

Herbst 2021



conTakt

Magazin

ExpressBus-Offensive

50 Jahre Münchner U-Bahn

IsarCards: Einstieg jederzeit

A photograph of a family of four—mother, father, and two children—running happily through a grassy park. The mother is in the center, wearing a red shirt and blue jeans. The father is to her right, wearing a light blue polo shirt and light-colored pants. A young girl is in the foreground on the left, wearing a white and pink striped shirt and blue jeans. A young boy is on the right, wearing a light green polo shirt and blue pants. They are all holding hands and smiling. The background is filled with lush green trees and grass.

Kleine Auszeiten
autofrei genießen

MVV. Klimaschutz ist unser Antrieb.

Flexible IsarCards	4
ExpressBus X660 Garching – FS/Weißenstephan	6
Swipe + Ride: Neue Bonusstaffeln	6
Landkreis FFB: Neukonzeption des ÖPNV	7
Entspannt in die Freizeit	8
Neues von der 2. Stammstrecke	9
50 Jahre Münchner U-Bahn	10
Leben retten mit Defibrillatoren	13
Ein Himmel voller Bienen	14
So klappt es mit dem Rad in der S-Bahn	15



Sie erhalten den conTakt mit dem MVV-Newsletter-Service auch online. Gleich anmelden unter www.mvv-muenchen.de

Liebe Fahrgäste,



Dr. Bernd Rosenbusch

Geschäftsführer MVV GmbH

medizinische Aspekte und Fachbegriffe haben inzwischen breiten Raum in unserem Alltag eingenommen. Wollte man eine Diagnose erstellen zur Mobilität im Großraum München, so käme schnell ein weiterer Begriff hinzu: drohender Verkehrsinfarkt.

Wir erleben es alle beinahe täglich: Ganz Südbayern erstickt zunehmend im Verkehr. Auch wenn die Pandemie dem Pendleraufkommen kurzfristig einen Dämpfer verpasst hat, wird München seine Rolle als Stauhauptstadt Deutschlands einfach nicht los. Und gerade in Coronazeiten ist der Freizeitverkehr ins südliche Umland an seine Grenzen gestoßen. Er verursachte bis dahin nicht bekannte Konflikte zwischen Anwohnern und Erholungssuchenden, die mit dem PKW anreisen.

Die Metropolregion München ist eine Wachstumsregion und damit ziehen auch immer mehr Menschen zu uns. Dies hat eine gesteigerte Mobilität und damit auch mehr Autoverkehr zur Folge. Je länger dabei die Pendlerstrecken werden, desto mehr wachsen die Belastungen für die Bevölkerung und die Umwelt.

Um diesen Trend umzukehren, gilt es an zahlreichen Stellschrauben zu drehen. Aber der zentrale Fokus liegt im kontinuierlichen Ausbau des MVV-Angebots. Und diesem Anspruch werden wir, in gemeinsamer Anstrengung mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, gerecht. Die vorliegende Ausgabe unseres Kundenmagazins spiegelt die Aufbruchstimmung wider, die derzeit im ÖPNV zu spüren ist.

Und noch eine gute Nachricht zum Schluss. In einer vor kurzem veröffentlichten Studie prognostizieren mehrere renommierte Institute, dass die Entwicklung, weg vom Auto und hin zu Bahn und Bus, bis 2040 mehr Arbeitsplätze schaffen als entbehrlich machen werde.

Steigen auch Sie in die Öffentlichen ein, wie Millionen Fahrgäste täglich.

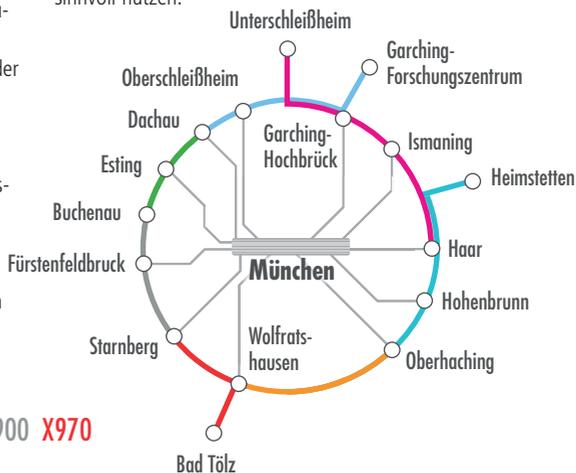


Mit sieben ExpressBus-Linien einmal rund um München

Zeit sparen – und Geld gleich mit

Mit dem diesjährigen Fahrplanwechsel im Dezember erfährt der MVV-Regionalbusverkehr eine besondere Attraktivitätssteigerung. Erstmals wird es einen geschlossenen Ring von tangentialen ExpressBus-Verbindungen um München herum geben. Die insgesamt sieben neuen ExpressBus-Linien bilden dank weniger Stopps an wichtigen Haltestellen schnelle und direkte Querverbindungen zwischen den radial auf München ausgerichteten Schnellbahnstäten. Sie schaffen auf längeren Distanzen umsteigefreie Verbindungen zwischen mehreren S- und U-Bahnen sowie wichtigen Standorten, bei denen ein hohes Verkehrsaufkommen besteht. Ganz nach dem Motto „Zackig ans Ziel“ kann künftig Montag bis Samstag im 20-Minuten-Takt, an Sonn- und Feiertagen alle 60 Minuten gefahren werden. Die Initiative zu diesen „landesbedeutsamen Buslinien“ kommt vom Freistaat Bayern, der sich neben den ebenfalls fünf beteiligten Verbundlandkreisen auch maßgeblich an der Finanzierung dieses attraktiven Busangebotes beteiligt. Diese landesbedeutsamen ExpressBus-Linien sollen bayernweit auf Verkehrsachsen verkehren, die ein hohes Nachfragepotenzial haben, in denen jedoch kein Schienenverkehrsangebot vorhanden ist. Allein für die sieben ExpressBus-Linien im MVV bedeutet dies 50 Busse sowie ca. 7,3 Millionen Kilometer Fahrleistung und etwa 13 bis 15 Mio. Euro Betriebskosten pro Jahr.

