

Basisdaten

Mobilität im Landkreis München



Eine Zusammenstellung der MVV GmbH

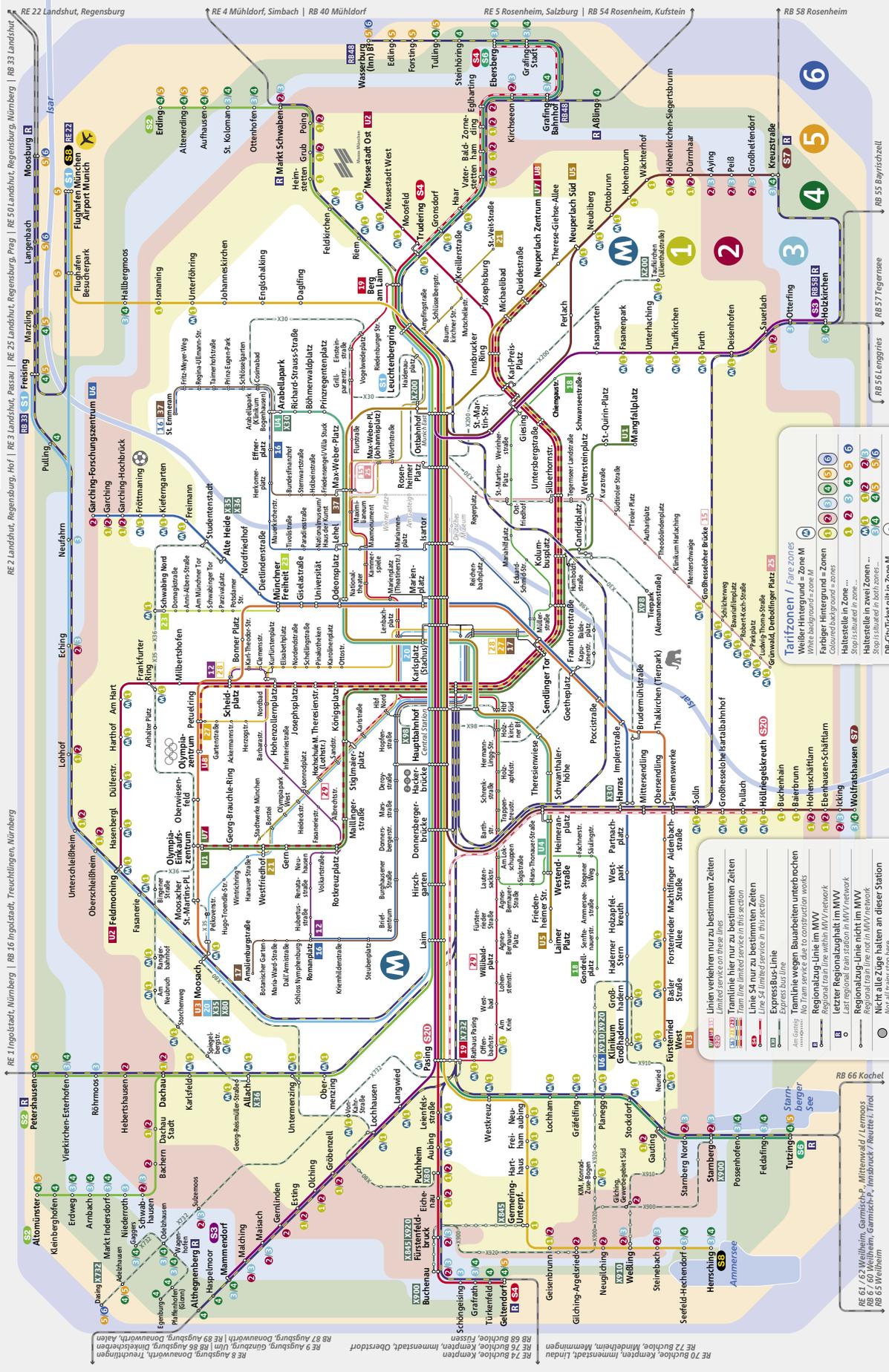


Landkreis
München



VERBUNDLANDKREISE
IM MVV





Linien verkehren nur zu bestimmten Zeiten
Limited service on these lines

Tramlinie hier nur zu bestimmten Zeiten
Tram line limited service in this section

Line S4 nur zu bestimmten Zeiten
Line S4 limited service in this section

ExpressBus-Linie
Express bus line
No tram service due to construction works

Regionalzug-Linie im MVV
Regional train line within MVV network

Letzter Regionalzug im MVV
Last regional train station in MVV network

Regionalzug-Linie nicht im MVV
Regional train line not in MVV network

Nicht alle Züge halten an dieser Station
Not all trains stop at this station

© MVV GmbH | Stand Dezember 2020

Tarifzonen / Fare zones
Weißer Hintergrund = Zone M
Gelber Hintergrund = Zone N
Farbiger Hintergrund = Zonen
Coloured background = zones

Haltestelle in Zone ...
Stop station in zone ...

Haltestelle in zwei Zonen ...
Stop station in two zones ...

DB-CityTicket gilt in Zone M
DB-CityTicket valid in Zone M

RE 1 Ingolstadt, Treuchtlingen, Nürnberg | RB 16 Ingolstadt, Treuchtlingen, Nürnberg
RE 2 Landshut, Regensburg, Hof | RE 25 Landshut, Regensburg, Nürnberg | RB 33 Landshut
RE 3 Augsburg, Dornauw | RE 8 Augsburg, Dornauw | RE 9 Augsburg, Dornauw | RE 10 Augsburg, Dornauw
RE 4 Mühldorf, Simbach | RB 40 Mühldorf
RE 5 Rosenheim, Salzburg | RB 54 Rosenheim, Kufstein
RE 61 / 62 Weilheim, Garmisch-Partenkirchen, Mittenwald, Lermoos
RB 6 / 60 Weilheim, Garmisch-Partenkirchen, Reutte, Tirol
RB 65 Weilheim
RE 7 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 22 Landshut, Regensburg
RE 23 Landshut, Regensburg
RE 24 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 25 Landshut, Regensburg, Nürnberg
RE 26 Landshut, Regensburg, Nürnberg
RE 27 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 28 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 29 Augsburg, Dornauw
RE 30 Augsburg, Dornauw
RE 31 Augsburg, Dornauw
RE 32 Augsburg, Dornauw
RE 33 Landshut, Regensburg
RE 34 Augsburg, Dornauw
RE 35 Augsburg, Dornauw
RE 36 Augsburg, Dornauw
RE 37 Augsburg, Dornauw
RE 38 Augsburg, Dornauw
RE 39 Augsburg, Dornauw
RE 40 Mühldorf, Simbach
RE 41 Mühldorf, Simbach
RE 42 Mühldorf, Simbach
RE 43 Mühldorf, Simbach
RE 44 Mühldorf, Simbach
RE 45 Mühldorf, Simbach
RE 46 Mühldorf, Simbach
RE 47 Mühldorf, Simbach
RE 48 Mühldorf, Simbach
RE 49 Mühldorf, Simbach
RE 50 Augsburg, Dornauw
RE 51 Augsburg, Dornauw
RE 52 Augsburg, Dornauw
RE 53 Augsburg, Dornauw
RE 54 Rosenheim, Kufstein
RE 55 Rosenheim, Kufstein
RE 56 Rosenheim, Kufstein
RE 57 Rosenheim, Kufstein
RE 58 Rosenheim, Kufstein
RE 59 Rosenheim, Kufstein
RE 60 Weilheim, Garmisch-Partenkirchen, Reutte, Tirol
RE 61 / 62 Weilheim, Garmisch-Partenkirchen, Mittenwald, Lermoos
RE 63 Weilheim, Garmisch-Partenkirchen, Mittenwald, Lermoos
RE 64 Weilheim, Garmisch-Partenkirchen, Mittenwald, Lermoos
RE 65 Weilheim, Garmisch-Partenkirchen, Mittenwald, Lermoos
RE 66 Kochel
RE 67 Kochel
RE 68 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 69 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 70 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 71 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 72 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 73 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 74 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 75 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 76 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 77 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 78 Buchloe, Kempten, Memmingen
RE 79 Augsburg, Dornauw
RE 80 Augsburg, Dornauw
RE 81 Augsburg, Dornauw
RE 82 Augsburg, Dornauw
RE 83 Augsburg, Dornauw
RE 84 Augsburg, Dornauw
RE 85 Augsburg, Dornauw
RE 86 Augsburg, Dornauw
RE 87 Augsburg, Dornauw
RE 88 Augsburg, Dornauw
RE 89 Augsburg, Dornauw
RE 90 Augsburg, Dornauw
RE 91 Augsburg, Dornauw
RE 92 Augsburg, Dornauw
RE 93 Augsburg, Dornauw
RE 94 Augsburg, Dornauw
RE 95 Augsburg, Dornauw
RE 96 Augsburg, Dornauw
RE 97 Augsburg, Dornauw
RE 98 Augsburg, Dornauw
RE 99 Augsburg, Dornauw
RE 100 Augsburg, Dornauw

Inhalt: Mobilität im Landkreis München

2 Vorworte

Vorwort des Landrats

Vorwort der Geschäftsführung des MVV

4 Unter dem Dach des MVV: ÖPNV im Landkreis München

4 Die Aufgabenträger für den ÖPNV

Der Landkreis als Aufgabenträger

Der Landkreis als Gesellschafter im MVV

Kernaufgaben des MVV

ÖPNV - definiert im BayÖPNVG

5 MVV Verbundgebiet und seine Fahrgäste

MVV als Regieorganisation

MVV - Infrastruktur & Netz

Regionaler Nahverkehrsplan (RNP) des MVV

6 Die Datenbasis dieser Broschüre

Studie Mobilität in Deutschland (MiD)

Verkehrsforschung des MVV

Erhebungszeiträume

7 Der Landkreis im Überblick

Kurzportrait mit Strukturdaten

8 Der Landkreis und sein Nahverkehrsplan

8 Nahverkehrsplan: Gegenwart und Fortschreibung

Busbeschleunigung

9 Alternative Antriebe

Klimabilanz, ÖPNV vs. Auto (MIV)

10 Verkehr im Landkreis

10 Hauptverkehrsmittel

10 Zurückgelegte Wege: Länge, Anzahl, Hauptzweck,
allgemeine Nutzung ÖPNV, Unterwegszeit

12 Genutzte Individualverkehrsmittel

12 Das Auto im Landkreis

13 Das Fahrrad im Landkreis

14 Genutzte Verkehrsmittel: 'SPNV'

14 S-Bahn im MVV

15 S-Bahn im Landkreis

18 Regionalzug im MVV

19 Regionalzug im Landkreis

20 Genutzte Verkehrsmittel: 'Allgemeiner ÖPNV'

20 Der MVV-Regionalbus im MVV

22 Der MVV-Regionalbus im Landkreis

31 U-Bahn & Tram im Landkreis

32 Verkehrsmittelübergreifende Mobilität

32 Park & Ride | P+R

33 Bike & Ride | B+R

34 Bikesharing im Landkreis

Das Mietradsystem 'MVG Rad'

36 Analyse und Deutung

Die Mobilitätsentwicklung im Landkreis

38 Ausblick und weitere Schritte

Aktuelle und künftige Verkehrsprojekte -

MVV-Geschäftsführung wagt Ausblick

40 Basisdaten - Zusammenfassung

Strukturdaten / Rahmendaten Verkehr

MVV-Regionalbuslinien im Landkreis

42 Fachbegriffe, Abkürzungen, Einheiten

43 Kontakt & Auskunft

44 Impressum

Herausgeber, Konzept, Bildrechte, Fassung

Der Landrat des Landkreises München



Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

Mobilität und MVV – diese zwei Begriffe sind im Landkreis München untrennbar miteinander verbunden. Seit 1978 ist der Landkreis Teil des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds und kümmert sich darum, dass die Bürgerinnen und Bürger nachhaltig von A nach B kommen und eine Alternative zum eigenen Pkw haben.

Mit dem im Jahr 2013 beschlossenen Nahverkehrsplan für den Landkreis München hat dessen Angebot im MVV-Regionalbusverkehr eine große Entwicklung vollzogen: Die sukzessive Umsetzung neuer Verbindungen und eines verbesserten Angebots hat bis zum Jahr 2020 zu einer Steigerung der Nutzwagenkilometer um ca. achtzig Prozent bezogen auf das Jahr

2013 geführt. Zudem konnte der Landkreis erste Erfahrungen mit den Themen Busbeschleunigung und alternative Antriebe sammeln. Zur Flexibilisierung des Angebots hat die Einführung des Mietradsystems erfolgreich beigetragen.

Ungeachtet dieser ohnehin schon positiven Entwicklung strebt der Landkreis München weitere Verbesserungen an:

- Der Landkreis München, die Gemeinde Planegg und der Freistaat Bayern verlängern die U6 vom Klinikum Großhadern bis nach Planegg-Martinsried. Von der Verlängerung werden insbesondere die Institute der Ludwig-Maximilians-Universität, die Max-Planck-Institute, das Innovations- und Gründerzentrum sowie das Gewerbegebiet und das Wohngebiet in Martinsried deutlich profitieren.
- Um die seit der Aufstellung des Nahverkehrsplans im Jahr 2013 eingetretenen neuen Entwicklungen im Landkreis, wie etwa neue Wohn- oder Gewerbegebiete, aber auch Themen wie Expressbusse oder Busbeschleunigung, aufzugreifen, erfolgte eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans, die der Kreistag im Juli 2020 beschlossen hat. Nun erfolgt die Umsetzung, die u. a. neue Expressbuslinien und neue Buslinien im Freizeitverkehr vorsieht, aber auch Themen wie eine forcierte Busbeschleunigung und die Umstellung auf alternative Antriebe beinhaltet.
- Neben neuen Buslinien und Taktverdichtungen sollen zukünftig auch On-Demand-Angebote im Landkreis eingeführt werden. Ziel ist es, den bestehenden ÖPNV um ein flexibles Bedarfsangebot zu ergänzen und somit in direkte Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr zu treten. Es ist angedacht On-Demand-Verkehre in einem ersten Pilotprojekt im südlichen Landkreis im Tag- und Nachtverkehr zu erproben.
- Im Zuge des Wasserstoffprojektes 'HyBayern' soll grüner, regionaler Wasserstoff hergestellt und im MVV-Regionalbusverkehr eingesetzt werden. Der Landkreis plant somit das Portfolio an alternativen emissionsfreien Antriebsformen im Regionalbusverkehr zu erweitern: Neben batteriebetriebenen Bussen sollen zukünftig auch Brennstoffzellen-Busse den Landkreis München bedienen.

Mit dieser Broschüre zur Mobilität in unserem Landkreis gibt der MVV einen guten Überblick über dieses wichtige Thema.

Viel Spaß beim Lesen!

Herzlichst

Ihr Christoph Göbel, Landrat



Landkreis
München

Der Geschäftsführer des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes

Sehr geehrte Fahrgäste Sehr geehrte Damen und Herren

Seit nun beinahe fünfzig Jahren steht der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) synonym für die öffentliche Mobilität im Großraum München. Gegründet zu den Olympischen Spielen 1972 befördern die Verkehrsunternehmen im MVV heute mehr als 730 Millionen Fahrgäste pro Jahr.

Vereint durch den Verbundgedanken '1 Netz. 1 Fahrplan. 1 Ticket.' verkehren mittlerweile rund 850 grün-weiß-blaue MVV-Regionalbusse in den acht Verbundlandkreisen – im Zusammenspiel mit U-Bahnen, Bussen und Trambahnen in der Landeshauptstadt München sowie der S-Bahn München und Regionalzügen als Verbindung zwischen Stadt und Umland.

Besonders bemerkenswert ist dabei die Leistungsentwicklung im MVV-Regionalbusverkehr in den Verbundlandkreisen in den vergangenen Jahren: Der Betriebsleistung von 48 Millionen Nutzwagenkilometern im Jahr 2019 stehen etwa 21 Millionen Nutzwagenkilometer im Jahr 2000 gegenüber. Diese beachtliche Steigerung ist Ausdruck der generellen Entwicklung im Großraum München, der gewachsenen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in Gesellschaft und Politik – aber vor allem des Engagements der MVV-Landkreise als Aufgabenträger dieser Verkehre.

Uns allen ist klar: Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist ein wichtiger Baustein zu einer nachhaltigen Klima- und Verkehrswende – für die wir uns gemeinsam mit allen Partnern im Verbund engagiert einsetzen.

Die vorliegende Broschüre gibt einen Überblick über die wichtigsten Struktur- und Mobilitätsdaten Ihres Landkreises, über deren Entwicklung sowie über die wichtigsten Projekte und Themen.

Viel Freude beim Lesen und allzeit Gute Fahrt im MVV!

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Bernd Rosenbusch
MVV-Geschäftsführer



Unter dem Dach des MVV: ÖPNV im Landkreis München

Aufgabenträger für öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Mobilität zählt zu den Grundbedürfnissen des Menschen. Im bundesweit seit 27.12.1993 geltenden 'Regionalisierungsgesetz' (RegG) ist daher die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Verkehrsleistungen als *Aufgabe der Daseinsvorsorge* definiert. Im Freistaat Bayern weist das 'Gesetz über den ÖPNV in Bayern' (BayÖPNVG) diese Aufgabe *verkehrsmittelabhängig* sogenannten 'Aufgabenträgern' zu.

Aufgabenträger für 'allgemeinen Personennahverkehr'

» Landkreise, kreisfreie Städte und Gemeinden

Aufgabenträger für 'Schienenpersonennahverkehr' (SPNV)

» Freistaat Bayern



Der Landkreis München als Aufgabenträger

Als *kommunale Gebietskörperschaft* ist der Landkreis für die *Organisation und Finanzierung des allgemeinen ÖPNV* innerhalb seiner räumlichen Grenzen zuständig. Gemäß BayÖPNVG sorgt er mit verkehrspolitischen Vorgaben und Investitionen für einen *in Qualität und Umfang attraktiven ÖPNV*.

