

Konzepte zum Wandel des Münchner Verkehrsverbundes hin zum Mobilitätsverbund



AGENDA:

- 1. Der Großraum München erstickt im Verkehr**
2. Vielfalt der Mobilitätsangebote wächst:
Neue Mobilitätsformen drängen in den Markt
3. Entlastung der Region nur durch Integration aller Verkehre

Die Stadt München erstickt im Verkehr: München ist Stauhauptstadt – München ist Pendlerhauptstadt



6. Februar 2018, 18:53 Uhr Verkehr

Stauhauptstadt München

In keiner anderen deutschen Stadt stehen Autofahrer auch nur annähernd so lang auf der Straße, wie eine Datenauswertung zeigt. Dabei stecken sie gar nicht besonders oft fest. Aber wenn es stockt, dann richtig

Von Thomas Harloff



TÄGLICH 368.000 MENSCHEN UNTERWEGS

Kuriose Fakten: München - die Hauptstadt der Pendler

Eine neue Statistik zeigt: Der Weg zur Arbeit wird immer weiter. Spitzenreiter unter den deutschen Städten ist dabei München. Auch kuriose Fakten gibt es rund um die Pendler-Erhebung.

Pendlerrekord in der Landeshauptstadt

In Deutschland gibt es inzwischen 18,4 Millionen Pendler – so viele wie nie zuvor. Das geht aus neuen Zahlen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung hervor. Pendelspitzenreiter in der Bundesrepublik ist München: Über 368 000 Arbeitnehmer, die außerhalb wohnen, fahren jeden Tag in die Landeshauptstadt. Die meisten kommen aus dem [Landkreis München](#) (62 251 Pendler), aus dem Landkreis [Fürstenfeldbruck](#) (35 068), dem [Kreis Dachau](#) (27 241), aber auch aus Rosenheim (8247). Auf Rang zwei der deutschen Pendlerstädte landete übrigens Frankfurt mit 352 000 Menschen, die längere Strecken zur



Die Landkreise ersticken im Verkehr: B2, B471, B472, A8, A92... am Morgen und Abend die Pendler, am Wochenende die Tagesausflügler



15. Februar 2018, 14:12 Uhr Pendlerströme

Zur Arbeit an den Stadtrand

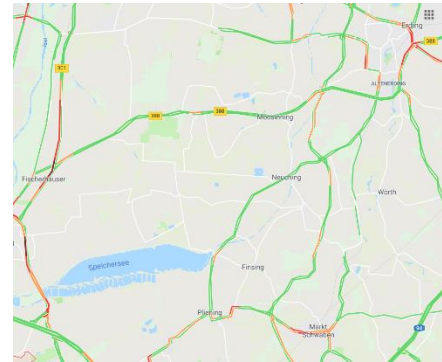


Nirgendwo im Großraum München ist die Zahl der Berufspendler so groß wie im Landkreis München. Und die meisten kommen von außerhalb. Das hat Auswirkungen auf die Gemeinden und das Verkehrsnetz.

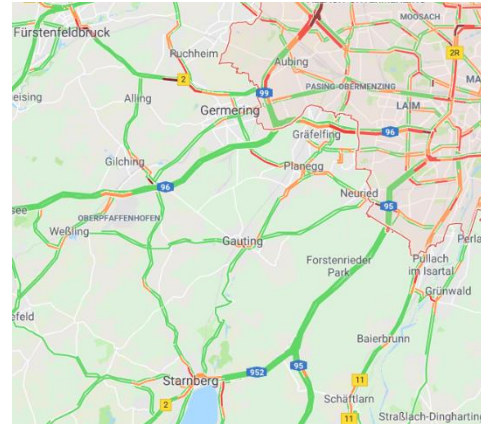
Nordwest



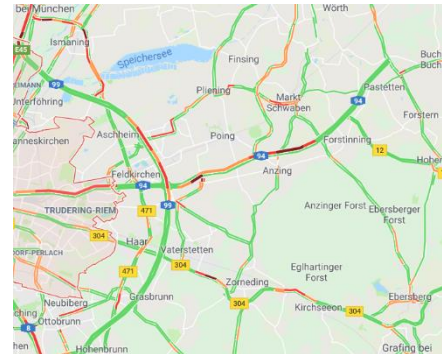
Nordost



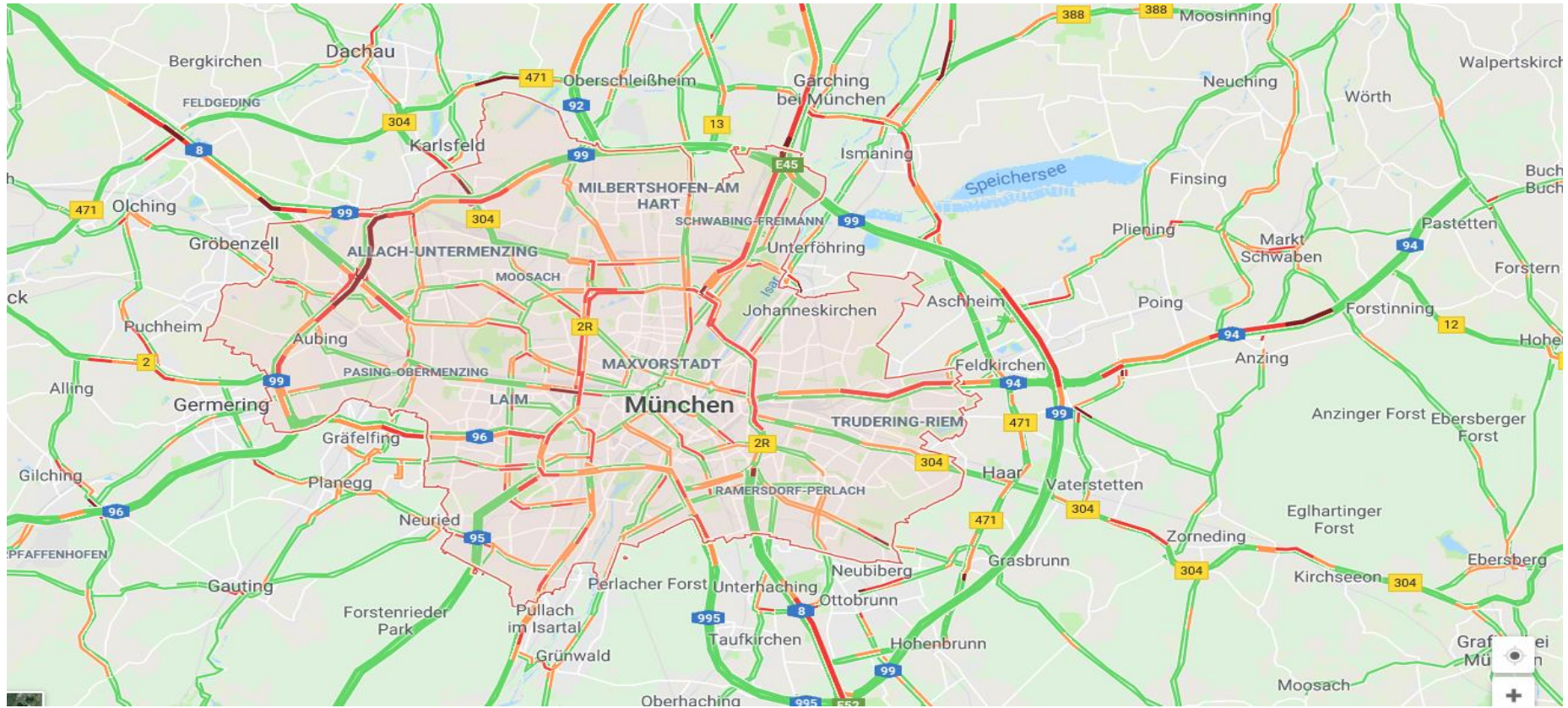
Südwest



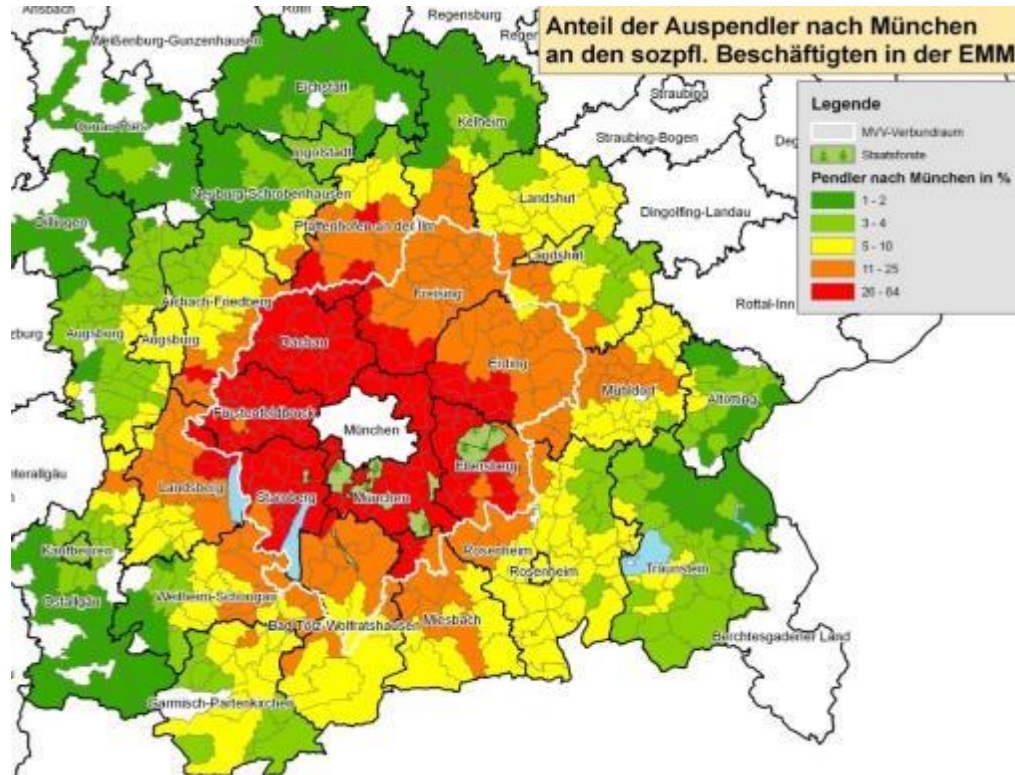
Südost



Montags 8:30 Uhr in Bayern – Stau und stockender Verkehr rund um München



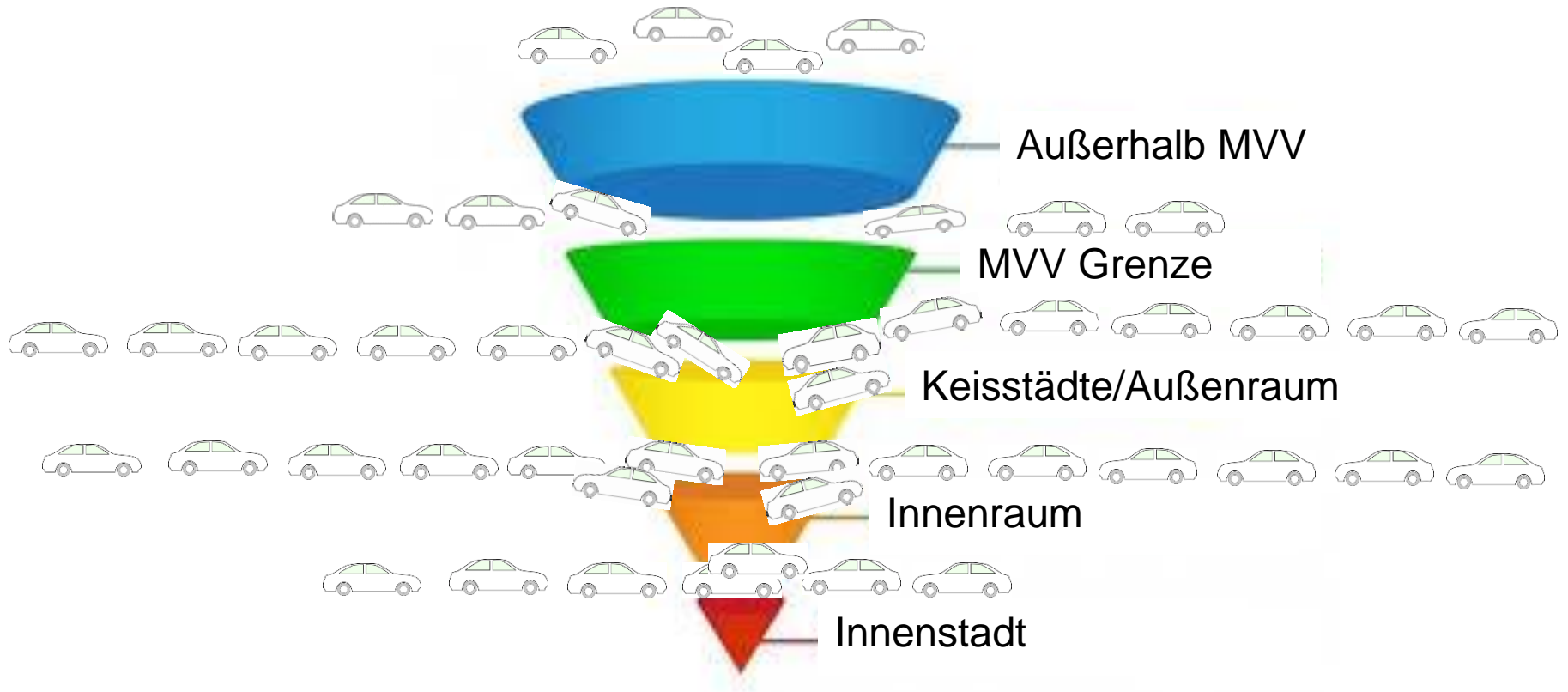
Der gesamte Ballungsraum ist mobil – im Umkreis von mehr als 50 km wird gependelt, Verkehr beginnt im Außenraum