Mit den neuen ExpressBus-Linien kommt man künftig oftmals günstiger von A nach B. Von Buchenau nach Dachau reicht ein Fahrschein für Zone 2. Bisher musste man für die Umsteige-Fahrt über München mit der S-Bahn einen Fahrschein „M-2“ lösen. Ein anschauliches Beispiel für Fahrzeiteinsparung ist die Strecke von Wolfratshausen nach Oberhaching. Diese werden die Fahrgäste künftig je nach Zeitlage zwischen sieben und elf Minuten schneller zurücklegen als heute mit Umsteigen in München-Solln. Und das auch noch mit vollem Komfort: die Busse verfügen über WLAN und USB-Anschlüsse, das heißt entspannen lesen, arbeiten, ... einfach die Zeit sinnvoll nutzen.



X201 X202 X203 X320 X800 X900 X970

IMPRESSUM:

Herausgeber und verantwortlich für den Inhalt: Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV), Thierschstraße 2, 80538 München, Telefon 0 89 / 2 10 33-0, Redaktion: Bernhard Segl; Konzeption und Gestaltung: Werbeagentur C. Soukup, Lerosstraße 5, 85609 Aschheim, Text: Claus Soukup, Grafik: Bernhard Heinzlmeir, Fotos: Walter Matthias Wilbert, Shutterstock, MVG, DB/ARGE Marienhof, DB, MVV, S-Bahn München. Münchner G'schichtn, Mario Schmid. Druck: Mayr Miesbach GmbH, Miesbach. Stand August 2021; Änderungen und Irrtümer vorbehalten.



Wieder öfter unterwegs

Was macht gerade in unserer jetzigen Zeit ein zweckmäßiges Ticket aus? Erstens: seine Flexibilität, zweitens: seine Flexibilität und drittens: seine Flexibilität. Mit dem umfangreichen Angebot an IsarCards gibt es beim MVV das passende Ticket für die unterschiedlichsten Bedürfnisse. Oftmals fahren Sie damit günstiger als Sie vielleicht denken! Aufgrund vieler Vorteile rechnen sich diese Tickets für Sie, auch wenn Sie derzeit beispielsweise aufgrund von Homeoffice nicht ganz so oft wie früher in den Bussen und Bahnen des MVV unterwegs sind.

Wenn man sich einmal das „Kleingedruckte“ der IsarCards genauer anschaut, stellt man schnell fest: Diese Wochen- und Monatstickets haben es nicht nur wegen ihrer großen Flexibilität in sich.

IsarCard für eine Woche

Der MVV sagt Ihnen nicht, wann die Woche anfängt – Sie bestimmen das! Ihre Wochenkarte ist an beliebigen sieben aufeinanderfolgenden Tagen gültig. Zudem gilt sie über den letzten Geltungstag hinaus bis 12 Uhr des nächsten Tages. Kaufen Sie Ihre Card beispielsweise an einem Dienstag, dann gilt sie bis Dienstag 12 Uhr der folgenden Woche.

IsarCard für einen Monat

Sie sagen dem MVV auch, wann Ihr Monatsticket beginnen soll. Wird eine Monatskarte an einem 7. eines Monats erworben, weil das für Sie passend ist, dann gilt sie bis zum 7. des Folgemonats, ebenfalls bis 12 Uhr.

Für die Wochen- und die Monatskarten gilt:

- Der frei wählbare Beginn hat sich gerade in letzter Zeit als sehr wertvoll für Fahrgäste erwiesen, die zeitweise im Homeoffice arbeiten. Sie können ihren Ticketkauf auf die Anwesenheitstage in der Firma abstimmen.
- Wie praktisch, dass die Tickets auch abwechselnd gleich von mehreren Personen für beliebig viele Fahrten genutzt werden können. Geteiltes Ticket – mehrfache Freude! Wenn Sie einmal genauer nachrechnen, werden Sie feststellen, dass Sie die Kosten der IsarCards oftmals schon nach wenigen Tagen „reinfahren“ können.
- Wussten Sie übrigens, dass sogar Kinder von 6 bis 14 Jahren von montags bis freitags an Werktagen ab 9 Uhr an anderen Tagen rund um die Uhr kostenlos mitfahren dürfen? Nachweislich eigene Kinder und Enkelkinder in beliebiger Anzahl, ansonsten insgesamt maximal drei.



„Wir freuen uns, dass viele unserer Fahrgäste wieder an Bord sind. Wir bringen auch Sie – wie gewohnt – verlässlich an Ihr Ziel.“

Dr. Bernd Rosenbusch, MVV-Geschäftsführer

Für Langschläfer: IsarCard9Uhr

Wer montags bis freitags zwischen 6 und 9 Uhr nicht unterwegs sein muss, kann mit dieser übertragbaren Monatskarte sein Sparschwein noch besser mästen. Die anderen Leistungen sind gleich wie bei der normalen Monatskarte.

Ab 65: IsarCard65

Bekanntlich fängt das Leben ungefähr in diesem Alter an, deshalb kann diese übertragbare Monatskarte rund um die Uhr genutzt werden. Sicherlich haben Sie Verständnis, dass hier keine „Kinder“ kostenlos mitfahren können.

Wie komme ich an die IsarCards?

Einfach und völlig unkompliziert in allen Verkaufsstellen für MVV-Tickets, in Regionalbussen beim Fahrpersonal. Bei vielen Fahrkartenautomaten, sogar in Trambahnen und MVG-Bussen sind Wochen- und Monatskarten genauso einfach und schnell zu kaufen wie eine Streifenkarte.

Höchste Flexibilität für Sparfüchse

Stimmen Sie die Tickets auf Ihre Bedürfnisse ab: Wann ist ein Wochenticket sinnvoll, wann fahren Sie mit dem Monatsticket besser? Kombinieren Sie die beiden Tickets zu Ihrem Vorteil.

Noch ein paar Worte zu den Vorteilen der IsarCard im Abo

Bei monatlicher Zahlung fahren Sie 12 Monate, aber der monatliche Betrag wird nur 10 mal abgebucht. Sie sind ganze 2 Monate kostenfrei unterwegs. Bei einmaliger Zahlung können Sie Ihr Ticket ein ganzes Jahr lang nutzen und fahren guten Gewissens sogar 2 1/2 Monate ohne einen Cent zu bezahlen. Über 20 Prozent gespart, das ist doch ein Angebot!

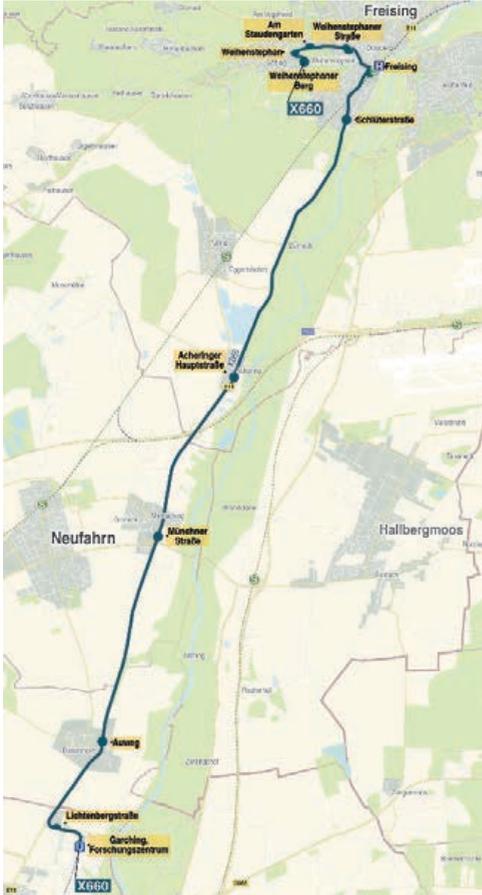
Zudem haben Sie die Wahl zwischen einer persönlichen oder einer übertragbaren Zeitkarte – bei gleichem Preis: Die persönliche Zeitkarte wird als Jahreskarte ausgestellt. Ihre Karte geht verloren? Kein Problem, einmalig wird Ihnen gerne eine Ersatzkarte ausgestellt. Die übertragbare Variante gibt's monatlich neu – allerdings ohne Ersatz bei Verlust. Dafür kann sie aber abwechselnd von mehreren Personen genutzt werden.

Abo-Aktionswochen Deutschland

Vom 13. bis 26. September können Sie mit Ihrem MVV-Abo in vielen Verkehrsverbänden in ganz Deutschland kostenlos fahren! Alles Wissenswerte unter www.mvv-muenchen.de



Im ExpressBus von Hochschule zu Hochschule: X660 Garching – Freising/Weihenstephan



Die MVV-ExpressBus-Linie X660 geht zum Beginn des Wintersemesters am 1. Oktober an den Start. Sie wird erstmals das Garchinger Forschungszentrum mit dem Weihenstephaner Berg in Freising auf schnellem und direktem Weg verbinden. Die Fahrtdauer zwischen den beiden Hochschulstandorten beträgt lediglich ca. eine halbe Stunde.

ExpressBus: Ergänzung zur S-Bahn

Hierbei beschränken sich die Zwischenstopps auf nur drei zentral gelegene Haltepunkte in Dietersheim, Mintraching und Aching. Im Stadtgebiet von Freising werden in der Folge dann mehrere Haltestellen bedient: Schlüterstraße, Freising (S), Weihenstephaner Straße, Weihenstephan, Am Staudengarten und Weihenstephaner Berg als Endpunkt der Linie. Der Universitätscampus in Freising wird dadurch mit mehreren Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten optimal erschlossen.

Die Linie X660 ist jedoch nicht nur für Studierende der Hochschulen ein attraktives Angebot. Auch für Pendlerinnen und Pendler bietet sich eine weitere Möglichkeit, um in Richtung München zu gelangen. Die Fahrgäste können durch die langen Betriebszeiten Montag bis Freitag von 5:25 bis 22:00 Uhr ebenso profitieren wie durch den durchgängigen 40-Minuten Takt.

