

25 Jahre Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) Daten zur Entwicklung des MVV 1972–1996*)

Am 28. Mai 1997 feierte der MVV, der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund, seinen 25. Geburtstag. An diesem Tag im Jahre 1972, rechtzeitig vor Beginn der XX. Olympischen Sommerspiele in München, begann in München ein neues Verkehrszeitalter.

Bis dahin endete der Vorortverkehr der Bahn am Hauptbahnhof (mit Starnberger- und Holzkirchner-Flügelbahnhof) bzw. am Ostbahnhof. Wer weiter in die Stadt wollte, mußte auf die städtischen Verkehrsmittel umsteigen und einen neuen Fahrschein lösen. Im Münchener Umland gab es neben den Bahnlinien die Bahn- und die Postbuslinien sowie zahlreiche private Buslinien. Jedes dieser Verkehrsmittel hatte eigene Fahrpläne und eigene Tarife, bei denen der Fahrpreis in der Regel von der Länge der Fahrstrecke abhängig war. Selbstverständlich mußte für jedes benutzte Verkehrsmittel ein eigener Fahrschein gelöst werden. Lediglich im Stadtgebiet war auf allen städtischen Verkehrsmitteln, unabhängig von der Fahrstrecke, für jede Fahrt der gleiche Fahrpreis zu entrichten.

Kein Wunder, wenn immer mehr Fahrgäste deshalb den wenig attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln den Rücken kehrten; andere lehnten sie von vorneherein ab und benutzten für die Fahrt in die Stadt das eigene Auto.

Zu den Hauptverkehrszeiten wurden im Stadtgebiet die Belastungen durch den Autoverkehr immer unerträglicher bis hin zum drohenden Verkehrsinfarkt. Abhilfe war dringend nötig.

Der erste Schritt in diese Richtung war die Entscheidung des Münchener Stadtrates vom 10. Juli 1963 für den Bau eines kombinierten U-Bahn-/Tiefbahnnetzes im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes.

Bereits am 29. Januar 1964 wurde das neugegründete und organisatorisch dem städt. Baureferat zugeordnete U-Bahn-Amt vom Stadtrat beauftragt, die Nord-Süd-Linie (U 6) sofort als echte U-Bahn auszubauen. Ein knappes Jahr später, am 1. Februar 1965, erfolgte bereits der erste „Rammstoß“ als Beginn des Mün-

chener U-Bahn-Baues am Nordfriedhof in der Ungererstraße.

Das Startsignal für den Münchener S-Bahn-Ausbau war auch ein erster „Rammstoß“ am 15. Juni 1966 in der Arnulfstraße gegenüber dem Starnberger Bahnhof.

Einen enormen Antrieb erhielt der Münchener U- und S-Bahn-Bau am 26. April 1966 durch den Zuschlag Münchens für die XX. Olympischen Sommerspiele. Schon am 4. Mai 1966 erfolgte die Gründung eines eigenen städt. U-Bahn-Referates.

Als erste Olympia-Baumaßnahme wurde am 10. Mai 1967 die U-Bahn-Olympialinie (U 3) in Angriff genommen, die am 8. Mai 1972 zwischen Münchner Freiheit und Olympiazentrum den Betrieb aufnahm. Vorangegangen war am 19. Oktober 1971 nach nicht ganz siebenjähriger Bauzeit die Eröffnung der ersten U-Bahnlinie in München (U 6) zwischen Kieferngarten und Goetheplatz.

Ein weiterer wichtiger Schritt zu einem integrierten öffentlichen Verkehrssystem für München und das Umland war 1969 die Schaffung der Omnibusverkehrsgemeinschaft (OVG) mit den Bahn- und Postbussen als Grundlage für eine gemeinsame Firmierung, für die Abstimmung der Fahrpläne und für ein einheitliches Tarifgefüge.

Am 28. Mai 1972 war es dann soweit! An diesem Tag begann der Verbundverkehr im Großraum München mit der Integration der Linien der Deutschen Bundesbahn und der Stadtwerke München sowie der „Überlandbuslinien“ der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost in einem neu geordneten und erweiterten Gesamtnetz von Schnellbahnen, Straßenbahnen, Stadtbussen und Regionalbussen mit

- koordinierter Linienplanung von 9 S-Bahn-, 2 U-Bahn-, 18 Straßenbahn-, 63 Stadtbus- und 30 Regionalbuslinien,
- einem einheitlichen, auf die verschiedenen Verkehrsmittel abgestimmten Fahrplan,
- einem Gemeinschaftstarif.

Die Größe des vom MVV bedienten Verkehrsraumes betrug damals rd. 5000 qkm einschließlich dem Münchener Stadtgebiet von 310 qkm mit insgesamt 276 Kommunen und rd. 2,1 Mio. Einwohnern (dav. München mit 1,3 Mio. Einwohnern). Sie hat sich bis heute nicht wesentlich verändert (Tabelle 1). Im Rahmen der Gemeindegebietsreform wurde der MVV-Verkehrsraum modifiziert und umfaßt nunmehr neben der Landeshauptstadt München weitere 156 Gemein-

*) Die Datengrundlage umfaßt den Zeitraum 1972 bis einschl. 1995; die Daten für 1996 lagen bei Redaktionsschluß noch nicht vor.



Verkehrs- und Wirkungsraum des MVV

Stand: Mai 1997



Legende:

- Stadt- bzw. Landkreisgrenzen
- Gemeindegrenzen
- Schnellbahnen (S-/ U-Bahn)
- DB-Strecken im MVV-Tarif integriert
- DB-Strecken nicht im MVV-Tarif integriert
- ▨ Grenze des MVV-Wirkungsraumes
- ▤ Grenze des MVV-Verkehrsraumes (gem. Verbundvertrag)

Entwicklung der Strukturdaten im Bereich des MVV

Tabelle 1

Bezeichnung		1972	1975	1980	1985	1990	1995
Größe des Verkehrsraumes ¹⁾	qkm	5 000	5 000	³⁾ 5 270	5 270	4 750	4 750
Größe des Wirkungsraumes ²⁾	qkm	.	.	.	.	5 500	5 500
davon Stadtgebiet München	qkm	310	310	310	310	310	310
Zahl der eingeschlossenen Gemeinden einschließlich der LHSt München		276	276	⁴⁾ 170	170	180	180
Einwohner im MVV-Wirkungsraum	Mio.	2,1	2,2	2,3	2,3	2,3	2,4
im Stadtgebiet München	Mio.	1,3	1,3	1,3	1,3	1,2	1,2
PKW-Bestand im MVV-Wirkungsraum	Mio.	0,577	0,845	1,012	1,157	1,183	1,280
im Stadtgebiet München	Mio.	0,345	0,377	0,467	0,512	0,598	0,632
Netzdichte: auf einen Quadratkilometer entfallen:							
im Stadtgebiet München	km Strecke	1,90	1,90	2,08	2,88	3,55	3,61
in der Region	km Strecke	0,21	0,21	0,41	0,62	0,73	0,71
im MVV-Wirkungsraum	km Strecke	0,33	0,33	0,52	0,75	0,89	0,87

1) Das nach dem Gesellschaftsvertrag festgelegte Einzugsgebiet des MVV.-2) Erweiterung des Verkehrsraumes in einzelnen Landkreisen durch Aufnahme des regionalen Omnibusverkehrs im Jahr 1988.-3) Einbeziehung des Regionalbusverkehrs der Landkreise Ebersberg, Erding und Fürstenfeldbruck in den MVV.-4) Durch Gebietsreform bereinigt.

den in 8 Landkreisen (3 weitere Landkreise, Rosenheim, Miesbach und Weilheim, werden am Rande berührt) mit einer Fläche von rund 4 420 qkm.

