

# Daten Analysen Perspektiven

**Band 7**

Eine Schriftenreihe der  
Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH



## Der Öffentliche Personennahverkehr im Mobilitätswettbewerb

Der MVV und sein Markt:  
Meinungen, Mobilitätsverhalten und Marktanteile



Münchener Verkehrs-  
und Tarifverbund GmbH

***IMPRESSUM***

*Herausgeber  
und verantwortlich für den Inhalt:*  
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)  
München 2002

*Redaktion:*  
Dr. Hartmut Krietemeyer, MVV

*Untersuchung:*  
TARGET GROUP GmbH, Nürnberg

*Gestaltung:*  
GrafikDesignStudio Ulli Muhl, Bielefeld

*Druck und Verarbeitung:*  
Druckerei Tiemann GmbH & Co KG, Bielefeld

*Daten  
Analysen  
Perspektiven*

**Band 7**

Eine Schriftenreihe der  
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

**Der Öffentliche Personennahverkehr im  
Mobilitätswettbewerb**

**Der MVV und sein Markt:  
Meinungen, Mobilitätsverhalten und Marktanteile**



Zur konzeptionellen Gestaltung und Koordination seines Dienstleistungsangebotes sowie zur kontinuierlichen Optimierung des Marketing-Mix-Einsatzes benötigt der MVV ständig aktuelle Daten über den Mobilitätsmarkt. Bei der vorliegenden Untersuchung ging es darum, aktuelle Marktdaten über den *gesamten* Mobilitätsmarkt im MVV-Gebiet bereitzustellen; also auch darum, welchen Marktanteil insgesamt und in den verschiedenen Teilmärkten der MVV besitzt, wie unsere (Noch-) Nicht- und unsere Gelegenheits-Kunden den MVV beurteilen, warum sie keine bzw. nur gelegentlich öffentliche(n) Verkehrsmittel benutzen und was geschehen muss, damit sie dies künftig tun bzw. häufiger tun.

Da die vorliegende Markt- und Potenzialuntersuchung bereits im Jahr 1995 in ähnlicher Form für den MVV durchgeführt wurde, bestehen nunmehr interessante Vergleichsmöglichkeiten. Aus den festgestellten Veränderungen bei den Marktdaten können wichtige Schlußfolgerungen gezogen werden. Aus Kapazitätsgründen kann in der vorliegenden Broschüre allerdings nicht bei jedem Befund das entsprechende Vergleichsergebnis von 1995 präsentiert bzw. zitiert werden. Es wird deshalb verwiesen auf die entsprechende, vom MVV herausgegebene Broschüre *„Daten, Analysen, Perspektiven, Band 3, Der Öffentliche Personennahverkehr im Mobilitätswettbewerb - Der MVV aus der Sicht der Gesamtbevölkerung im MVV-Gebiet: Meinungen, Mobilitätsverhalten und Marktanteile“*.

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)

## Grundlage der Untersuchung

**Mit der repräsentativen Bevölkerungsbefragung im MVV-Gebiet wurden folgende Ziele verfolgt:**

- Ermittlung der Mobilitätsgewohnheiten der Bevölkerung im MVV-Gebiet: der verschiedenen MVV-Kunden-Gruppen, von Stamm- und Gelegenheits-Kunden sowie Nicht-Kunden des MVV.
- Ermittlung der MVV-Marktanteile und der für den ÖPNV gewinnbaren Potenziale in den einzelnen Teilmärkten.
- Erhebung von Image- und Anforderungsprofilen an den ÖPNV bzw. MVV.
- Ermittlung von Motiven, Meinungen und Kenntnissen, Akzeptanz und Resonanz im Zusammenhang mit dem MVV-Angebot.

**Methode:**

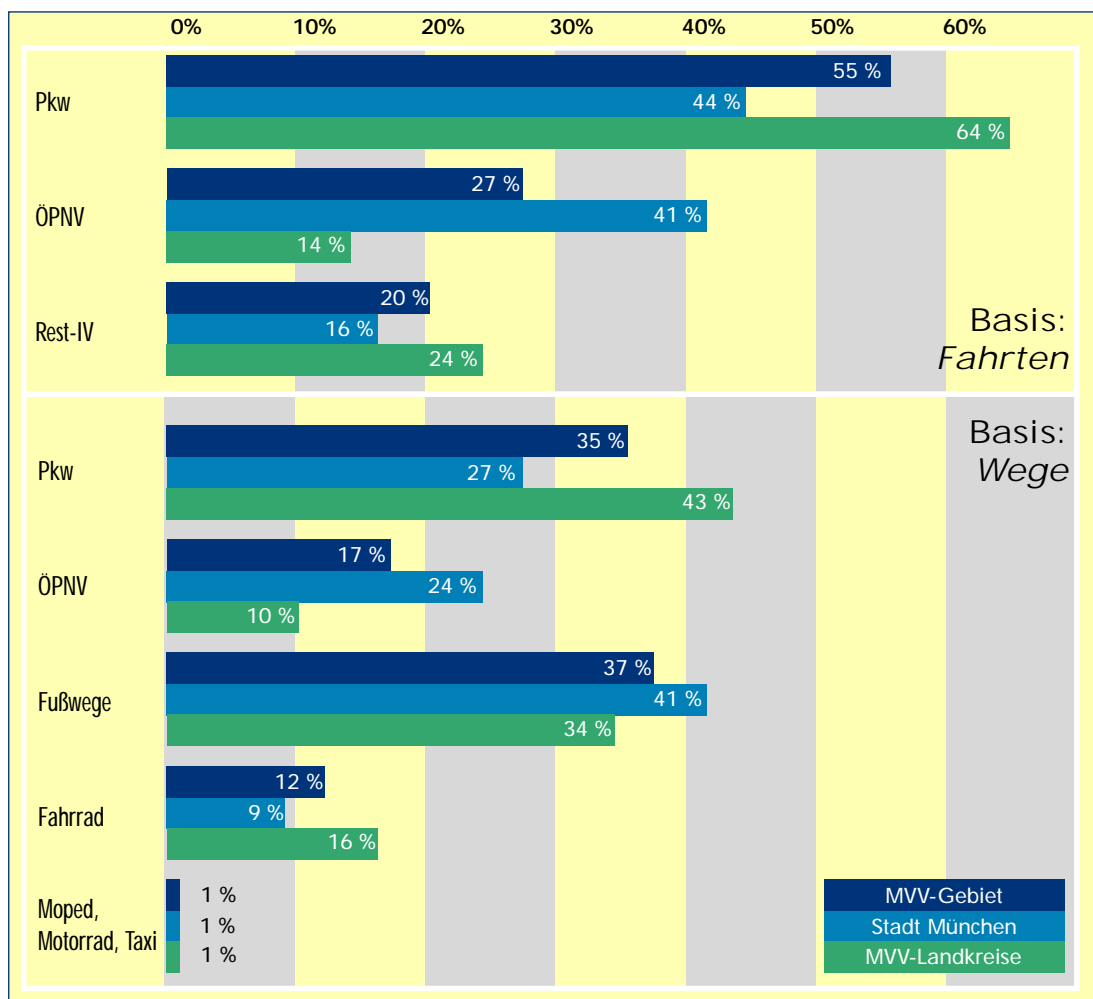
- Weitgehend identischer Studienaufbau wie 1995:
- Repräsentativ-Erhebung bei der Wohnbevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet; Ermittlung der Befragungs-Zielpersonen über ein zufallsgesteuertes Auswahlverfahren (Random-Route-Verfahren).
- Persönliche Befragung durch Interviewer des Feldservice-Instituts Krämer-Marktforschung/Münster im Haushalt der Befragungs-Zielpersonen.
- Fallzahl insgesamt 4.552 Interviews; davon 4.030 Basisinterviews zur Erhebung der Mobilitäten, der generellen Nutzung von ÖPNV und Pkw, der Potenziale, der Erschließungsqualität und der Einstellung zum ÖPNV und
- 522 Intensivinterviews, in denen zusätzlich zu den Themen der Basisbefragung die Beurteilung des ÖPNV und dessen Image, das ÖPNV-Anforderungsprofil sowie die Informiertheit und die Informationsgewohnheiten der Bevölkerung abgefragt wurden.
- Der Befragungszeitraum war – wie 1995 – Mitte Oktober 2000 bis Mitte Dezember 2000.
- Die Untersuchungsdurchführung (Auswertung, Präsentation, wissenschaftliche Beratung und Bericht) lag in der Verantwortung des Nürnberger Marktforschungsinstitutes TARGET GROUP GmbH. Die Untersuchung wurde im April 2001 abgeschlossen.

**Rund jede vierte Fahrt (= Wege ohne Fußwege) bzw. rund jeder sechste Weg (inkl. Fußwege) im MVV-Gebiet wird mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt**

**Der Mobilitätsmarkt im MVV-Gebiet:**

**Anteile der Verkehrsarten an allen Fahrten bzw. Wegen der Bevölkerung**

*Basis: Wege bzw. Fahrten der Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet an einem durchschnittlichen Tag/Montag-Sonntag (Fahrten = Wege ohne Fußwege); Mehrfachnennungen waren möglich*