Der Freisinger Landrat Helmut Petz freut sich sehr über diese neue ExpressBus-Verbindung, deren Umsetzung schon seinem Amtsvorgänger eine Herzensangelegenheit war.

SWIPE + RIDE: Neue Bonusstaffelungen im eTarif

Mit dem Pilotprojekt „SWIPE + RIDE“ entwickelt und testet der MVV einen neuen digitalen Tarifansatz, bei dem der Fahrpreis nach der Fahrt automatisch von einer App ermittelt und abgerechnet wird.

Die Anwendung ist kinderleicht

Melden Sie sich in der App an und wischen Sie vor Fahrtantritt von links nach rechts über den Bildschirm des Smartphones. Mit dem „Swipen“ befindet sich die gültige Fahrtberechtigung auf Ihrem Smartphone. Umsteigen ist ohne Ab- und erneutes Anmelden möglich, bei einer Kontrolle zeigen Sie einfach den Barcode in der App vor. Nach dem Aussteigen wird einfach zurückgewischt, und schon sind Sie ausgecheckt. Daraufhin bekommen Sie den Preis Ihrer Fahrt angezeigt, die Abrechnung erfolgt automatisch am Ende des Tages über das hinterlegte Zahlungsmittel.

Mit dem „Tagesdeckel“, einem Höchstpreis pro Tag, haben Pilotkunden die volle Kostenkontrolle, egal wie oft sie an



Ausblick: Neukonzeption des ÖPNV im Landkreis FFB

Zum Fahrplanwechsel im Dezember wird der öffentliche Nahverkehr im östlichen Landkreis Fürstentfeldbruck völlig neu konzipiert. In diesem Zusammenhang wird das Angebot erheblich ausgeweitet: Es werden acht neue Buslinien eingeführt, drei entfallen dazu im Gegenzug. Zahlreiche neue Verbindungen und neue Haltestellen steigern die Attraktivität des ÖPNV weiter.

Darum geht es im Einzelnen

- Die neue MVV-ExpressBuslinie X800 als Bestandteil der neuen Ringbuslinie (siehe Artikel auf Seite 3) führt ab Buchenau (S) über Esting und GADA nach Dachau (S)(R). Erstmals besteht damit eine durchgängige Verbindung zwischen den beiden Kreisstädten Fürstentfeldbruck und Dachau. Die Linie wird montags bis samstags zwischen 4:52 und 22:49 Uhr im 20-Minuten-Takt bedient sowie sonntags zwischen 6:52 und 22:49 Uhr. Die sieben 12 Meter-Standardbusse fahren 19 Haltestellen an.
- Der Busverkehr im Verkehrsgebiet Eichenau – Puchheim – Olching wird in weiten Teilen neu aufgestellt.

Die bisherigen Linien 824, 834, 841, 842 und 844 werden durch die neuen Linien 831, 860, 861, 862 und 863 ersetzt. Damit einher gehen 13 neue Haltestellen, dichtere Taktungen und ausgeweitete Betriebszeiträume sowie neue Sonntags-Fahrten. In Summe ergibt das eine rund 63-prozentige Angebotsausweitung in diesem Verkehrsgebiet.

- Der ÖPNV in Germering wird komplett neu strukturiert. Die Linien 157, 859 und 860 kommen hinzu, die übrigen Linien werden in ihrem Verlauf stark verändert. Der 856er wird in die MVG-Stadtbushlinie 157 integriert, mit umsteigefreier Anbindung bis Pasing. Somit wird erstmals eine direkte Busverbindung zwischen München/Freiham und Germering eingerichtet, dabei kommen sieben neue Haltestellen hinzu. Das Ergebnis: ein Plus von ca. 40 Prozent mehr Angebot.

Durch das komplette Maßnahmenpaket werden ab 12. Dezember ca. 2 Mio. Nutzwagenkilometer neu in Betrieb genommen. Gegenüber heute entspricht dies einer Steigerung von rund 22 Prozent. Mit diesen umfassenden Angebotsweiterungen hat sich das Busangebot im Landkreis Fürstentfeldbruck im letzten Jahrzehnt nahezu verdreifacht.

einem Tag mit dem ÖPNV fahren. Und wer in einem Monat häufiger mit dem eTarif fährt, wird darüber mit einer Gutschrift für den folgenden Monat belohnt.

Ab sofort gibt es hier folgende Staffellungen:

- Bei vier oder fünf Fahrten gibt es einen Bonus von zehn Prozent des Gesamtrechnungsbetrags.
- Wer sechs oder sieben Fahrten im Monat gemacht hat, bekommt 20 Prozent gutgeschrieben.
- Bei acht und mehr Fahrten werden ganze 30 Prozent des Gesamtrechnungsbetrages im Folgemonat verrechnet.

Mitmachen beim Pilotprojekt

Vielleicht ist das interessant für Sie: Testerinnen und Tester mit Wohnsitz in den Verbundlandkreisen können noch mitmachen. Die Registrierung ist ganz einfach unter www.swipe-ride.de.



SWIPE
+RIDE
EINFACH MVV FAHREN.

Von Zeit zu Zeit einfach abschalten

Sie waren diesen Sommer im Urlaub? Ging es weiter weg oder sind Sie wie viele andere in der Nähe geblieben? Egal, man war einfach froh, sich aus dem oftmals herausfordernden Alltag auszuklinken, sich zu erholen, auf andere Gedanken zu kommen – mit einem Wort, abschalten zu können.