Der Landkreis München als MVV-Gesellschafter

Seit 1996 zählt der Landkreis zu den Gesellschaftern der '*Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)*'. In jenem Jahr war der MVV im Zuge der Regionalisierung des Nahverkehrs als Aufgabenträgerverbund neu organisiert worden. *Gesellschafter des MVV sind die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg sowie die Stadt München und der Freistaat Bayern.*

Kernaufgaben des MVV

Die MVV GmbH übernimmt die horizontale und vertikale Koordination aller Verbundpartner, wozu neben den Gesellschaftern auch *über 40 Verkehrsunternehmen* zählen, die im Verbundraum *Beförderungsleistungen* erbringen. Zu den Aufgaben zählen die *Planung aktueller und zukünftiger Verkehre* (auch auf Basis eigener Verkehrs- und Marktforschung), die *Gestaltung eines gemeinschaftlichen Tarifs*, die *Einnahmeaufteilung auf die Verkehrsunternehmen* sowie die *Geschäftsbesorgung für den MVV-Regionalbus*. Zudem informiert der MVV umfassend über sein Angebot und betreibt *Werbung und Marketing*.



Definition 'ÖPNV'

Das *Gesetz über den ÖPNV in Bayern (BayÖPNVG)* definiert den Begriff ÖPNV in seinem 1. Teil unter Artikel 1:

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde in der Regel nicht übersteigt. Der öffentliche Personennahverkehr gliedert sich in den 'allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr' und den 'Schienenpersonennahverkehr' (SPNV).

» *Verkehrsmittel des 'allgemeinen ÖPNV' im MVV*
Stadtbus, Regionalbus, Ortsbus, RufBus, RufTaxi, U-Bahn und Tram.

» *Verkehrsmittel des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im MVV*
S-Bahn, Regional-Express und Regionalbahn. Als Aufgabenträger hat der Freistaat Bayern die *Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)* mit der Organisation und Finanzierung beauftragt.

Das MVV-Verbundgebiet und seine Fahrgäste

Das derzeitige Verbundgebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds umfasst die Landeshauptstadt München sowie acht Verbundlandkreise, darunter den *Landkreis München*.

Insgesamt zählen gegenwärtig 176 Gemeinden und Städte mit rund 2,9 Millionen Einwohnern zum Gebiet des MVV. Auf die Stadt München entfallen dabei rund 1,5 Millionen Einwohner. Die Gesamtfläche des MVV-Gebietes beträgt rund 5.500 Quadratkilometer. Im Jahr 2019 verzeichnete der *MVV mit 737 Millionen Fahrgästen* einen weiteren Rekord.



Landkreisgrenzen im MVV

MVV als Regieorganisation für Verbundlandkreise

Eine Sonderstellung nimmt die MVV GmbH im Münchner Umland ein, wo *über 40 Verkehrsunternehmen* umfangreiche Leistungen für das MVV-System erbringen: Hier fungiert die MVV GmbH als *Managementgesellschaft* und übernimmt für die Verbundlandkreise *Aufgaben im Rahmen der Geschäftsbesorgung*. Dazu gehören unter anderem die *Planung und Ausschreibung der MVV-Regionalbuslinien* sowie das *Vertragscontrolling im MVV-Regionalbusverkehr*.

MVV - Infrastruktur & Netz

Die Verkehrsmittel im MVV sind auf einem *Netz von über 6.000 km unterwegs*. Der Löwenanteil entfällt auf das MVV-Regionalbusnetz mit einer Länge von über 5.000 km. Das städtische Busnetz der Landeshauptstadt München bildet mit 78 Linien ebenfalls ein starkes Rückgrat. Hinzu kommen Regionalzugstrecken, die in den MVV integriert sind.

MVV-Netz

Verkehrsmittel	Länge	Linien	Haltestellen
(Verbundlandkreise)	5.224 km (Linie)	277	3.372
	434 km (Strecke)	8	150
	95 km (Strecke)	8	100
(Stadt München)	511 km (Strecke)	78	1.013
	82 km (Strecke)	13	174
	im MVV-Gebiet	11 Strecken	36

Stand: 2021

Gegenwart gestalten, Zukunft planen - der Regionale Nahverkehrsplan (RNP) im MVV

Der *RNP* ist nach dem Gesetz über den ÖPNV in Bayern erforderlich. Der MVV hat die Aufgabe, diesen für den regionalen Nahverkehrsraum München zu erstellen, soweit sich dieser mit dem MVV-Raum deckt. Nach den Jahren 2002, 2007 und 2012 wurde den MVV-Gesellschaftern im Jahr 2018 die vierte *Fortschreibung* vorgestellt. Der RNP steht im Web unter www.mvv-muenchen.de/rnp als PDF zum *Download* bereit.



Die Datenbasis dieser Broschüre

Forschung, Befragung und Studien

Studie 'Mobilität in Deutschland' (MiD), 2017

Bei dieser Studie handelt es sich um eine *bundesweite Befragung* von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten. Sie wurde bereits in den Jahren 2002 und 2008 erhoben und *im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)* vom infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH in Kooperation mit weiteren Verkehrsforschungsinstituten auch im Jahr 2017 durchgeführt.

Die Landeshauptstadt München, der MVV und die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) haben sich mit einer *eigenen Stichprobe* als regionaler Auftraggeber an der 'MiD 2017' beteiligt, um zuverlässige Daten zur Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt München, im Münchner Umland und im MVV-Verbundraum zu erhalten. Zu diesem Zweck wurden in der Stadt München und in MVV-Landkreisen *14.410 Haushalte sowie 29.353 Personen interviewt und 90.031 Wege* erfasst. Aus den Daten wurde das *durchschnittliche Verkehrsverhalten von Montag bis Sonntag im Landkreis München* ermittelt. Für den MVV bietet die Studie eine *aktuelle Datengrundlage zu wichtigen Einflussgrößen der Mobilität* im Verbundraum. Sie bildet die Basis für Verkehrsplanung und Forschung sowie für diese Broschüre. Infos im Web: mobilitaet-in-deutschland.de



Verkehrsforschung des MVV

Die *MVV-Verkehrsforschung* ist seit Verbundgründung 1972 eine der Kernaufgaben des MVV. Durch *periodische Fahrgastzählungen und -befragungen* werden Verkehrsaufkommen und -nachfrage im MVV fortlaufend erfasst. Rund 800.000 Interviews werden dazu mit Fahrgästen mittels mobilen Erfassungsgeräten geführt. Gefragt wird beispielsweise: *Wie viele Fahrten werden mit einer Monatskarte gemacht? Wie viele Menschen steigen zwischen den Verkehrsmitteln um? Oder: Wie viele Kilometer legt ein Fahrgast mit dem MVV zurück?* Die Ergebnisse liefern eine umfassende, einheitliche und aktuelle Datenbasis, die beinahe grenzenlose Auswertungsmöglichkeiten für Verkehrsanalysen und -prognosen für den MVV-Raum liefert. Somit ist die Datenbasis der MVV-Verkehrsforschung auch *Quelle für Statistiken und Grundlage für zahlreiche Entscheidungen*. Ein Beispiel ist der Berechnungsschlüssel zur Einnahmeaufteilung. Dieser entscheidet, welche Einnahmen S-Bahn, MVG und MVV-Regionalbusunternehmen jeweils mit einem MVV-Ticket leistungsgerecht erzielen können. Daneben dienen die Daten auch der *Qualitätssicherung*.

Erhebungszeiträume

Die Ergebnisse der Fahrgasterhebung und -Fahrgastbefragung beziehen sich, soweit nicht anders angegeben, auf Zeiträume vor der COVID-Pandemie:

- » S-Bahn 2016, MiD 2017, MVV-Regionalbus 2018/2019, Ein- und Auspendler B+R & P+R 2018, zugelassene PKW 2019.
- » Strukturdaten (Statistik, Einwohner usw.) sowie Fahrplandaten 2020/2021.
- » Abweichende Erhebungszeiträume sind angegeben.

Der Landkreis München im Überblick

Der goldene Ring einer Metropole

Landkreis der Vielfalt und Prosperität

Die Landeshauptstadt München großteils umschließend präsentiert sich der topografisch abwechslungsreiche *Landkreis München* nicht nur als attraktiver Lebensraum, sondern auch als bedeutender Wirtschaftsstandort. Brauchtum, Traditionspflege und Heimatverbundenheit auf der einen Seite. Hochtechnologie, weltweite wirtschaftliche Aktivitäten, Spitzenforschung und modernste Kommunikationstechnologie andererseits. Die Bevölkerungszahl im Landkreis *nimmt kontinuierlich zu*. Experten rechnen damit, dass die Einwohnerzahl von derzeit rund 350.000 bis 2038 um 9,5 % bzw. 32.000 auf dann rund 382.000 steigen wird.

Vier Gemeinden mit über 20.000 Einwohnern

Die größte Kommune des Landkreises bildet die Stadt *Unterschleißheim* mit 29.000 Einwohnern, gefolgt von *Unterhaching* mit 25.000, *Ottobrunn* mit knapp 22.000 und *Haar* mit rund 21.000 Einwohnern.

ÖPNV gewinnt an Bedeutung

Der ÖPNV spielt im Landkreis mit einem Anteil von 11 % von allen genutzten Verkehrsmitteln eine bedeutsame Rolle. Zum Vergleich: Deutschlandweit nutzen im *'Raumtyp Mittelstadt, städtischer Raum'* lediglich 8 % den öffentlichen Verkehr, im *'Raumtyp kleinstädtischer, dörflicher Raum'* sind es 7 %. Fast alle Siedlungsschwerpunkte werden durch S- und/oder U-Bahn erschlossen. Beispiele sind das Hachinger Tal mit Neubiberg und Ottobrunn sowie Unterhaching, Taufkirchen und Oberhaching. Auch der Planegger Ortsteil Martinsried, bislang noch ohne Schienenanschluss, wird durch die geplante Verlängerung der U6 künftig schneller zu erreichen sein.



Strukturdaten des Landkreises München

- » Fläche insgesamt *667,3 km²*
- » *350.000* Einwohner im gesamten Landkreis
- » *29.000* Einwohner in Unterschleißheim
- » laut Vorausberechnung *382.000* Einwohner im Jahr 2038 (gesamter Landkreis)
- » *162.000* Wohnungen ^B
- » *233.000* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ^A
- » *183.258* Einpendler
- » *90.082* Auspendler ^B

^A Quelle:

Bayerisches Landesamt für Statistik u. Datenverarbeitung (© 2020)

^B Quelle:

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PVÄWM), 2018

Landkreis München, Aying mit Blick auf die Alpen



Der Landkreis München und sein Nahverkehrsplan

Gute Mobilität verbindlich festgeschrieben

Als Aufgabenträger für Verkehrsmittel des 'allgemeinen ÖPNV' ist der Landkreis München innerhalb seiner Landkreisgrenze für die dort verkehrende U-Bahn (Linie U6), Trambahn (Tram 25) sowie die MVV-Regionalbusse verantwortlich und gestaltet somit auch deren Angebot. Die Aufgabenträgerschaft für die ebenfalls unter dem Dach des MVV im Landkreis verkehrenden S-Bahnen und Regionalzüge (als Verkehrsmittel des SPNV) liegt beim Freistaat Bayern.

Erster Nahverkehrsplan bereits mit klaren Zielen

Der Kreistag des Landkreises München hat im Jahr 2013 erstmals den Nahverkehrsplan für den Landkreis München beschlossen. Dem vorangegangen war ein *mehrfähriger Aufstellungsprozess*, bei dem unter anderem Städte und Gemeinden intensiv eingebunden waren, um gemeinsam die Attraktivität des ÖPNV im Landkreis zu steigern.

Der Nahverkehrsplan der Gegenwart und seine Fortschreibung

Der Nahverkehrsplan enthält insbesondere ein Anforderungsprofil, etwa mit grundsätzlichen Aussagen zu Betriebszeiträumen oder Bedienungshäufigkeit im 'allgemeinen ÖPNV'. Außerdem trifft er im Rahmen der Maßnahmenkonzeption *Festlegungen für sämtliche MVV-Regionalbuslinien im Landkreis*, z. B. zum Linienweg und zum Taktangebot. Seine Vorgaben wurden in den letzten Jahren nach und nach abhängig von den bestehenden Verträgen für die einzelnen Buslinien umgesetzt. Um die seit der Aufstellung des Nahverkehrsplans in 2013 eingetretenen neuen Entwicklungen im Landkreis wie etwa neue Wohn- oder Gewerbegebiete, aber auch Themen wie Expressbusse oder Busbeschleunigung aufzugreifen und den 'allgemeinen ÖPNV' entsprechend mit zu entwickeln, erfolgte eine *Fortschreibung des Nahverkehrsplans, die der Kreistag im Juli 2020 beschlossen hat* und deren Umsetzung nun erfolgen wird.

» Busbeschleunigung

Zu den Zielen des *fortgeschriebenen Nahverkehrsplanes* zählt die Busbeschleunigung. Als erste Regionalbuslinie im Landkreis München wurde in einem Pilotprojekt die *MVV-Regionalbuslinie 210 beschleunigt*. Diese Linie startet in Neuperlach Süd und verkehrt über die Gemeinden Neubiberg, Ottobrunn und Taufkirchen bis ins Gewerbegebiet Brunnthäl Nord. Die Beschleunigung wird in erster Linie durch eine *Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen* entlang des Fahrtwegs realisiert. Damit einher gehen die Verbesserung der Fahrplanteue sowie der Betriebsstabilität. An der Beschleunigung weiterer Linien wird gearbeitet.



Regionaler Nahverkehrsplan ('RNP') der MVV GmbH

Zu den Aufgaben der MVV GmbH gehört auch die Erstellung eines 'Regionalen Nahverkehrsplans' für den gesamten Verbundraum. Der RNP findet beispielsweise bei der Erstellung der landkreisbezogenen Nahverkehrspläne Verwendung.

Landkreisbezogene Nahverkehrspläne

Die Nahverkehrspläne legen in allen MVV-Verbundlandkreisen die Ausgestaltung und Planung des ÖPNV fest. Nahverkehrspläne werden *in den jeweiligen Kreistagen verabschiedet*. Sie beinhalten vorrangig folgende Themen:

- » Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse der Verkehrseinrichtungen.
- » Erwartetes Verkehrsaufkommen.
- » Zusammenstellung künftiger Projekte und Planungen.
- » Entwicklung von Zielen und Maßnahmen zur bestmöglichen Gestaltung des ÖPNV.

Klimaschutz & Umwelt - Alternative Antriebe

Der Nahverkehrsplan trägt nicht zuletzt auch dem wichtigen Klimaschutz Rechnung. Beispiel ist die Gemeinde Unterföhring, in welcher zum Dezember 2019 die erste MVV-Regionalbuslinie (Linie 232 – Ortsbus Unterföhring) auf den *Betrieb mit Elektrobusen* umgestellt wurde. Dies ist ein *gemeinsames Projekt des Landkreises München* zusammen mit der *Gemeinde Unterföhring* und dem *MVV*. An der Umsetzung maßgeblich beteiligt waren der *Projektsteuerer 'VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH' (VCDB)* sowie das umsetzende *Verkehrsunternehmen 'Ettenhuber'*.



Elektrische MVV-Regionalbusse beim Ladevorgang

Mit der Elektrifizierung der Linie 232 enden die Arbeiten an der Einführung alternativer Antriebe im MVV-Regionalbusverkehr im Landkreis München jedoch nicht. Im Jahr 2019 beschloss der Landkreis München, die MVV GmbH mit der Ausschreibung einer Projektsteuerung zur *Einführung alternativer Antriebsformen im Regionalbusverkehr* zu betrauen.

Das Projekt umfasst die Erarbeitung konkreter Umsetzungspläne für die Elektrifizierung der Regionalbuslinien 225, 227, 261 und 290. Zusätzlich werden alle genannten Linien auch hinsichtlich eines *Betriebes mittels Brennstoffzellentechnologie* untersucht.



Elektrische MVV-Regionalbusse des Verkehrsunternehmens 'Ettenhuber'

Klimabilanz

Kohlenstoffdioxid (CO₂) ist ein Gas, das bei der Verbrennung fossiler Energieträger entsteht und für die mit etlichen negativen Folgen verbundene *Erderwärmung* (Treibhauseffekt) verantwortlich gemacht wird. Insbesondere der *Verkehr trägt zur CO₂-Emission bei*. Gemessen wird hier in Kilogramm des emittierten *Treibhausgases CO₂* je Person und Tag. Im Landkreis München liegt dieser Wert bei *durchschnittlich 5,0 kg/Tag*. Der Wert ist etwas geringer als der durchschnittliche Gesamtwert aller MVV-Landkreise von *5,3 kg CO₂/Tag*. Berücksichtigt sind alle Fortbewegungsmöglichkeiten, darunter auch Pedelecs.

Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV) mit deutlich besserer Klimabilanz als Auto

Laut 'MID-Studie' liegt die *CO₂-Emission durchschnittlich mehr als doppelt so hoch*, wenn Einzelpersonen ihre Wege mit einem Auto statt mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternehmen. Sind die Verkehrsmittel des ÖPV ausgelastet (z. B. in der Hauptverkehrszeit), verschlechtert sich die Klimabilanz des Autos nochmals gravierend. *MVV-Nutzer tragen zu weniger als 10 % zur CO₂-Belastung (durch Alltagsverkehr) bei*. Mehr als 80 % entfallen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), 10 % auf den Fernverkehr (mit Flugzeug, Zug oder Schiff).



Verkehr im Landkreis München

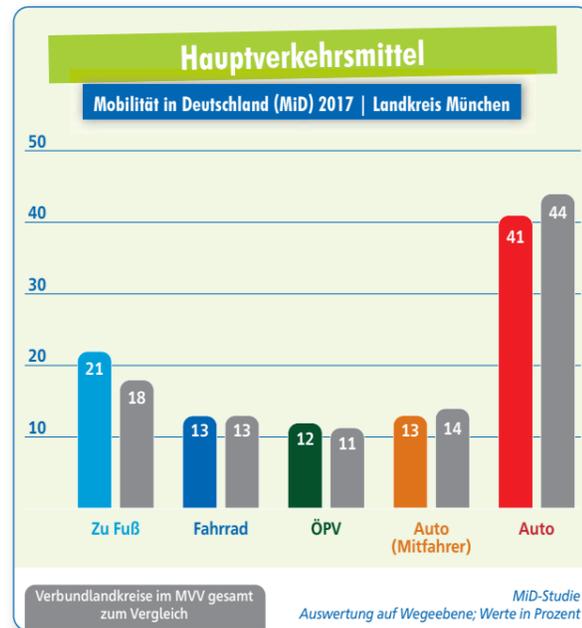
Hauptverkehrsmittel

Auto mit Abstand vorne

Bei der Wahl des Hauptverkehrsmittels erweist sich im Landkreis München das Auto mit insges. 54 % als das bei allen Wegen am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Der sogenannte 'Umweltverbund' verzeichnet 46 % Anteil an den Wegen. Bezeichnet werden damit Wege, die zu Fuß, mit dem Fahrrad sowie mit dem öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) zurückgelegt werden. >>

» Zum Vergleich

Mit einem ÖPV-Wert von 12 % liegt der Landkreis München über dem Durchschnitt der MVV-Verbundlandkreise.