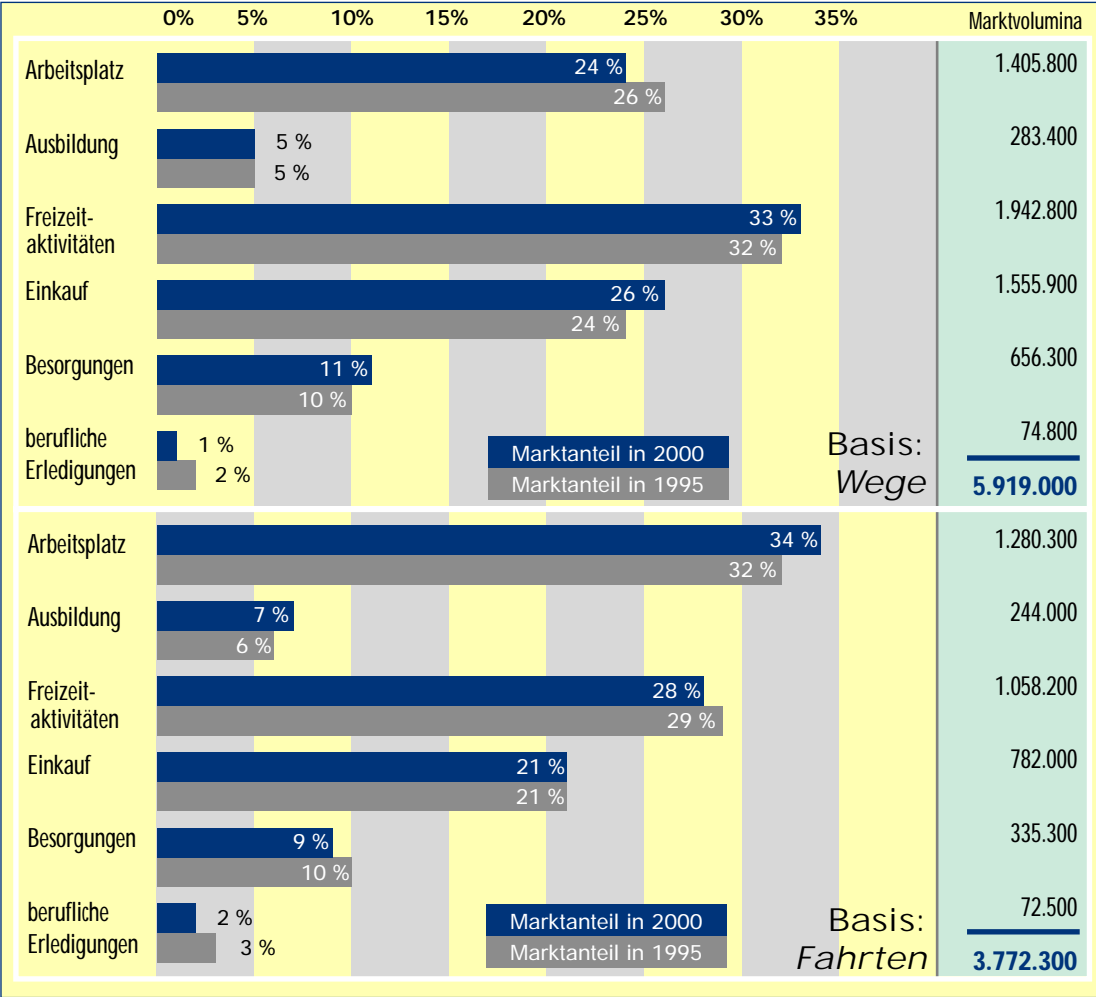


- Die Mehrzahl der **Fahrten** im MVV-Gebiet sind Fahrten, die mit dem Pkw zurückgelegt werden (55 %). Rund ein Viertel (27 %) aller täglichen Fahrten im MVV-Gebiet werden mit dem ÖPNV zurückgelegt. In der Landeshauptstadt München sind dies 41 % (siehe Abb.). Im Bereich Altstadt-Lehel und Ludwigs-/Isarvorstadt werden 70 % aller Fahrten im MVV absolviert (ohne Abb.).
- Bezieht man die Fußwege mit ein – und betrachtet alle **Wege** – ergibt sich ein etwas anderes Bild: Rund jeder sechste Weg (17 %) im MVV-Gebiet wird mit dem ÖPNV absolviert; in München sind dies rund ein Viertel aller Wege (24 %) und in den MVV-Landkreisen ist es jeder zehnte Weg (10 %).
- Der Anteil der Fußwege liegt im MVV-Gebiet in annähernd gleicher Höhe wie der Pkw-Anteil. In München dominieren die Fußwege mit einem Anteil von 41 %, während in den MVV-Landkreisen der Pkw-Anteil mit 43 % am höchsten ist.

# Bei den Wegen dominiert nach wie vor der Freizeitverkehr – bei den Fahrten der Berufsverkehr

## Anteile der Wege bzw. Fahrten zu einem bestimmten Zweck an allen täglichen Wegen bzw. Fahrten der Bevölkerung sowie Marktvolumina

Basis: Wege bzw. Fahrten der Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet an einem durchschnittlichen Tag/Montag-Sonntag (Fahrten = Wege ohne Fußwege)

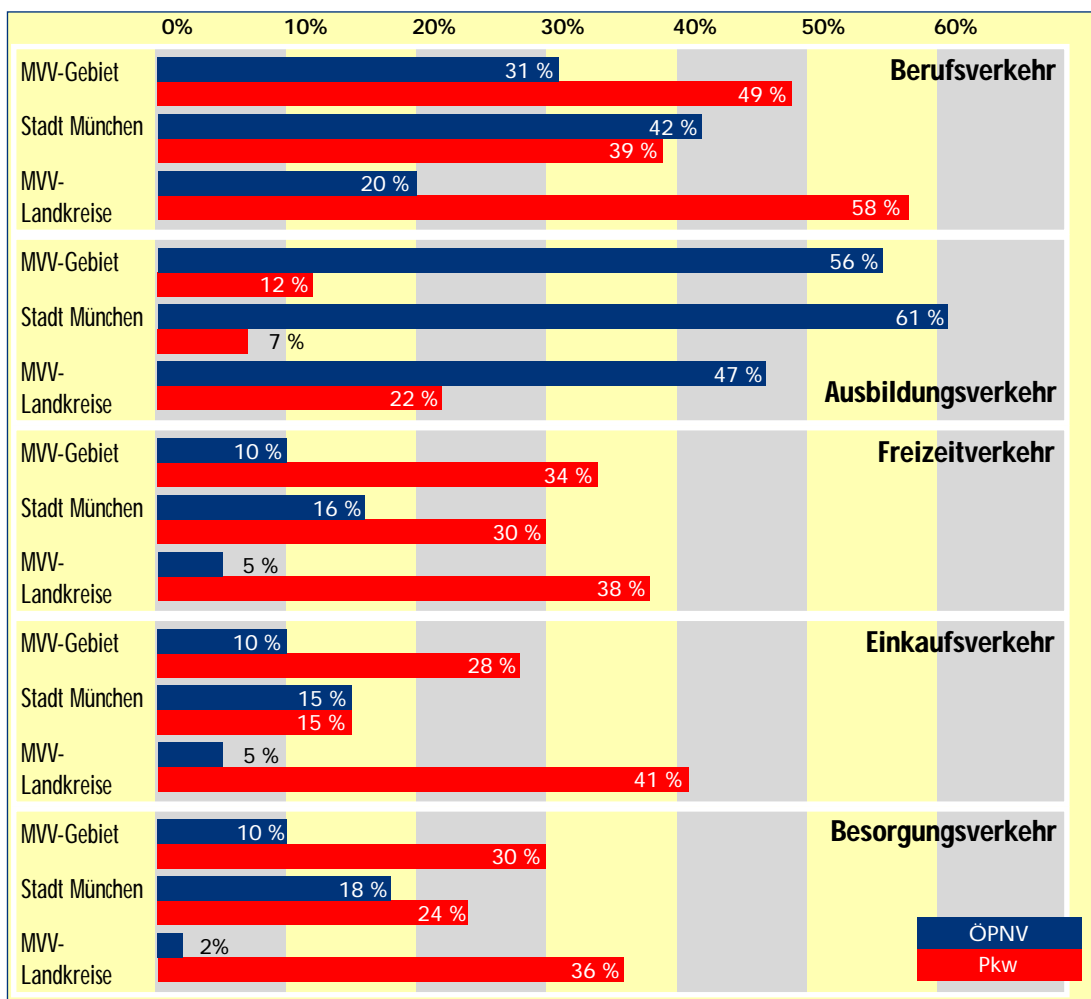


- Den größten Anteil der gesamten Mobilität (Basis: alle Wege) machen nach wie vor Freizeitwege aus (33 %).
- Jeweils rund ein Viertel der Wege sind Wege von und zur Arbeit (Arbeitsplatz/24 %) und Einkaufswege (26 %).
- Freizeit-, Einkaufs- und Besorgungsverkehr zusammen genommen machen mehr als zwei Drittel (70 %) aller Wege aus, d.h. es werden deutlich mehr nichtarbeitsplatz- und ausbildungsbezogene Wege unternommen.
- Nimmt man aus der Betrachtung die zurückgelegten Fußwege heraus, ergibt sich wiederum ein anderes Bild: Der Berufsverkehr hat gemessen an allen Fahrten den größten Einzelanteil (Arbeitsplatz/34 %).

Eine „absolute Mehrheit“ für den ÖPNV gibt es im gesamten MVV-Gebiet nur im Teilmarkt **Ausbildungsverkehr** – aber: in der Landeshauptstadt München gibt es eine weitere tendenzielle „ÖPNV-Mehrheit“ gegenüber dem Pkw-Fahrten-Anteil im **Berufsverkehr**

### ÖPNV- und Pkw-Marktanteile nach Teilmärkten (Wegezwecken)

Basis: Wege der Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet an einem durchschnittlichen Tag/ Montag-Sonntag; ohne Darstellung anderer Verkehrsarten wie Fahrrad- und Fußwegen



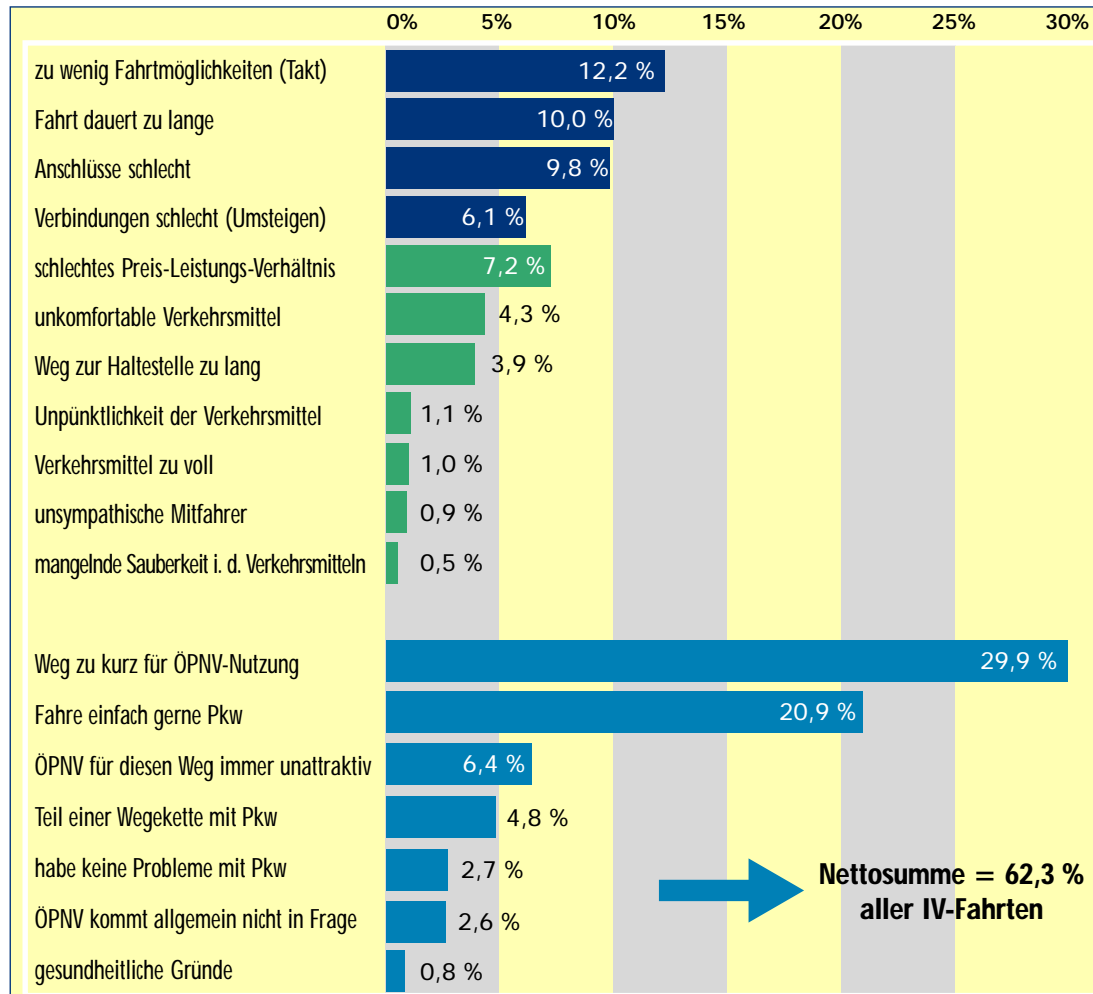
- Der Marktanteil des ÖPNV im MVV-Gebiet ist insgesamt am höchsten im Ausbildungsverkehr. Im Berufsverkehr im MVV-Gebiet werden nur knapp ein Drittel (31 %) aller Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt, in den anderen Teilmärkten (MVV-Gebiet) nur ein Zehntel aller Wege.
- In der Landeshauptstadt München werden rund vier von zehn Wegen im Berufsverkehr mit dem ÖPNV getätigt (42 %), der damit in diesem Teilmarkt – sieht man vom Ausbildungsverkehr ab, für den besondere Bedingungen gelten – noch einen leichten Vorsprung vor dem Pkw-Anteil hat, der hier inzwischen 39 % beträgt. In den MVV-Landkreisen wird hingegen nur jeder fünfte Weg im Berufsverkehr mit dem ÖPNV absolviert (20 %).
- In den volumenträchtigen Teilmärkten Freizeit- und Einkaufsverkehr (siehe Marktvolumina, Abb. S. 7) fällt der ÖPNV weit hinter den Pkw zurück. Im Einkaufsverkehr in München ergibt sich immerhin noch ein Gleichstand zwischen dem Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege und dem Pkw-Wege-Anteil.



**Die Bevölkerung bekennt sich wieder mehr zum Pkw: Rund jede fünfte IV-Fahrt erfolgt nicht mit dem ÖPNV, weil man „einfach gern Pkw fährt“ – Fahrzeitverkürzenden Maßnahmen beim ÖPNV kommt eine Schlüsselrolle zu**

**Wegepotenziale: Für den ÖPNV gewinnbare Fahrten - warum hat man für eine konkrete Fahrt keine öffentlichen Verkehrsmittel genutzt?**

*Basis: Fahrten mit Individualverkehrsmitteln; Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet; Mehrfachnennungen*

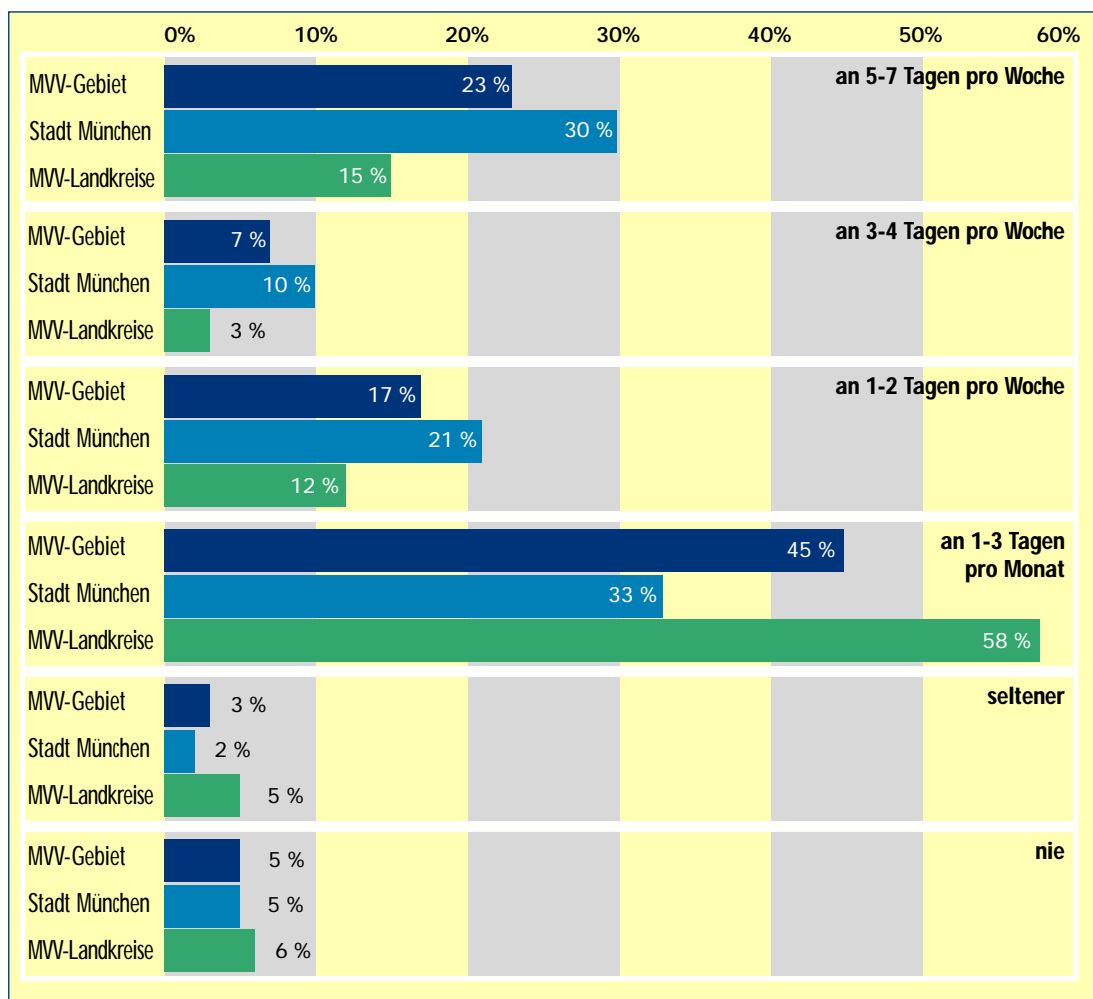


- Die Ermittlung der Wegepotenziale erfolgte in der Weise, dass bei allen Wegen, die mit privaten Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden, gefragt wurde, warum man für diesen Weg keine öffentlichen Verkehrsmittel genutzt habe. Dabei konnte jeder Befragte bis zu drei Antworten aus vorgegebenen Kategorien auswählen.
- Für rund 62 Prozent aller Fahrten mit Individualverkehrsmitteln (IV) werden Gründe genannt, die keine speziellen Leistungsdefizite des ÖPNV betreffen (1995: ca. 45 %). Diese Fahrten können auch bei erheblichen Leistungsverbesserungen nur schwer für den ÖPNV gewonnen werden. So werden beispielsweise 21 % der IV-Fahrten nicht mit dem ÖPNV getätigt, weil man „einfach gern Pkw“ fährt; das sind rund 15 %-Punkte mehr als 1995. Dies ist ein Hinweis auf eine geänderte Sichtweise der Bevölkerung, die sich heute offensichtlich wieder mehr zum Pkw bekennt.
- Darüberhinaus zeigt sich aber, dass die Zeitdimensionen (Taktfrequenz, Fahrzeit, Anschlüsse) eine dominante Rolle einnehmen: Etwa 12 % der IV-Fahrten werden mit dem Hinweis auf eine zu geringe Taktfrequenz nicht mit dem ÖPNV zurückgelegt; bei jeweils 10 % werden die zu lange Fahrzeit bzw. die schlechten Anschlüsse genannt. Leistungen wie etwa die Sauberkeit spielen eine weniger wichtige Rolle.