Wenn es einem gelang, ist es aber wie bei einer Diät: Es soll keinen Jojo-Effekt geben, der ganze Erholungseffekt soll nicht gleich wieder verpuffen. Die Kunst besteht darin, mehr Entspannung in den Alltag einzubauen.

Möglichkeiten für Auszeiten sind durch den hohen Freizeitwert Münchens mannigfaltig gegeben. Welche Metropolregion kann schon mit so einem attraktiven Umland und einem so großen kulturellen Angebot in der Stadt aufwarten? Oftmals hat man beinahe schon eine Qual vor lauter Wahl. Dennoch, und diese Erfahrung hat bestimmt jeder schon gemacht, gibt es viele Ausflugsziele, die an schönen Tagen regelrecht überrannt werden. Gerade in der jetzt beginnenden Wandersaison sollten sich die Bilder von überlasteten Anfahrtsstraßen, überquellenden Wanderparkplätzen sowie von Spannungen zwischen Anwohnern und PKW-Tagesausflüglern nicht wiederholen.



Bahn- und Busverkehr entspannt die Situation

Unstrittig ist, der öffentliche Nahverkehr ermöglicht eine schadstoffarme Beförderung vieler Menschen gleichzeitig und zudem umweltfreundlich und nachhaltig. Der unterschiedliche Flächenverbrauch der einzelnen Verkehrsträger wird in der öffentlichen Debatte hingegen nur selten thematisiert.

Die für die Lebensqualität der Menschen mitentscheidende Ressource „Fläche“ nutzt der Schienenverkehr deutlich ergiebiger als der motorisierte Individualverkehr: Kommt die Schiene in Städten mit etwa sieben Quadratmetern pro beförderter Person aus, benötigt nach Berechnungen des Verkehrsbündnisses „Allianz pro Schiene“ der Individualverkehr stolze 100 Quadratmeter. Busse kommen auf nur 20 Quadratmeter je beförderter Person – und damit auf lediglich ein Fünftel des Flächenverbrauchs des motorisierten Individualverkehrs.

Freizeitaktivitäten in die richtigen Bahnen gelenkt

Gestatten Sie uns einen Blick in die Zukunft: Der MVV arbeitet derzeit zusammen mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) sowie München Tourismus und Tourismus Oberbayern München e.V. an einem Konzept zur Vorstellung von eher unbekanntem touristischen Ausflugszielen und Destinationen in der Landeshauptstadt und im Umland. Zu diesen quasi Geheimtipps sollen dann auch die Ausflügler geleitet werden. So kann erreicht werden, dass der Besucherverkehr entzerrt wird und es damit weniger überfüllte Hotspots gibt. Schließlich sollen Freizeitaktivitäten weder für den Menschen noch die Natur in Stress ausarten.

Die vielen lohnenswerten Ausflugsziele sind mit den öffentlichen Verkehrsmitteln selbstverständlich ebenso komfortabel wie schnell erreichbar. Alle wollen doch mehr Entspannung in ihren Alltag bringen und öfters abschalten.

2. Stammstrecke

Marienhof: DB bohrt fast 100 Brunnen



Wasser marsch am Marienhof! In und um die Baustelle herum werden bis in den Herbst hinein fast 100 Brunnen gebohrt. Der Grund: In Münchens Untergrund, wo die neue Tunnelstation in über 40 Metern Tiefe entstehen wird, herrscht ein hoher Grundwasserdruck. Damit der neue Bahnhof trockenen Fußes gebaut werden kann, wird das Wasser mit den Brunnen abgepumpt und in den westlichen Stadtgrabenbach geleitet. Von dort aus fließt es dann in die Isar. Die Grundwasserentnahme führt nicht zur Entwässerung oder Trockenlegung des Bodens. Sie ist so ausgelegt, dass lediglich der Wasserdruck auf die bereits hergestellte Außenhülle der Station, die sogenannten Schlitzwände, auf das notwendige Maß reduziert wird. Deshalb spricht man auch von „Grundwasserentspannung“. Übrigens: Nach Fertigstellung der Station ist keine Grundwasserförderung mehr notwendig. Das Bauwerk

ist so konzipiert, dass es dem ursprünglichen Grundwasserdruck standhält. Die Brunnen können dann wieder abgebaut werden. Nach Abschluss der Brunnenbohrungen wird mit den Betonierungen des obersten Deckels begonnen, unter dem dann der weitere Aushub für die Station stattfindet.

Ostbahnhof: Der Countdown für das neue elektronische Stellwerk läuft

In diesem Herbst starten die Bauarbeiten für das neue elektronische Stellwerk am Ostbahnhof (ESTW). Es wird dann ab Mitte 2023 schrittweise das bisherige Relais-Stellwerk ersetzt. Die DB verbessert damit die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der S-Bahn im Großraum München deutlich.

Für das ESTW verlegt die Deutsche Bahn in den nächsten Jahren über 100 Kilometer Kabel. Nach Inbetriebnahme werden zunächst die S-Bahn-Fahrten auf der jetzigen Stammstrecke über die elektronische Stellwerkstechnik gesteuert, später auch die Züge, die auf der 2. Stammstrecke verkehren. In einem dritten Schritt erfolgt die Anbindung der Fernbahngleise und der Strecke nach Giesing. Der Bau der signaltechnischen Anlagen, die für das neue Stellwerk notwendig sind, erfolgt während des laufenden Betriebs. Klares Ziel dabei ist, den S-Bahn-Verkehr so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.