Zurückgelegte Wege

Durchschnittliche Wegelänge

Die durchschnittliche Länge eines Weges beträgt im Landkreis München 12,8 km. Da jeder Landkreisbewohner diesen Weg täglich rund dreimal zurücklegt, summiert sich die Gesamtlänge auf \varnothing 39 km. Von den einzelnen Wegen sind 35 % nicht länger als 2 km. Etwas mehr als die Hälfte der einzelnen Wege (57 %) sind nicht länger als 5 km. >>

» Zum Vergleich

MVV-Landkreise \varnothing 13,9 km | Deutschland \varnothing 12 km.



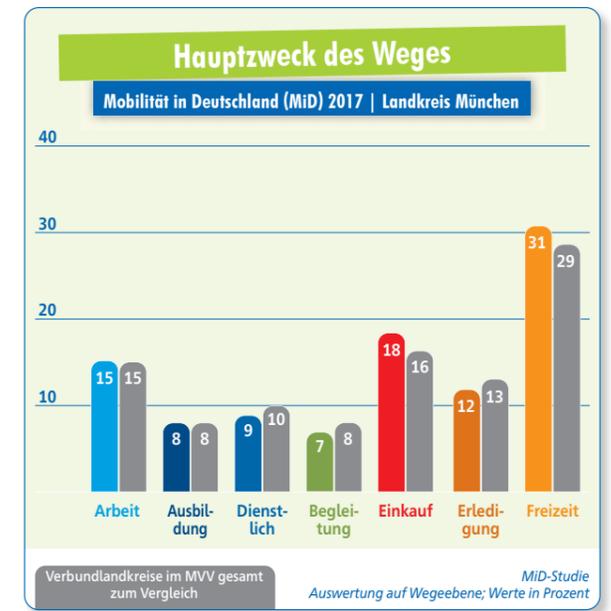
Anzahl der Wege

Von den Befragten gaben 14 % an, am Befragungstag keine Wege zu unternehmen. Auf einen einzelnen Weg begaben sich 5 %. Rund 28 % nannten zwei Wege, 13 % drei Wege und weitere 21 % vier Wege. Rund 19 % gaben fünf oder mehr Wege an. Ein Ergebnis von \varnothing 3,1 Wegen/Tag.

Zeichenerklärung: \varnothing = durchschnittlich / im Durchschnitt

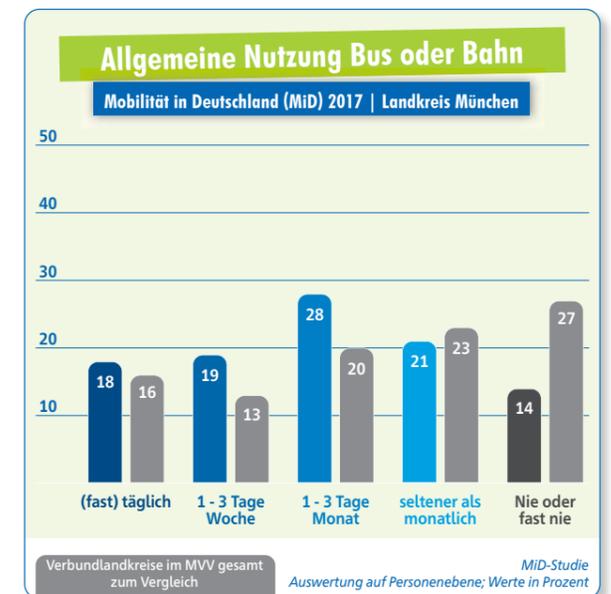
Hauptzweck des Weges - Freizeit an erster Stelle

An einem durchschnittlichen Tag dominiert bei den im Landkreis München zurückgelegten Wegen der Fahrtzweck Freizeit mit 31 %. Einkäufe sind für 18 % der Befragten Hauptzweck eines unternommenen Weges. Um Arbeit, Schule oder einen Ausbildungsplatz zu erreichen, werden 23 % der Wege getätigt. >>



Allgemeine Nutzung Bus oder Bahn - ÖPNV bei täglicher Nutzung überdurchschnittlich vertreten

Von der Wohnbevölkerung sind 37 % fast an jedem Werktag oder mind. an ein bis drei Tagen/Woche mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. >>



Unterwegszeit/Dauer der Wege

Verlassen die Bewohner im Landkreis München das Haus, sind sie \varnothing 82,9 Minuten/Tag unterwegs. Somit beträgt die Dauer eines Weges \varnothing 28,2 Minuten.

» Zum Vergleich

Deutschland \varnothing 80 Minuten/Tag.

Deutschlandweiter ÖPNV im Vergleich zum Landkreis München

Der Landkreis München zählt gemäß 'MID-Klassifizierung' zum sogenannten Raumtyp 'Städtischer Kreis'. Deutschlandweit nutzten im selben Raumtyp durchschnittlich 8 % der Menschen den ÖPNV. Im Raumtyp 'kleinstädtischer, dörflicher Raum' waren es 7 %, beim Raumtyp 'Stadtregion in Metropolen' bei 20 %. Beim Raumtyp 'Regiopole und Großstadt' lag der deutschlandweite Durchschnittswert bei 12 %.

Genutzte Individualverkehrsmittel

Das Auto im Landkreis München

Anzahl der Autos im Haushalt

Für seine Fahrten stehen jedem Haushalt des Landkreises München \emptyset 1,1 Autos zur Verfügung. Von den Haushalten besitzen 15 % kein Auto. >>

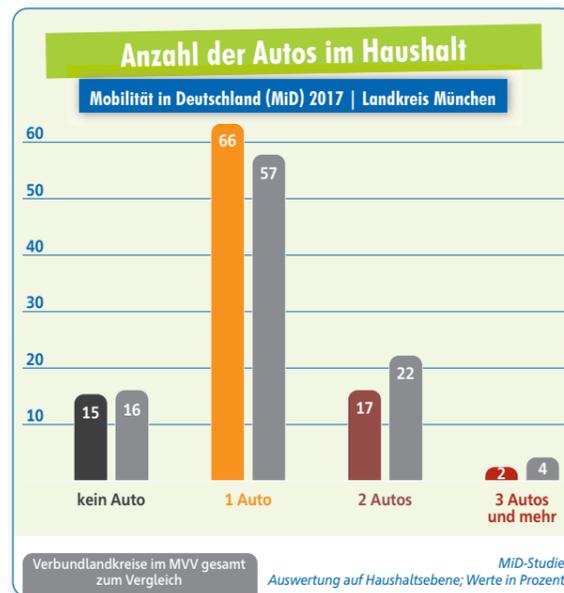
» Zum Vergleich: MVV-Landkreise \emptyset 1,2 Autos/Haushalt



Häufigkeit der Autonutzung

Von den Befragten gaben 43 % an, das Auto als Fahrer oder Mitfahrer täglich oder fast täglich zu nutzen. Weitere 36 % verwenden es mindestens an ein bis drei Tagen/Woche. An lediglich ein bis drei Tagen/Monat nutzten es 8 %. Nie oder fast nie mit dem Auto fahren 9 %.

» Zum Vergleich die Durchschnittswerte der MVV-Landkreise: Hier nutzen das Auto 52 % der Befragten täglich oder fast täglich. Weitere 31 % verwenden es an ein bis drei Tagen/Woche und 6 % an ein bis drei Tagen/Monat. Lediglich 2 % greifen seltener als einmal/Monat auf einen PKW zurück. Das Auto nie oder fast nie verwenden 9 %.



Allgemeine Verfügbarkeit eines Autos

Verfügbarkeit eines Autos (als Fahrer)

<< Von den befragten Bewohnern des Landkreises München können 78 % jederzeit ein Auto nutzen.

Führerscheinbesitz: Keinen FS besitzen 8 %.

» Zum Vergleich: MVV-Landkreise \emptyset 8 %.



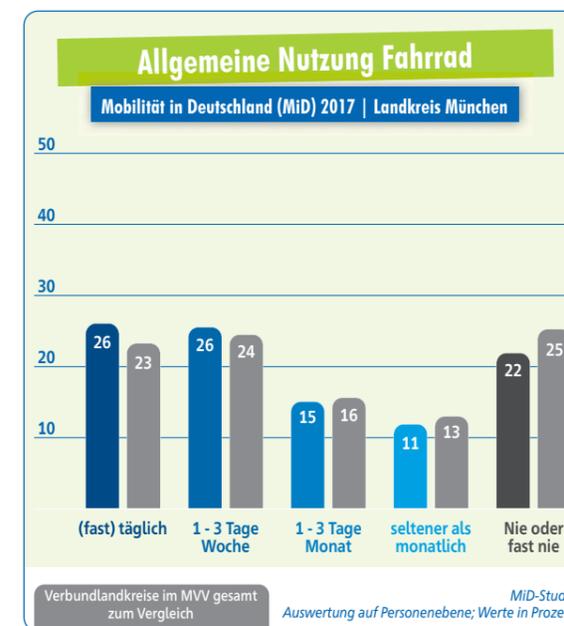
Das Fahrrad im Landkreis München

Anzahl der Fahrräder im Haushalt

Im Landkreis München besitzt jeder Haushalt \emptyset zwei funktionstüchtige Fahrräder, mehr als jeder fünfte Haushalt (21 %) sogar vier oder mehr Räder. >>

» Zum Vergleich (vier oder mehr Räder):

Stadt München jeder siebte Haushalt (14 %)

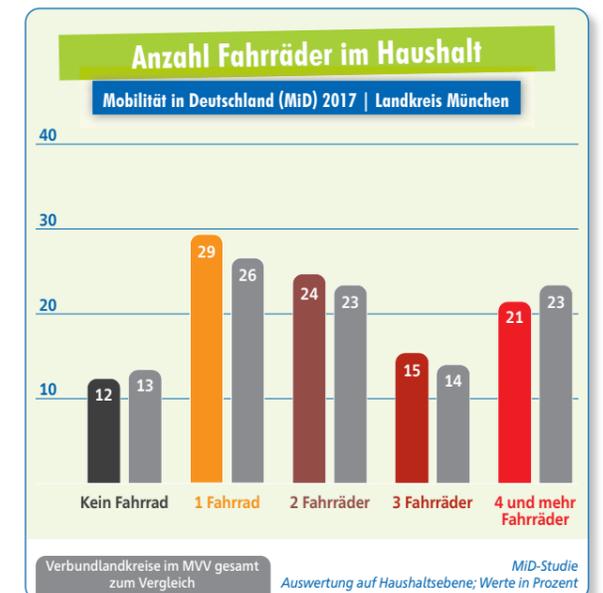


Elektrofahrräder im Landkreis

Die Verbreitung von E-Bikes ist allgemein noch gering, im Landkreis München jedoch überdurchschnittlich. So verfügen hier 8 % der Haushalte über mindestens ein Fahrrad mit E-Antrieb.

» Zum Vergleich: MVV-Landkreise \emptyset 7 %, Stadt München 4 %. In den künftigen Jahren darf mit einem steigenden Quote bei E-Bikes gerechnet werden.

Zeichenerklärung: \emptyset = durchschnittlich/ im Durchschnitt



Allgemeine Nutzung eines Fahrrads

<< Räder werden von den Landkreisbewohnern gern bewegt. Von ihnen treten 26 % sogar täglich in die Pedale, weitere 26 % an ein bis drei Tagen/Woche. 15 % nutzen das Rad an ein bis drei Tagen/Monat, 11 % seltener als monatlich. Nie oder fast nie radeln rund 22 %, also knapp jeder Vierte.



Genutzte Verkehrsmittel: 'Schienenpersonennahverkehr' (SPNV)

Die S-Bahn im MVV

Rund 800.000 Fahrgäste im Verbundraum - und das an jedem Werktag

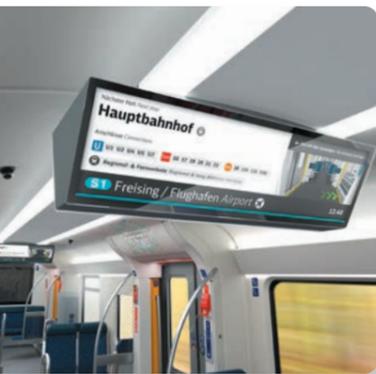
Im Jahre 1972 ging die S-Bahn nach Eröffnung des Stammstreckentunnels mit einem Streckennetz von 378,5 km (heute 434 km) an den Start. Heute steht das SPNV-Verkehrsmittel unter der *Aufgabenträgerschaft des Freistaates Bayern* und erschließt mit acht Linien exakt 150 Haltestellen. Das Kernstück bildet zwischen Ostbahnhof und Pasing die *Stammstrecke*, auf welcher fast alle S-Bahnlinien verkehren. Über 800.000 Fahrgäste nutzen werktags das *Angebot der von der DB Regio AG* betriebenen S-Bahn München. Auch an Wochenenden und Feiertagen bietet die S-Bahn einen attraktiven Takt. Das Pendeln zum Arbeitsplatz, Einkaufen in der City und die Freizeitgestaltung in den Naherholungsgebieten des Großraums sind Hauptgründe für deren Nutzung. Für guten Reisekomfort der *spurtarken Triebzüge* sorgt neben einer *Klimatisierung* auch ein *neues Innenraumdesign*, welches den verschiedenen Bedürfnissen der Fahrgäste individuell Rechnung trägt.



S-Bahn der Baureihe 423

'ET 423' mit noch mehr Komfort in die Zukunft

Mit 238 Fahrzeugen ist die *Baureihe ET 423* omnipräsent auf dem Streckennetz der S-Bahn München. Die BEG hat eine Modernisierung auf den Weg gebracht, um die S-Bahn-Fahrzeuge an die steigende Nachfrage anzupassen. Über *großflächige Monitore an den Decken* hält ein neues *Fahrgastinformationssystem* die Passagiere über den Fahrtverlauf, Umsteigemöglichkeiten und Abweichungen vom Regelbetrieb auf dem Laufenden. Die Infos stehen *in Echtzeit* zur Verfügung. So können Reiserouten bei Störfällen flexibel geändert werden. Neue, *digitale und farbige Außenanzeigen* geben das Zugziel sowie wichtige Zwischenstationen an und verbessern so die Orientierung. Der Innenraum verfügt über ein *neues Lichtkonzept* und ist vollständig einsehbar. Neue *'Haltepilze'* im Einstiegsbereich und verbesserte Griffe an den Sitzen bieten wesentlich *mehr und bessere Haltemöglichkeiten* als bisher.



Neues Fahrgastinfosystem



Barrierefreiheit im MVV-Verbundraum wächst

Mit Unterstützung von Bund und Land sind aktuell 103 der 150 Stationen baulich komplett barrierefrei gestaltet. Teilweise barrierefrei sind 30 Stationen, nur 17 sind ohne Hilfe noch nicht erreichbar. Somit sind *fast 70 % aller S-Bahnhöfe umgebaut*. Das bedeutet, dass unter Berücksichtigung der Frequentierung schon jetzt rund 90 % der S-Bahn-Reisenden barrierefrei zum Zug kommen. Dennoch wird der Ausbau weiter vorangetrieben: Ziel des Aufgabenträgers (Freistaat Bayern) und der DB ist die *Herstellung kompletter Barrierefreiheit* zumindest an jenen Stationen, die täglich von mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern genutzt werden. Bis zum Abschluss der Arbeiten kann der Triebfahrzeugführer mittels einer *Klapprampe* (Zugspitze) den barrierefreien Zustieg ermöglichen.



Klapprampe an Zugspitze

Die S-Bahn im Landkreis München

Linienvielfalt und 158.000 Fahrgäste

Im Landkreis verkehren *sämtliche S-Bahnlinien des MVV*, die Linien S2, 3, 4 und 8 jedoch nur auf dem Ostast. Mit 34 Bahnhöfen *binden sie den Landkreis an 116 weitere Bahnhöfe* im MVV-Verbundgebiet an. Die S4 und S6 teilen sich im Osten den Streckenabschnitt. Die S7 West teilt sich bis Höllriegelskreuth den Streckenabschnitt mit der im Berufsverkehr verkehrenden S20.

Gleichmäßig dichter Takt

In der HVZ* besteht *auf allen Streckenästen mindestens ein 20-Min-Takt*. Zwischen Grafing Bf und München verstärkt die S4 die S6 zu einem 10-Min-Takt. Zudem bietet die S3 in der HVZ* einen 10-Min-Takt bis Deisenhofen. Ansonsten gilt weitgehend der 20-Min-Takt. Zwischen Aying und Kreuzstraße verkehrt die S7 in der SVZ* bzw. NVZ* im Takt 20/40 bzw. 60. Auf den Streckenabschnitten der S2 (bis Deisenhofen), S4/S6 (bis Grafing Bf), S6 West (bis Gauting), S7 und S8 können die Gleise bezogen auf das Landkreisgebiet i.d.R. *ausschließlich von der S-Bahn* genutzt werden.

*Abkürzungen siehe Ende der Broschüre.



Barrierefreie Bahnhöfe im Landkreis München

Barrierefrei ausgebaut sind 29 S-Bahnhöfe (sowie drei U-Bahnhöfe in Garching). Heimstetten, Wächterhof, Hohenschäftlarn und Buchenhain sind dies ebenfalls, haben aber noch nicht die optimale Bahnsteighöhe. Abhilfe schafft die *Mobile Klapprampe*. Als nächstes für den Umbau vorgesehen: *Feldkirchen und Heimstetten*.



S-Bahn Linien im Landkreis München

Blau markiert: Haltestellen im Landkreisgebiet

- S1** Flughafen/Freising - Neufahrn - Lohhof - Unterschleißheim - Oberschleißheim - Moosach - STAMMSTRECKE - Ostbahnhof - Leuchtenbergring
- S2** Erding - Markt Schwaben - Heimstetten - Feldkirchen - Berg am Laim - Ostbf - STAMMSTRECKE - Laim - Dachau - Altomünster/ Petershausen
- S3** Holzkirchen - Sauerlach - Deisenhofen - Furth - Taufkirchen - Unterhaching - Fasanenpark - Giesing - Ostbf - STAMMSTRECKE - Pasing - Mammendorf
- S4** Ebersberg - Grafing - Haar - Gronsdorf - Trudering - Ostbf - STAMMSTRECKE - Pasing - Geltendorf
- S6** Ebersberg - Grafing - Haar - Gronsdorf - Trudering - Ostbf - STAMMSTRECKE - Pasing - Lochham - Gräfelfing - Planegg - Tutzing
- S7** Kreuzstraße - Großhelfendorf - Peiß - Aying - Dürnhaar - Höhenk.-Siegertsbrunn - Wächterhof - Hohenbrunn - Ottobrunn - Neubiberg - Neuperlach Süd - Giesing - Ostbf - STAMMSTRECKE - Donnersbergerbrücke - Heimeranplatz - Harras - Großhesselohe Isartalbf - Pullach - Höllriegelskreuth - Buchenhain - Baierbrunn - Hohenschäftlarn - Ebenhausen-Schäftlarn - Wolfratshausen
- S8** Flughafen - Ismaning - Unterföhring - Leuchtenbergring - Ostbf - STAMMSTRECKE - Pasing - Herrsching
- S20** Höllriegelskreuth - Pullach - Großhesselohe Isartalbf - Harras - Donnersbergerbrücke - Pasing

Weitere Statistikwerte

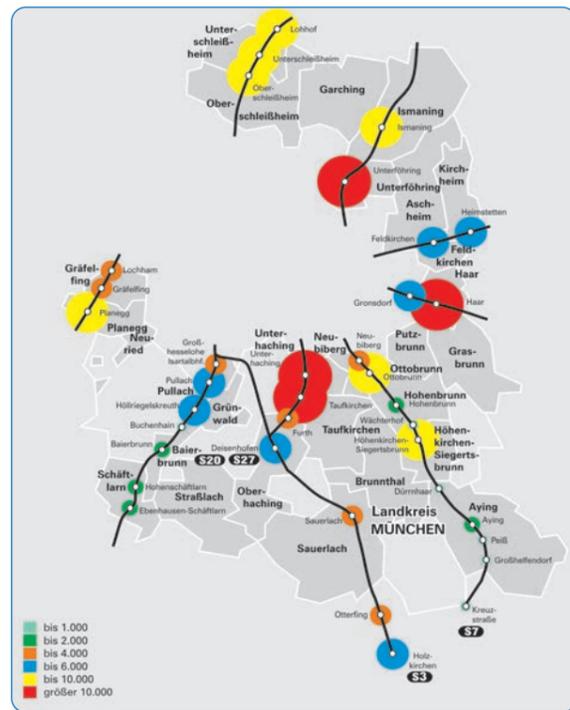
» S-Bahnhöfe	34
» Fahrtenangebot werktags	870 (ca.)
» Betriebszeits werktags (Folgetag)	4.30 - 1.30 Uhr
» Sa/So/Feiertag (Folgetag)	4.30 - 2.30 Uhr
» Fahrgäste (Mo-Fr)	158.000/Tag

Genutzte Verkehrsmittel: 'Schienenpersonennahverkehr' (SPNV)

Die S-Bahn im Landkreis München

Frequentierung der S-Bahnhöfe

Generell wächst mit zunehmender Nähe zur Stadt München die Fahrgastzahl zwischen den S-Bahn-Stationen. Der Landkreis hat gleich **vier Bahnhöfe mit mehr als 10.000 Ein-, Aus- und Umsteigern**: Haar, Taufkirchen, Unterföhring und Unterhaching. Etwa 10.000 Fahrgäste sind es in Unterschleißheim. >>



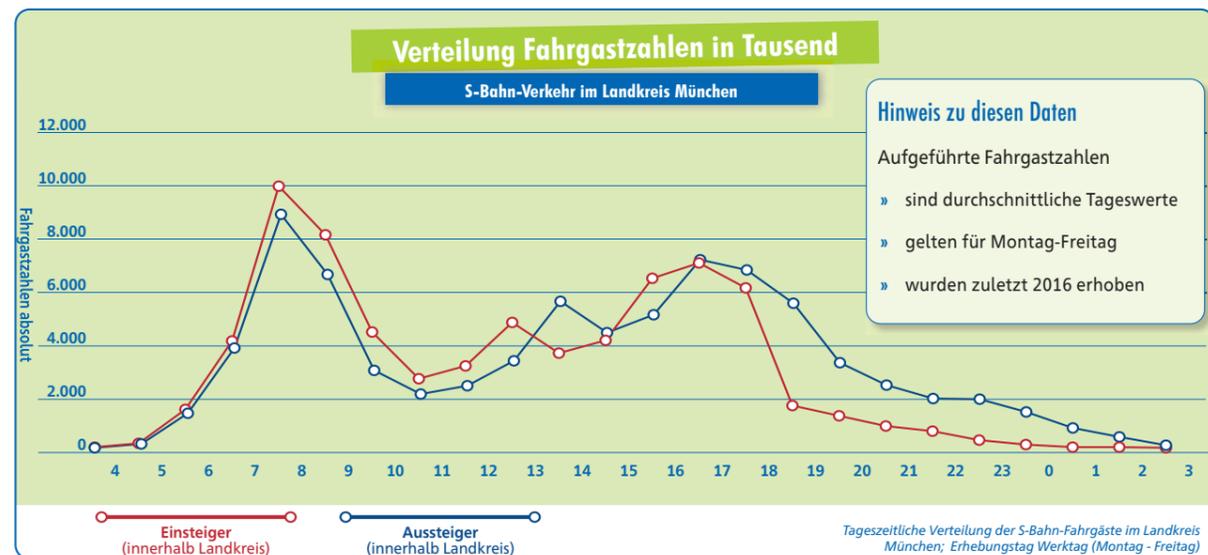
Frequentierung der S-Bahnhöfe im Landkreis

Distanz zum S-Bahnhof

Mehr als die Hälfte der Fahrgäste können den nächstgelegenen der 34 S-Bahnhöfe im Landkreis schnell erreichen: von den Haushalten befinden sich 57 % in einer Entfernung von höchstens einem Kilometer. >>

Tageszeitliche Verteilung der Fahrgäste

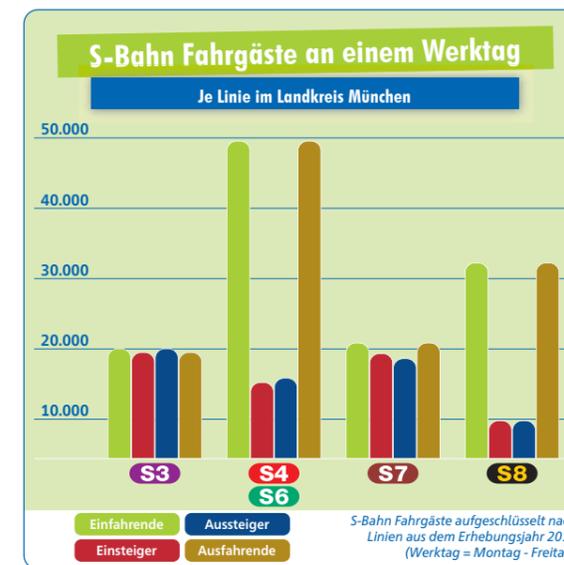
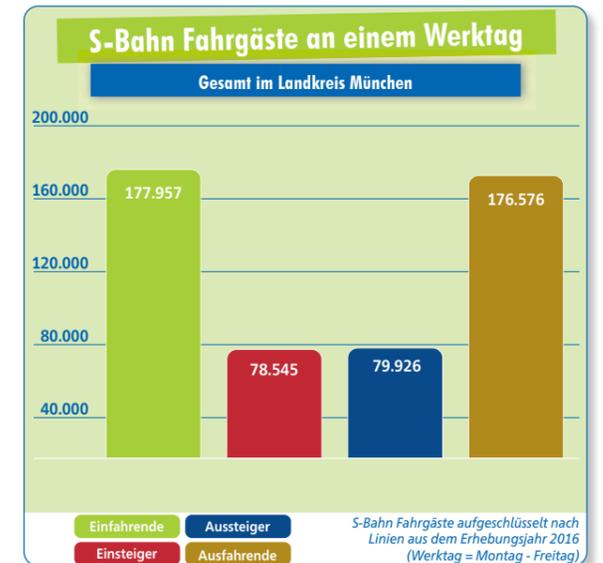
Über den Tag verteilt ist die S-Bahn unterschiedlich ausgelastet. Das **höchste Fahrgastaufkommen auf den zehn Linien** im Landkreis konzentriert sich auf wenige Stunden am Vormittag (Schüler- und Berufsverkehr). Die etwas höhere Zahl an Einsteigern weist darauf hin, dass **mehr Fahrgäste aus dem Landkreis in Richtung Stadt München fahren, als umgekehrt**. Nachmittags zeigt sich das umgekehrte Bild: Es steigen etwas mehr Fahrgäste aus, als ein. Dabei gibt es keine ausgeprägte Spitze im Fahrgastaufkommen: Aussteiger (mehrheitlich die in den LK München zurückkehrenden Pendler) verteilen sich über den Nachmittag. Erkennbar: der Schülerverkehr gegen 14 Uhr. >>



Fahrgastverteilung - Wege und Ziele

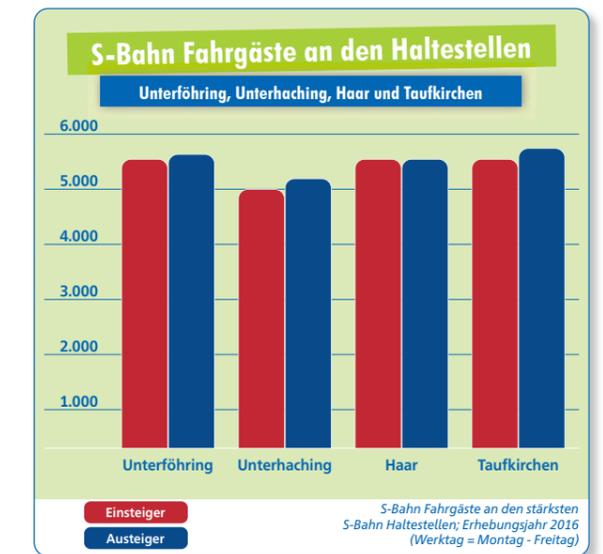
S-Bahn Fahrgäste an einem Werktag im Landkreis

Der Landkreis München zählt an einem gewöhnlichen Werktag **über 158.000 Fahrgäste der S-Bahn**. Der Landkreis umschließt die Landeshauptstadt München nahezu komplett und ist wiederum von anderen Landkreisen umgeben. Daher ist die Zahl der ein- oder ausfahrenden Fahrgäste deutlich höher als die Anzahl der Ein- bzw. Aussteiger. >>



S-Bahn Fahrgäste je Linie im Landkreis

<< Viele Fahrgäste aus dem Landkreis München nutzen die S3 oder die S7, welche die meisten Haltestellen des Landkreises bedienen. Die Linien S4 und S6, die sich denselben Streckenabschnitt im östlichen Landkreis teilen, und die S8 erschließen den Landkreis **an mehreren Haltestellen**, weshalb hier der Anteil an ein- und ausfahrenden Fahrgästen sehr hoch ist. >>



Wichtige Haltestellen im Landkreis

Wichtige Haltestellen mit jeweils über 10.000 Ein- und Aussteigern sind Unterföhring (S) auf der S8, Unterhaching (S) auf der S3, Haar (S) auf der S4/S6 und Taufkirchen (S) auf der S3. >>

Genutzte Verkehrsmittel: 'Schienenpersonennahverkehr' (SPNV)

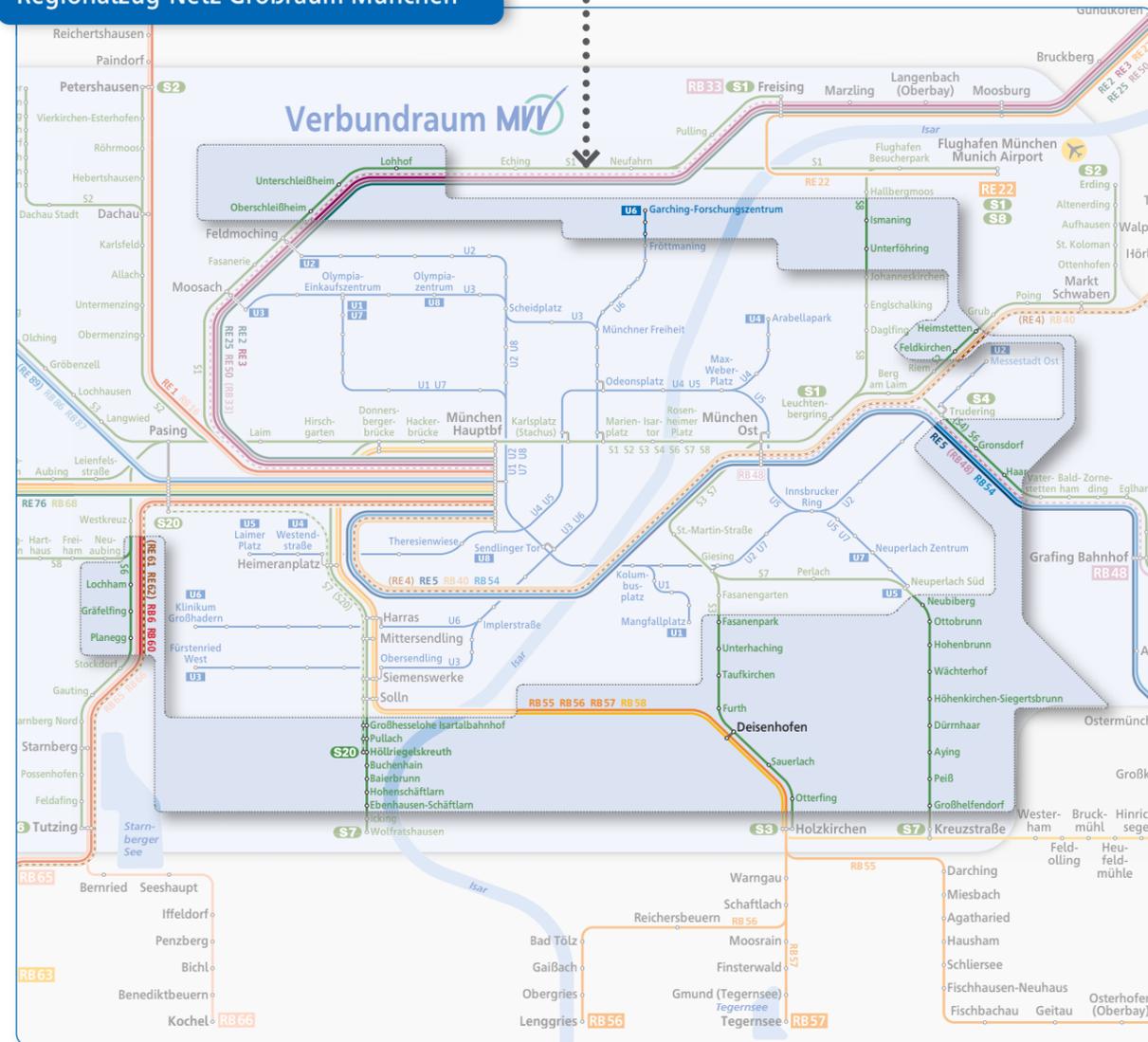
Der Regionalzug **R** im MVV

Regionalzüge - für schnelles Fortkommen und weitere Strecken

In den MVV integriert sind *elf Regionalzugstrecken*. Das bedeutet, dass die dort verkehrenden Regionalzüge *in der Regel bis zur Verbundgrenze mit MVV-Tickets genutzt werden können, sofern sie dort halten*. Die Regionalzüge verkehren in der Regel entlang von S-Bahn-Strecken, halten aber nur an den wichtigsten Bahnhöfen. So gelangt man besonders schnell vom Münchner Hauptbahnhof an die Ränder des MVV-Verbundraumes.



Ausschnitt Landkreis München aus Regionalzug-Netz Großraum München



Der Regionalzug **R** im Landkreis München

Regionalzugbahnhöfe im Landkreis München

Neben dem umfangreichen S-Bahnangebot besteht im Landkreis München auch die Möglichkeit der Nutzung von Regionalzügen. Mit Inkrafttreten des Fahrplanes 2021 gesellte sich zum südlichen Haltepunkt Deisenhofen der Regionalzughalt Unterschleißheim im Norden des Landkreises hinzu.

Fahrtenangebot

- » Die RegionalBahn-Linie **RB 33** aus Landshut bietet ab Unterschleißheim montags bis freitags um 8.17 Uhr eine direkte Fahrtverbindung nach München. In umgekehrter Richtung ermöglicht die Linie **RB 33** um 19.16 Uhr ab München Hbf die Fahrt nach Unterschleißheim. Betreiber ist DB Regio.
- » Ab Deisenhofen besteht ein stündliches Fahrtenangebot mit Regionalzügen der RegionalBahn-Linie **RB 58** aus Rosenheim nach München. In der Hauptverkehrszeit von Montag - Freitag verkehrt die **RB 58** noch öfter. Betreiber ist die Bayerische Regiobahn (BRB).

Regionalzüge **R** im Landkreis München

Blau markierte Bahnhöfe liegen im Landkreis München.

RB 33 Landshut - Freising - **Unterschleißheim** - Feldmoching - Moosach - München Hbf

RB 58 Rosenheim - Holzkirchen - **Deisenhofen** - Solln - München Hbf



Fahrzeiten - Regionalzug mit Vorteilen bei Reisezeit

- » Die RegionalBahn-Linie **RB 33** benötigt 24 Minuten von Unterschleißheim nach München Hbf und ist damit ähnlich schnell wie die S-Bahn. Auf dem Rückweg fällt die Reisezeit der Linie *jedoch sieben Minuten kürzer* aus.
- » Die RegionalBahn-Linien **RB 58**, welche mindestens stündlich in 20 Minuten nach München fährt, benötigt *gegenüber der S-Bahn acht Minuten weniger*.

Ein Regionalzug der DB Regio nahe des Bahnhofs Unterschleißheim



Genutzte Verkehrsmittel: 'Allgemeiner ÖPNV'

Der MVV-Regionalbus im MVV

Der MVV-Regionalbus - eine starke Verbundmarke

Der MVV-Regionalbusverkehr ist neben den Regionalzügen, der S-Bahn und den Verkehrsmitteln in der Stadt München eine der tragenden Säulen im MVV. Mehr als vierzig meist mittelständisch geführte Verkehrsunternehmen betreiben unter der gemeinsamen Marke 'MVV-Regionalbus' mit *über 800 Bussen knapp 280 Buslinien. Diese bedienen rund 3.400 Haltestellen.* Pro Woche sind 1,512 Millionen Fahrgäste mit den MVV-Regionalbussen unterwegs. Sie legen dabei 10,653 Millionen km zurück. Die meisten Fahrgäste fahren werktags: rund *274.830 Personen/Tag. Jeder Fahrgast ist somit durchschnittlich 7 km/Tag* mit einem MVV-Regionalbus unterwegs. Insgesamt stieg die Zahl der Fahrgäste im MVV-Regionalbus seit 2009 um 43 %.

Aufgaben im Verbund

MVV-Regionalbusse übernehmen einerseits eine wesentliche *Zubringerfunktion zu den Schnellbahnen.* Andererseits haben sie eine wichtige *Erschließungs- und Verbindungsfunktion* in der Region abseits der Schnellbahnstrecken. Auf Relationen, wo sich Schienenverkehr nicht rechnet oder ein Infrastrukturausbau nur mittel- bis langfristig realisiert werden kann, wird der MVV-Regionalbus zunehmend zum *Problemlöser.*

Wirtschaftliche Basis

Der allgemeine ÖPNV ist eine *freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge,* die von den Landkreisen und Kommunen als zuständige Aufgabenträger des MVV-Regionalbusverkehrs im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten geleistet wird. Insbesondere aus umweltschutz- und klimapolitischen Gründen sowie zur Entlastung der Kommunen vom ständig zunehmenden Individualverkehr gewinnt der Ausbau des ÖPNV an Bedeutung. Auch das sich *wandelnde Mobilitätsverhalten der jüngeren Generation sowie der demografische Wandel* fordern die Verantwortlichen, den ÖPNV stetig zu verbessern. Infolgedessen ist eine *wachsende Bereitschaft zur Finanzierung von Angebotsverbesserungen sowie der Umsetzung neuer Angebote* beim MVV-Regionalbus zu beobachten.

BUS



Kapazität und Qualität:
Neuer MVV-Doppeldecker mit 86 Sitzplätzen - Handyladung inklusive.

Der MVV-Regionalbus im Verbundraum

- » 278 Linien^A
- » 3.350 Haltestellen^A
- » 5.193 km Gesamtlinielänge^A
- » 810 Fahrzeuge^A
- » 47,7 Mio. Wagenkilometer^A
- » 351,58 Mio. Personenkilometer/Jahr^B

^A Kennwert 2020 | ^B Kennwert 2019

Detaillierte Erläuterungen zu den Kennwerten siehe *Struktur- u. Rahmendaten.*



Die MVV-Qualitätsstandards

Seit 2002 sorgen verbindliche Standards für ein *einheitliches Qualitätsniveau* im Hinblick auf die Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen, die Anforderungen an das Personal sowie die Umwelt- und Sozialstandards. Sie gelten für alle Unternehmen, die im MVV-Regionalbusverkehr tätig sind und erfahren breite Zustimmung.



Einheitliches Design sorgt für Identifikation

Die *einheitliche Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellenmasten* in den MVV-Hausfarben Grün, Weiß und Blau sorgt nicht nur für hohe Wiedererkennung bei den Fahrgästen, sondern auch für *Identifikation* mit dem Mobilitätsangebot.

Fahrgastinfo, Fahrkomfort und moderne Technik

Bereits vor Fahrtantritt können sich Fahrgäste dank Echtzeitdaten in digitalen MVV-Fahrplanmedien über die Pünktlichkeit ihrer Busse informieren. Gut lesbare *Zielanzeigen* an Haltestellen und außen am Linienfahrzeug weisen den Weg zum richtigen

Bus. Während der Fahrt lässt sich der bevorstehende *Linienweg auf kontrastreichen Bildschirmen* verfolgen, die jeweils nächste Haltestelle wird ergänzend auch angesagt. Bereits fast abgeschlossen ist die Ausrüstung aller Busse mit kostenlosem *WLAN* sowie *USB-Anschlüssen* zwecks Ladung elektronischer Geräte, wie z. B. Handys.

Künftig werden die Busse zunehmend auch mit einem *Abbiegeassistenten* ausgerüstet, um Unfälle mit Radfahrern und Fußgängern zu vermeiden. Auf zahlreichen Buslinien erfassen *Zählgeräte* die Fahrgastauslastung der Fahrten, um u. a. das Angebot besser auf eine sich ändernde Fahrgastnachfrage ausrichten zu können. In der Entwicklung befindet sich derzeit eine *dynamische Fahrgastinformation (DFI)*, die über mögliche Verspätungen informiert.



Hoher Grad an Barrierefreiheit

Alle MVV-Regionalbusse sind barrierefrei. Dank *Niederflurbauweise* und *Absenktechnik* bieten sie mobilitätseingeschränkten Personen einen leichteren Ein- und Ausstieg. Für Menschen mit Rollstuhl ist zudem eine befahrbare Rampe vorhanden. Im Bus befinden sich *spezielle Stellplätze* für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen sowie markierte Sitzplätze, die vorzugsweise von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen genutzt werden können.



Sparsame, emissionsarme Antriebe

Die effizienten Antriebe der MVV-Regionalbusse erfüllen zum jeweiligen Zeitpunkt der Beschaffung stets die *höchstmögliche Abgasnorm* und leisten so ihren Beitrag zum *Umweltschutz.* Neben herkömmlichen Verbrennungsmotoren kommen *zunehmend auch alternative, emissionsfreie Antriebsformen* zum Einsatz.

Genutzte Verkehrsmittel: 'Allgemeiner ÖPNV'

Der MVV-Regionalbus im Landkreis München

Angebotsbeschreibung

Der Busverkehr im Landkreis München wurde 1979 in den MVV eingebunden und kontinuierlich zu einem flächendeckenden und attraktiven Angebot ausgebaut. Die Busse verkehren unter der Marke 'MVV-Regionalbus' und erfüllen zum einen die Zu- und Abbringerfunktion von und zur Schnellbahn. Zum anderen erschließen und verbinden sie Orte abseits der Schnellbahnäste.



MVV-Regionalbus am S-Bahnhof in Höhenkirchen-Siegertsbrunn

Die Linien im Landkreis München

Im Fahrplanjahr 2021 verkehren **78 Buslinien** im Landkreis München. Den mit Abstand **größten Anteil am Linienverkehr hat der MVV-Regionalbus**. Er wird von **13 Verkehrsunternehmen und Bietergemeinschaften** betrieben. Die dem Landkreis München und seiner Aufgabenträgerschaft originär zugeordneten Linien werden als **200er-Linien** bezeichnet. Hinzu gerechnet werden **Stadt- u. MetroBus-Linien**, welche aus der Landeshauptstadt München in den Landkreis hinein verkehren. Ergänzend sind **MVV-Regionalbuslinien benachbarter MVV-Landkreise landkreisübergreifend** unterwegs und übernehmen Verkehrsfunktionen im Landkreis München. Im Landkreis verkehren zudem - teilintegriert in den MVV-Tarif - zwei Linien der RVO.

Dichtes Haltestellennetz sorgt für gute Versorgung

Mit 600 Haltestellen erschließt der MVV-Regionalbus den Landkreis weitgehend flächendeckend. So verfügen über **85 % aller Haushalte im Umkreis von maximal 400 Metern über eine Bushaltestelle**. Berücksichtigt man ebenfalls das direkte Umfeld aller Bahnhöfe, ergibt sich gar eine Erschließung von 90 %. Der weitaus größte Teil der Linien verkehrt im Taktverkehr. Im verdichteten Stadt-Umland-Bereich bedienen die MVV-Regionalbusse montags bis freitags im Tagesverkehr **meist alle zehn oder zwanzig Minuten die Haltestellen**, in Spitzenzeiten der HVZ* sogar **alle fünf Minuten** (z. B. Expressbus X200). In ländlicheren Landkreisteilen verkehren die Busse etwas seltener.

Der MVV-Regionalbus im Landkreis München



- » 68 MVV-Regionalbuslinien^A, davon - 51 als '200er Linie'^A
- 17 MVV-Regionalbuslinien aus anderen Verbundlandkreisen^A
- » 8 Stadt-/Metro-/NachtBus-Linien (MVG)^A
- » 2 teilintegrierte RVO-Buslinien^A
- » 32 landkreisübergreifende Buslinien^A
- » 585 Haltestellen^B
- » 247 Fahrzeuge^B
- » 601 km Gesamtlinielänge^B
- » 16,2 Mio. Wagenkilometer^B
- » 113,03 Mio. Personenkilometer^C
- » 129.795 Fahrgäste an Schultagen^C

^A Kennwert 2021

^B Kennwert 2020

^C Kennwert 2019

Detaillierte Erläuterungen zu den Kennwerten siehe *Struktur- u. Rahmendaten* am Ende dieser Broschüre.

Die Verkehrsleistung in Wagen- und Personenkilometern

Wagenkilometer (Wkm)

Die Bezeichnung eines Wagenkilometers entspricht der *Bewegung eines einzelnen Busses über eine Entfernung von einem Kilometer*. Die Rechnungseinheit wird in der Verkehrsstatistik verwendet, um die Intensität der Verkehrswegenutzung und die Höhe der erbrachten Verkehrsleistung zu bestimmen.

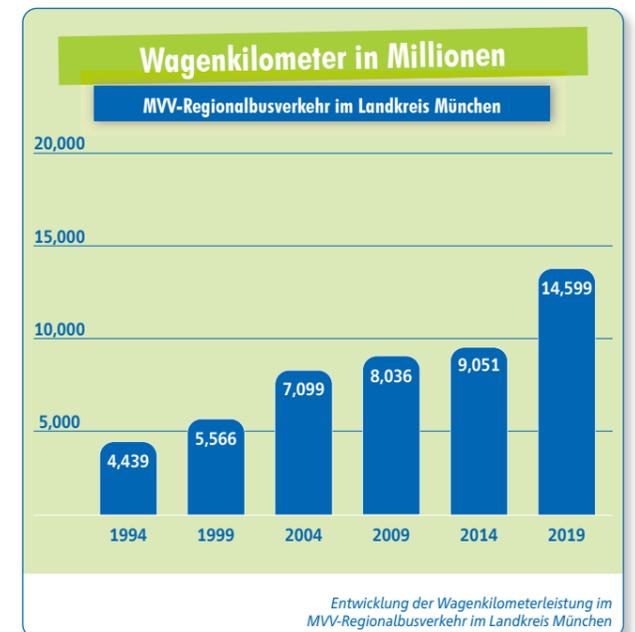
- » In der Aufgabenträgerschaft des Landkreises München legte der MVV-Regionalbus **in 2019 rund 14,6 Mio. Wkm** zurück - eine Steigerung um 329 % seit 1994.

Personenkilometer (Pkm)

Die Personenkilometer sind bei der Ortsveränderung von Personen eine Maßeinheit für die Verkehrsleistung. Sie bemisst sich als Produkt der beförderten Personen und der dabei zurückgelegten Entfernung (Abstand von Start- und Zielort) in Kilometern.

- » Betrug die Verkehrsleistung im Landkreis im Jahr 1994 insgesamt noch 47,719 Mio. Pkm, lag sie 2019 bereits bei **über 113,031 Mio. Pkm**. Dies entspricht einer **Steigerung von rund 237 %**.

*Abkürzungen siehe Ende der Broschüre.



Genutzte Verkehrsmittel: 'Allgemeiner ÖPNV'

Der MVV-Regionalbus im Landkreis München

Fahrtenangebot

Das Fahrtenangebot der MVV-Regionalbusse im Landkreis München ist innerhalb von ca. zehn Jahren durch Angebotsergänzungen und neue Linien deutlich erweitert worden.

» Beim Fahrtenangebot 'Montag bis Freitag' beträgt die *Steigerung innerhalb der letzten zehn Jahre rund 45 %*. An Wochenenden verdoppelte sich das Fahrtenangebot.



Fahrgastzahlen

In einer typischen Erhebungswoche (keine Schulferien) waren im Jahr 2019 rund **718.500 Fahrgäste** mit MVV-Regionalbussen im Landkreis München unterwegs.

» Mit **129.795 Kunden** fuhr *werktags* die meisten Personen. Jeder Fahrgast war täglich knapp vier Kilometer mit einem MVV-Regionalbus unterwegs – eine vergleichsweise kurze Reiseweite im Orts- und Nachbarortsverkehr. Die steigenden Fahrgastzahlen gehen einher mit einem *Ausbau des Fahrtenangebots* in den letzten Jahren.



Kostenentwicklung

Die Aufwendungen des Landkreises für den MVV-Regionalbus haben in den vergangenen Jahren stetig zugenommen.

- » Der MVV-Regionalbus kostete den Aufgabenträger im Jahr 2019 rund 42,4 Millionen Euro.
- » Ein Großteil der Summe wurde durch Einnahmen aus dem Ticketverkauf und den gesetzlichen Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Personen mit Behinderung und für die vergünstigte Ausgabe von Schülerfahrtausweisen getragen.
- » Der Differenzbetrag wurde durch den Aufgabenträger finanziert.



Positiv hervorzuheben ist die *Verdreifachung der Einnahmenseite* seit 1994 bis 2019.

MVV-Regionalbushaltestelle am S-Bahnhof Ismaning

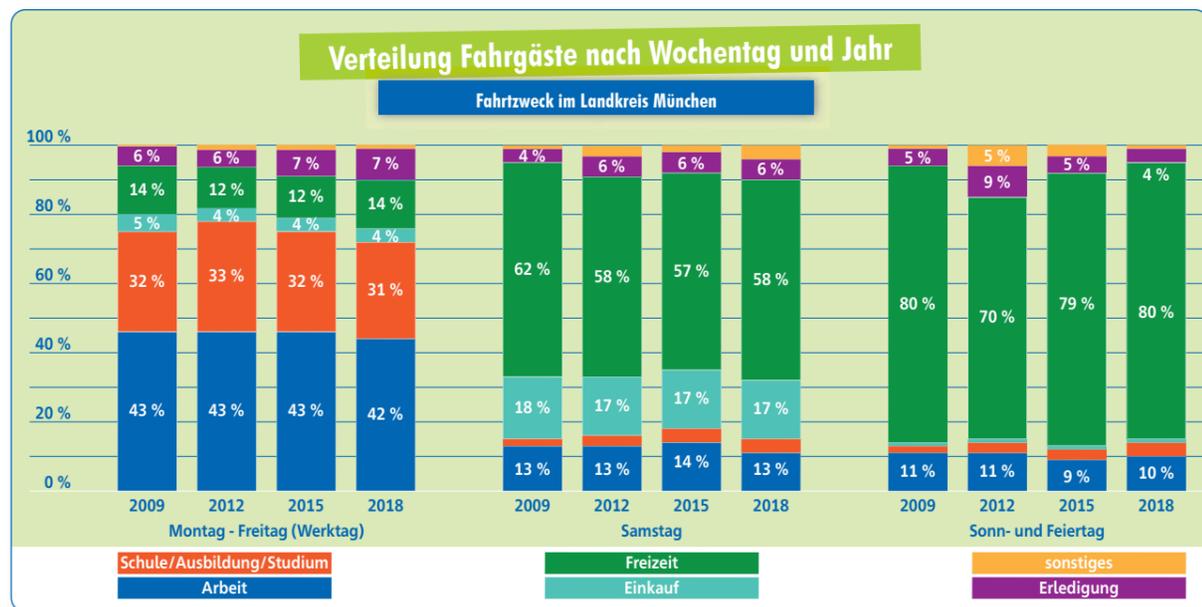


Genutzte Verkehrsmittel: 'Allgemeiner ÖPNV'

Der MVV-Regionalbus im Landkreis in Zahlen

Verteilung der Fahrgäste nach Wochentag und Jahr

Mit 42 % bilden *Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz* den größten Anteil am werktäglichen MVV-Regionalbusverkehr im Landkreis München. Weitere 31 % werden dem *Ausbildungsverkehr* zugerechnet. Für die *Freizeit* nutzen 14 % der Fahrgäste den MVV-Regionalbus.



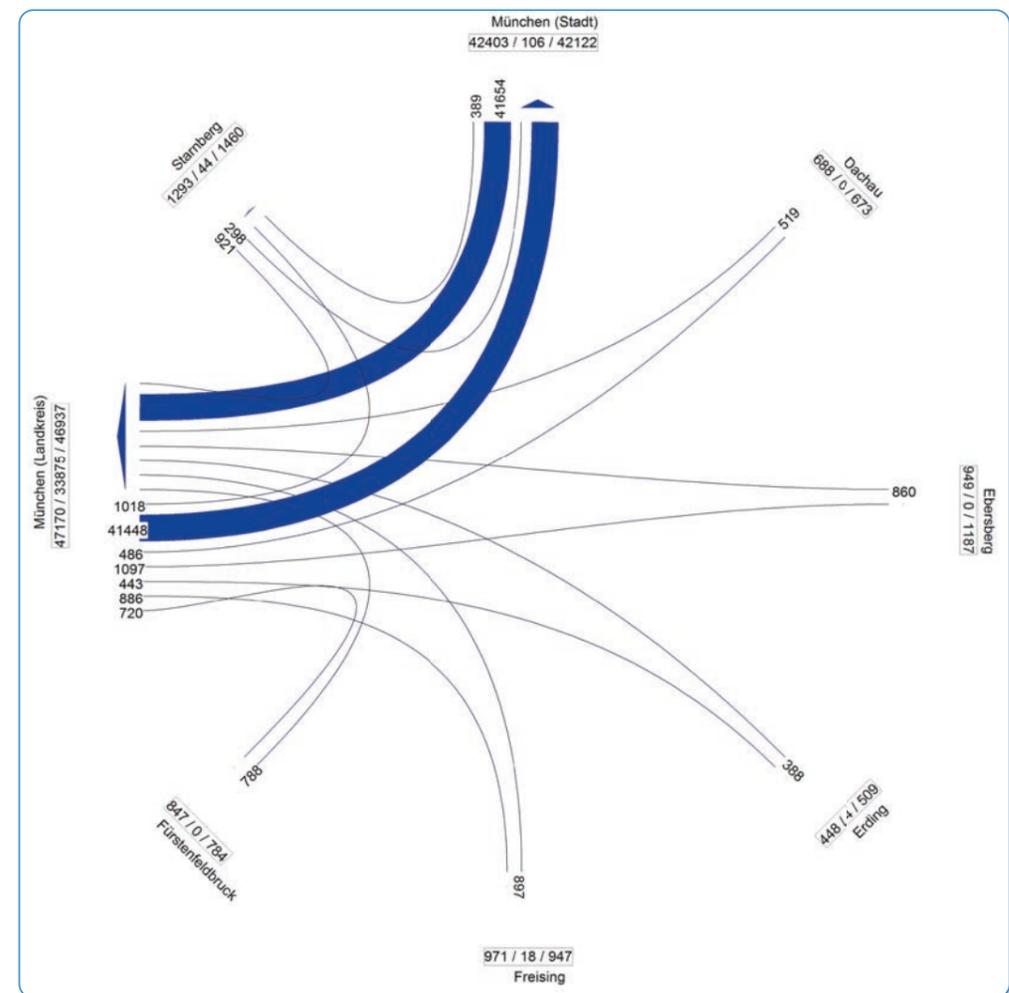
Die MVV-Regionalbuslinie 220 in Unterhaching



Fahrtziele innerhalb und außerhalb des Landkreises

Mit einem Anteil von 90 % sind praktisch alle MVV-Regionalbusfahrgäste des Landkreises München zwischen dem Landkreis und der Landeshauptstadt München oder innerhalb des Landkreises unterwegs.

Rang	Von/ nach	Von/ nach	Anzahl	Anteil in %	Summe in %
1	München (Land)	München (Stadt)	83.102	64,0%	64,0%
2	München (Land)	München (Land)	33.875	26,1%	90,1%
3	München (Land)	Ebersberg	1.957	1,5%	91,6%
4	München (Land)	Starnberg	1.939	1,5%	93,1%
5	München (Land)	Freising	1.783	1,4%	94,5%



Lesebeispiel: 33.875 Fahrten wurden werktags mit dem MVV-Regionalbus innerhalb des Landkreises München unternommen. 83.102 Fahrgäste fuhren mit dem MVV-Regionalbus aus dem Landkreis in die Stadt München und zurück. Rund 10 % der Fahrgäste fuhren aus dem Landkreis in einen anderen Landkreis oder kamen von dort.

Genutzte Verkehrsmittel: 'Allgemeiner ÖPNV'

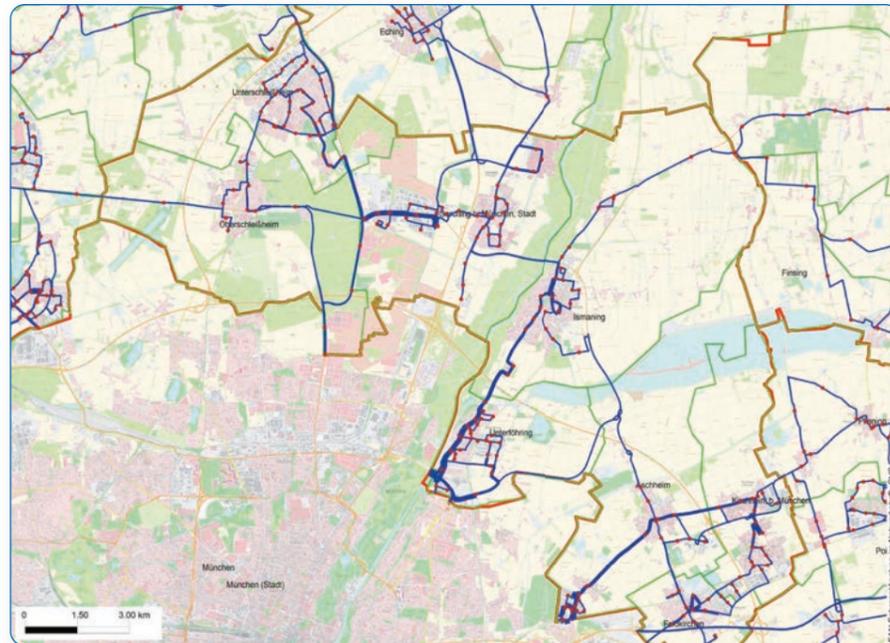
Der MVV-Regionalbus im Landkreis in Zahlen

Die Streckenbelastung

Der nördliche Teil des MVV-Landkreises München

Die höchsten Streckenbelastungen im nördlichen Teil des Landkreises weisen folgende Achsen auf, welche teilweise von mehreren MVV-Regionalbuslinien bedient werden:

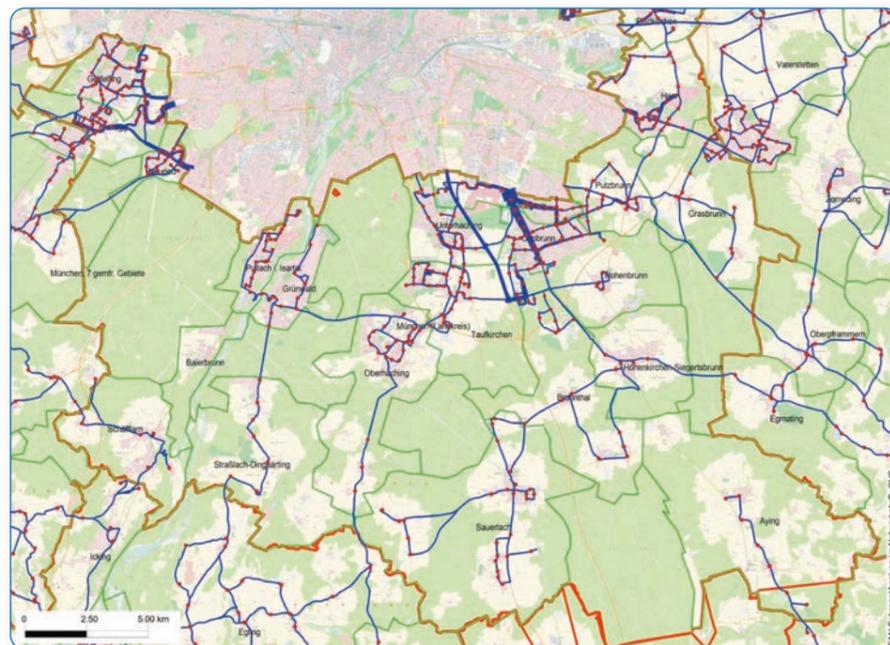
- » Unterschleißheim - Garching
- » Unterföhring - Ismaning
- » Dornach - Aschheim - Kirchheim



Der südliche Teil des MVV-Landkreises München

Die höchsten Streckenbelastungen im südlichen Teil des Landkreises weisen folgende Achsen auf, welche teilweise von mehreren MVV-Regionalbuslinien bedient werden:

- » Gräfelfing - Martinsried
- » Planegg - Neuried
- » Richtung Ottobrunn
- » Taufkirchen (Gewerbegebiete)

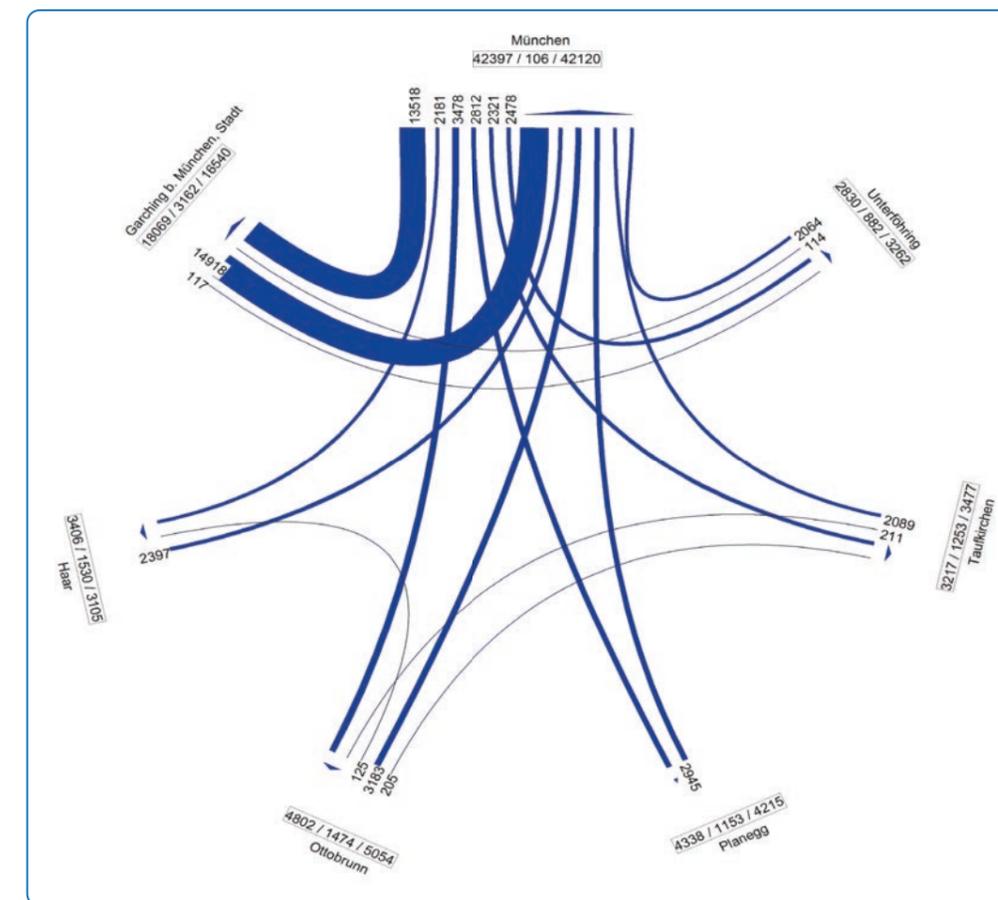


Legende: Rote Linie = Landkreisgrenze | Strichstärke Blau = Streckenbelastung

Fahrgastströme zwischen Städten und Gemeinden

Rund die Hälfte der Fahrgäste sind werktags zwischen der Stadt München und den angrenzenden Gemeinden oder Stadtgebieten unterwegs, die meisten davon zwischen der Stadt München und dem Stadtgebiet Garching. Der stärkste Binnenverkehr findet innerhalb von Garching statt.

Rang	Von / Nach	Von / Nach	Anzahl	Anteil in %	Summe in %
1	München Stadt	Garching b. München	28.436	21,9%	21,9%
2	München Stadt	Ottobrunn	6.660	5,1%	27,0%
3	München Stadt	Planegg	5.758	4,4%	31,5%
4	München Stadt	Haar	4.578	3,5%	35,0%
5	München Stadt	Unterföhring	4.542	3,5%	38,5%
6	München Stadt	Taufkirchen	4.410	3,4%	41,9%
7	München Stadt	Aschheim	4.049	3,1%	45,0%
8	München Stadt	Gräfelfing	3.761	2,9%	47,9%
9	München Stadt	Neubiberg	3.448	2,7%	50,6%
10	Garching b. München	Garching b. München	3.162	2,4%	53,0%



Genutzte Verkehrsmittel: 'Allgemeiner ÖPNV'

Der MVV-Regionalbus im Landkreis in Zahlen

Die meistfrequentierten Haltestellen im Landkreis München

Die Haltestellen mit der höchsten Fahrgastfrequentierung liegen entweder an der U-Bahn oder einer S-Bahn.

» Besonders stark nachgefragt: *Haltestellen an der U6 in Garching.*

Rang	Haltestelle	Einsteiger	Aussteiger	Umsteiger	Übersteiger	Summe
1	Garching Forschungszentrum (U)	10.031	10.122	55	149	20.357
2	Garching-Hochbrück (U)	4.355	2.803	107	2.057	9.322
3	Garching (U)	4.241	4.246	93	369	8.949
4	Haar (S)	616	563	157	2.381	3.717
5	Planegg (S)	613	647	119	2.254	3.633
6	Ismaning (S)	1.031	1.004	235	1.083	3.353
7	Taufkirchen (S)	275	220	4	2.435	2.934
8	Unterhaching (S)	592	611	31	1.335	2.569
9	Unterschleißheim (S)	526	468	58	1.395	2.447
10	Ottobrunn (S)	515	489	58	989	2.051

Umsteiger sind Fahrgäste, welche zwischen Bus und Bus wechseln, Übersteiger sind Fahrgäste, die zwischen U- bzw. S-Bahn und Bus wechseln.

Die MVV-Regionalbushaltestelle in Garching am U-Bahnhof



U-Bahn und Tram als weitere Angebote des 'allgemeinen ÖPNV' im Landkreis

U6 Garching - München

Die U6 (Garching - München) wurde im Landkreis München im Jahr 2017 an Werktagen (Mo bis Fr) von ca. 34.000 Fahrgästen benutzt. Die nachfragestärkste Garchinger U-Bahn-Station ist dabei *Garching-Hochbrück mit ca. 17.000 Fahrgästen*. Zahlenangaben: MVG.



Tram 25 - Grünwald - München

Die Tram 25 (Grünwald - München) wurde im Landkreis München an Werktagen (Mo bis Fr) von 7.000 Fahrgästen benutzt. Hier entfallen mehr als *3.000 Fahrgäste allein auf die Haltestelle Derbolfinger Platz* in Grünwald. Zahlenangaben: MVG.



Verkehrsmittelübergreifende Mobilität

P+R | B+R im Landkreis München

Park & Ride | P+R

Parkplätze an Bahnhöfen – so genannte *'Park & Ride' Anlagen* – haben die Aufgabe, den Autoverkehr möglichst wohnortnah abzufangen und auf den öffentlichen Verkehr umzuleiten. Das Konzept funktioniert: Die Anlagen im MVV-Gebiet sind *fast immer voll ausgelastet*. Die P+R Parkplätze des Landkreises München befinden sich an 27 der 37 S- und U-Bahnhöfe im Landkreis und weisen, dem örtlichen Bedarf angepasst, unterschiedliche Kapazitäten auf. So findet sich in Buchenhain die kleinste Anlage mit 20, in Garching-Hochbrück die größte mit 515 Stellplätzen. Insgesamt stehen im Landkreis München über **4.000 Parkplätze** in P+R-Anlagen zur Verfügung. Rund fünf Prozent aller Schnellbahnfahrergäste im Landkreis München fahren mit dem Auto zum Bahnhof. Eine *interaktive P+R Karte* auf der Homepage des MVV hilft Fahrgästen, sich über die jeweilige *Auslastung der P+R Anlagen* zu informieren und die Planung der Fahrt und des Parkens bei Bedarf entsprechend anzupassen.

Bike & Ride | B+R

'Bike & Ride' Anlagen werden für Nahverkehrskunden eingerichtet, die mit dem Fahrrad zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs fahren und dort sicher und komfortabel parken wollen. Der Landkreis München verfügt über rund **8.400 B+R-Stellplätze**. An den Bahnhöfen Ottobrunn und Deisenhofen stehen mit **578 und 554 Stellplätzen** die größten B+R-Anlage zur Verfügung. Die höchsten Aufkommen abgestellter Räder wurden in Haar, Deisenhofen und Garching gezählt. Gegenwärtig erreichen im Landkreis München 11 % aller Bahnfahrergäste den Bahnhof per Rad.



P+R | B+R Bestandsanalyse

Die *MVV GmbH* unterstützt die Kommunen im Landkreis mit *detaillierten Bestandsanalysen und Prognosen zum Bedarf an P+R- und B+R-Stellplätzen*. In den meisten Fällen fällt der Bau von P+R- und B+R-Anlagen in die Zuständigkeit der Gemeinden.

P+R | B+R Parkangebot an S- und Regionalzug Haltestellen

Haltestelle	S-Bahn- bzw. U-Bahn-Linie	P+R Angebot	P+R Nutzung	B+R Angebot	B+R Nutzung
Oberschleißheim	S 1	103	85	427	460
Unterschleißheim	S 1	144	115	320	250
Lohhof	S 1	150	150	252	230
Feldkirchen	S 2	186	220	192	280
Heimstetten	S 2	216	170	422	300
Fasanenpark	S 3	0	10	99	180
Unterhaching	S 3	70	80	320	380
Taufkirchen	S 3	161	165	326	400
Furth	S 3	109	75	177	110
Deisenhofen	S 3	165	225	554	550
Sauerlach	S 3	133	105	207	170
Gronsdorf	S 4	125	125	206	130
Haar	S 4	241	365	453	540
Lochham	S 6	0	5	194	180
Gräfelfing	S 6	0	10	144	220
Planegg	S 6	173	160	418	230
Neubiberg	S 7	144	85	307	320
Ottobrunn	S 7	42	40	578	430
Hohenbrunn	S 7	99	70	41	90
Wächterhof	S 7	0	15	29	40
Höhenkirchen-Sieg.	S 7	185	185	360	340
Dürrnhaar	S 7	0	10	8	60
Aying	S 7	227	210	117	90
Peiß	S 7	0	0	8	10
Großhelfendorf	S 7	30	20	50	40
Großhesselohe	S 7	0	40	95	90
Pullach	S 7	0	110	167	250
Höllriegelskreuth	S 7	104	120	119	80
Buchenhain	S 7	20	20	101	85
Baierbrunn	S 7	0	0	0	0
Hohenschäftlarn	S 7	80	60	99	65
Ebenhausen-Schäftlarn	S 7	30	30	83	55
Ismaning	S 8	200	140	336	460
Unterföhring	S 8	104	95	429	270
Garching-Hochbrück	U 6	515	350	349	520
Garching	U 6	0	0	46	120
Garching-Forschungsz.	U 6	298	185	294	100
Summe		4.054	3.800	8.425	8.200

Bikesharing im Landkreis München

Das Mietradsystem 'MVG Rad'

ÖPNV auf zwei Rädern

Im Jahr 2015 startete die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) innerhalb der Stadtgrenze das Mietradsystem *MVG Rad* mit 1.200 Mieträdern an 24 Stationen. Heute sind es im Stadtgebiet *rund 3.000 MVG Räder*, die an ca. 300 Stationen auf Nutzer warten. Das formulierte Ziel: Mobilität in München noch *individueller und nachhaltiger* zu gestalten, indem auch abseits der ÖPNV-Achsen ein flexibles Verkehrsmittel zur Verfügung steht - oft zur Absolvierung der *'letzten Meile'* - z. B. von der MVV-Haltestelle zum Wohnort oder zum Arbeitsplatz.