# 10 Fast alle nutzen den ÖPNV – nur 5% sind Nicht-Kunden

## Nutzung des ÖPNV durch die Bevölkerung im MVV-Gebiet

Basis: Personen; Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet

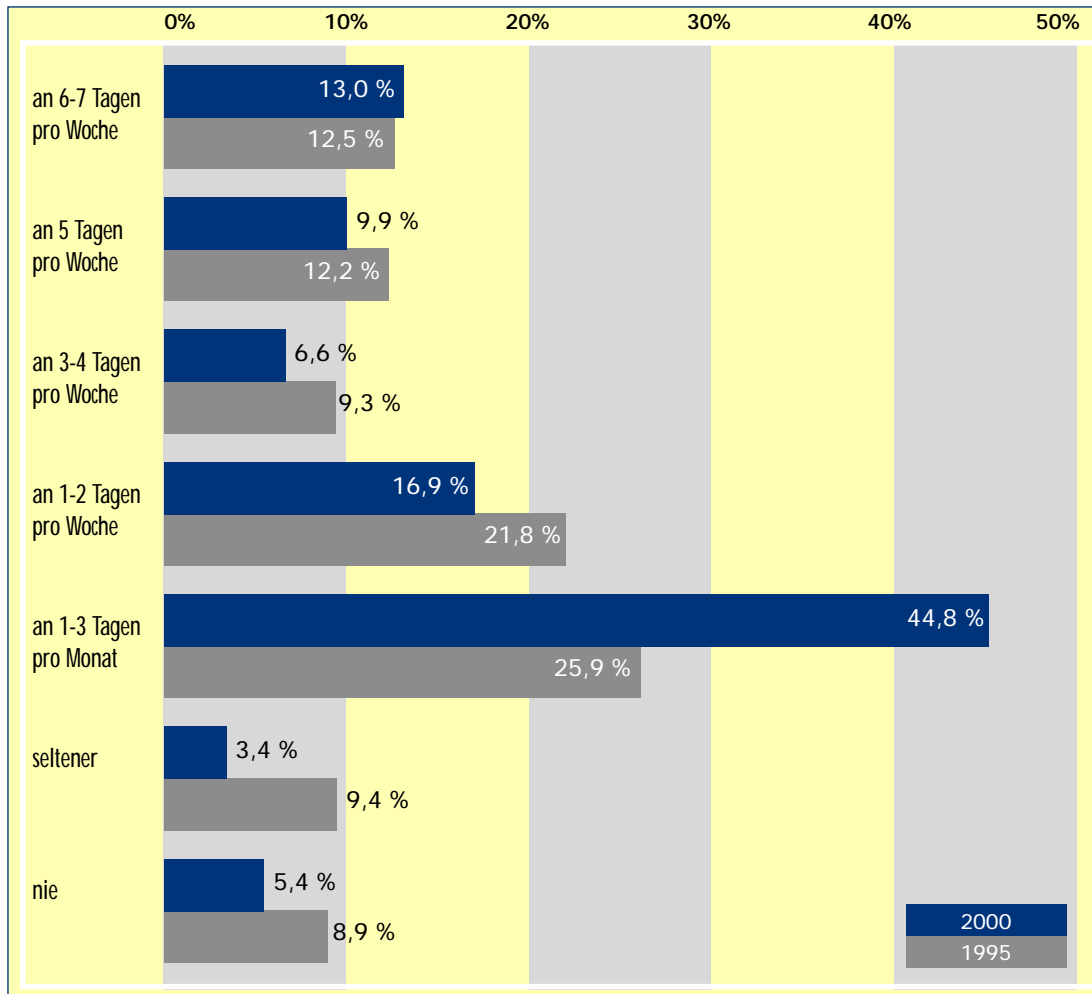


- Ein knappes Viertel der Einwohner ab 15 Jahren im MVV-Gebiet (23 %) nutzt den ÖPNV an mindestens fünf Tagen pro Woche; in München liegt dieser Anteil bei 30 % der Einwohner, in den MVV-Landkreisen bei 15 %.
- Mindestens einmal pro Woche wird der ÖPNV von knapp der Hälfte der Bevölkerung ab 15 Jahren genutzt (47 %); in München fahren rund sechs von zehn Einwohnern (61 %) mindestens einmal wöchentlich mit dem ÖPNV – in den MVV-Landkreisen hingegen nur drei von zehn (30 %).
- Nur rund 5 % der Bevölkerung im MVV-Gebiet, in München und in den MVV-Landkreisen nutzen den ÖPNV nie; dies ist verglichen mit anderen Regionen und Städten ein sehr niedriger Nicht-Nutzer-Anteil bzw. ein sehr hoher Nutzer-Anteil.

## Weniger ÖPNV-Selten- und Nicht-Nutzer – mehr Gelegenheits-Nutzer

### Nutzung des ÖPNV durch die Bevölkerung im MVV-Gebiet - Vergleich mit 1995

Basis: Personen; Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet

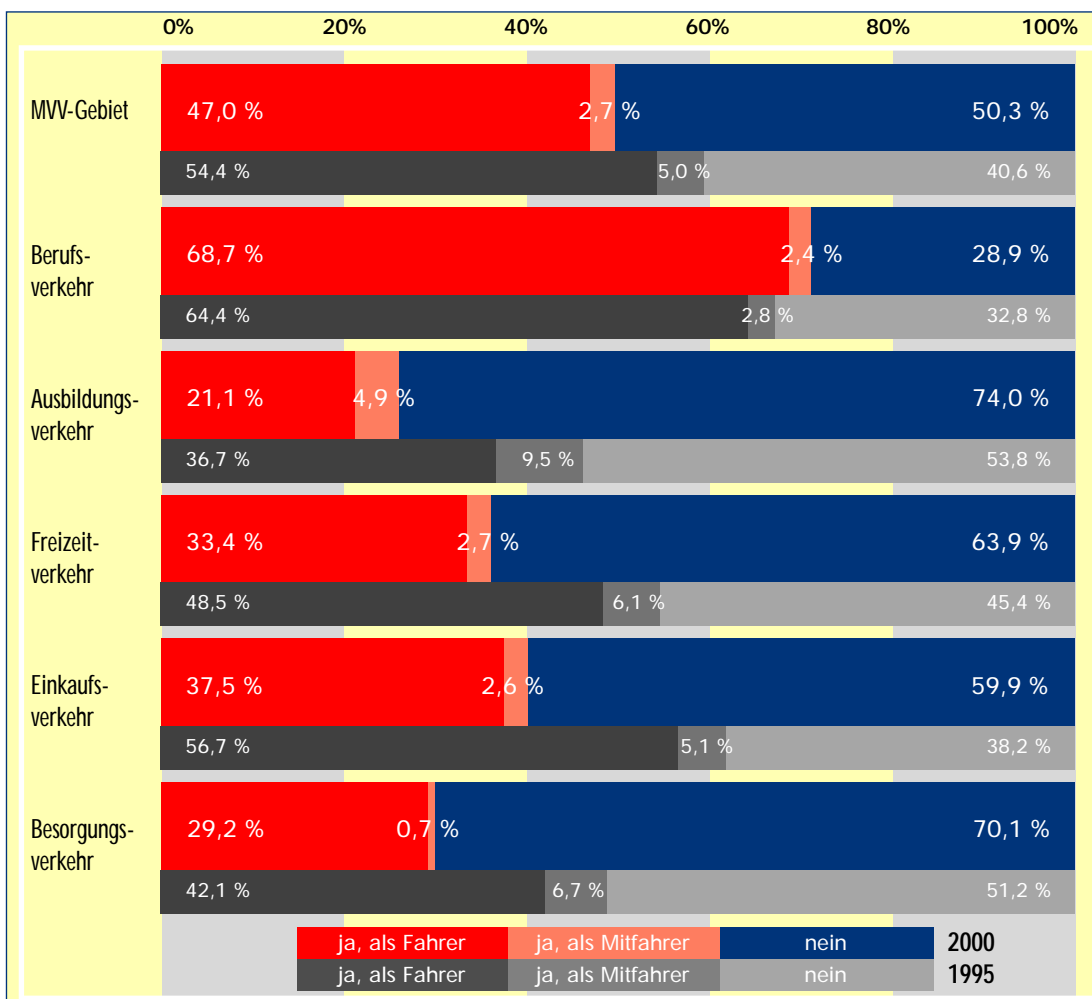


- 13 % der Bevölkerung fahren an sechs bis sieben Tagen in der Woche mit dem ÖPNV. Dieser Anteil ist im Vergleich zur Studie von 1995 annähernd gleich geblieben (1995: 12,5 %).
- An fünf Tagen in der Woche fahren rund 10 % - 1995: 12,2 %. Ebenfalls leicht zurückgegangen ist der Anteil der Gruppe, die den ÖPNV an drei bis vier Tagen pro Woche nutzt: 6,6 % - 1995: 9,3 % - sowie der Anteil derer, die an ein bis zwei Tagen in der Woche fahren: 16,9 % - 1995: 21,8 %.
- Deutlich angestiegen ist die Personenzahl, die angibt, an ein bis drei Tagen im Monat öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen: 44,8 % - 1995: 25,9 %. Dagegen sind die bereits 1995 geringen Anteile der „Selten“- bzw. „Nie-Nutzer“ noch zurückgegangen: 3,4 bzw. 5,4 % - 1995: zusammen 18,3 %. Daraus lässt sich folgern, dass rund 95 % der Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet ÖPNV-Kunden (im weitesten Sinne) sind.

**Bei rund jeder zweiten ÖPNV-Fahrt gibt es eine echte Wahlmöglichkeit zwischen ÖPNV und PKW – aber: der Anteil der ÖPNV-„Muss-Fahrten“ ist im Vergleich zu 1995 gestiegen**

**Anteil der ÖPNV-Fahrten mit Pkw-Alternative:  
„Hätten Sie für diese Fahrt auch den Pkw nutzen können?“**

*Basis: ÖPNV-Fahrten, Montag-Sonntag; Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet;  
Teilgruppe: hat ÖPNV genutzt*



- Bei rund jeder zweiten Fahrt mit dem ÖPNV (49,7 %) besteht eine Wahlmöglichkeit zwischen ÖPNV und Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer). Im Jahr 1995 lag dieser Anteil noch bei fast 60 %.
- Dieser Rückgang der Wahlmöglichkeit ist über alle Teilmärkte, mit Ausnahme des Berufsverkehrs, festzustellen. Der stärkste Rückgang (fast 22 %-Punkte) ist im Einkaufsverkehr zu verzeichnen; aber auch im Freizeit- und Besorgungsverkehr ist der Anteil der ÖPNV-Fahrten, bei denen Wahlfreiheit besteht, deutlich gesunken – um jeweils rund 19 %-Punkte. Die geringste Ausweichmöglichkeit auf das Auto besteht nach wie vor bei den ÖPNV-Fahrten im Ausbildungsverkehr – heute nur noch 26 %.
- Das bedeutet, es werden – der Tendenz nach – vermehrt die sogenannten „Muss-Fahrten“ mit dem ÖPNV zurückgelegt. Besteht Wahlfreiheit, wird verstärkt auf den Pkw zurückgegriffen.

