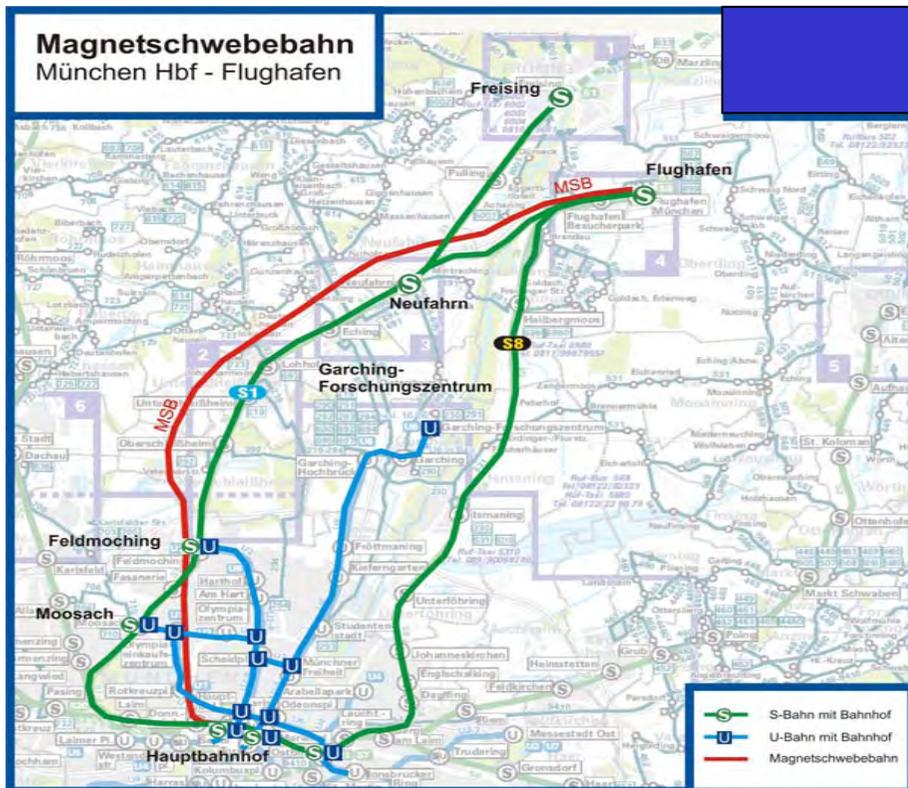
Verbesserung der Flughafenanbindung



Einzelmaßnahmen

- Erdinger Ringschluss
Verlängerung der S2 zum Flughafen
- Anbindung Nordostbayern
vsl. über Neufahrner Kurve
- Walpertskirchener Spange
SPNV-Anbindung aus Richtung Mühldorf
- Viergleisiger Ausbau der S2 zwischen
München Ost und Markt Schwaben
- Messeverschwenk der S2

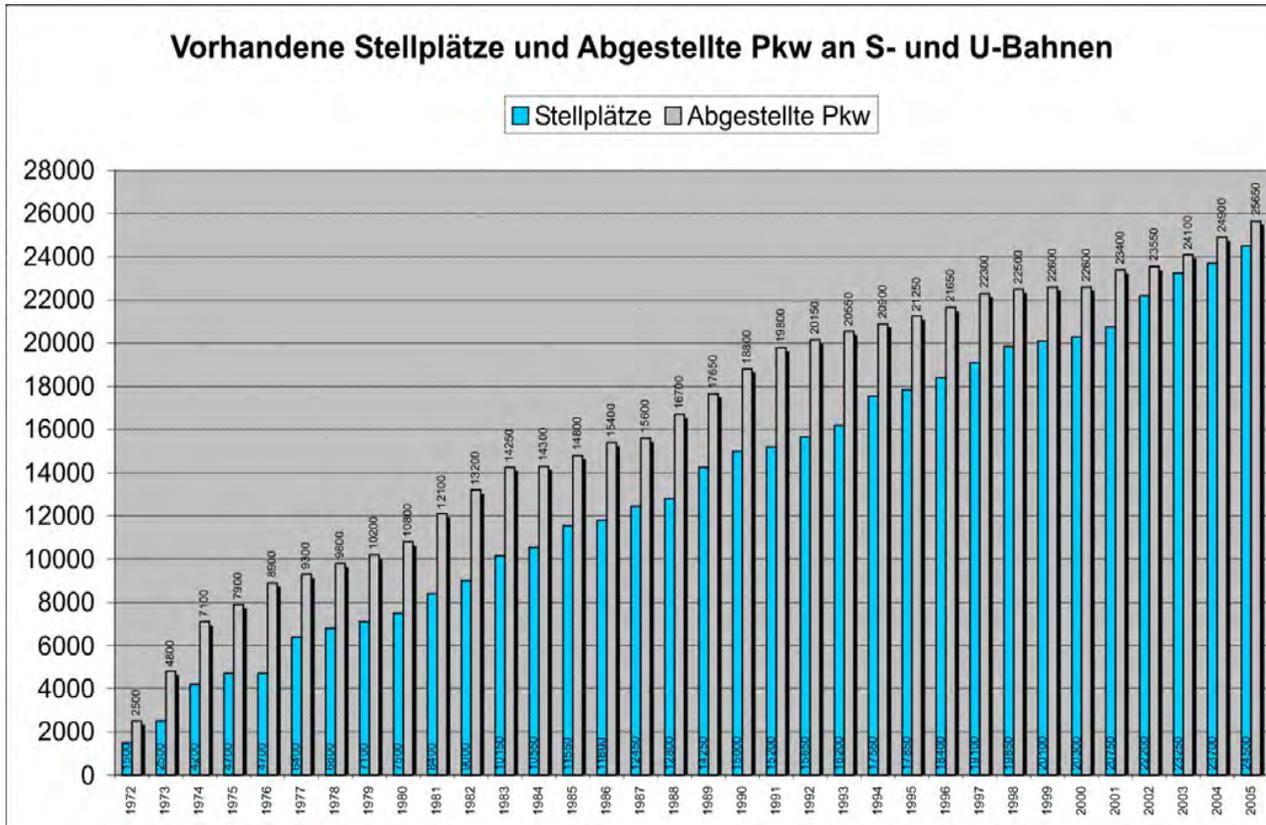
Verbesserung der Flughafenanbindung



Das Projekt ist zwischen den MVV-Gesellschaftern Freistaat Bayern und LH München strittig.

Derzeit läuft das Erörterungsverfahren.

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



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

*Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit*