



Verkehr 2018: Perspektiven für die Mobilität in und um München





Struktur des Vortrages

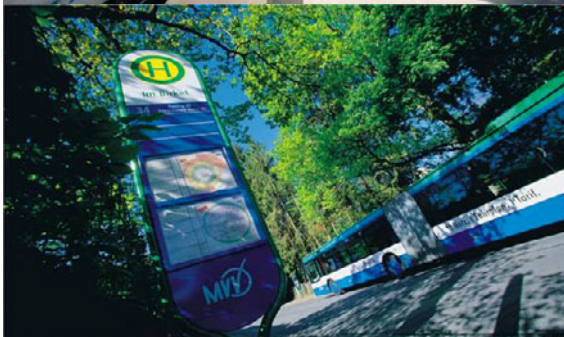
Daten

Trends

Harte Faktoren

Weiche Faktoren

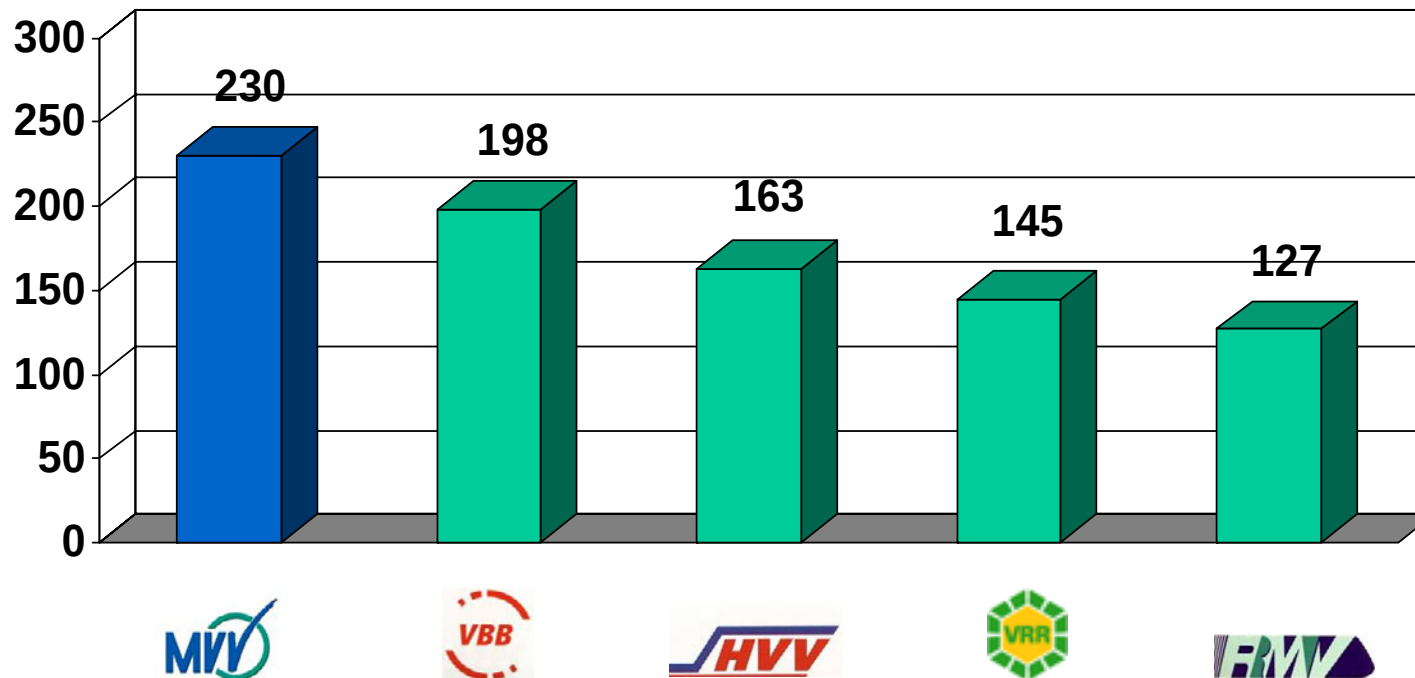
Finanzierungsproblematik



Fahrgäste pro Jahr 1973:	358 Mio.
Fahrgäste pro Jahr 2007*):	601 Mio.
Fahrgäste pro Tag 2007*):	1,900.000
davon S-Bahn:	780.000
davon U-Bahn:	990.000
Fahrten pro Einwohner und Jahr:	230
Fahrgeldeinnahmen 2007*:	577 Mio. €
Fahrgeldeinnahme pro Fahrgast:	0,94 €
Durchschnittliche Reiseweite:	10,13 km
Personenkilometer 2006*:	5.987,55 Mio.

*) = vorläufige Werte

Fahrten pro Einwohner und Jahr im ÖV in den fünf größten Ballungsräumen Deutschlands

**München****Berlin****Hamburg****Rhein Ruhr****Rhein Main**

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

Integriertes Leistungsangebot von rd. 60 Verkehrsunternehmen

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

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

3.550 Haltestellen

24.500 P+R-Plätze

46.200 B+R-Plätze

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



Chancen und Risiken

Demografische Entwicklung

Konkurrenz zu den großen europäischen Metropolregionen (London, Paris, Mailand, Madrid, Moskau.....)

Starke Verflechtung Stadt/Umland (mehr polyzentrischen Strukturen – EMM?)