So sieht eines der beiden Technikgebäude des künftigen elektronischen Stellwerks aus.

Auf die ersten 50 Jahre!



Am 19. Oktober 1971 war es soweit: Mit Inbetriebnahme des ersten Abschnitts wurde München in den exklusiven Kreis jener Metropolen aufgenommen, die auf die U-Bahn als Massenverkehrsmittel setzen. Die Strecke war anfangs noch überschaubar und reichte lediglich vom Kieferngarten

nerlei Berührungspunkte mit dem Individualverkehr hat. Zwischen Spatenstich und Eröffnung lagen gerade einmal sechseinhalb Jahre. Dass München Ausrichter der Olympischen Sommerspiele wurde, beschleunigte den Ausbau rapide, schon 1972 rollten die Züge bis zum Olympiazentrum.



Großer Bahnhof bei der ersten Probefahrt Ende der 60er Jahre

bis zum Goetheplatz. Heute sind es gut 100 Streckenkilometer mit genau 100 U-Bahnhöfen. Mit dem Netz wuchs auch die Nachfrage stetig an, sodass sich Rekord an Rekord reihte. Im Jahr 2019 waren 429 Millionen Fahrgäste im Untergrund. Keine Frage: Die U-Bahn ist das Rückgrat des Münchner Nahverkehrs.

Die ersten Ideen für unterirdische Bahnen gab es schon vor mehr als 100 Jahren. 1941 wurde sogar ein S-Bahn-ähnlicher Tunnel zwischen Reisingerstraße und Goetheplatz im Rohbau fertiggestellt, ehe die Bauarbeiten kriegsbedingt eingestellt wurden. Der einstige Lindwurm Tunnel ist heute Teil der U3/U6-Trasse. Bis es aber soweit war, musste seitens der Stadt noch eine entscheidende Weichenstellung vorgenommen werden. War zunächst nur eine Unterpflasterbahn – also eine tiefergelegte Trambahn – vorgesehen, entschied sich der Stadtrat 1964 für die leistungsfähigere U-Bahn, die kei-

Die U-Bahn überholt die Tram

Acht Jahre später, das Netz betrug damals bereits rund 35 Kilometer, fuhren die markanten weiß-blauen Züge auch zwischen Scheidplatz und Neuperlach Süd. Zu dieser Zeit überholte die U-Bahn auch erstmals die Tram, was die Fahrgastzahlen betrifft. 1983 ging die U1 bis zum Rotkreuzplatz in Betrieb und ein Jahr später begann der Bau der U4/U5 in der Innenstadt. 1989 war das Grundnetz mit den drei Stammstrecken im Kern vollendet und über 60 Kilometer lang. Die Außenäste wurden in den folgenden 20 Jahren bis in die Stadtrandbezirke verlängert. Seit 1995 verlässt die U-Bahn das Münchner Stadtgebiet und schließt die Stadt Garching ans Netz an.

Der Ausbau geht weiter

Das Jahr 2010 markierte den vorläufigen Abschluss des U-Bahnbaus: Die U3 wurde vom Olympia-Einkaufszentrum zum Moosacher Bahnhof verlängert. Die Station ist – wie viele der insbesondere seit den 90er-Jahren eröffneten U-Bahnhöfe – ein künstlerisch gestaltetes Unikat: Bunte Pflanzenbilder im XL-Format zieren die Bahnsteigwände.

Volle Züge – das neue Verkehrsangebot wurde sehr schnell angenommen





Zug der neuesten Generation

Seit Ende 2010 ist keine U-Bahnstrecke mehr im Bau. Doch das soll sich schon bald ändern: Die U6 wird bis vsl. 2026 vom Klinikum Großhadern nach Martinsried im Landkreis München verlängert und überschreitet damit – wie an ihrem anderen Liniende in Garching – erneut die Stadtgrenze. Geplant ist außerdem eine Verlängerung der U5 vom Laimer Platz zum Pasinger Bahnhof und später weiter bis in den neuen Stadtteil Freiham.

Um die stark frequentierten Innenstadtknoten zu entlasten, setzt die MVG zudem auf eine neue Verbindung zwischen Sendling und Schwabing: die U9. Auf 10,5 Kilometern ver-

läuft die geplante Neubaustrecke von der Implerstraße über den Hauptbahnhof, die Maxvorstadt und Schwabing bis zur Münchner Freiheit. Östlich der Theresienwiese, am Esperantoplatz, ist ein zweiter Wiesn-Bahnhof vorgesehen. Insgesamt soll die Neubaustrecke die Leistungsfähigkeit der U-Bahn massiv steigern, den Betrieb stabilisieren und neue Direktverbindungen herstellen, etwa zwischen Hauptbahnhof und Allianz Arena. Die U9 ist außerdem Voraussetzung für zukünftige Taktverdichtungen und Streckenverlängerungen.