Gute Gründe für das MVG Rad

Für die Nutzung des Mietradsystems der MVG spricht Einiges. Dagegen eigentlich nur richtig mieses Wetter.

Einfach: Das MVG Rad ist so simpel wie das Radfahren selbst. Benötigt wird lediglich ein Smartphone und die App *'MVG more'*. Nach erfolgter Anmeldung kann sofort nach einem Mietrad gesucht werden. Dem Beginn der Fahrt steht nun nichts mehr im Wege.

Nachhaltig: Wer auf motorisierte Verkehrsmittel verzichtet und stattdessen radelt, verbessert seine CO₂-Bilanz. Ganz einfach deshalb, weil lediglich Kalorien und kein Kraftstoff verbrannt werden.



Gesund: Radeln an frischer Luft bringt das Herz-Kreislauf-System in Schwung und fördert den Stoffwechsel.

Preiswert: Als Vielfahrer ist man mit dem MVG Rad bereits ab fünf Cent pro Minute unterwegs. Ein Abo ist Basis dieses günstigen Preises. Je nach Fahrprofil stehen verschiedene Abos zur Wahl. Aber auch ohne Abo erweist sich das MVG Rad preislich als attraktiv.

Flexibel: Mit dem MVG Rad erreichen Nutzende jeden Winkel der Stadt und können auf dem Weg dorthin überall und jederzeit einen Zwischenstopp einlegen. Zum Beispiel für einen kurzen Einkauf mit rascher Weiterfahrt.

Touristisch: Für Erkundungen erweist sich das MVG Rad als idealer Partner, da Fahrten jederzeit zum Stop und kurzen Verweilen z.B. an Sehenswürdigkeiten unterbrochen werden können. So macht Sightseeing Spaß!

Sicher: Die Flotte der soliden MVG Räder wird regelmäßig gewartet und auf mögliche Fehler gecheckt. So können die Nutzenden jederzeit mit gutem Gefühl losradeln.

Clever und fair daheim: Volle Fahrradkeller führen nicht selten zu Verdross. Vor allem dann, wenn Zweiräder lediglich für wenige Fahrten im Jahr vorgehalten werden und die restliche Zeit nur herumstehen und den Platz wegnehmen. Das MVG Rad ist hingegen ständig in Bewegung und dient vielen, statt nur einem. Und weil es stets im öffentlichen Raum parkt, bleibt im Fahrradkeller mehr Platz - zum Beispiel für Fahrradanhänger für Kinder.

Platzsparend im öffentlichen Raum: Im Vergleich zu einem Auto benötigt ein Rad grundsätzlich nur den Bruchteil der Verkehrsfläche. Das MVG Rad schafft somit wertvollen Raum für mehr Lebensqualität.

'MVG Rad' im Landkreis München

Seit Oktober 2018 rollen die blau-silbernen MVG Räder auch außerhalb der Stadt München. Und zwar vorrangig im gleichnamigen Landkreis. 1.100 Fahrräder warten hier, im Landkreis München, an 162 Stationen auf Kundenschaft. Und das Angebot kommt bestens an. So wurde das MVG Rad *im ersten vollen Nutzungsjahr 2019 rund 74.300 mal ausgeliehen* und *rund 71.300 zurückgegeben*.



Insbesondere in den direkt an die Landeshauptstadt angrenzenden Kommunen wird das MVG Rad auch für *Fahrten von und nach München* genutzt. Hier zeigen sich bereits im ersten Betriebsjahr die Vorteile des *einheitlichen Systems in Stadt und Landkreis*, welches die Vernetzung der Region über die verschiedenen Mobilitätsangebote hinweg fördert.

Daten bestätigen regionalen Charakter

Eine wichtige Erkenntnis ist für MVG und Landratsamt, dass - mit leichten Unterschieden in den einzelnen Kommunen - die Hälfte bis zumeist sogar *zwei Drittel aller 2019 getätigten Fahrten innerhalb der jeweiligen Kommune* stattfinden. Ein weiteres Drittel nutzt die Räder zur Fahrt in andere Kommunen oder nach München. Die meisten Fahrten wurden im Jahr 2019 in Garching (21.275 Ausleihen/20.889 Rückgaben), Haar (6.021/5.757), Ismaning (5.887/5.718), Planegg (5.263/4.622) und Neubiberg (5.053/4.646) getätigt. Während in Garching, Haar und Ismaning die Räder hauptsächlich für Fahrten innerhalb des Ortes genutzt werden, stehen in Neubiberg und Planegg die Fahrten von bzw. nach München im Fokus. Die Nutzungszahlen für 2019 unterstreichen, was sich bereits in den ersten Monaten abgezeichnet hat. Die Bürgerinnen und Bürger nehmen das Angebot ganz überwiegend genau dafür in Anspruch, wozu es auch gedacht ist - *zur Überwindung der 'letzten Meile' in Ergänzung zum ÖPNV* sowie als *Alternative zum eigenen PKW*. So gesehen dürfte sich das MVG Rad mittel- bis langfristig zu einem *wesentlichen Bestandteil der neuen Mobilität* in der Region entwickeln und damit auch dauerhaft zur verkehrlichen Vernetzung von Stadt und Landkreis beitragen.

Kosten

Die *Gesamtinvestitionen* für die Ausweitung des MVG Rads auf das Gebiet des Landkreises München belaufen sich bislang auf *rund 3,6 Mio. Euro*. Das *Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit trägt 70 % der Kosten*.

Daten rund um's MVG Rad

- » über 4.000 Räder insgesamt
- » 1.100 Räder im LK München
- » 162 Stationen im LK München

- » besonders beliebte Station im LK München: Garching
- » Prepaidangebote für 500 oder 1.000 Minuten

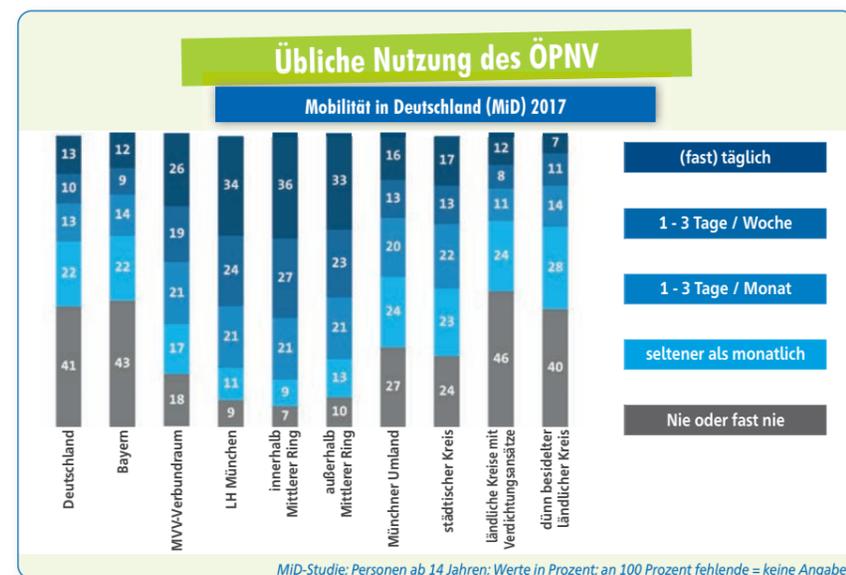
- » Paketangebote für längere Zeiträume sowie für Inhaber der IsarCard

Analyse und Deutung

Die Mobilitätsentwicklung im Landkreis

Stetig wachsende Nutzung

Der Landkreis München gehört zu den MVV-Landkreisen, in denen die Bevölkerung die öffentlichen Verkehrsmittel überdurchschnittlich häufig nutzt – auch im Vergleich mit dem Bundesland Bayern und insbesondere den städtischen Kreisen in ganz Deutschland. Ein gutes Drittel der Bevölkerung (37 %) nutzt Bus und Bahn mindestens wöchentlich, rund zwei Drittel der Bevölkerung mindestens monatlich. Der Anteil der Selten- und (Fast-) Nicht-Nutzer umfasst ebenfalls gut ein Drittel der Landkreisbevölkerung (35 %). Das Kundenpotenzial der bisherigen (Fast-) Nicht-Nutzer allein ist hierbei mit einem Anteil von lediglich 14 % verschwindend gering.



Blickt man auf den Modal Split (Anteile der Hauptverkehrsmittel) auf Wegeebe, zeigt sich allerdings auch, dass der motorisierte Individualverkehr, das *Auto, nach wie vor die Hauptlast der Mobilität im Landkreis* trägt: Eine knappe Mehrheit der Wege (54 %) wird im MIV zurückgelegt, 46 % der Wege erfolgen mit den 'Verkehrsarten des Umweltverbundes', also Fußwegen, Fahrradwegen und Wegen mit dem ÖPNV; letzterer mit einem Anteil von 12 %. Diejenigen, die den ÖPNV nutzen, *schützen bei guter Auslastung der ÖPNV-Verkehrsmittel aktiv das Klima*, da dafür weniger MIV-Fahrten durchgeführt werden. Die Fahrgastzählungen im ÖPNV zeigen zudem, dass Fahrten mit dem ÖPNV zunehmen.

Bei der Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation für den ÖPNV am Wohnort geben *zwei Drittel der Befragten im Landkreis eher gute Bewertungen* ab und honorieren insofern die entsprechenden Investitionen in den ÖPNV-Ausbau in der jüngeren Vergangenheit. Gleichwohl zeigen sich beim ÖPNV-Angebot bei wachsender Inanspruchnahme und kurzfristig nur begrenzten Möglichkeiten zur Angebotsausweitung, insbesondere im SPNV, natürlich Engpässe, die für die Kunden nicht erfreulich sind. Abhilfe verspricht hier – leider erst auf mittlere Sicht – nur der weitere Ausbau der SPNV-Angebotskapazitäten im Rahmen der großen Infrastrukturprojekte im Ballungsraum München – wie der Realisierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke.

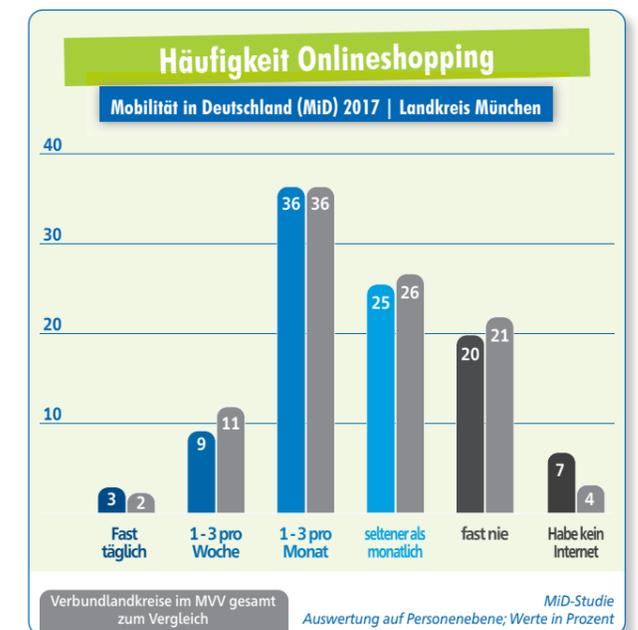


ÖPNV - positive Entwicklung mit Ausbaupotential

Auf dem langen Weg hin zu einer Verkehrswende und zu einem neuen Mobilitätsmix ist der öffentliche Verkehr im Begriff, sein Portfolio zu erweitern, so dass klassische und neue Mobilitätsangebote aus einer Hand in einem Mobilitätsverbund erfolgen können. Auch hier sind Anfänge etwa beim *Carsharing und mit einem Leihradsystem* gemacht und weitere Ergänzungen sind denkbar. Alle Sharing-Angebote haben die „Öffentlichkeit“ gemeinsam; unter einem „Nutzungsdach“ vereint, können davon voraussichtlich alle Anbieter dieses Sektors und last but not least das *Klima* profitieren

Verändertes Fahrverhalten aufgrund geänderten Einkaufsverhaltens

Neu in die Einschätzung der künftigen verkehrlichen Entwicklung fließen zwei Faktoren ein. Dies ist zum einen die rasant wachsende Nutzung des *Onlineshoppings*. Diese Form des Einkaufens erlaubt es Menschen, Waren und Produkte zu kaufen, ohne dafür Wohnung oder Haus verlassen zu müssen. Online-Shopping erfährt (nicht zuletzt aufgrund der *Corona-Problematik*) eine *massiv steigende Nachfrage*. Dies führt unter anderem dazu, dass auch Einkaufswege, die bislang mit MVV-Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden, entfallen. Monatlich oder öfter nutzt rund jeder Zweite im Landkreis München inzwischen das Onlinehopping. In den MVV-Landkreisen ist dieser Wert ähnlich hoch.



Verändertes Fahrverhalten aufgrund der Corona-Pandemie (Homeoffice und Sorge um Gesundheit)

Die zweite Variable in der Planung des künftigen ÖPNV-Angebotes stellt die Corona-Problematik dar, welche im Verlauf des Jahres 2020 zu einer *massiven Ausweitung von Homeoffice Regelungen* in Wirtschaft wie Verwaltung sorgte. Die dauerhafte Tauglichkeit dieser anfangs aus der Not heraus geborenen Regelung scheint sich zu erweisen. Daraus kann geschlossen werden, dass sich die *Anzahl der Pendelnden verändern* dürfte. Eine Rolle dürften dabei auch Präsenztage spielen, zu welchen Mitarbeiter eines Unternehmens oder einer Verwaltung ihren herkömmlichen Arbeitsplatz aufsuchen. *Eine Studie hierzu wird aktuell beauftragt.*



Ausblick und weitere Schritte

Aktuelle und künftige Verkehrsprojekte im MVV

Was bedeuten diese Zahlen und das Gelesene für den ÖPNV im Landkreis und im MVV-Gebiet?
Und welche Auswirkungen haben die Entwicklungen auf die Mobilität der Menschen?
MVV-Geschäftsführer Dr. Bernd Rosenbusch wagt einen Ausblick:

Zunächst sind die Zahlen, die den Fortschritt des ÖPNV in den letzten Jahren abbilden, natürlich ein Erfolg. Ein Erfolg aber, auf dem es sich nicht auszuruhen gilt. Ein Erfolg, den wir als Motivation sehen, neue Themen und große Projekte anzustoßen:



Modern, komfortabel und wirtschaftlich -
MVV-Regionalbusse der neuesten Generation

Da ist zum einen das *Thema der Verbunderweiterung*: Heutige Verbundgrenzen entsprechen nicht mehr den tatsächlichen Fahrgastströmen. Für eine Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch Südbayern benötigen Fahrgäste nach wie vor mehrere Tickets, verschiedene Auskunftssysteme, viel Zeit und noch mehr Geduld.

Dieses Bild vor Augen, und aus der Überzeugung heraus, dass sich Verkehrsprobleme nur gemeinsam lösen lassen, hat der MVV im Auftrag der Staatsregierung, der Landkreise und kreisfreien Städte eine groß angelegte

Verbunderweiterungsstudie mit zehn Landkreisen und kreisfreien Städten angestoßen. Die Studie setzt Chancen und Kosten eines Verbundbeitritts in eine Relation und bildet die Grundlage für die schlussendliche Entscheidung der Beitrittskandidaten für oder wider eine Integration in den MVV. Bereits Ende 2023 könnten erste Kreise bzw. kreisfreie Städte dem MVV beitreten und einen wichtigen Schritt für *mehr Einfachheit und Komfort für die Fahrgäste* gehen.

Zwei weitere wichtige Bausteine, um Umstiegshürden zum ÖPNV abzubauen, sind aber zum Beispiel auch die *Ausgestaltung der MVV-Auskunft zu einer umfassenden Mobilitätsplattform* sowie die Schaffung eines digitalen Tarifangebotes für Gelegenheitskundinnen und -kunden. So wurden bereits zahlreiche ergänzende Mobilitätsformen in die MVV-Auskunft

integriert, die Schritt für Schritt zur Mobilitätsplattform wird. Nun können Reiseketten beauskunftet werden, die neben den üblichen ÖPNV-Angeboten etwa auch Car- und Bikesharing-Streckenanteile enthalten.

Dieses *Angebot wird in Zukunft weiter ausgebaut* und soll zum Beispiel um Buchungsmöglichkeiten ergänzt werden. Hier stehen die Kundinnen und Kunden sowie auch die Zusammenarbeit der Partner im Verbund ganz klar im Fokus.

Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrer im MVV können seit einiger Zeit an einem *Pilotprojekt zur Erprobung eines elektronischen Tarifs und Vertriebs* teilnehmen. Solche Tarifprodukte, die einfach in der Anwendung und fair in der Berechnung (auf Basis der tatsächlich zurückgelegten Luftlinien-Entfernung) sind, werden in Zukunft auch *über Verbundgrenzen hinweg* eine immer größere Rolle spielen.

Aber natürlich spielen auch *diverse Infrastrukturthemen eine große Rolle*, um den ÖPNV im Großraum München voranzubringen und stark für die Zukunft zu machen: *Gemeinsam mit den Verbundlandkreisen und dem Freistaat Bayern wurde beispielsweise ein umfassendes Busring-Konzept entwickelt*, das ab Dezember 2021 sieben tangentielle ExpressBus-Linien um die Landeshauptstadt herum bietet.

Die S-Bahn als Rückgrat der Mobilität zwischen Stadt und Landkreisen muss, *bevor die zweite S-Bahn-Stammstrecke in einigen Jahren in Betrieb geht*, kontinuierlich Verbesserungen erfahren. Auch daran arbeiten MVV und Gesellschafter gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen.

Fazit

Trotz großer Fortschritte gibt es weiterhin viel zu tun. So haben sich unter anderem durch die Corona-Pandemie neue Aufgaben ergeben. Die Verkehrsentlastung des Großraumes München sowie die damit einhergehende Verbesserung des Klimaschutzes bleiben jedoch als übergeordnete Ziele bestehen und erfahren durch den MVV und seine Gesellschafter volle Aufmerksamkeit.