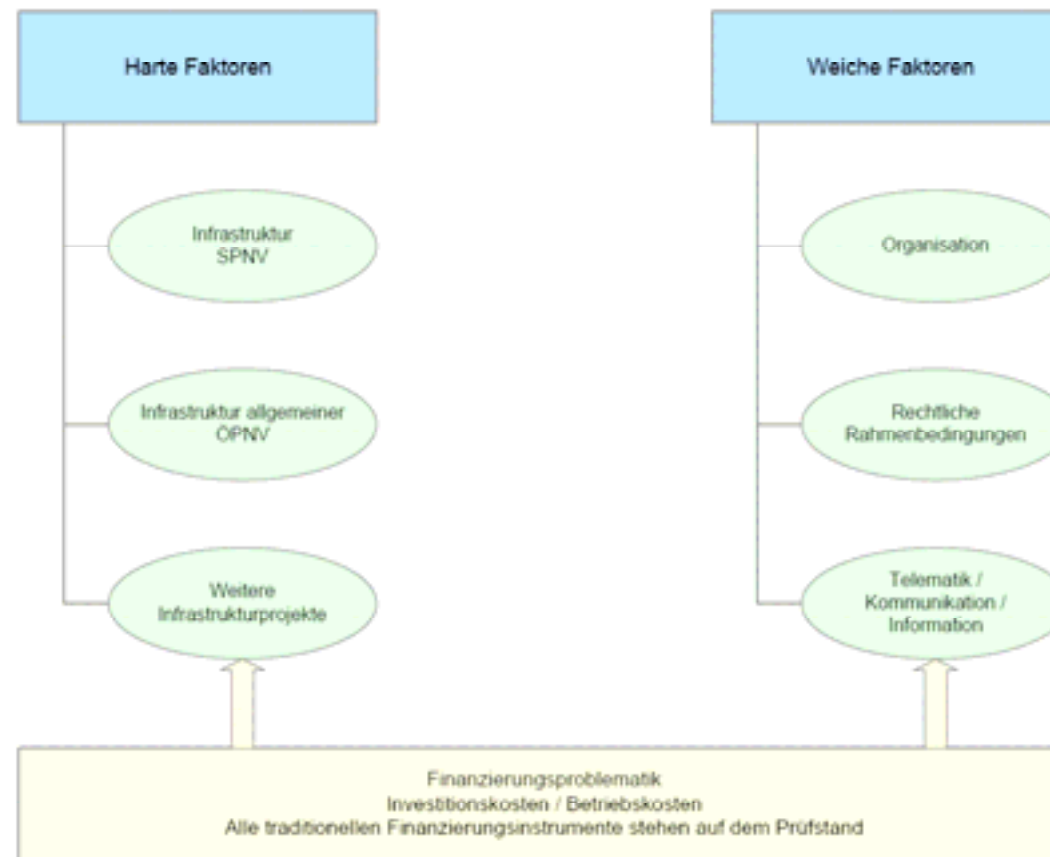
Verteuerung der Energie

Stärkere ordnungspolitische Eingriffe durch Europa

Feinstaubproblematik, Lärm, CO2

Finanzielle Rahmenbedingungen

Harte und weiche Faktoren – Region muss an einem Strang ziehen



Planung wichtiger Infrastrukturprojekte



Zentrum

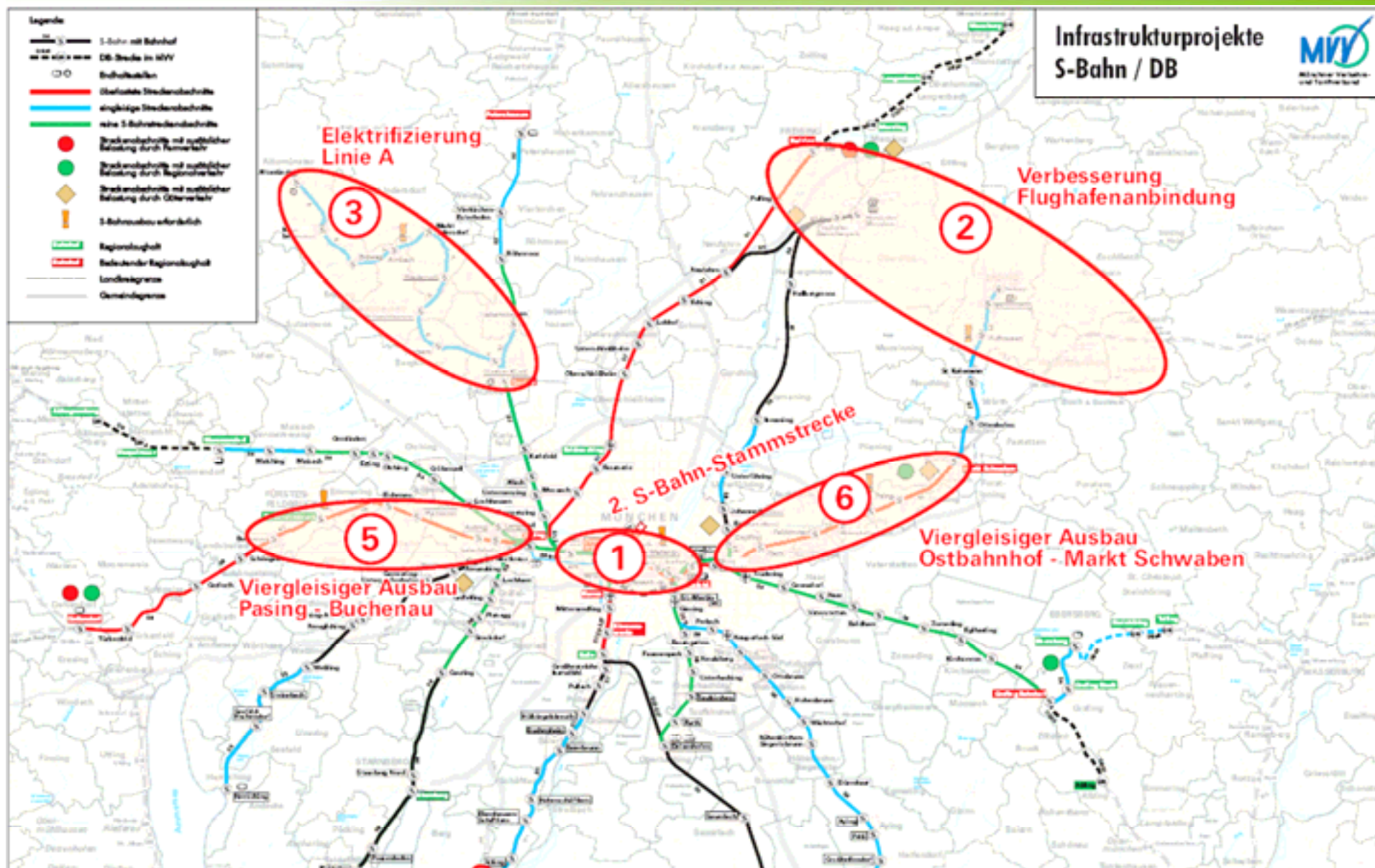
- 2. S-Bahn-Stammstrecke
Vorhaben Tram und U-Bahn

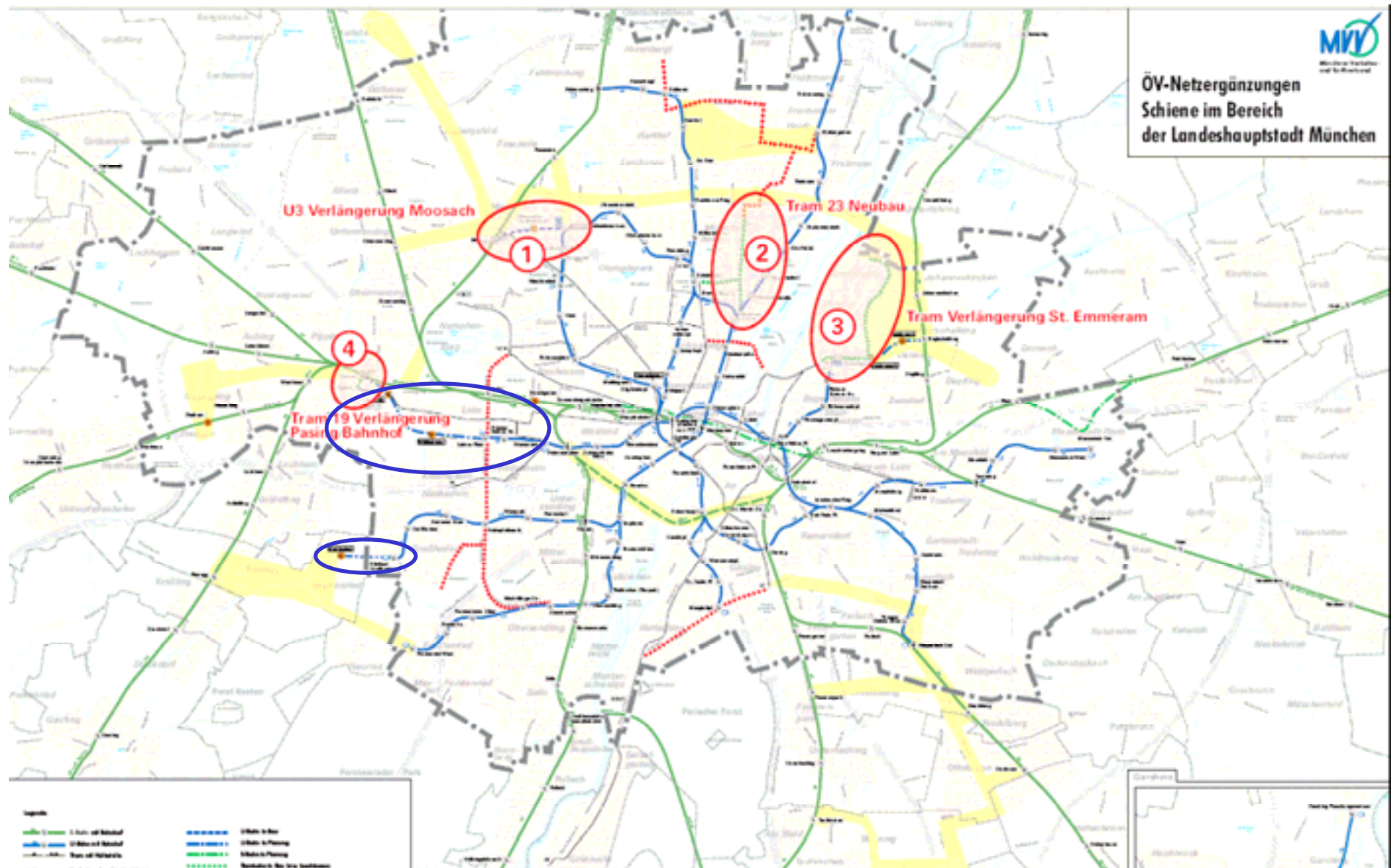
Überregional

- Flughafenanbindung

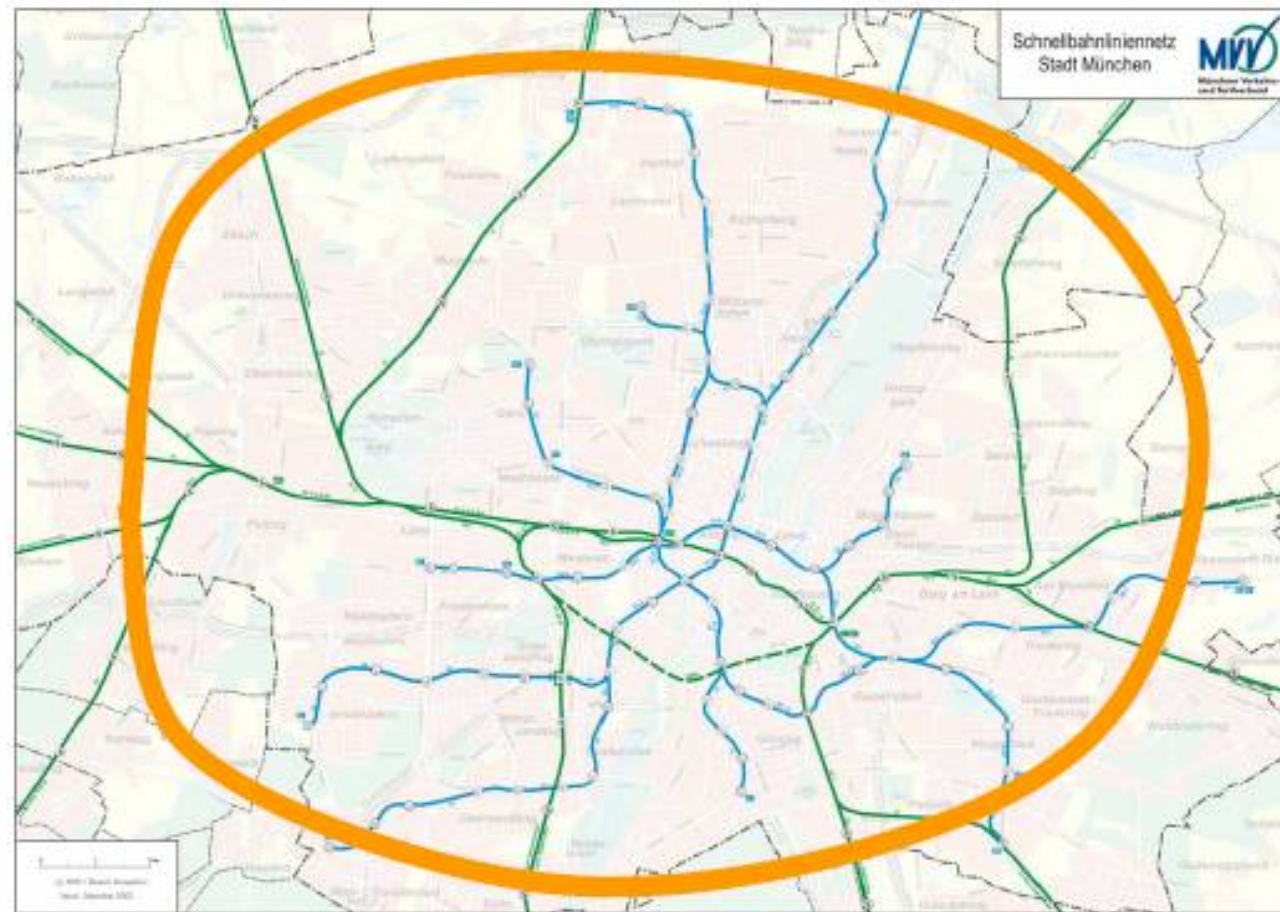
Außenäste

- Elektrifizierung der Strecke Altomünster – Dachau
- Verlängerung der S7 nach Geretsried
- Viergleisiger Ausbau Pasing – Buchenau
- Viergleisiger Ausbau Ostbahnhof – Markt Schwaben