Instandhaltung und Erneuerung rücken in den Fokus

In den kommenden Jahren rückt die Erneuerung der teilweise mehr als 50 Jahre alten Infrastruktur zunehmend in den Fokus. So wird noch bis 2023 der U-Bahnhof Sendlinger Tor modernisiert und erweitert. Einige weitere Stationen aus der Anfangszeit sollen ebenfalls saniert werden. Aufwändige Gleis- und Weichenerneuerungen machen zunehmend Vollsperrungen erforderlich. Sie sind Voraussetzung dafür, dass die U-Bahn auch in den nächsten Jahrzehnten leistungsfähig bleibt. Analog zur Münchner Freiheit vor einem Jahr müssen im Frühjahr 2022 zum Beispiel mehrere Weichen an der Implerstraße erneuert werden.

Hinter den Kulissen wird selbstverständlich ebenfalls an der Zukunft gearbeitet: So wird bereits in diesem Herbst das neue MVG-Betriebszentrum eröffnet. Dort sind U-Bahn, Tram und Bus erstmals in einem gemeinsamen Leitraum vereint. Die Zusammenlegung ermöglicht eine verkehrsmittelübergreifende Steuerung und weitere Verbesserungen bei der Fahrgastinformation. Ein wachsendes Netz und eine zunehmende Zahl an Fahrzeugen stellen auch neue Anforderungen an die Wartung und Logistik. Daher ist ein zweiter U-Bahn-Betriebshof für München erforderlich. Der in Neuperlach geplante Neubau ist Voraussetzung für den Ausbau der U-Bahn und ihre Leistungsfähigkeit in den nächsten 50 Jahren.

Zeitkarten unterwegs kaufen

Flexibel und günstig: Die MVV Wochen- und Monatskarten sind ideal für alle, die unkompliziert mit U-Bahn, S-Bahn, Bus und Tram fahren möchten. Der Kauf unserer Zeitkarten ist ab Herbst sogar noch einfacher, denn die Zahl der passenden Automaten hat sich seit kurzem vervielfacht. Sie können bald auch unterwegs an allen neuen Automaten in den MVG-Bussen und Trambahnen gekauft werden – bislang ging dies nur an stationären Automaten an U-Bahnhöfen und ausgewählten Haltestellen.

Die Bezahlung läuft bar (bis zu einem Wert von 20 Euro) oder per Giro- oder Kreditkarte – natürlich auch kontaktlos sowie mit Apple Pay und Google Pay. Die Wochenkarte ist an sieben aufeinanderfolgenden Tagen gültig. Die Monatskarte gilt ab Kauf einen Monat lang. Den Starttag bestimmen Sie jeweils selbst. Beide sind natürlich auch als HandyTicket erhältlich.



Was geht? Was steht?

Nicht nur mobilitätseingeschränkte Menschen sind bei der Fahrt mit der U-Bahn auf Aufzüge und Rolltreppen angewiesen, sondern beispielsweise auch Eltern mit Kinderwagen oder Fahrgäste mit schwerem Gepäck. Mit 177 Aufzügen und 770 Rolltreppen bietet die MVG an jedem

Bahnhof die entsprechende Infrastruktur. Die Verfügbarkeit liegt bei über 95 Prozent. Auch wenn es nur selten vorkommt, sind Ausfälle – sei es durch Wartungsarbeiten oder technische Defekte – ärgerlich. Daher bietet die MVG schon seit langem auf der Seite [mvg-zoom.de](https://www.mvg-zoom.de)

eine Echtzeitübersicht an: Sie zeigt, welche Aufzüge und Rolltreppen gerade außer Betrieb sind und ermöglicht die Planung von alternativen Verbindungen.

MVG zoom präsentiert sich nun im neuen Look und ist für den Aufruf mit dem Smartphone optimiert. Nutzer sehen auf einen Blick, ob an ihrem gewünschten Bahnhof alles planmäßig läuft oder nicht. Das hilft bei der Reiseplanung und erspart Überraschungen vor Ort. Übrigens: MVG zoom steht auch direkt in der App MVG Fahrinfo München zur Verfügung. Die App gibt es kostenlos bei Google Play und im App Store von Apple.





Leben retten im Untergrund



Seit 20 Jahren sind Münchens U-Bahnhöfe mit Defibrillatoren ausgerüstet. Die kleinen unscheinbaren Geräte haben seither mehr als 30 Menschen vor dem plötzlichen Herztod bewahrt.

Los ging es am U-Bahnhof Marienplatz, wo am 1. April 2001 der erste Defibrillator im Münchner Nahverkehr installiert wurde. Seit 2014 sind die Geräte flächendeckend im ganzen Netz verteilt – mindestens eines je Bahnhof, an zentralen Umsteigeplätzen teilweise auch mehrere. Durch die Integration in die knallroten Notfallsäulen an den Bahnsteigen ist die leichte Auffindbarkeit sichergestellt. Für die öffentliche Anbringung der Geräte waren die U-Bahnhöfe ideal: hohe Publikumsfrequenz, großes Aufmerksamkeitspotenzial und eine gut ausgebauten Infrastruktur mit Notrufeinrichtungen und Kameraüberwachung.