Verkehr beginnt im Außenraum:

- Teils pendeln mehr als 50% der Arbeitnehmer aus dem Wohnortlandkreis in benachbarte Landkreise oder die Stadt
- Kern-Pendlergebiet ist der MVV-Verbundaum
- Verstopfung der Straßen beginnt damit de facto schon am Verbundaußenraum
- Durch monozentrale Stellung Münchens spitzt sich die Verkehrsbelastung immer weiter Richtung Innenstadt zu – mehr Verkehr bei weniger Platz führt zu Stau
- **Verkehrsentlastung im Großraum denken!**

Die zentrale Stellung des Innenraums von München wirkt wie ein Trichter im Autoverkehr – mehr Autos, weniger Platz = mehr Stau



AGENDA:

1. Der Großraum München erstickt im Verkehr
2. **Vielfalt der Mobilitätsangebote wächst:
Neue Mobilitätsformen drängen in den Markt**
3. Entlastung der Region nur durch Integration aller Verkehre

Zahlreiche neue Mobilitätsformen drängen in den Markt – aber im Wesentlichen kommerziell ausgerichtet



EBERSBERGER AUTO-TEILER



Flinkster
Mein Carsharing



„Rosinenpicken“: Neue Mobilitätsformen finden sich in den Innenstädten – statt Verkehrsbelastung sogar Verkehrszunahme



Unternehmen sind auf Gewinn und nicht auf Verkehrsbelastung ausgerichtet:

- viele neue Anbieter als „Rosinenpicker“
- viele Angebote nur im attraktiven Innenstadtbereich (viele Nutzer, kurze Wege)
- neben Verkehrsleistung auch hohes Interesse an Daten und Informationen der Nutzer
- Angebote häufig als Konkurrenz zum ÖPNV
- Mehrverkehr statt Verkehrsbelastung wahrscheinlich

Unkoordiniertes Wachstum v. Mobilitätsformen in der Innenstadt, keines in der Region – aber dort beginnt Verkehrsproblem



Leihradsysteme in München

Im Münchner Stadtgebiet gibt es im Moment vier große Anbieter mit ca. 10.000 Lehrädern:

- [Call a Bike](#)
- [Donkey Republic](#)
- [MVG Rad](#)
- [cBike](#)



Drive Now München ist eine der größten Metropolen Deutschlands und ein Zentrum für Innovationen. Drive Now ist ein innovatives Mobilitätsangebot, das es ermöglicht, ein Auto zu mieten und es für kurze oder längere Zeiträume zu nutzen. Drive Now ist ein innovatives Mobilitätsangebot, das es ermöglicht, ein Auto zu mieten und es für kurze oder längere Zeiträume zu nutzen.	Die Vorteile von Drive Now • Flexibler Mietzeitpunkt • Keine Mindestmietzeit • Keine Mindestkilometer • Keine Mindestfahreranzahl • Keine Mindestversicherung • Keine Mindesthaftung
Car2Go Car2Go ist ein innovatives Mobilitätsangebot, das es ermöglicht, ein Auto zu mieten und es für kurze oder längere Zeiträume zu nutzen. Car2Go ist ein innovatives Mobilitätsangebot, das es ermöglicht, ein Auto zu mieten und es für kurze oder längere Zeiträume zu nutzen.	Die Merkmale von Car2Go • Keine Mindestmietzeit • Keine Mindestkilometer • Keine Mindestfahreranzahl • Keine Mindestversicherung • Keine Mindesthaftung
Bee Zero Bee Zero ist ein innovatives Mobilitätsangebot, das es ermöglicht, ein Auto zu mieten und es für kurze oder längere Zeiträume zu nutzen. Bee Zero ist ein innovatives Mobilitätsangebot, das es ermöglicht, ein Auto zu mieten und es für kurze oder längere Zeiträume zu nutzen.	Die Merkmale von Bee Zero • Keine Mindestmietzeit • Keine Mindestkilometer • Keine Mindestfahreranzahl • Keine Mindestversicherung • Keine Mindesthaftung
Flinkster Flinkster ist ein innovatives Mobilitätsangebot, das es ermöglicht, ein Auto zu mieten und es für kurze oder längere Zeiträume zu nutzen. Flinkster ist ein innovatives Mobilitätsangebot, das es ermöglicht, ein Auto zu mieten und es für kurze oder längere Zeiträume zu nutzen.	Die Merkmale von Flinkster • Keine Mindestmietzeit • Keine Mindestkilometer • Keine Mindestfahreranzahl • Keine Mindestversicherung • Keine Mindesthaftung
Stadtmobil Stadtmobil ist ein innovatives Mobilitätsangebot, das es ermöglicht, ein Auto zu mieten und es für kurze oder längere Zeiträume zu nutzen. Stadtmobil ist ein innovatives Mobilitätsangebot, das es ermöglicht, ein Auto zu mieten und es für kurze oder längere Zeiträume zu nutzen.	Die Vorteile von Stadtmobil • Flexibler Mietzeitpunkt • Keine Mindestmietzeit • Keine Mindestkilometer • Keine Mindestfahreranzahl • Keine Mindestversicherung • Keine Mindesthaftung
Merla 24/7 Merla 24/7 ist ein innovatives Mobilitätsangebot, das es ermöglicht, ein Auto zu mieten und es für kurze oder längere Zeiträume zu nutzen. Merla 24/7 ist ein innovatives Mobilitätsangebot, das es ermöglicht, ein Auto zu mieten und es für kurze oder längere Zeiträume zu nutzen.	Die Merkmale von Merla 24/7 • Keine Mindestmietzeit • Keine Mindestkilometer • Keine Mindestfahreranzahl • Keine Mindestversicherung • Keine Mindesthaftung