## Die MVV-Kunden-Struktur: Ein repräsentativer Querschnitt durch die Bevölkerung

### Soziodemographische Merkmale der Bevölkerung im MVV-Gebiet und der ÖPNV-Kunden im Vergleich

Basis: Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet

Bevölkerung			
	MVV-Gebiet	ÖPNV-Kunden	ÖPNV-Vielfahrer*
<b>Geschlecht</b>			
männlich	48,2%	47,8%	51,2%
weiblich	51,8%	52,2%	48,8%
<b>Durchschnittsalter</b>			
	43,9 Jahre	43,8 Jahre	35,8 Jahre
<b>Berufstätigkeit</b>			
vollzeit-berufstätig	43,2%	42,5%	55,2%
teilzeit-berufstätig	10,8%	11,0%	8,9%
<b>Summe berufstätig</b>	<b>54,0%</b>	<b>53,5%</b>	<b>64,1%</b>
im Ruhestand	17,9%	17,6%	4,5%
in Ausbildung	10,4%	10,9%	27,4%
Hausfrau/Hausmann	14,5%	14,8%	2,2%

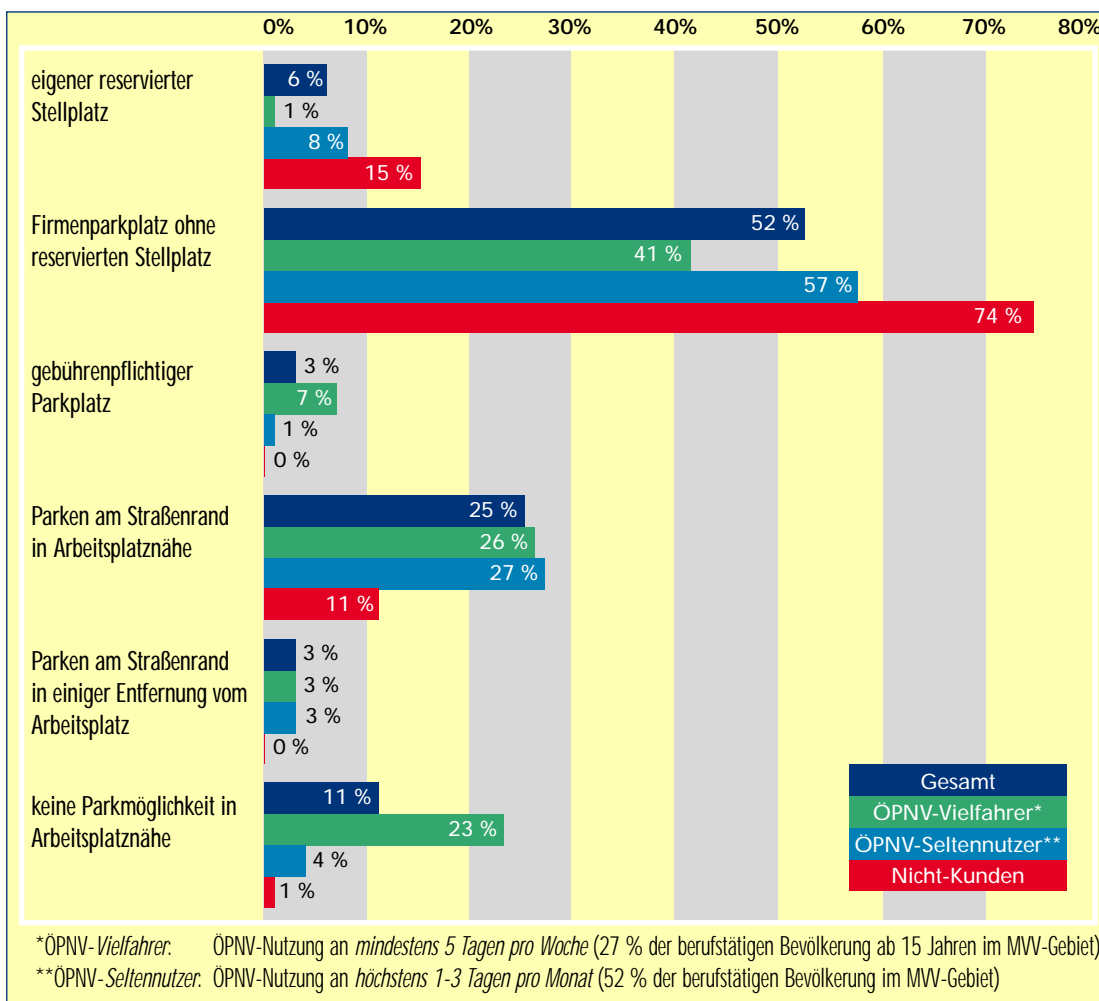
\*ÖPNV-Nutzung an *mindestens 5 Tagen pro Woche* (23 % der Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet)

- Die ÖPNV-Kunden-Struktur entspricht nach Geschlecht, Alter und Berufstätigkeit immer noch ziemlich genau der der Gesamtbevölkerung (ab 15 Jahren) im MVV-Gebiet.
- Von den ÖPNV-Vielfahrern sind überdurchschnittlich viele berufstätig – fast zwei Drittel (64,1 %) – und in Ausbildung – mehr als ein Viertel (27,4 %). Unterdurchschnittlich ist bei den ÖPNV-Vielfahrern der Anteil der Personen im Ruhestand und der Hausfrauen bzw. -männer.
- Nennenswerte Veränderungen gegenüber 1995 (ohne Abb.) hat es hier – zumindest was die soziodemographischen Kenngrößen angeht – nicht gegeben. Allenfalls könnte man hier das bei den ÖPNV-Vielfahrern leicht gesunkene Durchschnittsalter (jetzt 35,8 Jahre; 1995: 37,5 Jahre), den noch niedrigeren Anteil von Personen im Ruhestand (jetzt 4,5 %; 1995: 8,9 %) und den höheren Anteil von Personen in Ausbildung anführen (jetzt 27,4 %; 1995: 22,1 %).

# 14 Auch die Verfügbarkeit über einen Pkw-Parkplatz am Arbeitsort bestimmt das ÖPNV-Nutzungsverhalten

## Verfügbarkeit eines Pkw-Parkplatzes am Arbeitsort

Basis: Bevölkerung im MVV-Gebiet, Teilgruppe: Berufstätige

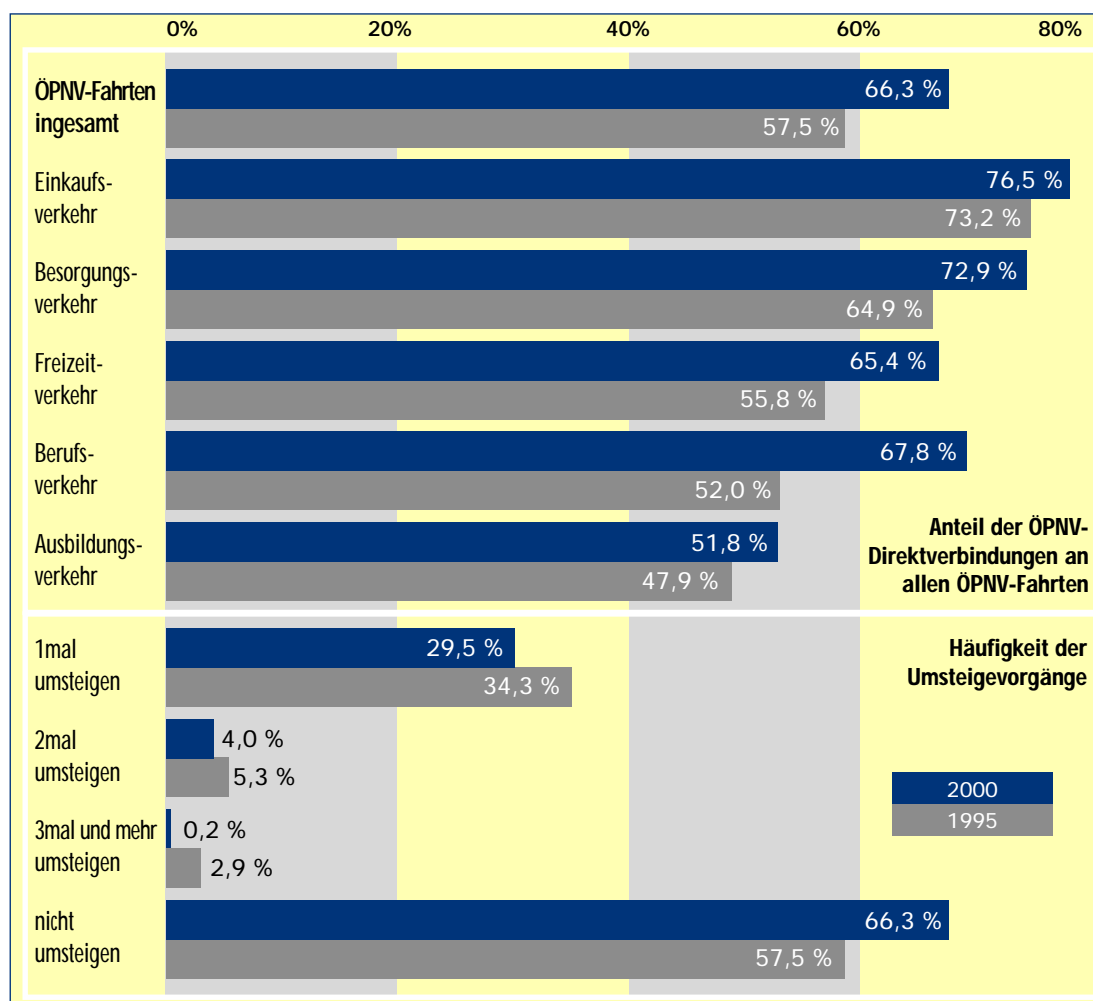


- Die Qualität der Parkmöglichkeit am Arbeitsort korreliert in hohem Maße mit der Inanspruchnahme des ÖPNV: Unter den ÖPNV-Nicht-Kunden haben neun von zehn (89 %) einen eigenen reservierten Pkw-Stellplatz am Arbeitsort (15 %) oder einen Firmenparkplatz ohne reservierten Stellplatz (74 %); bei den ÖPNV-Seltennutzern haben immerhin rund zwei Drittel (65 %) eine so komfortable Parkmöglichkeit beim Arbeitsplatz. Unter den ÖPNV-Vielfahrern sind dies insgesamt lediglich 42 %.
- Andererseits hat fast jeder vierte ÖPNV-Vielfahrer (23 %) keine Parkmöglichkeit in Arbeitsplatznähe; bei den ÖPNV-Seltennutzern sind dies nur 4 % und bei den Nicht-Kunden hat nur jeder Hundertste (1 %) keine Parkmöglichkeit in der Nähe des Arbeitsplatzes.
- Die größten Veränderungen gegenüber 1995 haben sich bei der Verfügbarkeit über einen eigenen reservierten Stellplatz bzw. einen Firmenparkplatz ohne reservierten Stellplatz ergeben: Von den ÖPNV-Nicht-Kunden gaben dies bei der 1995er Untersuchung insgesamt 73 % an; jetzt nunmehr insgesamt 89 % (1995er Befund ohne Abb.). Andererseits haben 1995 immerhin noch 9 % der ÖPNV-Vielfahrer einen eigenen reservierten Pkw-Stellplatz zur Verfügung gehabt; jetzt sind dies nur noch 1 % (1995er Befund ohne Abb.).