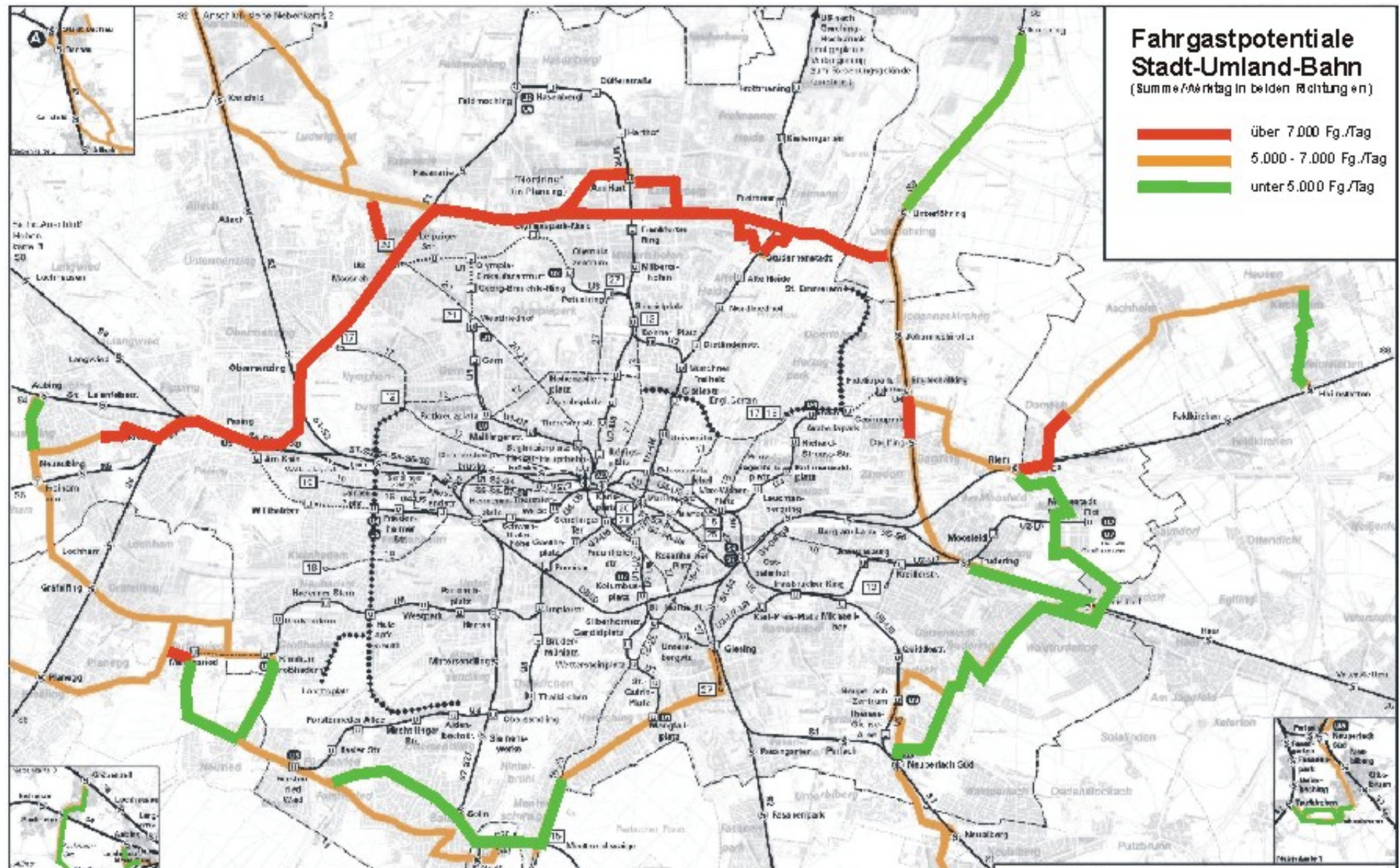




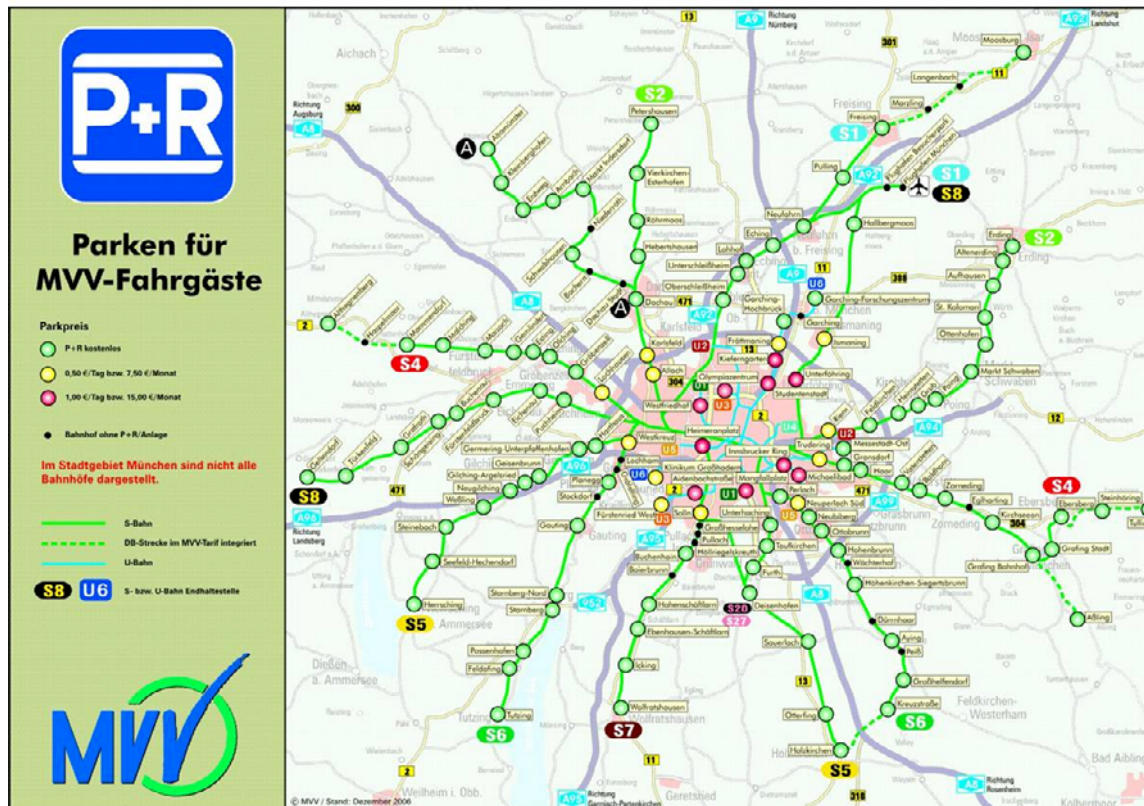
Anforderungen an tangentielle Verbindungen – SUB



Weitere Infrastrukturprojekte - Überlegungen am Beispiel Stadt-Umlandbahn



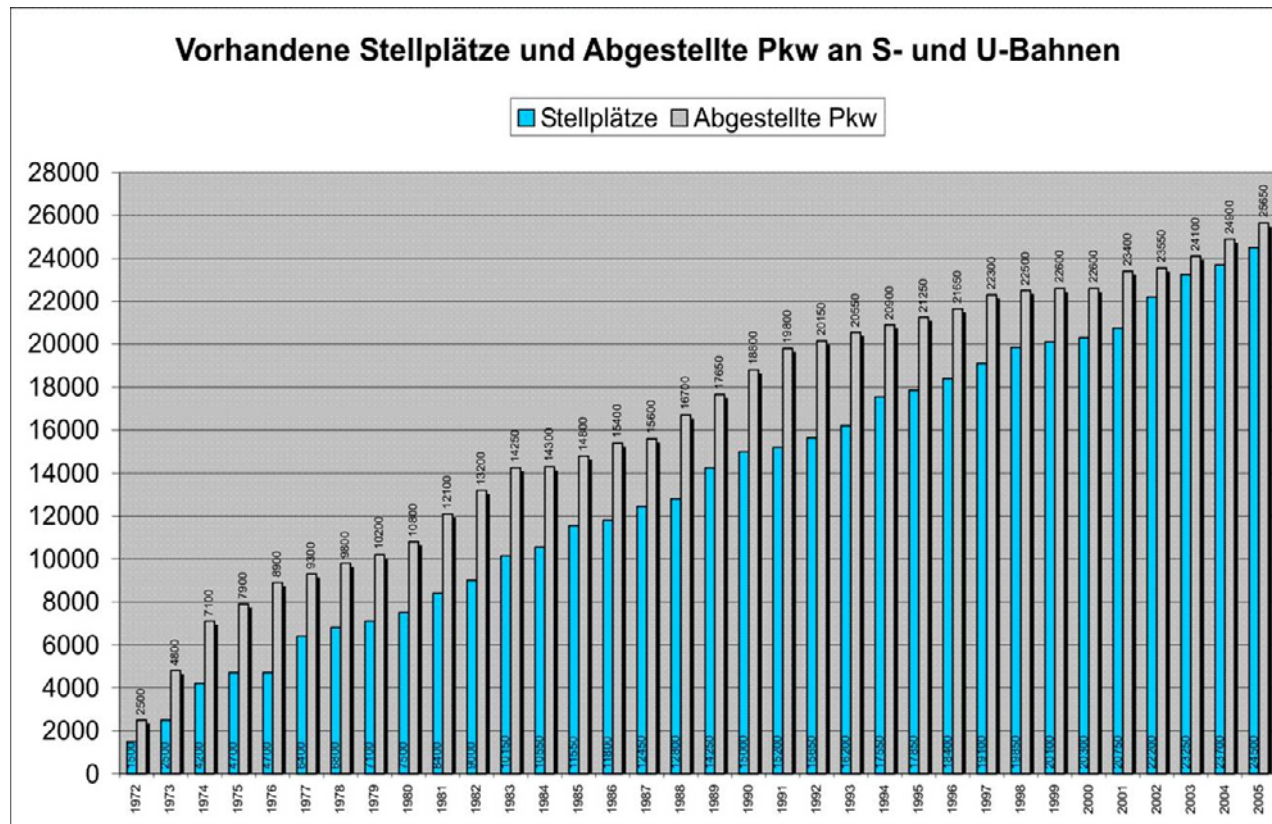
Ausbau von Park + Ride



P+R-Anlagen im MVV

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

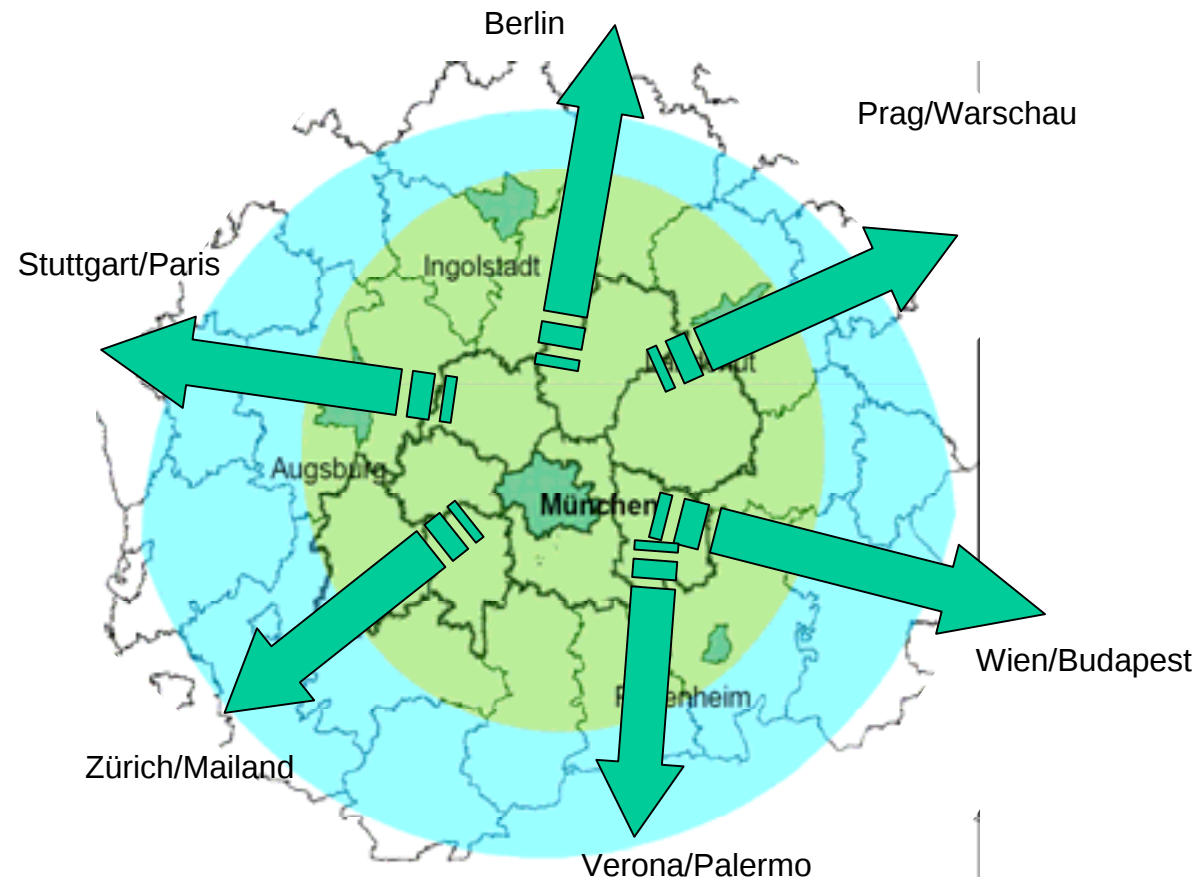
Entwicklung von P+R-Angebot und P+R-Nachfrage

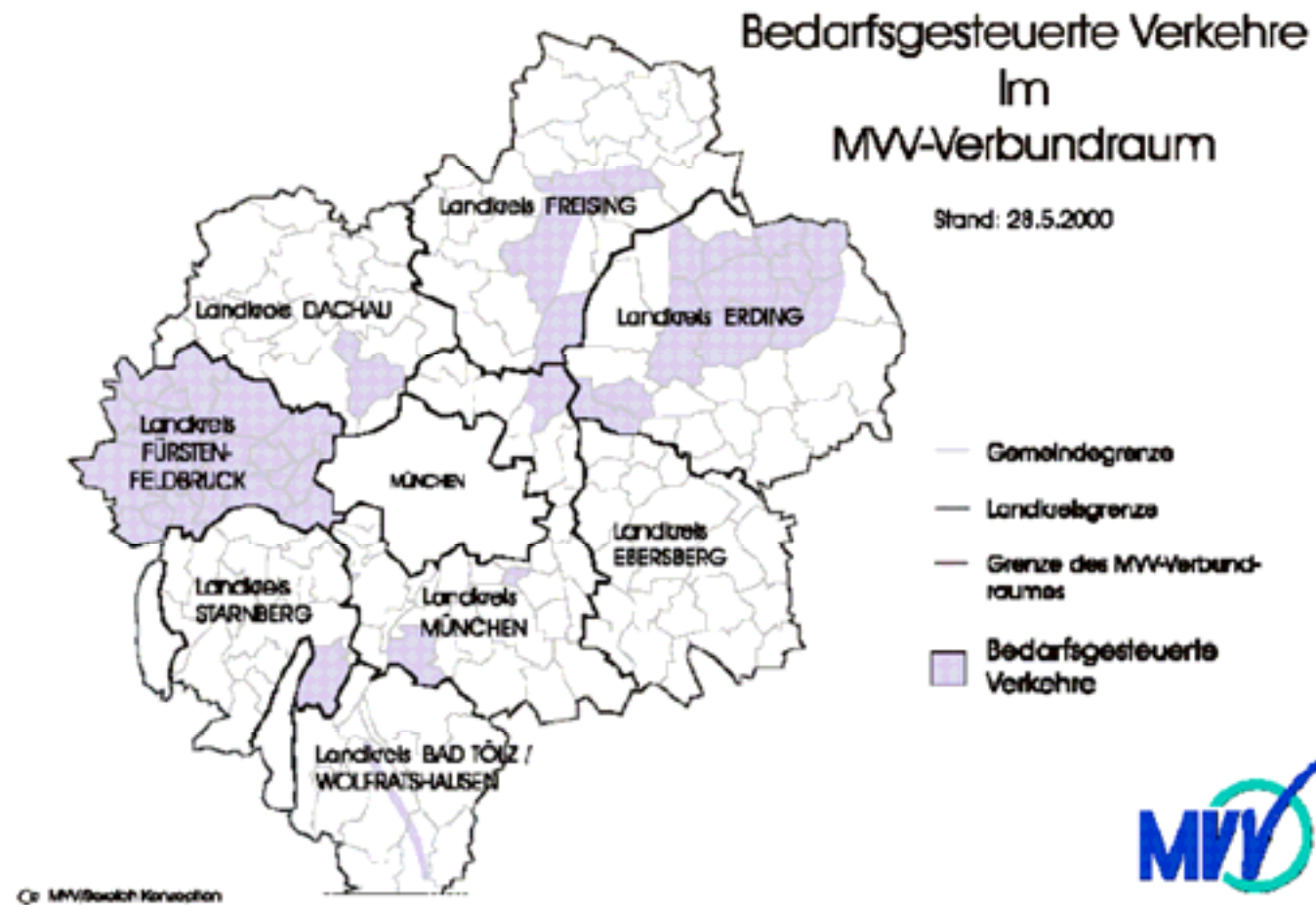


Anzahl P+R-Stellplätze

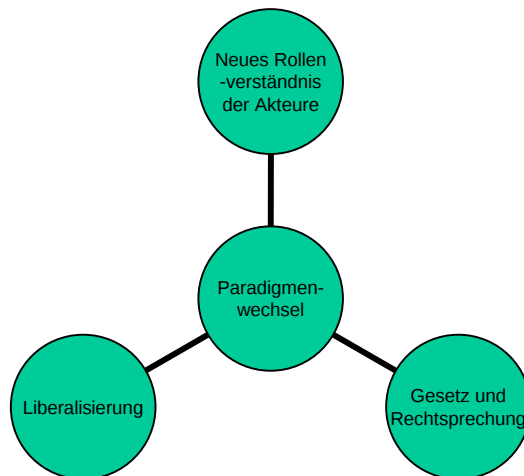
- z.Z. 24.500 Stellplätze
- in Planung 7.700 Stellplätze

Europäische Metropolregion München





Der ÖPNV steht vor einem mehrfachen Paradigmenwechsel....