Der Markt bestimmt das Wachstum in der Innenstadt – aber Ursache für Verkehrsbelastung wird nicht gelöst:

- häufig unkoordiniertes Wachstum vieler Anbieter nebeneinander
- keine eigenwirtschaftlichen Angebote in der Region
- Hier aber beginnt die Entlastung des Großraums vom Verkehr, da hier der SPNV und die U-Bahn als Ballungsraumverkehrsmittel greifen
- **Neue Mobilitätsformen müssen hier Zulieferer sein – Verkehrsentslastung beginnt im Außenraum oder schwach bedienten Stadtteilen**

AGENDA:

1. Der Großraum München erstickt im Verkehr
2. Vielfalt der Mobilitätsangebote wächst:
Neue Mobilitätsformen drängen in den Markt
3. Entlastung der Region nur durch Integration aller Verkehre

Alle Mobilitätsformen müssen übergeordneten Zielen dienen: Verkehrsentlastung und Sicherstellung Mobilität

Oberstes Ziel:

- Verkehrsentlastung des Großraumes München
- sowie Sicherstellung der Mobilität in der gesamten Region München.

Basis:

- Starker ÖPNV als Basis und Integration aller ergänzenden neuen Mobilitätsangebote und
- attraktiver und einfacher Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsformen erhöht Akzeptanz und Nutzung



Worüber reden wir, wenn wir von Verbunderweiterungen sprechen – so sieht es heute häufig aus.....



Acht Fahrkarten nötig

**Veronika Ahn-Tauchnitz,
Meine Woche: Endlich rein
in den MVV, 9./10. Februar**

Eine landkreisgebietsinterne Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln (außer mit dem Taxi) von Benediktbeuern nach Reichersbeuern kann fahrkartenmäßig schon zu einem Pluralismus werden. Von Benediktbeuern (zum Beispiel Dienstag, 12. Februar 2019, 6.51 Uhr) nach Bichl kauft man eine DB-Karte, von Bichl (7.36 Uhr) nach Bad Tölz (Zentraler Omnibusbahnhof), kauft man eine RVO-Karte, von Bad Tölz/ZOB (10.19 Uhr)

bis Bad Tölz (Bahnhof) eine MVV-Karte (mit dem Bus 379), von Bad Tölz Bahnhof (11 Uhr) bis Reichersbeuern eine BOB-Karte. Das macht dann einen Betrag von zirka 10 Euro, und man muss auch wieder zurück um zirka 10 Euro, mit acht gekauften Fahrkarten. Das Bayernticket (eine Tarifeinheit) kostet auch 25 Euro, ist aber Montag bis Freitag erst ab 9 Uhr gültig. So kann man den ÖPNV in meinem Sinne nicht attraktiv gestalten, hier muss gehandelt werden.

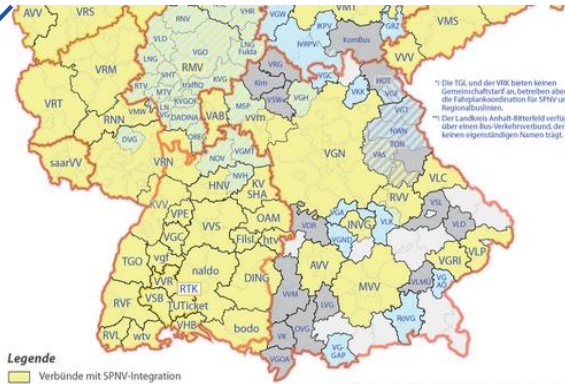
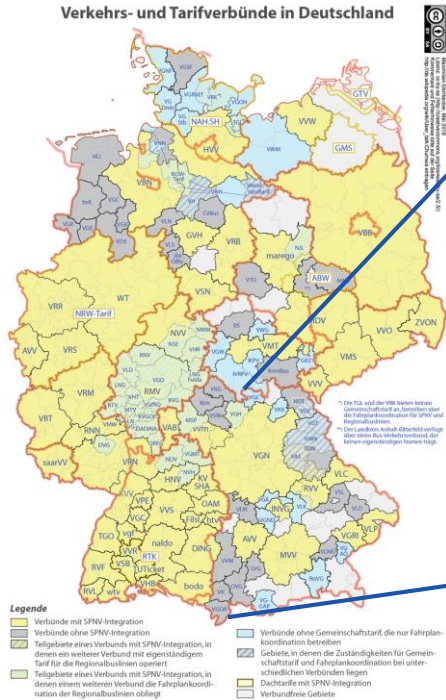
Franz Xaver Sailer
Bad Tölz

Chancen auf positive Effekte eines Verbundes im Süden Bayerns bisher kaum genutzt – MVV deckt Verkehrsbeziehungen nicht ab



Verbünde in Deutschland:

Verbünde in Bayern:



Südbayern mit großen Gebieten ohne echten Verbund:

- Fast ganz Deutschland ist von Verbänden abgedeckt
- Nur in Südbayern keine Verbünde oder „Schein-Verbünde“ ohne Schienen- oder gar Tarifintegration – nicht kundenfreundliche Lösungen
- Damit keine Nutzung der positiven Effekte eines Verbundes für den Kunden
- Kein positiver Effekt aus Verbänden für die Regionen:
 - Verbundzugehörigkeit genießt hohen Stellenwert bei Standortentscheidung von Firmen
 - Zunahme der wirtschaftlichen Verflechtungen
 - Positiver Einfluss auf das „Image“ – bzw. auf die weichen Standortfaktoren
 - Verkehrsverlagerung!