## Mehr Direktfahrten als 1995: Zwei Drittel aller durchgeführten ÖPNV-Fahrten sind Direktverbindungen ohne Umsteigen

Anteil der ÖPNV-Fahrten ohne Umsteigen an allen ÖPNV-Fahrten insgesamt und nach Fahrtzwecken (Teilmärkten) sowie Häufigkeit der Umsteigevorgänge

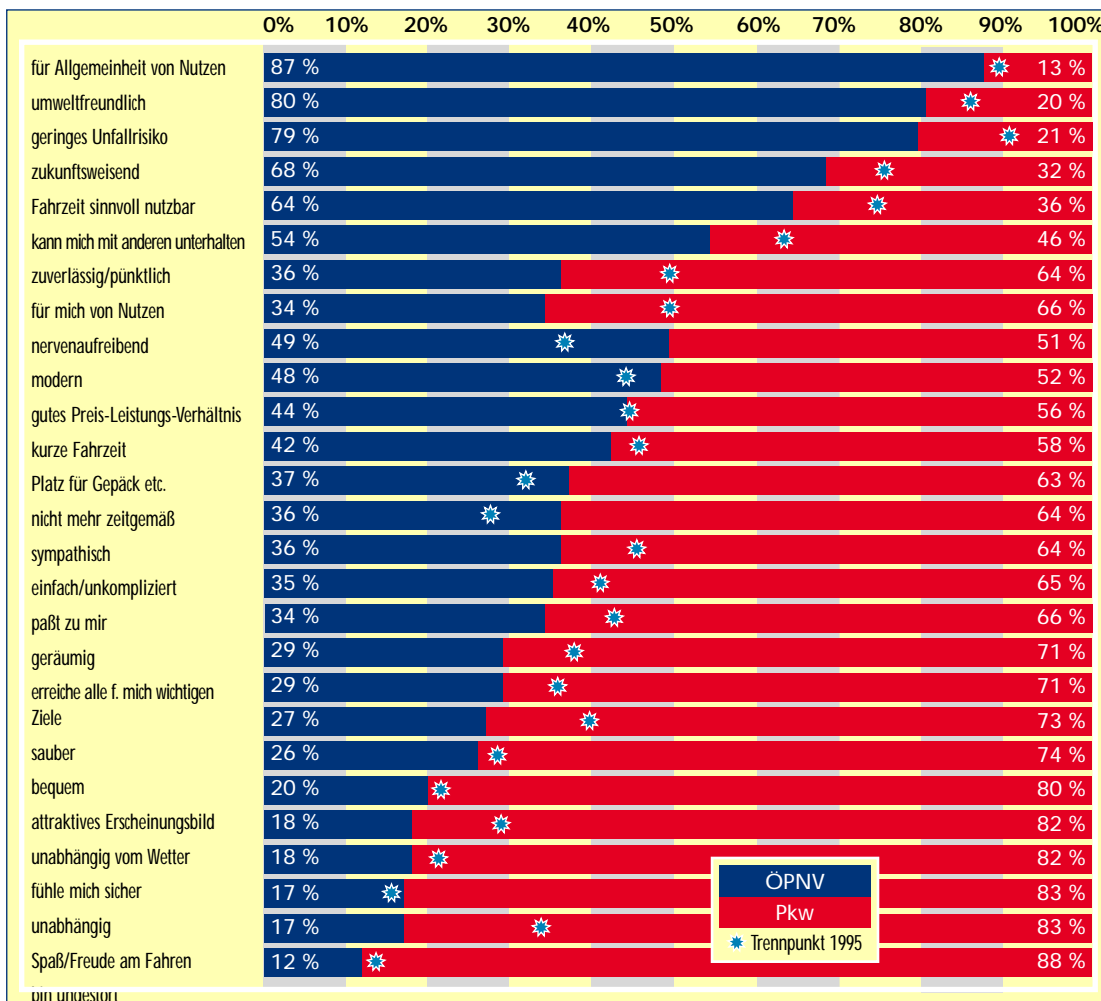
Basis: ÖPNV-Fahrten, Montag-Sonntag, Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet



- Zwei Drittel (66,3 %) aller ÖPNV-Fahrten sind Direktfahrten ohne Umsteigevorgänge. Im Jahr 1995 betrug dieser Anteil lediglich 57,5 %. Im Berufs- und auch im Freizeitverkehr bewegen sich diese Anteile um den Durchschnittswert herum, wobei auffällt, dass im Berufsverkehr der Anstieg des Anteils der Direktfahrten gegenüber 1995 mit einer Zunahme von rund 16 %-Punkten (von 1995: 52,0 % auf 2000: 67,8 %) besonders ausgeprägt ist.
- Im Ausbildungsverkehr ist der Anteil der Direktverbindungen geringer (rund 52 %) und – vor allem – im Einkaufs- und Besorgungsverkehr höher als im Durchschnitt über alle Fahrten. In diesen Teilmärkten kann man seine Fahrten hinsichtlich einer Minimierung der Umsteigevorgänge eher optimieren als in anderen Teilmärkten wie z. B. dem Ausbildungsverkehr. – Rund 30 % von allen ÖPNV-Fahrten sind Fahrten mit einmaligem Umsteigen; mehr als einmal umgestiegen werden muss lediglich bei rund vier Prozent aller ÖPNV-Fahrten.
- Geht man von einer im Großen und Ganzen konstant gebliebenen Vernetzung des MVV-Gebiets aus, lassen die Ergebnisse im Vergleich zu 1995 in ihrer Tendenz vermuten, dass heute verstärkt dann mit dem ÖPNV gefahren wird, wenn dies unkompliziert ist, man z. B. wenig oder gar nicht umsteigen muss; dies gilt offenbar insbesondere für den Berufsverkehr.

### Imageanalyse: Zuordnung von Eigenschaften zum ÖPNV oder Pkw

Basis: Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet



- Dem ÖPNV werden nach wie vor in hohem Maße Eigenschaften zugeordnet, die eher einen *allgemeinen* Nutzen beschreiben, z.B. „für die Allgemeinheit von Nutzen“ (87 %), „umweltfreundlich“ (80 %) und „geringes Unfallrisiko“ (79 %). Über zwei Drittel der Bevölkerung (68 %) finden den ÖPNV im Vergleich zum Pkw zukunftsweisend. Dem Pkw werden eher die Eigenschaften zugeordnet, die den *individuellen* Nutzen betreffen, die aber auch eher die Verkehrsmittel-Wahl-Entscheidung begründen, z.B. „bin ungestört“ (88 %), „Spaß, Freude am Fahren“ (83 %), „bin unabhängig“ (83 %) und „fühle mich sicher“ (82 %).
- Vergleicht man die Ergebnisse der Imageanalyse mit den Befunden von 1995, zeigt sich, dass der Pkw in vielen Bereichen an Boden gewonnen hat: Die stärksten Imagegewinne erzielt der Pkw bei Eigenschaften wie „Spaß/Freude am Fahren“: + 17 %-Punkte, „für mich von Nutzen“: + 15,5 %-Punkte, „sympathisch“: + 12 %, aber auch „sauber“: + 13 %-Punkte, „zuverlässig/pünktlich“: + 13 % und „umweltfreundlich“: + 9 %-Punkte. Spiegelbildlich sind hier auch die größten Imageverluste für den ÖPNV zu finden.
- Wie schon die Analyse der Wegepotenziale (vgl. Seite 9), deutet auch die Imageanalyse darauf hin, dass das Auto als Fortbewegungsmittel wieder „gesellschaftsfähiger“ geworden ist und die zunehmend spaßorientierte Mehrung des individuellen Nutzens mit dem Pkw bei gleichzeitig schwächer werdendem Umweltbewusstsein wieder stärkeres Interesse findet.



## Erschließungsqualität mit ÖPNV und Pkw verbessert sich im Vergleich zu 1995

### Erschließungsqualität mit ÖPNV und Pkw: Wie gut werden wichtige Ziele mit dem ÖPNV im MVV bzw. Pkw erreicht?

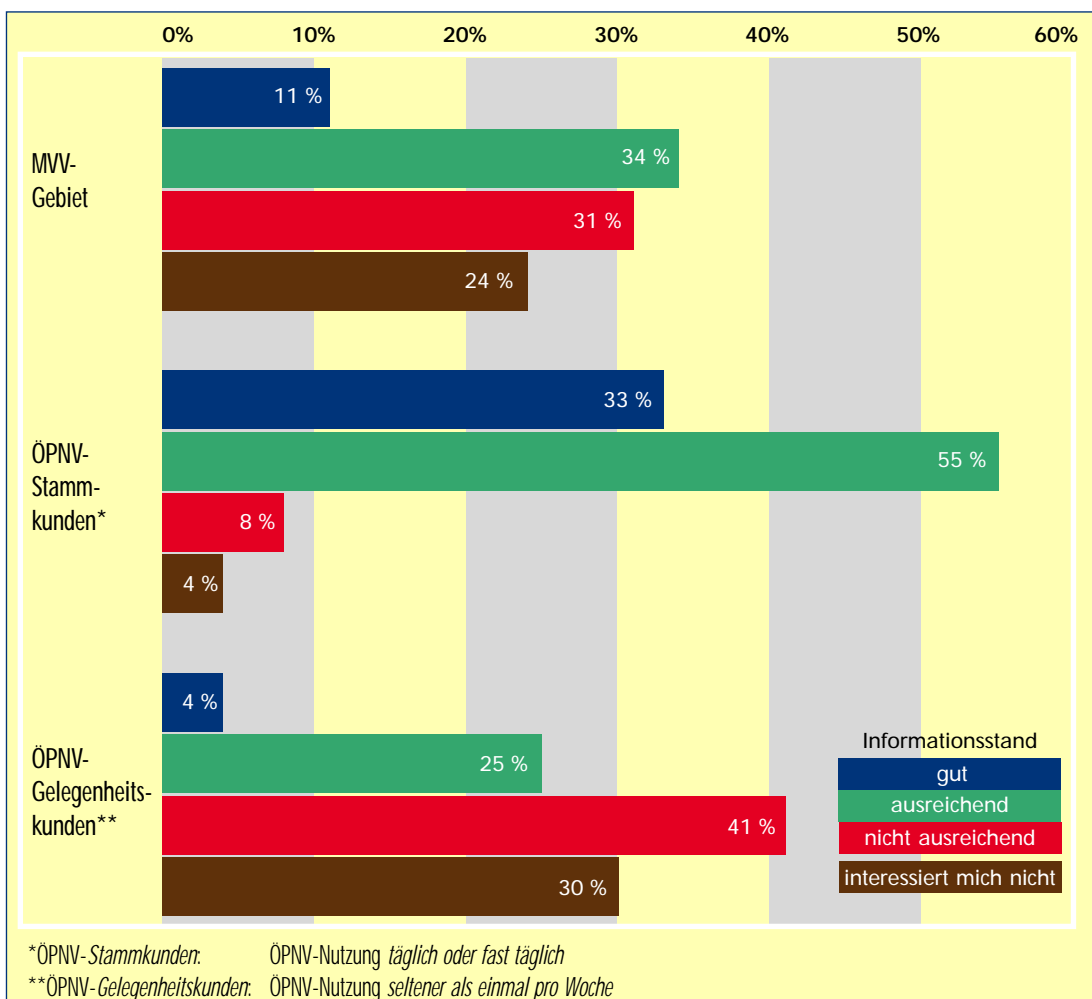
Basis: Personen; Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet; Angaben in %