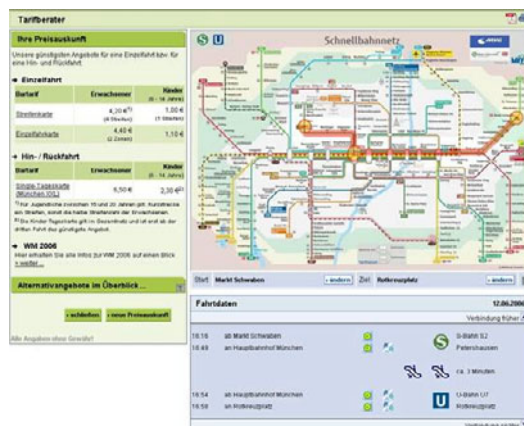


- ...durch die Liberalisierung (mit Chancen und Risiken) im SPNV und in unterschiedlichem Umfang und unterschiedlicher Intensität im allgemeinen ÖPNV.
- ...durch eine Veränderung des Rollenverständnisses der Akteure mit einer neuen Balance zwischen Markt und Daseinsvorsorge.
- ...durch die Gestaltungswirkung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

Neue Wege bei der Kundeninformation

Beispiele:

Sprachgesteuerte Fahrplanauskunft
Tarifberater
EFA-mobile

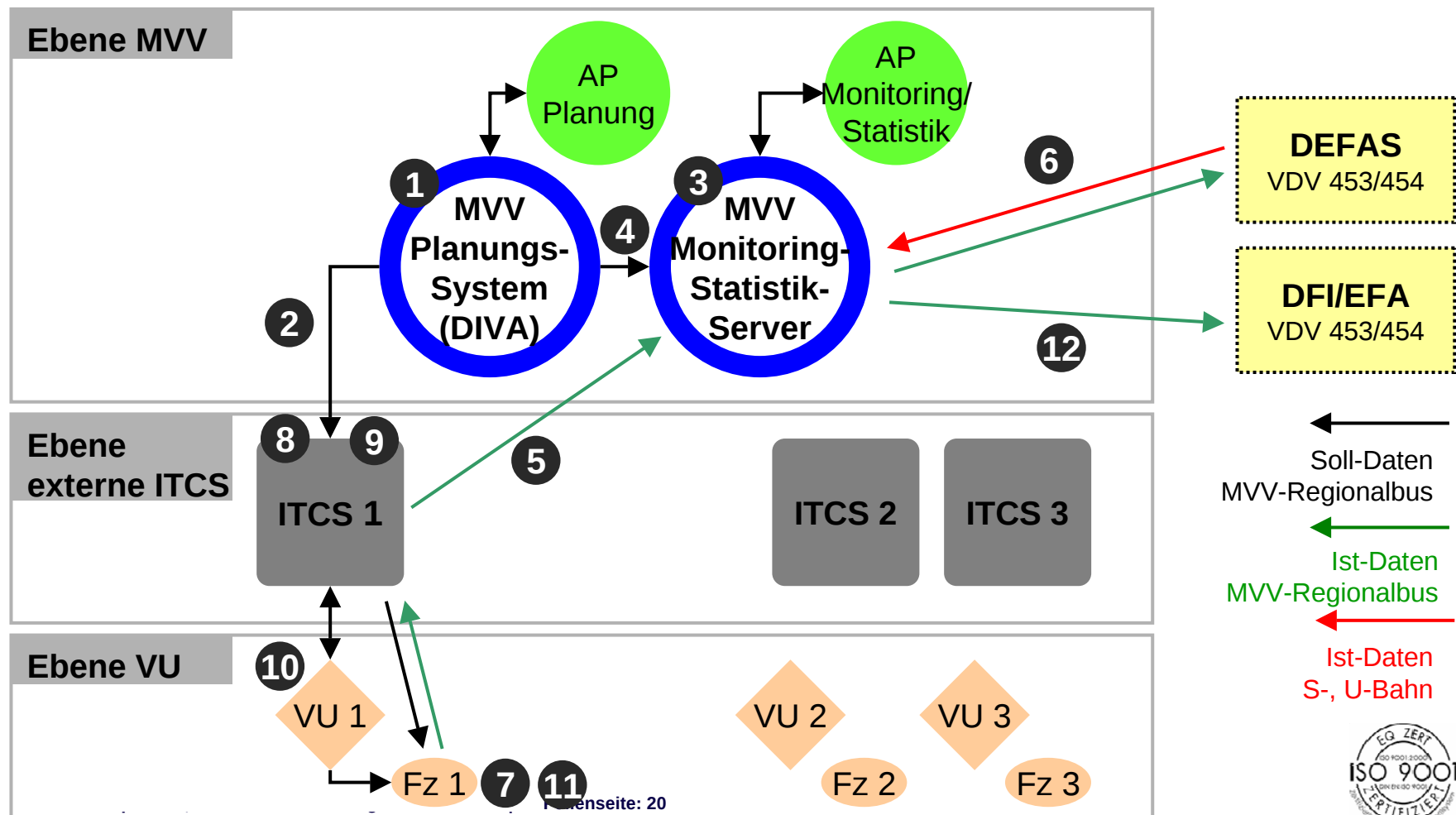


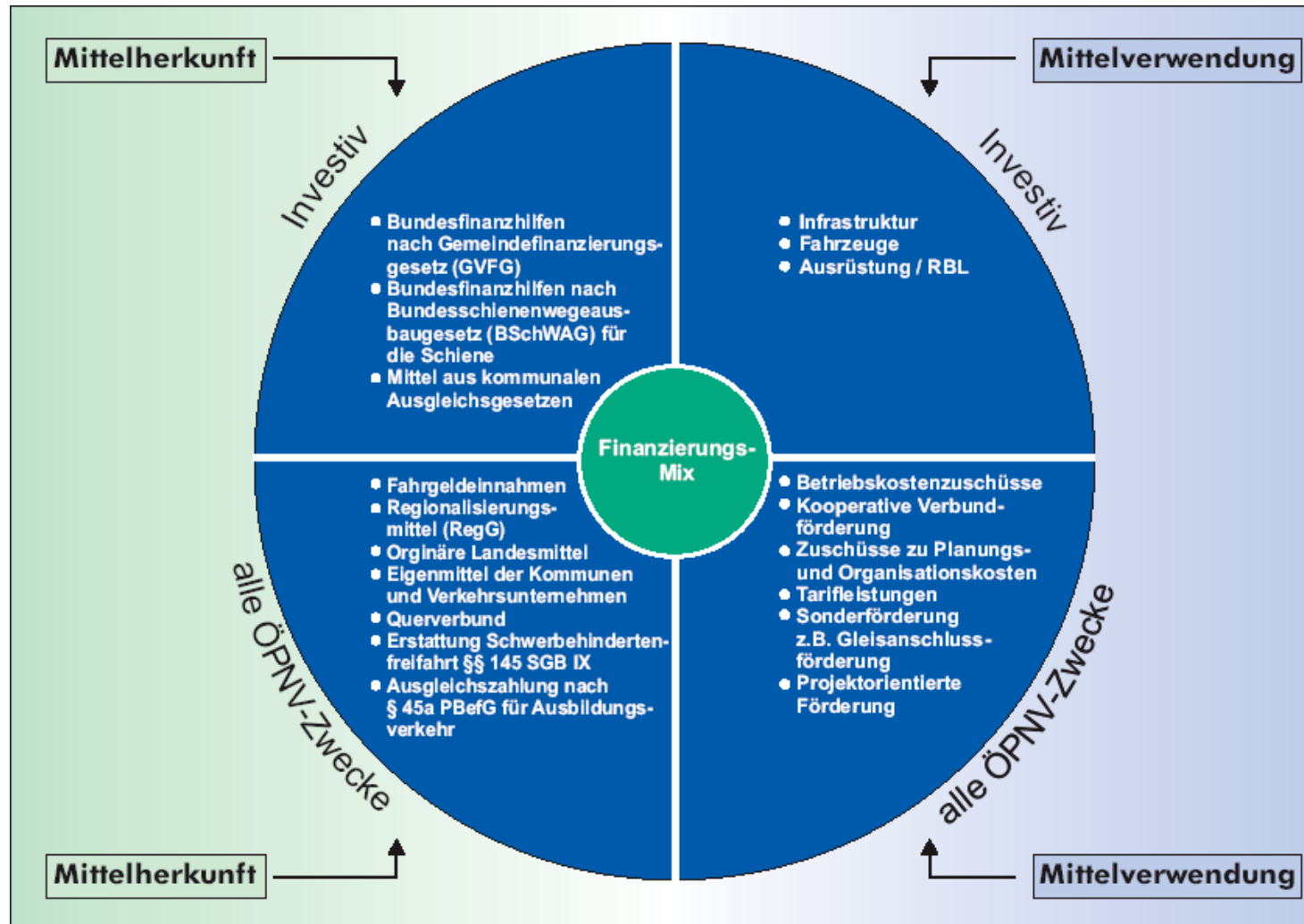
Neue Vertriebskanäle



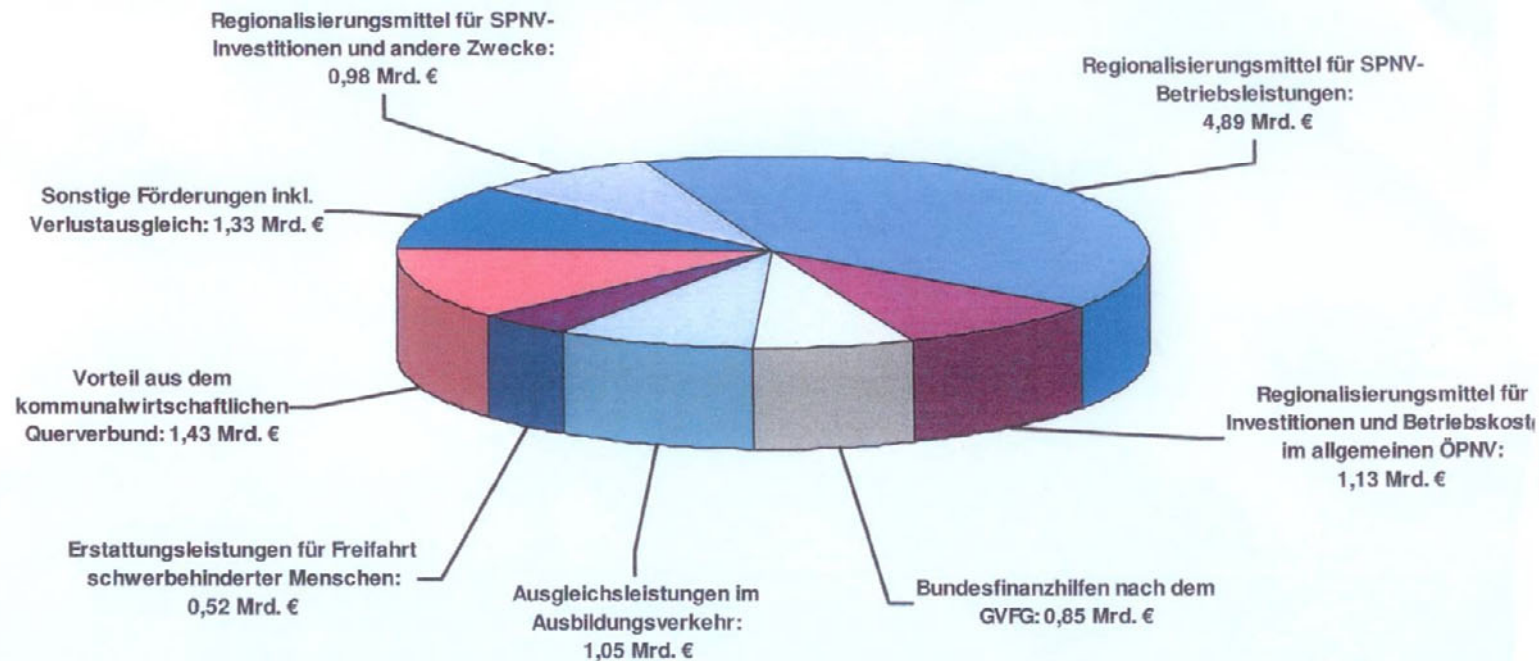
- Einrichtung von Internetverkauf
(MVV-Fahrkarten sollen auch über das Internet gekauft werden können)
- Handyticketing
(In einem Pilotprojekt soll im Jahre 2003 der Vertrieb von MVV-Tickets z.B. Einzelfahrkarten und Tageskarten untersucht werden)
- Bargeldloses Zahlen / Elektronisches Ticket
- Elektronischer Fahrausweisdrucker in Bussen
- Automaten in Bussen

Information/Kommunikation





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



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

Regionalisierungsmittel

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

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