Gemeinden an Verbundgrenzen leiden unter Autoverkehr – Einwohner außerhalb des Verbundes wollen Vorteile vom MVV



AM BESTEN WÄRE EIN PARKDECK

Bahnhof Mammendorf: Parkplatz schon wieder an Kapazitätsgrenze

Der Parkplatz am Bahnhof Mammendorf wurde 2014 erweitert. Doch die Kapazitätsgrenzen werden inzwischen wieder massiv überschritten. Jetzt wird über einen neuerlichen Ausbau diskutiert – eine Möglichkeit wäre ein Parkdeck.

Mammendorf – Im Dezember 2017 wurde bei der Gemeinschaftsversammlung der Verwaltungsgemeinschaft (VG) die unbefriedigende Park & Ride-Situation am S-Bahnhof thematisiert. Die Gemeinde beantragte beim Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) eine Überprüfung der Stellplatzauslastung. Das ist Voraussetzung für eine Förderung durch die Regierung von Oberbayern bei einem event



SPATENSTICH AM S-BAHNHOF IN PETERSHAUSEN

270 neue P&R-Plätze für Petershausen

Auf die Parkplätze, fertig, los: Petershausen bekommt 270 neue Park and Ride Plätze. Jetzt war der Spatenstich für das Projekt, für das es mehr überregionale Zuschüsse gibt als bisher üblich.

24. Juni 2018, 22:07 Uhr Verkehr

Parkchaos in Geltendorf

Mängel an allen Ecken und Enden

Die Parkplätze reichen vorne und hinten nicht, ein Aufzug fehlt:

Der Bahnhof ist das zentrale Thema der Bürgerversammlung, wenn es keine Möglichkeit mehr gibt, zu erweitern. Entspannung könnte eine Ausweitung des MVV-Bereichs bis nach Rosenheim bringen. Aßling hat sich bereits an die entsprechenden Stellen gewandt, unter anderem an Landrat Robert Niedergesäß (CSU), der Sprecher der Verbundlandkreise ist. Bislang gibt



Autos soweit das Auge reicht: Seit der Streckensperrung zwischen Geltendorf und Buchlohe hat sich die Situation noch einmal verschärft. (Foto: Privat)

13 abgeschleppte Autos an einem Tag: Die Situation rund um die S-Bahn-Endhaltestelle nervt viele Pendler zunehmend. Kommune und Bahn schieben sich gegenseitig die Verantwortung zu

Die politischen Rufe eines Beitritts zum Münchner Tarifverbund werden lauter. Was der Verkehrsexperte des Landkreises dazu sagt.

VON GERALD MODLINGER

ANZEIGE



Den Landkreis beschleunigt in das Tarifgebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) einzugliedern, die Zugkapazitäten zu erweitern und den Zug vom Ammersee nicht nach Augsburg, sondern nach München fahren zu lassen: Diese seit Jahren erhobenen Forderungen haben

Druck steigt:

- An allen Außenästen des MVV starke Problem mit parkenden Pendlern – massive Überlastungen
- Parallel drängen Einwohner in den umliegenden Gebieten darauf, die Vorteile des Verbundes nutzen zu wollen
- Derzeit starker politischer Druck aber auch politische Unterstützung beim Thema ÖPNV wegen Umwelt- und Verkehrseffekten

Vereinfachung führt zum Umstieg auf den ÖPNV und damit Entlastung der Straße – Kooperation ermöglicht Lkr die Zukunft



Vorteile für den Fahrgast – Einheitliche Benutzeroberfläche für den ÖPNV:

- Einheitlicher Tarif - 1 Fahrschein für alle Verkehrsmittel mit einheitlichem Vertriebssystem; Kostenvorteile und Sondertickets wie Seniorenkarten etc.
- Übergreifende Kundeninformation / Reisendeninformation
- Verbundmarketing
- Verkehrsforschung
- Durchführung der Einnahmenaufteilung
- Konzeptionelle Planung
- Im AT-Verbund: Ausschreibungen und Direktvergaben von Verkehrsleistungen sowie Vertrags- und Qualitätscontrolling
- **Digitalisierung: Integration neuer Mobilitätsangebote, Einführung E-Tarif und E-Ticket bis hin in Zukunft ggf. Abrechnung Einnahmenaufteilung zwischen Verkehrsunternehmen über Blockchain**

Verbünde mit ihrer Kooperationswirkung ermöglichen...

- für die Bürger als **Fahrgäste** für einen einfacheren Systemzugang
- für die Bürger als **Steuerzahler** für einen kompetenten und effizienten Geldeinsatz
- für die **Aufgabenträger** (im AT-Verbund) Entlastung durch kompetente, effiziente und diskriminierungsfreie Wahrnehmung von Aufgaben nach BayÖPNVG
- für die Landkreise ein **digitalisierter**, zukunftsgerichteter ÖPNV
- für die **Wirtschaft** einen Standortfaktor

Ein attraktiver ÖPNV führt zum Umstieg und damit zur Entlastung der Straße, der Städte und der Umwelt