Jahr 2000						
	ÖPNV-Erschließungsqualität			Pkw-Erschließungsqualität		
	sehr gut	gut	Ø	sehr gut	gut	Ø
<b>MVV-Gebiet</b>	8 %	32 %	2,9	16 %	53 %	2,2
<b>Stadt München</b>	10 %	42 %	2,6	10 %	44 %	2,5
<b>MVV-Landkreise</b>	7 %	22 %	3,2	23 %	63 %	1,9
Jahr 1995						
	ÖPNV-Erschließungsqualität			Pkw-Erschließungsqualität		
	sehr gut	gut	Ø	sehr gut	gut	Ø
<b>MVV-Gebiet</b>	13 %	33 %	3,0	17 %	37 %	2,5
<b>Stadt München</b>	18 %	41 %	2,5	12 %	32 %	2,7
<b>MVV-Landkreise</b>	6 %	25 %	3,5	22 %	42 %	2,3

- Gut 40 % der Bevölkerung des MVV-Gebiets geben an, dass sie ihre wichtigen Ziele mit dem ÖPNV gut bzw. sehr gut erreichen. Im Jahr 1995 taten dies rund 46 %.
- Als befriedigend oder zumindest ausreichend wird die Erschließungsqualität durch den ÖPNV von knapp 45 % der Befragten beurteilt (ohne Abb.).
- Die Erschließungsqualität durch den Pkw wird heute von 69 % als gut bzw. sehr gut eingestuft; im Jahr 1995 taten dies lediglich rund 54 %. Als befriedigend oder ausreichend beurteilt wird die Erschließungsqualität durch den Pkw von 27 % (ohne Abb.).
- Im Vergleich zu 1995 hat sich der Notendurchschnitt für die Erschließungsqualität durch den ÖPNV im gesamten MVV-Gebiet von 3,0 auf 2,9 verbessert und der Notendurchschnitt für die Erschließungsqualität durch den Pkw von 2,5 auf 2,2 verbessert. Die Erreichbarkeit von Zielen mit dem Pkw erfährt damit eine deutlich bessere Beurteilung sowohl als im Jahr 1995 als auch aktuell gegenüber dem ÖPNV.

**Der Informationsstand über den ÖPNV:  
Wie gut fühlt man sich über den ÖPNV informiert?**

Basis: Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet

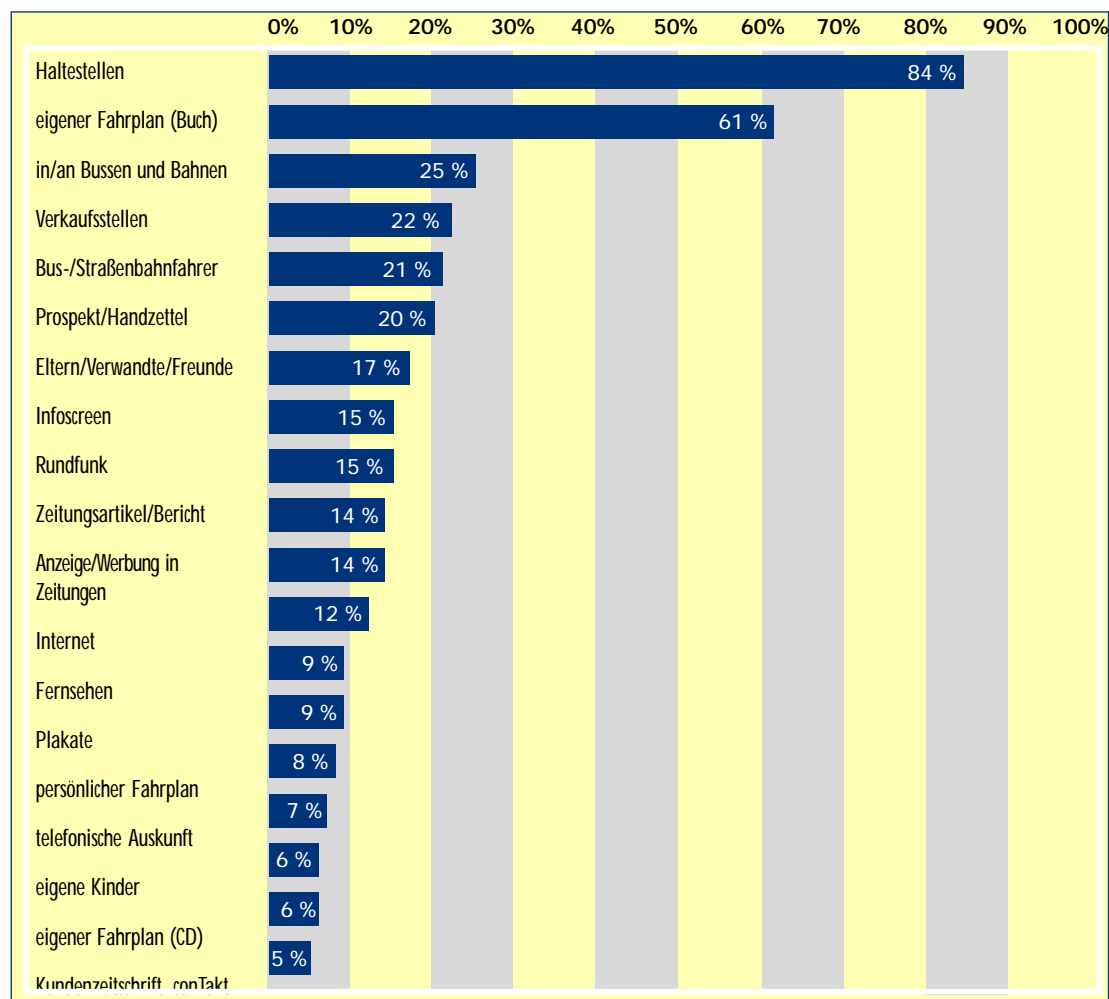


- Als gut informiert betrachtet sich lediglich ein gutes Zehntel der Einwohner ab 15 Jahren im MVV-Gebiet (11 %); bei den Stammkunden sind es mit einem Drittel (33 %) deutlich mehr, bei den Gelegenheitskunden deutlich weniger - lediglich 4 %. Im Jahr 1995 betrachtete sich noch rund jeder vierte (24 % - 2000: 11 %) Einwohner ab 15 Jahren im MVV-Gebiet als gut über den ÖPNV informiert (ohne Abb.).
- Die Mehrheit der Einwohner im MVV-Gebiet ist der Ansicht, sie seien lediglich „ausreichend“ informiert (34 %); bei den Stammkunden meinen dies 55 %, bei den ÖPNV-Gelegenheitskunden immerhin noch ein Viertel (25 %).
- Als „nicht ausreichend“ informiert betrachten sich vor allem die Gelegenheitskunden: 41 % äußern sich in dieser Richtung, deutlich mehr als sich in dieser Kundengruppe als gut oder ausreichend informiert ansehen (insgesamt 29 %).
- Insbesondere bei denen, die dem ÖPNV nicht so nahe stehen wie die Stammkunden, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen, sind noch immer Informationsdefizite vorhanden. Gerade die Gelegenheitskunden sind aber eine besonders interessante Zielgruppe, die sich durch ein entsprechend intensivierte Marketing enger an den ÖPNV binden ließe. Ein knappes Viertel (24 %) der Bevölkerung im MVV-Gebiet meint, der ÖPNV interessiere sie nicht. Dieses Desinteresse wurde 1995 von knapp 19 % der damals Befragten geäußert (ohne Abb.).