Die Integration des regionalen Omnibusverkehrs in den Landkreisen Erding und Freising einschließlich der DB-Schienenstrecke in den MVV führte zu dem Begriff des MVV-Wirkungsraumes. Dieser schließt neben dem vertraglich festgelegten Verkehrsraum weitere 23 Gemeinden in den Landkreisen Erding und Freising mit rd. 780 qkm Fläche ein. Der MVV-Wirkungsraum hat heute (Stand 1995 – neuere Daten waren bei Redaktionsschluß nicht vorhanden) eine Fläche von rd. 5 500 qkm mit 180 Gemeinden und rd. 2,4 Mio. Einwohnern.

Beim MVV-Start entfiel statistisch auf nicht ganz vier Personen (3,63) ein Pkw (1972: Pkw-Bestand 577 000 im MVV-Verkehrsraum) – heute ist es ein Pkw auf weniger als zwei Personen.

Die Netzdichte der öffentlichen Verkehrsmittel (= Länge der Linien öffentlicher Verkehrsmittel in einem Quadratkilometer) betrug damals im Münchener Stadtgebiet durchschnittlich 1,90 km, in der Region waren es nur 0,21 km (Tabelle 1); heute (1995) sind es in München 3,61 km und in der Region 0,71 km.

Die tatsächliche Strecken- und Linienlänge der einzelnen MVV-Verkehrsmittel beim MVV-Start sowie ihre Entwicklung in den Folgejahren ist der Tabelle 2 – Strecken- und Linienlängen – zu entnehmen.

Das Kernstück des MVV-Verkehrsverbundes ist das Schnellbahnnetz, das sind die S- und die U-Bahnen.

Rechtzeitig zu den XX. Olympischen Sommerspielen war auch die S-Bahn nach nur fast 6jähriger Bauzeit startbereit. Durch den Bau des vier Kilometer langen S-Bahn-Tunnels zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof war es möglich, den Vorortverkehr der DB als S-Bahn-Verkehr in und durch die Innenstadt zu führen.

Das S-Bahnnetz aus 13 radial verlaufenden Vorortstrecken der DB, von denen 6 aus westlicher und 5 aus östlicher Richtung in der rund 4 Kilometer langen Tunnelstrecke durch die Innenstadt zusammengeführt wurden, ist bis heute im wesentlichen unverändert. Eine Südstrecke endete am Holzkirchner-, die andere Südstrecke im Starnberger-Flügelbahnhof.

Als äußere Endpunkte der S-Bahn-Strecken werden die Endpunkte des bisherigen Vorortverkehrs der DB übernommen. So war schon zu Beginn des MVV-Verbundverkehrs fast das gesamte Streckennetz der S-Bahn vorhanden, da auf die vorhandenen Einrichtungen des DB-Schienen-Vorortverkehrs, insbesondere auf die Bahnhöfe und Gleisanlagen, zurückgegrif-

fen werden konnte. Vor allem aber die Bahnsteige waren für die Anforderungen des S-Bahn-Verkehrs ungeeignet. Um ein schnelles Aus- und Einsteigen zu ermöglichen, mußten sie den Zuglängen angepaßt und niveaugleich mit den Zugeinstiegen umgebaut werden. Die Bahnstromversorgung war vielerorts völlig unzureichend und machte auf verschiedenen Teilstrecken sogar Zugverkürzungen notwendig. Die Kapazität der vorhandenen Gleisanlagen war auf vielen Strecken zu gering. Neue Bahnstromwerke und in den kritischen Bereichen eigene Gleisstrecken für den S-Bahnverkehr bzw. ein zweigleisiger Ausbau machen heute auf den meisten S-Bahn-Linien innerhalb des „verstädterten Bereichs“ an allen Tagen den 20-Minuten-Takt und die fast ausnahmslose Bedienung mit Vollzügen (= Einheit mit 6 Waggons und insgesamt 392 Sitz- sowie 508 Stehplätzen) möglich. Weitere vordringliche Ausbaumaßnahmen im S-Bahn-Bereich, wie z. B. der Bau weiterer eigener bzw. zusätzlicher S-Bahngleise auf wichtigen Strecken sowie dringende Streckensanierungen, die Schaffung behindertengerechter Zugänge zu den Zügen in allen S-Bahnstationen etc., stehen an und sorgen für ständige Verbesserungen zum Nutzen der MVV-Fahrgäste. Auch wenn das ursprüngliche Streckennetz der S-Bahn in 25 Jahren nur einen Zuwachs von knapp 10% seiner Streckenlänge beim MVV-Start auf heute insgesamt 434,5 km vor allem durch die Neubausstrecke zum neuen Flughafen München erfahren hat, darf dies nicht über die enormen Leistungen hinwegtäuschen, die erforderlich waren, dieses umfangreiche Streckennetz für die Anforderungen des S-Bahnverkehrs zu optimieren.

Beim MVV-Start betrug die Streckenlänge der U-Bahn gerade 13,5 km und reichte vom Goetheplatz bis zum Kieferngarten in Freimann (U 6) bzw. bis zum Olympiazentrum (U 3, U 5). Alle drei U-Bahnen hatten eine Linienlänge von zusammen 22,4 km. Nach den Olympischen Sommerspielen wurde die U 5, die als Olympialinie zwischen Goetheplatz und Olympiazentrum den Linienweg der U 3 befuhr, wieder eingestellt, wodurch sich im Jahre 1973 bei unveränderter Streckenlänge aber die Gesamtlinielänge der U-Bahnen auf 17,9 km verkürzte.

Heute verkehren im Münchener Stadtgebiet auf insgesamt 71,2 km ausgebauter U-Bahn-Strecke insgesamt 6 U-Bahn-Linien mit einer Gesamtlinielänge von 96,4 km und sorgen gemeinsam mit den 9 S-Bahn-Linien für die zuverlässige und schnelle Verbindung aller wichtigen Ziele im Münchener Stadtgebiet und im Umland.