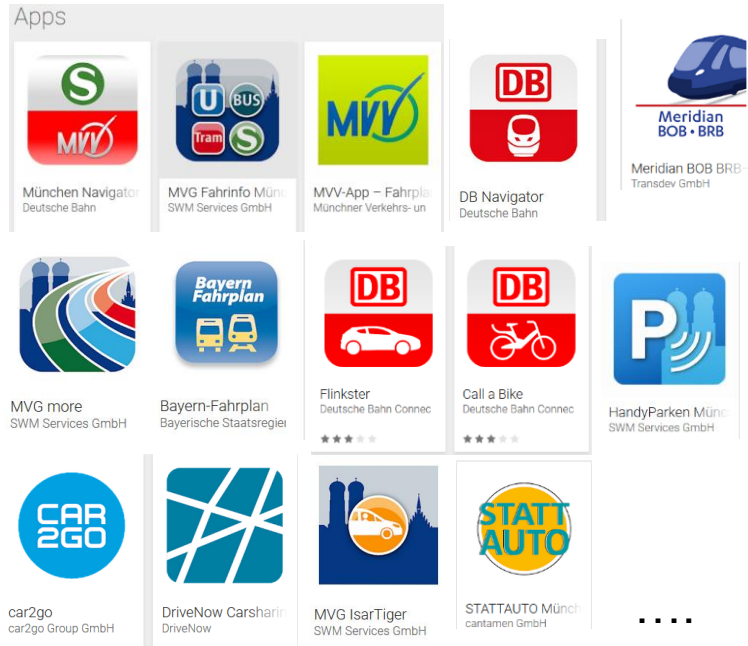
Schritte für eine Verbundintegration: Erhebungen durchführen, Nahverkehrspläne ergänzt und rechtlichen Rahmen anpassen



Aufgabe:	Ziel:	Spätestens:	Wer:
Anpassung Nahverkehrsplan	Ermöglichung Verbundbeitritt, Definition von Mindeststandards (Bedienungshäufigkeit; Qualität, Linienbündel) und ggf. Ausschr.	Sofort	Landkreise
Abstimmung mit Genehmigungsbehörde	Sinnvolle Gestaltung der Genehmigungslaufzeiten um Status-Quo nicht zu lange zu zementieren (Übergangsz.)	Sofort	Landkreise MVV Genehmigungsbehörde
Abstimmung mit Nachbarlandkreisen	Behandlung grenzüberschreitender Verkehre	Sofort	Landkreise MVV
Vorher-Erhebung im Beitrittsgebiet	Feststellung Basis für künftige Minder-/Mehreinnahmen	3 Jahre vorher	MVV mit Erhebern, Zustimmung der Regionalbusbetreiber / EVUs
Festlegung künftige Tarifstruktur im Beitrittsgebiet	Basis für Kundeninfo, Vermittlung Vorteile, Bemessung Ausgleichs, Abschätzung Ertragskraft MVV-Tarif, Kosten	2 Jahre vorher	MVV mit Landkreisen, Zustimmung MVV Gremien
Festlegung rechtliche Möglichkeiten Ausgleich SPNV	Beschluss Ausgleich Schiene durch BEG/Freistaat	2 Jahre vorher	MVV mit BEG/Freistaat
Festlegung rechtliche Möglichkeiten Ausgleich Bus	Vertrag Ausgleich Regionalbus und heutige Betreiber im MVV (Übergangsszenario)	2 Jahre vorher	MVV mit Landkreisen und Gesellschaftern und Verkehrsunt.
Genehmigung Tarif, Anpassungen Fpl. und Vertrieb	Rechtliche Basis schaffen für Kunden	1 Jahr vorher	MVV und Landkreise
Anpassung Verbundvertragswerk (Gesellschaftervertrag, EAV...)	Öffnung für Integration zusätzlicher Aufgabenträger	baldmöglichst	MVV, Gesellschafter
Integration SPNV in MVV in die Ausschreibungen der BEG	Synergien bei den Angebotskalkulationen, Einkalkulieren von Verbundeffekten durch anbietende EVU	Sukzessive bei Ausschreibg.	BEG mit Unterstützung MVV

Umfangreiches Mobilitätsangebot wird Kunden am Ende nicht umfangreich angeboten – er muss Informationen suchen

Auswahl Apps in München:



Der Kunde bekommt heute schon viel Angebot über öffentlichen oder halb-öffentlichen-individuellen Verkehr in München, aber:

- Mit unterschiedlichen Echtzeitdaten
- Mit unterschiedlichen Solldaten
- Mit unterschiedlicher Integration alternativer Mobilitätsformen
- Mit und ohne Ticket-Kaufmöglichkeit
- Mit jeweils neuem notwendigen Einloggen

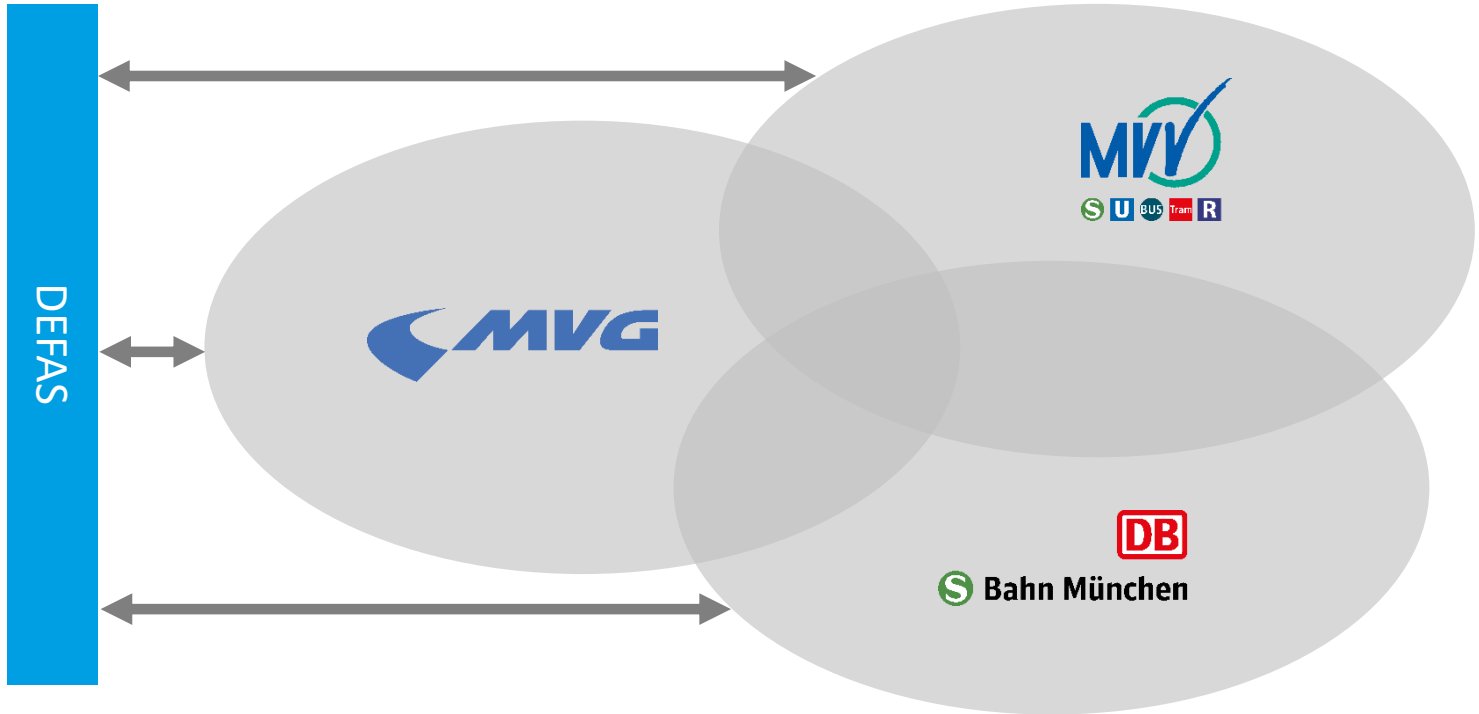
....