## Informationen über den ÖPNV gibt es vor allem im Zusammenhang mit der Nutzung – ÖPNV-System-übergreifende Kommunikation wichtig

### Kommunikationsleistung von Informationsmitteln und Werbeträgern: Wo werden ÖPNV-Informationen wahrgenommen?

Basis: Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet; Teilgruppe: über ÖPNV gut/ausreichend informiert, Mehrfachnennungen möglich; Nennungen über 2 %

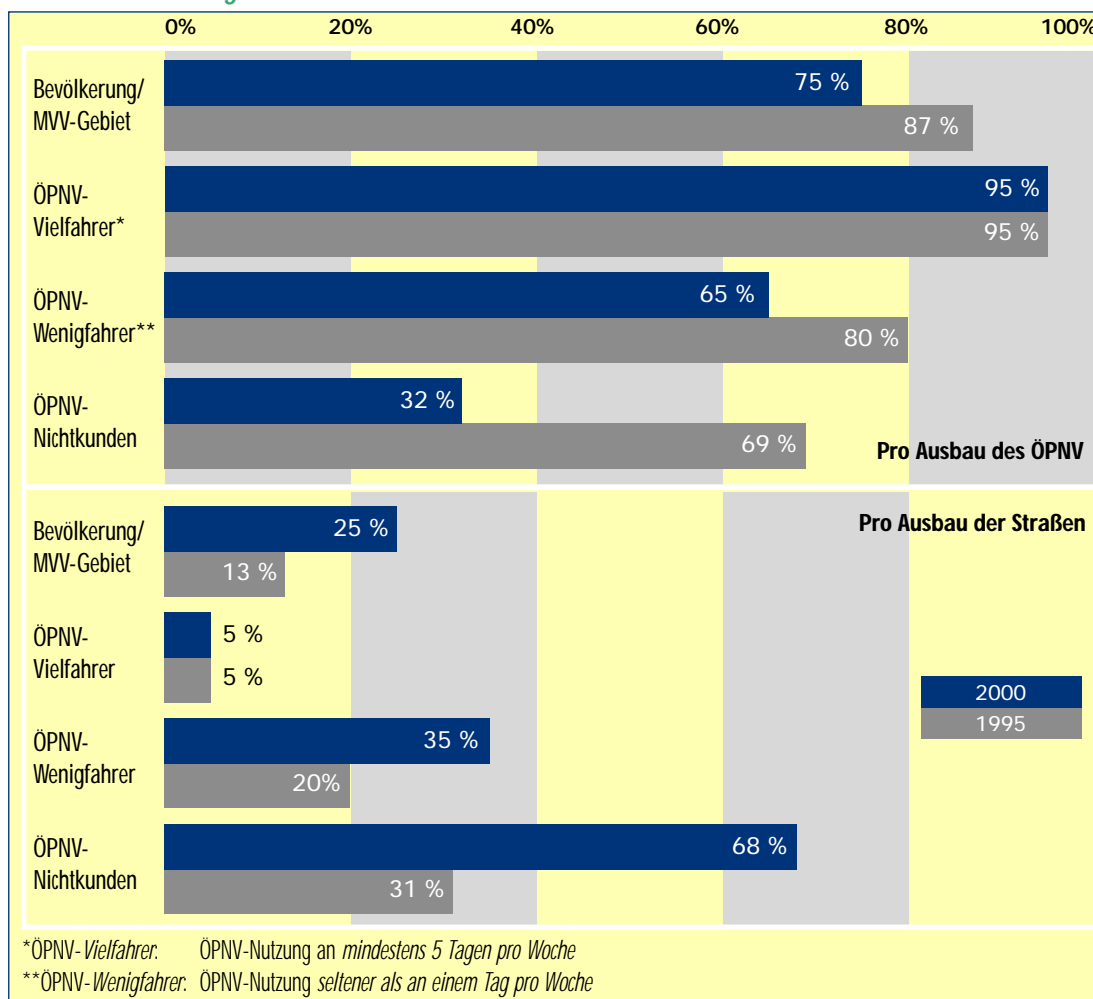


- Informationen über den ÖPNV werden immer noch vor allem im Zusammenhang mit der ÖPNV-Nutzung wahrgenommen: Haltestellen, der eigene Fahrplan sowie ÖPNV-Fahrzeuge sind die am häufigsten genutzten Informationsquellen. Andere Informationsquellen werden eher seltener genannt.
- Nicht- oder Gelegenheitsnutzer werden so nur unzulänglich erreicht. Um diese wichtigen Zielgruppen mit der Kommunikation besser zu erreichen, muss verstärkt in die systemübergreifende – daher aber leider auch kostenintensivere – Kommunikation, wie etwa Großflächen-Plakate, Prospekte, Direkt-Marketing und andere ÖPNV-System-unabhängige Informationsmittel, investiert werden.
- Erstmals in der Liste der genannten Informations- und Werbeträger vertreten sind auch Infoscreen und das Internet, die im Jahr 1995 noch keine Rolle gespielt haben und nunmehr von 15 bzw. 12 % der Befragten als relevante Informationsquellen genannt werden.

## 20 Wieder eine absolute Mehrheit für: Mehr öffentliche Finanzmittel für den Ausbau des ÖPNV, dafür beim Straßenbau einsparen

**Präferenzen für die Verwendung von öffentlichen Finanzmitteln: Mehr finanzielle Mittel für den Ausbau des ÖPNV, dafür beim Straßenbau einsparen oder mehr Mittel für den Ausbau von Straßen - und dafür beim ÖPNV einsparen?**

**Basis: Bevölkerung ab 15 Jahren im MVV-Gebiet**



- Die große Mehrheit – drei Viertel der Bevölkerung – votiert nach wie vor eindeutig für ein stärkeres finanzielles Engagement der öffentlichen Hand zugunsten des ÖPNV und zu Lasten des Straßenausbaus. Auch ÖPNV-Wenigfahrer plädieren zu zwei Dritteln für den verstärkten ÖPNV-Ausbau.
- Lediglich das Votum der – wenigen – ÖPNV-Nicht-Kunden tendiert zu mehr als zwei Dritteln (68 %) für mehr finanzielles Engagement zum Ausbau der Straßen und Einsparen beim ÖPNV-Ausbau.
- Auch in diesem Punkt zeichnet sich ein gegenüber 1995 leicht geändertes Meinungsbild ab: Der Anteil der Befürworter des ÖPNV-Ausbaus lag 1995 noch bei 87 %, also um rund 12 %-Punkte über dem aktuellen Anteil. Auch bei den ÖPNV-Wenigfahrern zeichnet sich eine Abnahme des Zustimmunganteils um 15 %-Punkte ab. Bei den ÖPNV-Nichtkunden hat sich die Einstellung sogar ins Gegenteil verkehrt: Nachdem 1995 noch über zwei Drittel für einen ÖPNV-Ausbau waren, sind nun fast ebensoviele dagegen und für den Straßenausbau. Das Meinungsbild der ÖPNV-Vielfahrer hat sich hingegen nicht gewandelt und liegt nach wie vor bei 95 % ÖPNV-Ausbau-Befürwortern.

## Resümee und Ausblick

Der MVV erreicht in seinem Gesamttraum einen Marktanteil von 17 Prozent aller Wege bzw. 27 Prozent aller Fahrten (= ohne Fußwege), d. h. rund jeder sechste Weg oder rund jede vierte Fahrt im MVV-Gebiet wird mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt. In der Stadt München werden 24 Prozent aller Wege bzw. 41 Prozent aller Fahrten mit dem ÖPNV absolviert. Im Bereich Altstadt-Lehel und Ludwigs-/Isarvorstadt werden 70 % aller Fahrten im ÖPNV absolviert.

- Die Erschließungsqualität des ÖPNV im Befragungsgebiet wird auf einer Schulnotenskala insgesamt mit 2,9 beurteilt. Dies ist eine etwas bessere Bewertung als noch vor fünf Jahren (3,0). Die Erreichbarkeit von Zielen mit dem Pkw erfährt dagegen die Benotung 2,2 (1995: 2,5) und damit eine deutlich bessere Beurteilung sowohl gegenüber dem Vergleichsjahr als auch aktuell gegenüber dem ÖPNV.
- Die Bevölkerung bekennt sich wieder mehr zum Pkw: Rund jede fünfte IV-Fahrt erfolgt nicht mit dem ÖPNV, weil man „einfach gern Pkw fährt“ – Fahrzeitverkürzenden Maßnahmen beim ÖPNV kommt dennoch eine Schlüsselrolle zu. Als vor allem verbesserungswürdig erachtet werden die Zeitfaktoren wie Fahrzeit, Takt und Anschlüsse, die einer häufigeren ÖPNV-Nutzung entgegenstehen.
- Der MVV wird nach wie vor als zukunftsweisender und umweltfreundlicher Dienstleister mit hoher Nutzenstiftung für die Allgemeinheit gesehen. Die Imageanalyse ergibt hohe Zustimmungsraten bei den Eigenschaften „für die Allgemeinheit von Nutzen“ (87 Prozent), „umweltfreundlich“ (80 Prozent), „zukunftsweisend“ (68 Prozent) für den ÖPNV und bei „nicht mehr zeitgemäß“ (64 Prozent) für den Pkw.
- Vergleicht man die Ergebnisse der Image-Analyse mit den Befunden von 1995, zeigt sich, dass der Pkw in vielen Bereichen an Boden gewonnen hat: Die stärksten Imagegewinne erzielt der Pkw bei Eigenschaften wie „Spaß/Freude am Fahren“, „für mich von Nutzen“, „sympathisch“, aber auch „sauber“, „zuverlässig/pünktlich“ und „umweltfreundlich“.
- Die Imageanalyse verdeutlicht auch, dass das Auto als Fortbewegungsmittel wieder „gesellschaftsfähiger“ geworden ist und die zunehmend spaßorientierte Mehrung des individuellen Nutzens mit dem Pkw bei gleichzeitig schwächer werdenden Umweltbedenken wieder stärkeres Interesse findet.
- Informationen über den ÖPNV werden immer noch vor allem im Zusammenhang mit der ÖPNV-Nutzung wahrgenommen: Haltestellen, der eigene Fahrplan sowie ÖPNV-Fahrzeuge sind die am häufigsten genutzten Informationsquellen. Nicht- und – vor allem – Gelegenheitsnutzer werden so nur unzulänglich erreicht. Um diese wichtigen Zielgruppen mit der Kommunikation besser zu erreichen, muss verstärkt in die systemübergreifende, daher aber leider auch kostenintensivere Kommunikation – wie etwa Großflächen-Plakate, Prospekte, Direkt-Marketing und andere ÖPNV-System-unabhängige Informationsmittel – investiert werden.

Die Befunde verdeutlichen, dass intensiviertere Marketinganstrengungen weiter erforderlich sind. Das ÖPNV-Marketing im Großraum München muss für entsprechend offensiv vorgelegene Kampagnen weiter verstärkt werden, damit die vielfältigen Verbesserungen, die es im ÖPNV seit 1995 – dem Jahr der letzten MVV-Marketing-Basis-Untersuchung – gegeben hat, und auch künftig geben wird, „wahrgenommen“ werden können.







**Münchner Verkehrs-  
und Tarifverbund GmbH**

Thierschstraße 2  
80538 München

Telefon (089) 2 10 33-0  
Telefax (089) 2 10 33-282  
[www.mvv-muenchen.de](http://www.mvv-muenchen.de)