Schnellbahnen im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund



MVV-K/ Stand: November 1996

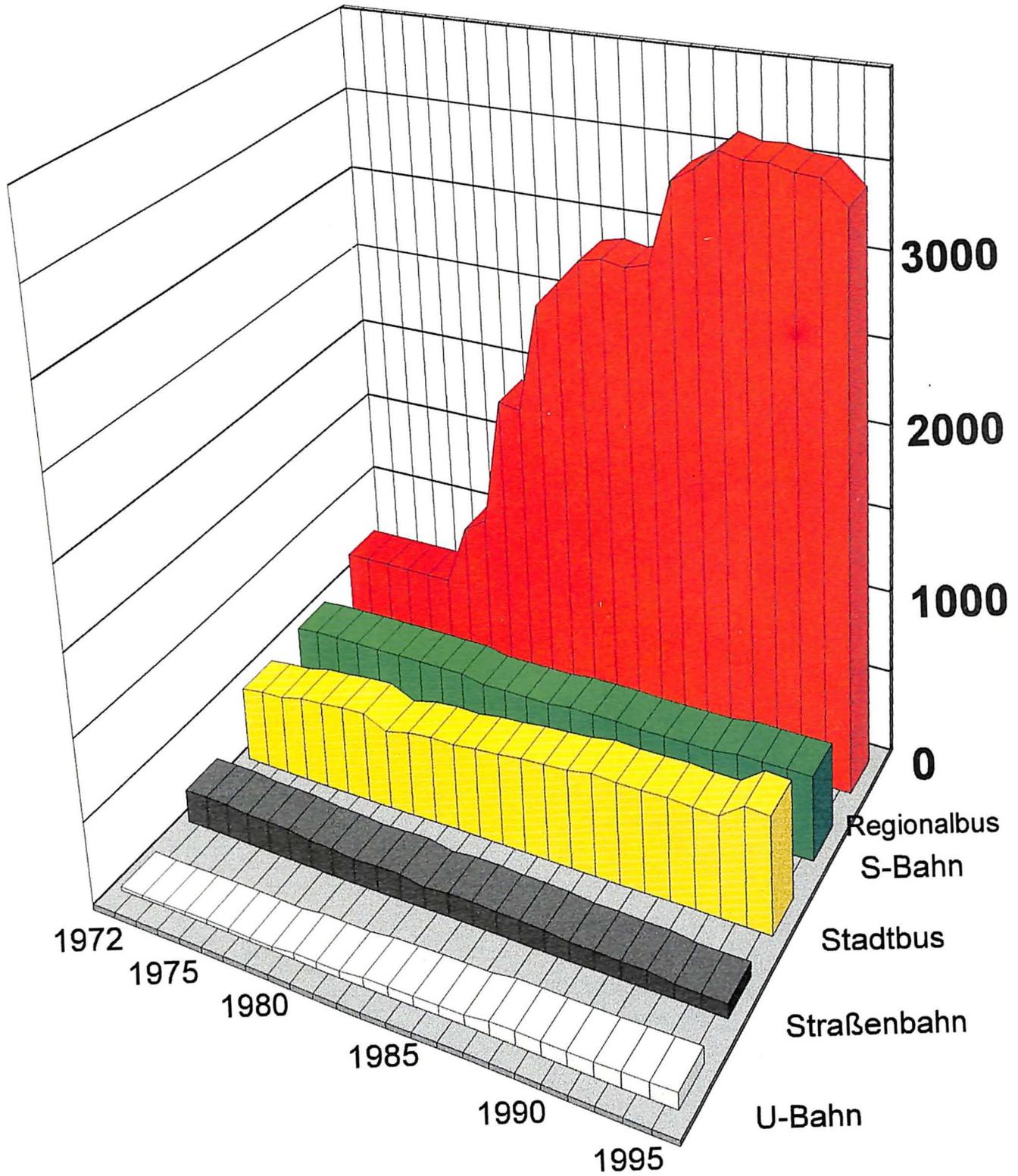
Strecken- und Linienlängen (in km)

Tabelle 2

Jahr	Streckenlänge					Linienlänge				
	S-Bahn	U-Bahn	Straßenbahn	Omnibusse		S-Bahn	U-Bahn	Straßenbahn	Omnibusse	
				städtische	regional ¹⁾				städtische	regional ¹⁾
1972	395,9	13,5	111,5	304,3	617,8	493,0	22,4	201,1	461,3	651,2
1973	410,4	13,5	112,1	308,4	617,8	507,5	17,9	202,6	479,1	651,2
1974	410,4	13,5	112,1	311,4	617,8	507,5	17,9	202,6	487,1	651,2
1975	410,4	16,0	109,9	328,9	617,8	507,5	23,0	187,6	522,2	651,2
1976	410,4	16,0	109,9	335,7	617,8	507,5	23,0	187,6	531,6	651,2
1977	410,4	16,0	109,9	340,9	617,8	507,5	23,0	187,6	546,6	651,2
1978	410,4	16,0	104,6	336,2	936,9	507,5	23,0	168,6	552,9	1 027,8
1979	410,4	16,0	106,3	337,4	1 030,5	507,5	23,0	166,3	483,3	1 111,7
1980	410,4	31,5	100,1	348,6	1 684,0	507,5	40,2	149,3	517,0	1 907,6
1981	410,4	31,5	101,2	356,7	1 666,7	479,0	40,2	157,0	529,2	1 883,0
1982	412,4	31,5	100,6	360,6	2 263,4	482,0	40,2	158,3	527,6	2 550,7
1983	412,4	37,2	83,8	386,8	²⁾ .	482,0	55,5	127,9	547,0	2 706,3
1984	412,4	40,9	87,4	.	²⁾ .	482,0	59,1	142,7	557,8	2 865,0
1985	415,7	40,9	87,4	.	²⁾ .	499,0	59,1	142,7	575,4	2 897,4
1986	415,7	41,7	87,7	.	²⁾ .	499,0	60,0	133,4	584,3	2 869,9
1987	415,7	41,7	87,4	.	²⁾ .	499,0	60,0	132,8	595,7	2 911,2
1988	412,0	50,7	84,6	.	²⁾ .	488,8	81,6	129,1	621,9	3 409,0
1989	412,0	56,5	85,2	409,4	²⁾ .	488,8	83,6	113,8	610,4	3 495,0
1990	412,0	56,5	85,2	413,8	²⁾ .	488,8	83,6	114,0	613,7	3 614,3
1991	412,0	58,3	78,5	416,6	²⁾ .	488,8	85,4	107,1	614,7	3 577,5
1992	434,5	58,3	78,5	417,1	²⁾ .	510,0	85,4	107,1	603,8	3 584,4
1993	434,5	66,0	64,7	435,0	²⁾ .	510,0	91,3	84,9	601,9	3 549,6
1994	434,5	66,8	64,7	447,5	²⁾ .	510,0	92,1	84,9	702,8	3 541,2
1995	434,5	71,2	64,7	441,0	²⁾ .	510,0	96,4	84,9	694,0	3 404,0

1) Einschließlich RVO-Busse. -2) Im Regionalverkehr erfolgt die Bedienung derselben Linien oft auf verschiedenen, unterschiedlich langen Strecken (Verkehrswegen). Die Angabe einer Gesamtstreckenlänge ist daher wenig sinnvoll und wurde daher seit 1983 beim MVV nicht mehr ermittelt.