- Aus Kundensicht ist es nicht attraktiv – Mobilität aus einer App nicht gewährleistet
- Der Umstieg weg vom Auto wird erschwert

Dabei greifen wir heute auf gemeinsame Plattformen zurück, haben Themen gemeinsam entwickelt



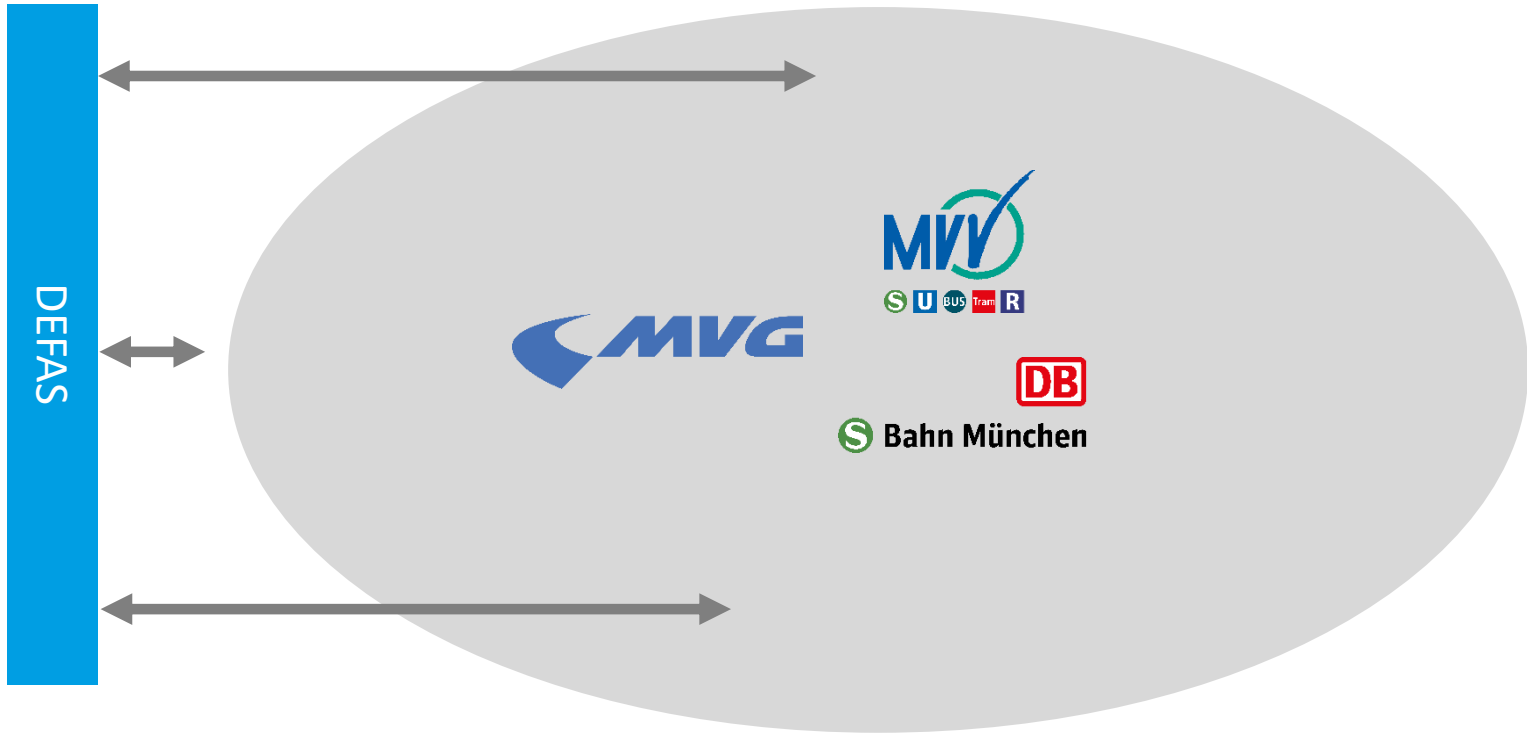
MOBILITÄTSPLATTFORM IM MOBILITÄTSVERBUND



Wollen wir eine gemeinsame Plattform für den Kunden schaffen, die auch Basis für Mobility Inside werden kann?