Vorbereitende Arbeiten zum Bau der 2. Stammstrecke -
Situation am Hauptbahnhof im Jahr 2021



Angepasste Konzepte für Klimaschutz -
Anlieferung eines neuen Elektrobusses für den MVV-Regionalbus



MVV. Bereit für Mobilität

Strukturdaten 2021

Fläche insgesamt in ha	66.730 ^A
Einwohner	349.000 ^A
Einwohnerberechnung 2038	382.000 ^A
Wohnungen	162.000 ^B
Erwerbstätige am Wohnort	233.000 ^B
Einpendler	183.258 ^B
Auspendler	90.082 ^B

Öffentliches Verkehrsnetz

S-Bahn

- Linien	S1, S2, S3, S4, S6, S7, S8, S20
- Anzahl der S-Bahnhöfe	34
- Fahrgäste/Werktag (Mo-Fr)	158.450 ^D

Regionalzüge

- RB 33 München - Unterschleißheim - Freising
- RB 58 München - Deisenhofen - Rosenheim

MVV-Regionalbusverkehr im Landkreis

- MVV-Regionalbus: 200er Linien	51 ^G
- zzgl. MVG-Linien im Landkreis (MetroBus und StadtBus)	6 ^G
- landkreisübergreifende Linien	32 ^G
- Zahl der MVV-Haltestellen	585 ^G
- Anzahl der Fahrzeuge	247 ^G
- Gesamtlinielänge in km	601 ^G
- Wagenkilometer (Wkm) in Mio.	16.212 ^G
- Verkehrsunternehmen	13 ^G
- Fahrgäste/Werktag (Schultag)	129.795 ^F

Individualverkehr (P+R und B+R)

Zugelassene PKW	244.513 ^C
------------------------	----------------------

P+R und B+R an der S-/U-Bahn ^F

- P+R-Plätze	3.167
- Fahrradstellplätze (B+R)	3.135
- Abgestellte PKW und Zweiräder	
- PKW/Tag	2.982
- Zweiräder (Rad & Motorr.)/Tag	2.777
- Anteil P+R/B+R-Fahrgäste am Fahrgastaufkommen Bahn	24 %

Quellenangabe und Erhebungszeitraum

^A © 2020 Bayerisches Landesamt f. für Statistik u. Datenverarb.

^B PVÄWM, 2018

^C Kraftfahrt-Bundesamt 1.1 2020

^D MVV, 2016 | ^E MVV, 2018 | ^F MVV, 2019 | ^G MVV, 2020

Erhebungsjahre

S-Bahn 2016 | MiD 2017 | MVV-Regionalbus 2018 | Ein- und Auspendler B+R/P+R 2018 | zugelassene PKW 2019 | Strukturdaten (Statistik, Einwohner etc.) 2020 | Fahrplandaten 2021
Fahrgasterhebungen und Fahrgastbefragungen beziehen sich ausschließlich auf Datenerhebungen vor der COVID-19-Pandemie.

Erläuterung zu Kennwerten des MVV-Regionalbusverkehrs

Anzahl der Linien: Linien sind jeweils dem Landkreis zugeordnet, zu deren Nummernkreis sie zählen (200er= Landkreis M, 300er= Landkreis Tölz usw.) Verstärkerlinien sind der "Hauptlinie" zugeordnet (z.B. 211V --> 211). Wert beinhaltet auch MVV-RufTaxi-/MVV-RufBus-Linien, eigenwirtschaftliche/direkt vergebene MVV-Linien sowie MVV-Linien kommunaler Aufgabenträger im jeweiligen Landkreis. Einbrechende (externe) Regionalverkehre sowie MVG-Linien sind enthalten, soweit bei diesen der MVV-Tarif Anwendung findet und ein Vertragsverhältnis mit dem Landkreis/dem MVV besteht.

Anzahl der Haltestellen: Haltestellen territorial (je Landkreis) nicht linienbezogen. Wert bezieht sich auf Haltestellen, nicht auf Anzahl Steige/Haltepositionen.

Anzahl Fahrzeuge: Gesamtanzahl der einer Buslinie zugeordneten Fahrzeuge inkl. Verstärker. Bei landkreisübergreifenden Linien keine landkreisspezifische Aufteilung. Fzg. werden dem Lk zugeordnet, zu dessen Nummernkreis die Linie gehört. MVG-Linien (für die ein Vertragsverhältnis MVG - MVV/LK besteht): Fzg. anteilig für Landkreisabschnitt enthalten.

Gesamtlinielänge: Summe der linienspezifischen mittleren Linielängen

Wagenkilometer (Wkm): Summe der im Landkreis erbrachten Fahrleistung (im betr. Jahr 01.01. - 31.12.) der MVV-Linien, die vom betr. Landkreis (und/oder einer seiner Kommunen; kommunale Aufgabenträger) mitfinanziert werden. Landkreisübergreifende MVV-Linien: Wagenkilometer werden territorial den mitfinanzierenden LK's zugeschrieben. Wkm aus nicht mitfinanzierenden Landkreisen werden dem Landkreis zugeschrieben, zu dessen Nummernkreis die Linie zählt. MVG-Linien im LK (für die ein Vertragsverhältnis MVG - MVV/LK besteht): Wkm anteilig für Landkreisabschnitt enthalten.

Anzahl Verkehrsunternehmen: Verkehrsunternehmen ohne Berücksichtigung evtl. Bieter-/Auftragsgemeinschaften und Subunternehmer.

Stichtag der Kennwerte: 31.12.2020 (sofern nicht anders angegeben).

- X 200** München, Ostbahnhof (U, S,R) - Taufkirchen, Lilienthalstraße
- 210** Brunntal, Zusestraße - Ottobrunn - Neuperlach Süd (U, S)
- 211** Putzbrunn - Isarweg - Neubiberg (S) - Neuperlach Süd (U, S)
- 212** Grasbrunn - Putzbrunn - Ottobrunn - Neubiberg (S) - Neuperlach Süd (U, S)
- 214** Riemerling, Altenheim - Ottobrunn (S) - Hohenbrunn
- 215** Lohhof (S) Süd - Sportpark - Unterschleißheim (S) Ost
- 216** Taufkirchen, Hugo-Junkers-Straße - Höhenkirchen-Sieg. (S) - Brunntal - Hofolding - Faistenhaar
- 217** Neuperlach Süd (U, S) - Unterbiberg - Unterhaching (S)
- 218** Unterschleißheim (S) West - Gewerbegebiet - Lohhof (S) Süd
- 219** Garching-Hochbrück (U) - Unterschleißheim (S) Ost
- 220** Winning - Unterhaching (S) - St.-Quirin-Platz (U) - Giesing (U, S)
- 221** Unterhaching (S) - Ottobrunn (S) - München, Waldheimplatz
- 222** Neuperlach Süd (U, S) - Brunntal Nord - Deisenhofen (S, R) - Höllriegelskreuth (S)
- 223** Sauerlach, Mühlweg - Sauerlach (S) - Arget
- 224** Unterhaching, Schule am Sportp. - Unterhaching (S) - Taufk. - Deisenhofen (S, R) - Unterhaching, Kugler Alm
- 225** Taufkirchen (S) - Bergham - Potzham
- 226** Sauerlach - Altenkirchen - Deisenhofen (S, R)
- 227** Ortsbus Oberhaching
- 229** Ottobrunn, Phönix-Bad - Karl-Stieler-Str. - Neubiberg (S) - Neuperlach Süd (U, S)
- 230** Haar (S) - Feldkirchen (S) - Aschheim - Ismaning (S) - Garching (U) - Forschungsz. (U)
- 231** Ismaning (S) - Unterföhring - Studentenstadt (U)
- 232** Ortsbus Unterföhring
- 233** Studentenstadt (U) - Unterf., Gewerbegeb. - (Unterföhring S) - Studentenstadt (U)
- 234** Messestadt West (U) - Feldkirchen (S) - Aschheim - Unterföhring (S)
- 236** Fischerhäuser - Ismaning (S) - Waldorfschule
- 240** Harthausen, Kriegerdenkmal - Grasbrunn - Neukeferloh, Bahnhofstraße
- 241** Haar (S) - Ottobrunn (S) - Taufkirchen (S) - Taufkirchen, Friedhof
- 242** Haar - Ottendichl - Gronsdorf (S)
- 243** Haar, Hans-Stießberger-Straße - Haar (S) - Neukeferloh, Ostring
- 244** Taufkirchen, H.-Junkers-Straße - Höhenkirchen-Siegersbrunn (S) - Brunntal - Sauerlach (S)
- 258** Lochham, Starnberger Straße - Lochham (S) - Gräfelfing, Raths. - Planegg (S) - Gräfelfing (S)
- 259** Pasing Bf (S, R) - Gräfelf., Am Haag - Martinsried
- 260** Germering-Unterpfaffenhf. (S) - Planegg (S) - Fürstenried West (U)
- 261** Neuried, Hainbuchenring - Fürstenried West (U)
- 262** Messestadt Ost (U) - Feldkirchen - Kirchheim - Pliening - Neufinsing
- 263** Messestadt West (U) - Riem (S) - Dornach - Aschheim - Kirchheim - Heimstetten (S) Nord - Feldkirchen (S)
- 264** Messestadt West (U) - Dornach, Gewerbegebiet - Riem (S) - Dornach
- 265** Pasing Bf (S, R) - Gräfelfing - Steinkirchen - Planegg (S)
- 266** Planegg (S) - Martinsried - Klin. Großhadern (U)
- 267** Altenburgstraße - Lochham (S) - Martinsried - Fürstenried West (U)
- 268** Waldfriedhof (München) - Großhadern (U) - Gräfelfing (S)
- 269** Neuried, Maxhofweg - Klinikum Großhadern
- 270** Solln (S, R) - Georgenstraße - Pullach (S) - Höllriegelskreuth (S)
- 271** Dietramszell - Straßlach - Höllriegelskreuth (S)
- N272** Nachtbus Grünwald
- 290** Stadtbus Garching: Untere Straßäcker - Garching-Hochbrück (U) - Hochbrück
- 291** Dachau (S, R) - Oberschleißheim S - Unterschleißheim (S) West
- 292** Garching-Forschungszent. (U) - Garching (U) - Garching-Hochbrück (U) - Oberschleißheim (S) - Sonnenstraße
- 293** Dirnismaning - Garching
- 294** Am Hart (U) - Helmholtz-Zentrum - Garching-Hochbrück
- 295** Am Hart (U) - Helmholtz-Zentrum - Oberschleißheim (S)

Fachbegriffe, Abkürzungen, Einheiten

Hauptverkehrsmittel: Bezeichnung für jenes Verkehrsmittel, mit welchem wahrscheinlich die längste Strecke des Weges unternommen wurde.

Mobilitätsquote: Anteil mobiler Personen, d. h. von Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg außer Haus zurückgelegt haben.

Modal Split: Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in %-Anteilen oder in absoluten Angaben ab.

Multimodalität: Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln beim Absolvieren von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums (häufig eine Woche).

Pedelec: In MID Studie Sammelbegriff für E-Bikes und S-Pedelecs.

Stichtag: Mittels eines statistischen Zufallsverfahrens ermittelter Tag im Jahr, für welchen Befragte alle Wege angeben sollen.

Übliche Verkehrsmittelnutzung: Anders als beim Modal Split drückt 'Übliche Verkehrsmittelnutzung' das durchschnittliche Nutzungsverhalten einer Person über einen längeren Zeitraum aus. Während der Modal Split eine statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens darstellt, lassen sich mit der Frage nach der üblichen Verkehrsmittelnutzung individuelle Mobilitätsmuster beschreiben.

Verkehrsaufkommen

Einheit zur Beschreibung von zentralen Verkehrskennzahlen. Es beschreibt die Grundgesamtheit aller Wege in einem bestimmten Zeitraum (z. B. pro Tag oder Jahr).

Verkehrsleistung

Einheit zur Beschreibung von zentralen Verkehrskennzahlen. Sie beschreibt die Grundgesamtheit aller zurückgelegten Personenkilometer in einem bestimmten Zeitraum (z. B. pro Tag oder Jahr).

Weg: Grundeinheit, in der die Mobilität im Rahmen der Studie erfasst wird. Ein Weg besteht dabei aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob zu Fuß oder mit Verkehrsmittel zurückgelegt. Beim Umstieg zwischen Verkehrsmitteln (inkl. Wege zu Fuß) bleibt es bei einem Weg. Hin- und Rückwege werden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, etwa einem Einkauf, werden Wege getrennt angegeben.

Wegezwck: Anlass, aus dem der Weg unternommen wurde. Dieser wurde im Rahmen der MiD in verschiedenen Haupt- und Detailzwecken erhoben und zu acht Hauptzwecken verdichtet.

Fachliche Kürzel

Allgemeiner ÖPNV: Straßenpersonennahverkehr mit Stadtbahn, U-Bahn, Tram, Stadtbuss, Regionalbus, Ortsbus sowie ÖPNV-Sonderformen wie Anrufbus (z. B. MVV-RufBus) oder Anrufsammeltaxen (z. B. MVV-RufTaxi). Der 'allgemeine ÖPNV' wird gelegentlich auch als 'ÖSPV' oder 'ÖSPNV' bezeichnet.

HVZ: Hauptverkehrszeit

MIV: Motorisierter Individualverkehr. Auto, motorisierte Zweiräder (ohne Pedelecs und E-Roller), Lkw etc.

NMIV: Unmotorisierter Individualverkehr, z. B. Fuß- oder Fahrradverkehr.

NVZ: Normalverkehrszeit

Nwkm: Abweichend von der Bezeichnung 'Wkm' werden bei Abrechnungen Nwkm (Nutzwagenkilometer) angegeben, welche die Anzahl aller Fahrzeugkilometer abzüglich der Leer- und Werkstattfahrten darstellen.

ÖPV: Öffentlicher Personenverkehr. Beförderung von Personen durch Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Nach Entfernungstufen ist der ÖPV unterteilt in Nahverkehr (ÖPNV) und Fernverkehr. Der Regionalverkehr in der Fläche wird teilweise dem ÖPNV zugeordnet, weil er zumeist der Verbindung zwischen Umland und den Unter-, Mittel- und Oberzentren dient. Je nach benutztem Verkehrsweg wird weiter unterschieden zwischen **SPNV**, 'allgemeinem ÖPNV' sowie Luft- u. Schiffsverkehr. Taxi- und Mietwagenverkehr haben sowohl öffentlichen als auch individuellen Charakter.

ÖV: Synonym für jedweden Personen- u. Güterverkehr im öffentlichen Raum mit Bahnen, Verkehrsmitteln des ÖPNV, Fern- u. Reisebus, Flugzeug, Schiff und MIV. Zudem Leistungen öffentlich zugänglicher Post- und Telekommunikationsdienste.

Pkm: Personenkilometer

SPNV: Schienenpersonennahverkehr mit Regional-Express, Regionalbahn und S-Bahn. Nicht dabei: Stadtbahn, Tram und U-Bahn.

SPV: Schienenpersonenverkehr. Alle Arten von Personenverkehr (nah und fern) mit der Eisenbahn, darunter auch S-Bahn.

SVZ: Schwachverkehrszeit

Wkm: Wagenkilometer





Kontakt & Auskunft

Fragen zu dieser Broschüre an den MVV

Wenden Sie sich gern an die Fachabteilung im MVV.

☎ 089/210 33 - 242

Fax 089/210 33 - 297

@ landkreisinfo@mvv-muenchen.de

Fragen zu dieser Broschüre an den MVV-Landkreis München

Wenden Sie sich gern an das Landratsamt München.

☎ 089/62 21 - 0

Web www.landkreis-muenchen.de

MVV-Kundendialog | telefonisch

☎ MVV-Kundendialog (089) 41 42 43 44 Mo – Fr 7 - 17 Uhr

MVV-Fahrplanauskunft | telefonisch

☎ Persönliche Fahrplanauskunft (089) 41 42 43 44 Mo - Fr 7 - 17 Uhr

☎ Automatisierte Fahrplanauskunft (089) 41 42 43 44 Mo - So 0 - 24 Uhr

MVV-Online | alle Themen rund um den Verbund

Web www.mvv-muenchen.de

Fahrplanauskunft, Tarif und Preis, Ticketarten und Ticketshop, VerkaufsstellenPläne, Services, Mobilitätsangebote, Barrierefreiheit, Car-, Bike u. Scooter-Sharing, Park & Ride, Messebesucher u.v.m.

MVV-Online | Fahrplanauskunft Mobil (internetfähige Engeräte)

@ <https://efa.mvv-muenchen.de>

MVV-Online | Fahrplanauskunft per App (mit Möglichkeit des Ticketkaufs)

@ MVV-App Android (Google Play)

@ MVV-App iOS (Apple All Store)

MVV-Skill für Amazon "Alexa" | Fahrplanauskunft auf Zuruf

@ www.mvv-muenchen.de/fahrplanauskunft/mvv-skill/index.html

Richtigkeit der Daten

Die Adaption aller in dieser Broschüre verwendeten Daten erfolgte mit großer Sorgfalt. Dennoch kann keine Gewähr für die Richtigkeit bzw. die korrekte Darstellung in Grafiken übernommen werden. Fehler bitten wir zu entschuldigen.

Impressum

Herausgeber

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
Thierschstraße 2
80538 München
mvv-muenchen.de

Konzept, Text & Layout

MVV GmbH, Bereich Konzeption, in Zusammenarbeit mit den Verbundlandkreisen im MVV

Bildrechte/Fotos

Diese Broschüre wird durch Fotos illustriert, deren Bildrechte an entsprechender Stelle nicht aufgeführt wurden.

Wir danken: Uwe Mieth, Wolfgang Wellige, Walter M. Wilbert, DB AG, S-Bahn-München, Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), Fa. Ettenhuber, Fa. Geldhauser, den MVV-Verbundlandkreisen und anderen.

Weitere FotoCredits: 'adobe stock'.

Bei Fragen zu Bildrechten kontaktieren Sie uns gerne.

Digitale Broschüre

Diese Broschüre steht auf der Website des MVV unter MVV&Service / Kundenservice / Downloads als [digitale Version zum Download](#) bereit.

Fassung

2021, aktualisierte Fassung

mvv-muenchen.de