Linienlängen (in km)



1972 hatte die Straßenbahn im Stadtgebiet ein Streckennetz von 111,5 km und eine Gesamtlinielänge von 201,1 km. Einhergehend mit dem U-Bahn-Ausbau wurden aus wirtschaftlichen Gründen zur Vermeidung von Parallelführungen öffentliche Verkehrsmittel bzw. im „Einzugsbereich“ von U-Bahnen Straßenbahnlinien eingestellt und Stadtbusse für die Zubringerdienste eingesetzt. Aber auch dort wurde die Straßenbahn aus dem Verkehr gezogen, wo das Fahrgastaufkommen die Verkehrsbedienun g mit den weitaus kostengünstigeren und im Straßenverkehr flexibleren Omnibussen zuließ. So wurde das Straßenbahnstreckennetz nach und nach auf jetzt noch 64,7 km und eine Gesamtlinielänge auf nur noch 84,9 km verringert. Gegenwärtig erfährt die Straßenbahn aber ihre Renaissance im Rahmen der vom Münchener Stadtrat beschlossenen „Integrierten ÖPNV-Planung der Landeshauptstadt München“. Darin sind für ein künftiges Straßenbahnnetz vor allem zur Stärkung der Tangentialverbindungen verschiedene Neubaustrecken und im Münchener Norden, Osten und Westen Beschleunigungsmaßnahmen schon bestehender Straßenbahnlinien vorgesehen. Schließlich sei auch noch auf das gegenwärtige, umfangreiche Beschaffungsprogramm der Stadtwerke München verwiesen, das den Ersatz aller bisherigen Straßenbahnen durch die bereits vielfach eingesetzten modernen, niederflurigen und fahrgastfreundlichen Züge vorsieht.

Es ist deshalb zu erwarten, daß die Straßenbahnstrecken- und -linienlänge künftig wieder zunehmen wird. Wie schon erwähnt, wurde mit der Einstellung von Straßenbahnlinien, soweit durch U-Bahnen hierfür keine Alternative angeboten werden konnte, als Ersatz und vor allem als Zubringer zu den Schnellbahnen das Stadtbusnetz entsprechend angepaßt, erweitert und ergänzt. Die Stadtbusstreckenlänge wurde in den vergangenen 25 Jahren um über 45% von 304,3 km auf nun 441,0 km erweitert und die Gesamtlinielänge wuchs sogar um über 50% von 461,3 km auf 694,0 km an.

Am meisten profitierte die Region durch die Einführung des Verbundverkehrs durch die Integration der einzelnen regionalen Omnibusverkehre in den MVV. In den ersten 6 Jahren nach dem MVV-Start gab es nur 30 Regionalbuslinien, die überwiegend von der Deutschen Bahn und der Deutschen Post (seit 1. Januar 1976 im Regionalverkehr Oberbayern RVO zusammengeschlossen) mit einer Gesamtlinielänge von 651,2 km betrieben wurden. In den Folgejahren, vor allem im Zeitraum zwischen 1978 und 1988, ist durch die Neuordnung der privaten Omnibuslinien in

den Landkreisen München, Ebersberg, Erding, Fürstentfeldbruck, Bad Tölz-Wolfratshausen, Starnberg, Dachau und Freising sowie ihre Integration und die der Stadtverkehre in den Städten Dachau und Freising in die regionale Omnibus-Verkehrsbedienun g des MVV die Gesamtlinielänge stark angewachsen.

Sie beträgt heute mit 3 404,0 km (1995) das über 5fache ihrer ursprünglichen Gesamtlinielänge. Als Betreiber des regionalen MVV-Omnibusnetzes sind heute neben dem RVO und den städt. Verkehrsbetrieben von Dachau und Freising weitere 42 private Verkehrsunternehmen vertraglich im MVV zusammengeschlossen.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß heute in einem Verkehrsraum mit einer Ost-West-Ausdehnung von über 100 km und einer Nord-Süd-Richtung von über 160 km, inmitten die Landeshauptstadt München, in einem dichten Verkehrsliniennetz mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und einem einheitlichen Tarifsyst em alle öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung stehen.

Maßgeblich für die Qualität der Verkehrsbedienun g sind neben der Dichte des Liniennetzes vor allem die Zeitabstände, in denen die einzelnen Verkehrsmittel, das sind die S-Bahnen, die U-Bahnen, die Straßenbahnen und Busse, auf den jeweiligen Verkehrslinien (= Taktfolge) verkehren sowie ihre Kapazität (= Platzangebot). Auf die Taktfolge wird hier nicht näher eingegangen. Sie kann im einzelnen dem jeweils gültigen MVV-Fahrplan entnommen werden. Grundsätzlich ist die Taktfolge so gestaltet, daß das Fahrziel ohne unzumutbar lange Wartezeiten erreicht werden kann. Dies schließt nicht aus, daß in wenig besiedelten ländlichen Gebieten aus verständlichen Gründen die Verkehrsbedienun g diesem Standard nicht entspricht. In der Hauptverkehrszeit verkehren die S-Bahnen im 20-Min.-Takt und die U-Bahnen im 5-Min.-Takt. Soweit Straßenbahnlinien, Stadtbus- und Regionalbuslinien Zubringerdienste zu den Schnellbahnen leisten, sind ihre Fahrzeiten auf deren Taktfolge abgestellt. Verständlicherweise wird in den fahrgastärmeren Zeiten auch die Taktfolge entsprechend angepaßt. Zu erwähnen ist noch, daß im Münchener Stadtgebiet seit 13. September 1994 auch ein Nachtliniennetz besteht, das nach Betriebsschluß der Schnellbahnen mit Straßenbahnen und Stadtbussen im Stundentakt den „Nachtlichtern“ zur Verfügung steht.

Das Qualitätsmerkmal „Platzangebot“ wird vom eingesetzten Verkehrsmittel bestimmt. Im Schnellbahnbereich kommen drei verschiedene Zuggrößen, d. s. der Kurzzug, der Vollzug und der Langzug, je nach

Zug- bzw. Wagenkilometer (in Mio. km)

Tabelle 3

Jahr	S-Bahn ¹⁾	U-Bahn ¹⁾	Straßenbahn ¹⁾	Omnibusse ²⁾	
				städtische	regional ³⁾
1972 (28.5.-31.12.)	6,634	1,143	11,767	16,873	3,314
1973	11,541	1,856	18,843	28,542	5,536
1974	12,126	1,874	17,934	27,754	5,406
1975	12,076	1,895	17,296	27,139	5,485
1976	12,009	2,300	15,602	27,073	5,565
1977	12,020	2,274	15,426	26,937	5,503
1978	12,008	2,285	15,064	27,082	5,863
1979	12,048	2,298	14,421	27,218	6,256
1980	12,202	2,800	13,633	27,694	8,054
1981	12,517	4,678	12,502	27,958	8,215
1982	12,742	4,657	11,914	27,067	8,755
1983	12,875	5,148	10,370	27,239	9,901
1984	13,020	5,705	9,267	28,099	10,414
1985	13,102	5,680	9,475	28,592	10,806
1986	13,481	5,885	9,539	29,099	10,898
1987	13,710	5,928	9,507	29,307	10,985
1988	14,009	6,401	9,279	30,168	11,696
1989	14,142	8,047	8,699	30,289	12,204
1990	14,303	8,451	8,358	30,221	12,370
1991	14,491	8,507	7,826	30,489	12,868
1992	15,787	8,542	7,648	30,574	13,863
1993	16,866	8,954	7,392	31,062	13,817
1994	17,122	9,355	6,523	31,544	13,657
1995	17,143	9,362	6,502	31,505	14,506