Keine Hemmung vor der Anwendung der Defibrillatoren

Der große Vorteil der in der U-Bahn eingesetzten Defibrillatoren ist die einfache Handhabung – auch und gerade für medizinische Laien. Eine Sprachsteuerung führt die Helfer durch die gesamte Wiederbelebung, eine Software erkennt, ob ein Kammerflimmern oder eine Herzrhythmusstörung vorliegt und gibt nur in diesen Fällen den Elektroschock frei, der dann per Tastendruck ausgelöst wird. Dadurch konnten in der Vergangenheit im Münchner U-Bahnnetz mehr als 30 Menschenleben gerettet werden. Das war auch das erklärte Ziel der Initiatoren der Münchner Defi-Initiative. Der 2001 gegründete gemeinnützigen Verein „München gegen den plötzlichen Herztod e. V.“ hat es sich unter dem Vorsitz von Dr. Markus Matula zur Aufgabe gemacht, Spenden zu sammeln und damit die Anschaffung neuer Geräte zu finanzieren. Dank vieler kleinerer Spenden und einigen Großspendern, u. a. durch Lions Club, Rotary Club und Stadtwerke München, konnte der Verein bis heute über 250.000 Euro in die Beschaffung von Defibrillatoren investieren, wodurch der Ausbau überhaupt erst möglich wurde.



S-Bahn sponsert grünes Filmprojekt

„Ein Himmel voller Bienen“ will zeigen, wie sich Menschen für Bienen engagieren

Das Herz der S-Bahn schlägt grün. Nicht nur wegen des berühmten grünen S-Bahn-Logos, sondern weil jeden Tag hunderttausende Fahrgäste umwelt- und klimaschonend mit der S-Bahn ans Ziel kommen. Als einer der grünen Verkehrsträger in der Metropolregion engagiert sich die S-Bahn auch gesellschaftlich für das Thema Nachhaltigkeit und hat vergangenes Jahr 20.000 Euro für ein regionales Projekt aus dem Bereich Umwelt- und Klimaschutz ausgetobt.

Mehr als 20 Bewerbungen von Organisationen, Vereinen und Einzelpersonen sind bei der S-Bahn eingegangen. „Mit der Förderung regionaler grüner Projekte haben wir einen Nerv getroffen und sind beeindruckt, wie viele Münchnerinnen und Münchner sich hier engagieren“, freut sich S-Bahn-Chef Heiko Büttner über die große

Resonanz. Gewonnen hat schließlich das Filmprojekt „Ein Himmel voller Bienen“ der „Münchner G'schichten“. Die Filmemacher:innen rund um Vanessa Weber von Schmoller arbeiten an einem Dokumentarfilm über den Schutz der Wildbiene und wollen Menschen aus der Region porträtieren, die sich mit voller Kraft und persönlichem Einsatz für die Bienen in der Region stark machen. Das Ziel: Bewusstsein schaffen und zeigen, was jeder und jede ganz konkret für den Artenschutz tun kann.

Gedreht wird einerseits an bienentypischen Plätzen in und um München, etwa im Botanischen Garten oder auf ökologischen Ausgleichsflächen des Großprojektes 2. Stammstrecke. Aber auch ungewöhnliche Orte will der Film vorstellen. So wird er zeigen, wie an einem Münchner Gymnasium das Wahlfach „Imkerei“ unterrichtet wird. „Der Film soll Motivation sein und Mehrwert bieten“, erklärt von Schmoller ihr Herzensprojekt. „Ich werde Visionäre treffen, die mit ihren Ideen, ihrem Mut und ihrer Geduld die Gesellschaft bereichern. Und Menschen, die sich mit großem Einsatz für die Bienen stark machen“. 2022 soll der Film Premiere feiern. Das ist grün: Alle Infos zu Nachhaltigkeit bei der Deutschen Bahn gibt's unter gruen.deutschebahn.com



So klappt's mit dem Rad in der S-Bahn



S-Bahn München setzt Fahrradlotsen ein

Das Radl wird immer beliebter. Egal ob in der Stadt oder auf dem Land. Egal ob für den Arbeitsweg oder den Wochenendausflug. Gerade in diesem Jahr bleiben viele daheim und verbringen die Ferien in der Region. Was liegt da näher, als auch im Urlaub mit dem Fahrrad unterwegs zu sein und das Münchner Umland zu erkunden. Damit dabei alles glatt läuft, setzt die S-Bahn München mit Unterstützung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH, die den Schienenpersonenverkehr in Bayern plant, finanziert und kontrolliert, auf einen neuen Service: In diesem Sommer sind das erste Mal Fahrradlotsen im Einsatz.

Worauf muss ich achten, wenn ich ein Fahrrad mitnehme? Wie stelle ich mein Rad am besten in der S-Bahn ab? Wo sind die Mehrzweckbereiche?

Für diese und viele andere Fragen rund um die Radmitnahme stehen an Sommerwochenenden und in den großen Ferien Mitarbeitende der S-Bahn München Fahrgästen mit Rat und Tat zur Seite. Darüber hinaus helfen sie bei der richtigen Verteilung der Fahrräder, sodass ausreichend Platz für alle ist, Gänge nicht blockiert sind und es keinen Fahrrad-Stau an Bord oder beim Ein- und Ausstieg gibt.

Die S-Bahn-Fahrradlotsen sind seit dem Sommer und noch bis in den September hinein gezielt dort im Einsatz, wo an schönen Sommertagen viel Verkehr erwartet wird und zahlreiche Menschen mit ihren Rädern unterwegs sind: Schwerpunktmäßig auf den S-Bahn-Linien Richtung Süden.



DAS MVV-EINMALEINS FÜR SCHÜLER*INNEN UND AZUBIS!

365 TAGE

x 1 EURO

= 365 EURO

Das ganze Jahr im **gesamten MVV-Netz** unterwegs.



365-Euro-Ticket MVV

MVV. Klimaschutz ist unser Antrieb.