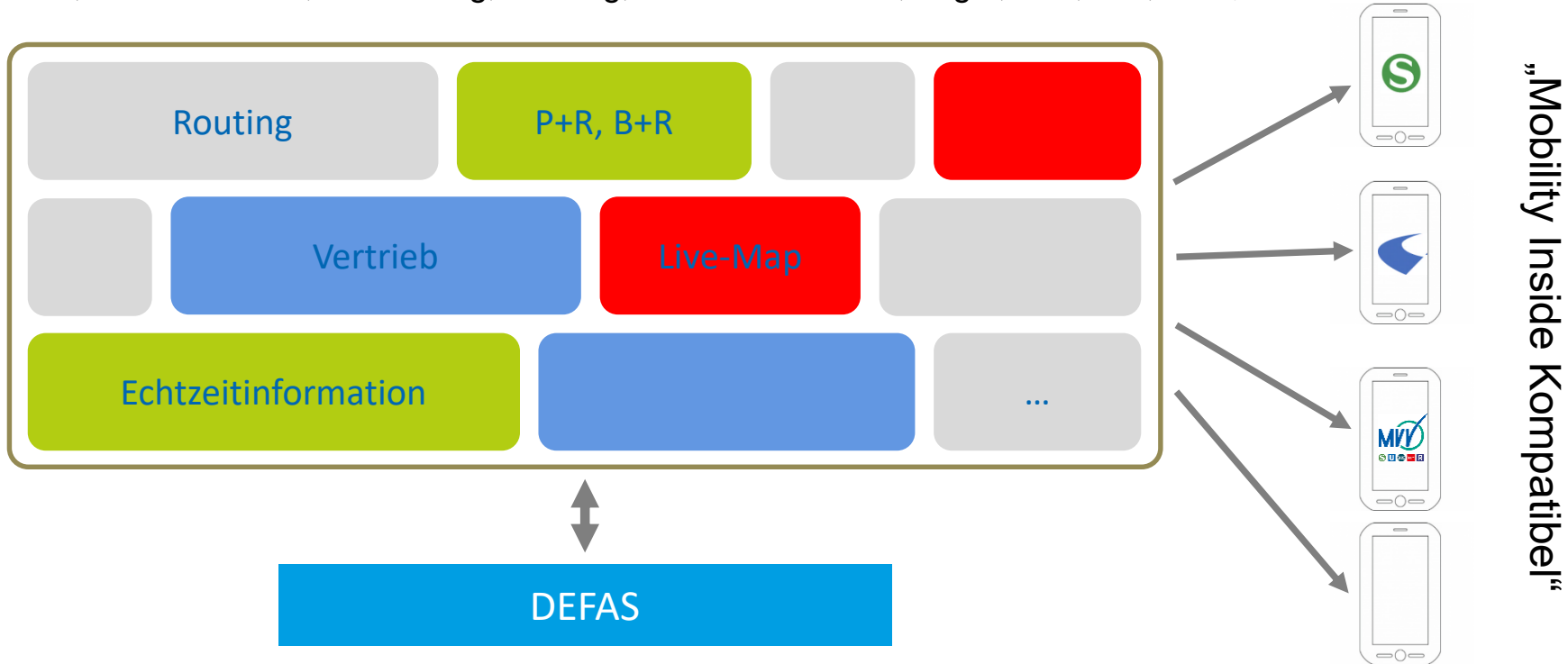
MOBILITÄTSPLATTFORM IM MOBILITÄTSVERBUND



Synergien nutzen, Angebot den Kunden anbieten: Gemeinsame Plattformen schaffen für alle „freundlichen“ Mobilitätsanbieter



Jede Firma bringt ihr USP (Alleinstellungsmerkmal) in die gemeinsame Plattform ein:
Vertrieb, Reiseauskunft, Carsharing, Routing, Sicherheitsmodul, Login, Taxi, API, P+R, Bike...



Verkehrsentlastung durch Integration aller Mobilitätsformen in einem kundenorientierten Rahmen



Verkehrsentlastung durch Mobilitätsverbund

Integration über Regulierung (außerhalb LHM):

1. Angebotsplanung inklusive neuen Mobilitätsformen:

- zeitliche Nutzung neuer Mobilitätsformen – z.B. HVZ/SVZ
- räumliche Nutzung neuer Mobilitätsformen – Ausschreibung Bediengebiete (Ausgleich Rosinenpicken und Daseinsvorsorge analog „Linienbündel“)*
- Regulierung on-demand Verkehre über verkehrs-politische Zielsetzungen durch Genehmigungsstelle*

2. **Integration weiterer Landkreise** für einen einfacheren Zugang zum ÖPNV – Verbunderweiterungen für Verlagerung des Autoverkehrs auf Schienenverkehre und Bus

Integration über Kundenbindung:

- Heutige Verkehrsmittel entwickeln eine so starke **gemeinsame Kundenakzeptanz** und damit Marktdurchdringung, dass andere Anbieter da nicht mehr einbrechen können
- **Imageaufbau** und Gemeinsamkeit notwendig
- übergreifende Marktbedienung des Ballungsraumes
- „Wir bieten so eine gute Plattform im Mobilitätsverbund mit so vielen Kundenkontakten, dass Uber an uns nicht vorbeikommt“

Buchungsplattform

Informationsplattform

* Sollte Teil der PBefG Novellierung werden

Arbeitsprogramm MVV GmbH 2019 – Blick in die Küche: Strategische Richtungen festlegen, Innovationen treiben



Neue Antriebsformen berücksichtigen:

- Antriebsstrategie für Busse im MVV entwickeln
 - Finanzierungsstrategie für Busse erarbeiten
- Ziel: Klärung, wo und wann welche Antriebe Sinn machen und umsetzbar sind, wie die teureren Antriebe wettbewerbsneutral finanziert werden können (Leasing, Fz-Pool, Staatl.Fz-Gesellschaft....)

Verkehrslenkung:

- Mobilitätsverbund zur Integration aller neuen Mobilitätsanbieter und als eine Schnittstelle für die Kundenansprache, Nutzung Digitalisierung
 - Verbunderweiterung konzipieren
 - Werbung und Markenauftritt vereinheitlichen
- Ziel: Mehr Verkehr vom MIV in ÖPNV verlagern durch mehr gemeinsames Angebot und Transparenz

Vereinfachung durch Innovation:

- Umsetzung Tarifreform
 - E-Ticket Roadmap – Einführung E-Ticket (Chipkarte, Handy-Online-Ticket)
 - Start Projekt E-Tarif für direkten einfachen Zugang (check in be out oder Variante)
- Ziel: Verkehr verlagern durch einfacheren Zugang

Qualitätssteigerung:

- Entwicklung Qualitätssystem im Regionalbus
 - Einführung DFI, AFZS, Steigerung Fahrgastinfo
 - Unterstützung S-Bahn München Störungsmgmt.
- Ziel: Mehr Verkehr vom MIV in ÖPNV verlagern durch höhere Qualität und Attraktivität

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