1) Zugkilometer.-2) Wagenkilometer.-3) Einschließlich RVO-Busse.

dem zu erwartenden Platzbedarf zum Einsatz; in der Hauptverkehrszeit verkehren in der Regel nur Langzüge. Der S-Bahn-Kurzzug hat 3 Waggons und ein Platzangebot von 194 Sitz- und 254 Stehplätzen, insgesamt 448 Plätze, ein Vollzug umfaßt 2 Kurzzüge mit einem doppelt so großen Platzangebot; der Langzug besteht aus 3 Kurzzügen und hat dementsprechend insgesamt 1344 Plätze. Bei der U-Bahn besteht der Kurzzug aus einem Doppeltriebwagen mit 98 Sitz-, 192 Stehplätzen, somit zusammen 290 Plätzen. Wie bei der S-Bahn besteht der Vollzug aus 2 Kurzzügen und einem doppelten und der Langzug aus 3 Kurzzügen und einem dreifachen Platzangebot. Der neue Straßenbahn-R-Wagenzug „Niederflur“ hat 60 Sitz- und 97 Stehplätze. Vollständigkeitshalber sei auch noch das Bus-Platzangebot erwähnt. Das ist der im Münchener Stadtgebiet noch häufig eingesetzte Gelenkbus mit 53 Sitz- und 55 Stehplätzen; der neue fahrgastfreundliche Niederflur-Omnibus hat 38 Sitz- und 33 Stehplätze. Der am häufigsten anzutreffende Regionalbus (Typ 037) besitzt 53 Sitz- und 20 Stehplätze.

Statistische Wertmesser dieser Qualitätskriterien sind die gefahrenen (= produzierten) „Zug- bzw. Wagenkilometer“ als Produkt der Multiplikation von Taktfolge und Linienlänge (s. Tabelle 3) sowie die „Nutzplatzkilometer“ als Produkt von Zug- bzw. Wagenkilometer und verkehrsmittelspezifischem Platzangebot (s. Tabelle 4).

Im ersten vollen MVV-Betriebsjahr, nämlich 1973, wurden im S-Bahn-Bereich bereits 11,541 Mio. Zugkilometer bzw. 8279 Mio. Nutzplatzkilometer „produziert“, da damals, wie schon erwähnt, das gesamte S-Bahnliniennetz im wesentlichen schon vorhanden war. Mit geringfügigen Veränderungen wurde diese Leistung in den Folgejahren bis einschließlich 1980 beibehalten. Am 31. Mai 1981, mit Inbetriebnahme der S 7 als vollwertige S-Bahnstrecke Ostbahnhof–Marienplatz–Donnersbergerbrücke–Wolfratshausen und einem 20-Min.-Takt in der Hauptverkehrszeit (HVZ), der Aufnahme des 20-Min.-Taktes in der HVZ zwischen Markt Schwaben und Erding (S 6) und der Bedienung des Schnellbahnknotens Giesing von Montag bis Freitag ganztägig im 10-Min.-Takt

Entwicklung der Nutzplatzkilometer nach Verkehrsmitteln (Mio. km)

Tabelle 4

Jahr	S-Bahn	U-Bahn	Straßenbahn	Omnibusse	
				städtische	regional *)
1972 (28.5.-31.12.)	4 458	751	1 918	1 153	238
1973	8 279	1 222	3 091	1 939	398
1974	8 544	1 266	2 967	1 891	387
1975	8 319	1 255	2 865	1 865	385
1976	8 279	1 484	2 592	1 908	384
1977	8 441	1 503	2 560	1 894	378
1978	8 483	1 502	2 511	1 891	412
1979	8 610	1 575	2 416	1 921	446
1980	9 053	2 120	2 285	2 010	574
1981	9 332	3 422	2 094	2 048	583
1982	9 289	3 402	2 005	2 018	621
1983	8 863	3 679	1 777	2 043	703
1984	8 810	3 981	1 636	2 099	739
1985	8 690	3 965	1 685	2 130	770
1986	8 786	4 092	1 691	2 164	776
1987	8 850	4 135	1 684	2 180	783
1988	8 837	4 384	1 618	2 239	833
1989	8 826	5 348	1 503	2 237	869
1990	9 006	5 749	1 432	2 236	881
1991	9 210	5 858	1 353	2 241	916
1992	10 961	5 929	1 322	2 359	983
1993	12 775	6 335	1 283	2 427	980
1994	13 406	6 652	1 145	2 449	970
1995	13 372	6 674	1 165	2 469	1 030

*) Einschließlich RVO-Busse.

durch Verlängerung von Zügen der S 5 erfolgte die erste deutliche Ausweitung der Zug- und Nutzplatzkilometer. Durch weitere Ausbaumaßnahmen konnte die Zugkilometerleistung ständig bis zum Jahre 1991 auf 14,491 Mio. verbessert werden. Im gleichen Zeitraum verringerte sich dagegen die Anzahl der Nutzplatzkilometer leicht bis auf 8 690 Mio. im Jahre 1985 und stagnierte dann anschließend einige Jahre. Erstmals im Jahre 1992 lag die Anzahl der Nutzplatzkilometer mit 10 961 Mio. wieder, und zwar deutlich über dem Stand von 1981. Die Erklärung für diese Entwicklung liegt in einem äußerst rationellen, bedarfsorientierten Fahrzeugeinsatz. Es wurden zur Erhöhung der Taktfolge mit dem Ziel eines einheitlichen 20-Min.-Taktes in der HVZ mehr Züge eingesetzt, aber unter genauer Beobachtung des Fahrgastaufkommens an den S-Bahnhöfen die Zuglängen und damit das Platzangebot entsprechend angepaßt. Dies bestätigt auch die positive Entwicklung des Platzausnutzungsgrades im S-Bahnbereich in dem genannten Zeitraum (s. Tabelle 7).

Dadurch war es möglich, ohne wesentliche Beein-

trächtigungen für die Fahrgäste erhebliche Einsparungen an Wagenmaterial (= Nutzplatzkilometer) und an Fahrzeiten (ein Zug mit weniger Waggons erreicht schneller seine Fahrgeschwindigkeit, bremst schneller ab und ist damit insgesamt schneller) zu erzielen. Die frei gewordenen Kapazitäten kamen einer besseren Verkehrsbedienung in den Hauptverkehrszeiten zugute. Am 17. Mai 1992 wurde mit der Eröffnung des neuen Münchener Verkehrsflughafens die Flughafen-S-Bahn S 8 in Betrieb genommen. Aufgrund der Fahrstrecke der S 8 von über 40 Kilometern zwischen Pasing und dem neuen Flughafen und einem durchgehenden 20-Min.-Takt während der gesamten täglichen Betriebszeit stiegen die Zugkilometerleistung und die Anzahl der Nutzplatzkilometer ab 1992 kräftig an. Hinzu kamen noch verschiedene Ausbau- und Ergänzungsmaßnahmen, die ein weiteres Plus in diesem Bereich brachten. 1995 betrug die jährliche Zugkilometerleistung im S-Bahnbereich 17,143 Mio. km und 13 372 Mio. Nutzplatzkilometer. Die Zahlen für 1996 lagen bei Redaktionsschluß noch nicht vor.

Wesentlich steiler verlief die Entwicklung der Ver-

kehrsleistungen im U-Bahnbereich. Schon im ersten vollen MVV-Betriebsjahr 1973 betrug die Zugkilometerleistung 1,856 Mio. km und 1 222 Mio. Nutzplatzkilometer bei nur 17,9 km Gesamtlinielänge. Diese relativ hohe Verkehrsleistung wurde erzielt, weil bereits zum MVV-Start die U-Bahnen in den Hauptverkehrszeiten im 5-Min.-Takt, während des gesamten Tages im 10-Min.-Takt und lediglich in den fahrgastarmen Abendstunden im 15-Min.-Takt fuhren.

Eine herausragende Verbesserung im U-Bahnnetz war am 23. November 1975 die Verlängerung des U-Bahn-Verkehrs über den Goetheplatz hinaus zum Harras, der damit zur Verkehrsdrehscheibe im Münchener Südwesten wurde. In der Leistungsbilanz des Jahres 1976 wurde dies durch eine bemerkenswerte Steigerung der Zug- und Nutzplatzkilometer deutlich. Mit der schrittweisen Erweiterung des U-Bahn-Strecken- und -Linienetzes stieg dementsprechend auch die Zugkilometer- und die Nutzplatzkilometerleistung an und erreichte 1995 mit 9,362 Mio. Zug- und 6 674 Mio. Nutzplatzkilometern und somit einer über fünffachen höheren Verkehrsleistung als im ersten vollen Betriebsjahr vorerst ihren Höhepunkt. Die wichtigsten Ausbauschritte des U-Bahnnetzes werden nachfolgend in ihrer zeitlichen Reihenfolge aufgeführt.

- 23. Nov. 1975 Verlängerung der U 3/U 6 vom Goetheplatz zum Harras,
- 19. Okt. 1980 Inbetriebnahme der U 8 vom Olympiazentrum nach Neuperlach und der U 1 vom Innsbrucker Ring zum Hauptbahnhof,
- 17. April 1983 Verlängerung der U 3/U 6 (Blumenlinie zur IGA 83) vom Harras nach Holzapfelkreuth,
- 29. Mai 1983 Start der U 1 vom Rotkreuzplatz zum Innsbrucker Ring,
- 11. März 1984 Eröffnung der U 5 von der Westendstraße zum Stachus,
- 29. Sept. 1985 Verlängerung der U 1 vom Innsbrucker Ring nach Neuperlach-Süd,
- 1. März 1986 Verlängerung der U 5 vom Karlsplatz zum Odeonsplatz,
- 28. Okt. 1988 Verlängerung der U 5 vom Odeonsplatz zum Innsbrucker Ring und Betriebsbeginn der U 4 vom Max-Weber-Platz zum Arabellapark,
- 29. Okt. 1989 Start der U 3 Süd von der Implersstraße zur Forstenrieder Allee,
- 2. Juni 1991 Verlängerung der U 3 von der Forstenrieder Allee nach Fürstenried-West,

- 23. Mai 1993 Verlängerung der U 6 bis zum Klinikum Großhadern,
- 21. Nov. 1993 Verlängerung der U 2 vom Scheidplatz zur Dülferstraße,
- 30. Juni 1994/ 1. Juli 1994 Verlängerung der U 6 vom Kiefern-
garten nach Fröttmanning und Eröffnung des P+R-Parkhauses mit 1 200 Pkw- und 80 Bus-Stellplätzen,
- 28. Okt. 1995 Erweiterung der U 6 bis Garching-Hochbrück und damit erstmalig Überschreitung der Stadtgrenze mit einer U-Bahnlinie,
- 26. Okt. 1996 Verlängerung der U 2 von der Dülferstraße nach Feldmoching als vorerst letzte U-Bahn-Erweiterungsmaßnahme.

Wie bereits schon erwähnt, erfolgte Zug um Zug mit dem Ausbau des U-Bahn-Netzes die Einstellung der dadurch nicht mehr benötigten Straßenbahnlinien. Die Verringerung des Straßenbahnstrecken- und -linienetzes bewirkte zwangsläufig eine Reduzierung der Zugkilometer- und Nutzplatzkilometerleistung. Im Jahre 1973 lag die Zugkilometerleistung noch bei 18,843 Mio. und die Nutzplatzkilometerleistung bei 3 091 Mio. km. Daraus ist zu ersehen (s. Tabellen 3 und 4), daß damals die Straßenbahn im Stadtbereich noch das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel war. Spätestens aber seit Anfang der 80er Jahre hat sie diese Rolle an den heute dominierenden Schnellbahn- und an den Stadtbusverkehr verloren. Heute (1995) beträgt die Zugkilometerleistung der Straßenbahn mit 6,502 Mio. km nur noch ein gutes Drittel der des Jahres 1973; dies gilt auch für die Nutzplatzkilometer mit gegenwärtig 1 165 Mio. km, aber mit leicht ansteigendem Trend.

Wie bereits erwähnt, wurde einhergehend mit dem Ausbau des U-Bahn-Netzes und der Einstellung von Straßenbahnlinien, das Stadtbusnetz als Zubringer zu den Schnellbahnen, aber auch als Ersatz für die Straßenbahn, ergänzt und erweitert.

Obwohl das Stadtbuslinienetz, verglichen mit 1973, bis heute um fast 45% erweitert wurde, stieg die Wagenkilometerleistung in diesem Zeitraum aber nur um knapp 10% auf 31,505 Mio. und die Nutzplatzkilometerleistung um etwas mehr als 27% auf 2 469 Mio. km. Diese „Einsparungen“ ohne nennenswerte Nachteile für die Fahrgäste sind nur möglich durch eine genaue Beobachtung des Fahrgastaufkommens und den einzelnen Linienwegen und eine dementsprechend abgestimmte Taktfolge mit einem bedarfsorientierten Wageneinsatz. Der dadurch erzielbare Erfolg läßt sich aus einer positiven

Entwicklung der Beförderungsfälle im Verbund und nach Verkehrsmitteln (in Mio.)

Tabelle 5

Jahr	MVV ¹⁾ (Verbund)	S-Bahn	U-Bahn	Straßenbahn	Omnibusse	
					städtische	regional ²⁾
1972 (28.5.-31.12.)	203,135	75,948	33,473	88,588	58,460	3,872
1973	358,102	131,734	59,629	155,936	102,558	7,433
1974	394,523	145,530	68,875	171,990	110,532	7,758
1975	404,960	149,120	73,091	177,028	112,618	7,736
1976	411,919	153,896	93,335	165,367	131,149	9,591
1977	417,190	156,404	94,523	167,606	132,666	9,759
1978	432,012	163,148	97,387	172,087	137,477	11,726
1979	448,888	171,042	101,247	177,679	142,104	13,492
1980	451,080	177,291	115,090	160,104	142,799	18,642
1981	463,356	183,904	155,422	113,994	148,109	19,057
1982	464,036	185,186	158,287	112,737	147,304	18,437
1983	474,420	192,200	199,341	95,383	158,756	20,197
1984	478,712	194,044	205,776	90,261	160,147	19,920
1985	484,678	196,314	211,550	89,108	160,774	21,544
1986	482,318	191,575	209,652	89,257	160,105	21,376
1987	487,065	193,700	214,175	91,494	163,973	21,756
1988	489,388	197,396	219,927	86,285	166,327	23,461
1989	499,865	205,301	231,248	85,943	172,374	24,975
1990	507,213	211,440	238,863	85,615	175,278	25,108
1991	521,599	217,716	247,123	86,466	178,640	23,620
1992	535,331	224,222	254,137	87,357	183,890	25,278
1993	537,736	225,215	278,513	73,290	166,365	24,983
1994	529,693	221,030	279,010	73,210	161,508	26,878
1995	528,585	220,392	278,670	72,948	160,376	26,878

1) Bei der Ermittlung der Verbundbeförderungsfälle sind die Fahrgäste, die auf ihrem Gesamtreiseweg mehrere Verkehrsmittel benutzen, nur einmal erfaßt.-2) Einschließlich RVO-Busse.

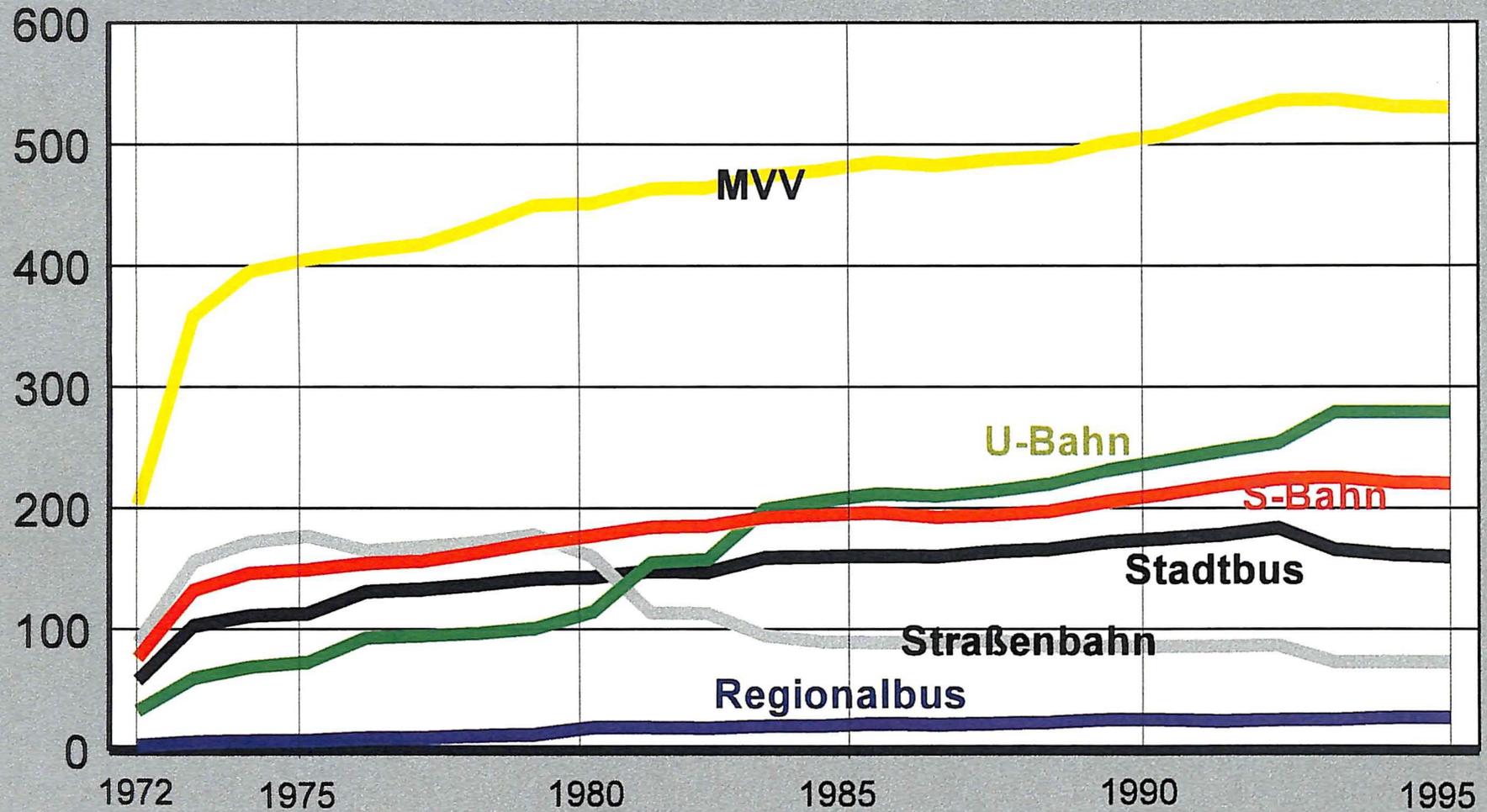
Entwicklung des Platzausnutzungsgrades (s. Tabelle 7) ablesen.

Mit der Ausweitung des Liniennetzes im Regionalbusbereich wuchs dort die Leistung der Wagen- bzw. der Nutzplatzkilometer. Waren es beim MVV-Start bei einer Gesamtliniennlänge von 651,2 km (Tabelle 2) im ersten vollen Betriebsjahr 1973 noch 5,536 Mio. Wagen- und 398 Mio. Nutzplatzkilometer, so liegt die entsprechende Leistung heute bei einer Liniennlänge von 3 404,0 km bei 14,506 Mio. Wagen- und 1 030 Mio. Nutzplatzkilometern. Das Regionalbusliniennetz ist demnach heute über fünfmal so lang wie im Jahre 1972; die Leistung der Wagen- und auch der Nutzplatzkilometer stieg im gleichen Zeitraum aber nur um etwa das 2,6fache. Auch hier konnten durch den offensichtlich restriktiven Fahrzeugeinsatz durch eine dem Bedarf angepaßte, flexible Verkehrsbedienung Beeinträchtigungen für die Fahrgäste (weitgehend) vermieden werden.

Bisher wurde ausschließlich das Leistungsangebot des MVV anhand der Entwicklung des Strecken- und

Liniennetzes (Tabelle 2), der Zug- bzw. Wagenkilometer (Tabelle 3) und der Nutzplatzkilometer (Tabelle 4) dargestellt. Besonders interessant, nicht zuletzt wegen der wirtschaftlichen Bedeutung, ist die Nachfrageseite. Die Frage ist, in welchem Umfang dieses Leistungsangebot angenommen wird. Aus der Gegenüberstellung der Kosten des Leistungsangebots und der erzielten Erlöse für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ergibt sich als Saldo ein Gewinn oder ein Verlust (= Kostendeckungsfehlbetrag, der letztendlich von der öffentlichen Hand bzw. vom Steuerzahler zuzuschießen ist). Kein öffentliches Personen-Verkehrsmittel mit Linienverkehr ist bekannt, das ohne Verlust seiner Aufgabenstellung gerecht werden kann. Es geht deshalb vor allem darum, das Defizit möglichst gering zu halten. Die wichtigsten marktwirtschaftlichen Instrumente zur positiven Beeinflussung der Nachfrage sind ein gutes Leistungsangebot und eine kundenfreundliche Preisgestaltung. Demnach sollte ein öffentliches Verkehrsmittel gut ausgestattet, möglichst leicht und jederzeit erreichbar

Entwicklung der Beförderungsfälle (in Mio.)



sowie zu einem angemessenen Preis verfügbar sein. Ob das MVV-Angebot stimmt, läßt sich daraus erkennen, ob und in welchem Umfang dieses Angebot vom Kunden wahrgenommen wird. Ein wichtiger Wertmesser hierfür ist die Entwicklung der Beförderungsfälle (Tabelle 5). Bei dieser Aufstellung ist zu berücksichtigen, daß die Jahres-Quersumme der Beförderungsfälle der einzelnen Verkehrsmittel höher ist als der jeweilige Jahreswert der MVV(Verbund)-Beförderungsfälle (Spalte 1). Zum Erreichen eines Fahrziels werden oft mehrere Verkehrsmittel benutzt und dann bei der Erfassung der Beförderungsfälle bei den jeweiligen Verkehrsmitteln entsprechend berücksichtigt. Bei der Ermittlung der MVV(Verbund)-Beförderungsfälle dagegen werden die Fahrgäste, egal wieviele und welche Verkehrsmittel sie benutzen, nur einmal gezählt.

Bereits im ersten vollen MVV-Betriebsjahr 1973 wurden schon 358,102 Mio. Verbund-Beförderungsfälle gezählt (Tabelle 5). Bis heute sind diese mit kleineren und größeren Stufen im wesentlichen aber ständig angestiegen und haben 1995 die stolze Anzahl von 528,585 Mio. Beförderungsfällen erreicht. Täglich benutzen demnach rund 1,5 Mio. Fahrgäste die Verkehrsmittel des Münchener Verkehrs- und Tarifverbundes für ihren Arbeitsweg, für Besorgungen, Besuche oder einem sonstigen Zweck. Aus der Aufschlüsselung nach den verschiedenen Verkehrsmitteln ist zu ersehen, daß anfangs (1973) die Straßenbahn mit 155,936 Mio. Beförderungsfällen neben dem Stadtbusverkehr (102,558 Mio. Beförderungsfälle) das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel in der Stadt war. Die U-Bahn spielte damals mit nur 33,473 Mio. Beförderungsfällen noch eine bescheidene Rolle. Bereits im Jahre 1981 entfielen auf die U-Bahn mit einer nunmehrigen Gesamtliniennlänge von 40,2 km und 155,422 Mio. Beförderungsfällen deutlich mehr als auf die Straßenbahn (113,994 Mio.) und den Stadtbusverkehr (148,109 Mio.) und sie hat damit die bisherige Verkehrsbedeutung der Straßenbahn übernommen. So rasant wie die U-Bahn als innerstädtisches Verkehrsmittel an Bedeutung zunahm – heute (1995) werden dort 278,670 Mio. Beförderungsfälle registriert – verlor diese die Straßenbahn (1995: 72,948 Mio.). Dabei wurde der Stadtbus seiner neuen Aufgabenstellung als Zubringer zu den Schnellbahnen und teils auch als Ersatz für die Straßenbahn mit einem Zuwachs gegenüber dem Jahre 1973 von über 56% und 160,376 Mio. Beförderungsfällen im Jahre 1995 gerecht.

Obwohl das S-Bahnstrecken- und -liniennetz schon beim MVV-Start im wesentlichen vorhanden war,

kann das Verkehrsmittel S-Bahn innerhalb der 25 MVV-Jahre einen kontinuierlichen, nicht unerheblichen Fahrgastzuwachs verzeichnen. Waren es im Jahre 1973 noch 131,734 Mio. Beförderungsfälle (= 100%), so konnten im letzten Berichtsjahr (1995) 220,392 gezählt werden, das ist ein Zuwachs um mehr als 67%.

Mit der Ausweitung des Regionalbus-Liniennetzes gewann dieses Verkehrsmittel, vor allem als Zubringer zur S-Bahn an Bedeutung. Beim MVV-Start wurden im ersten vollen Betriebsjahr (1973) 7,433 Mio. Beförderungsfälle gezählt. Bis heute (1995) sind diese um das über dreieinhalbfache auf insgesamt 26,878 Mio. angewachsen. Diese Entwicklung ist besonders deutlich auch aus der Aufstellung „Entwicklung der Personenkilometer nach Verkehrsmitteln“ – Tabelle 6 – zu erkennen. In dieser Aufstellung wird die Anzahl der Beförderungsfälle mit der jeweiligen Reiselänge der Fahrgäste (= Beförderungsfall) verknüpft; die jeweilige Jahressumme ist die Gesamt-reiselänge aller Fahrgäste (Beförderungsfälle). Besonders aufschlußreich ist Tabelle 7 – Platzausnutzungsgrad nach Verkehrsmitteln. Auch wenn in den einzelnen MVV-Verkehrsmitteln vor allem in der Hauptverkehrszeit drangvolle Enge herrscht, was jeder MVV-Benutzer sicher schon am eigenen Leib erfahren hat, beträgt der Platzausnutzungsgrad in der S-Bahn gegenwärtig „nur“ 21,77%. Statistisch gesehen transportiert die S-Bahn bei nahezu vier Fünfteln ihrer Transportleistung nur Luft, das heißt, nur ein Fünftel der zur Verfügung stehenden Plätze sind tatsächlich auch belegt. Dies gilt im wesentlichen auch für die anderen MVV-Verkehrsmittel. Sogar die stark frequentierte U-Bahn hat mit gegenwärtig 18,61% sogar einen schlechteren Platzausnutzungsgrad als die S-Bahn. Am schlechtesten bei den innerstädtischen Verkehrsmitteln schneidet die Straßenbahn mit nur 17,42% ab. Grundsätzlich ist hier festzustellen, daß in dem Verhältnis, in dem die Attraktivität eines öffentlichen Verkehrsmittels durch kurze Taktfolge und gutem Platzangebot steigt, der Platzausnutzungsgrad und damit auch die Wirtschaftlichkeit abnehmen. Dem kann ohne zusätzlichen Sach- und Personalaufwand bis zu einem gewissen Grad durch einen bedarfsorientierten Einsatz der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel organisatorisch entgegen-gewirkt werden, was beim MVV sicher schon weitgehend ausgeschöpft wurde. Gerade in der gegenwärtig wirtschaftlich schwierigen Zeit mit leeren öffentlichen Kassen dürfte es dann äußerst schwierig werden, den bisherigen Standard des MVV-Angebots aufrechtzuerhalten bzw. noch zu verbessern.

Entwicklung der Personenkilometer ¹⁾ nach Verkehrsmitteln (Mio. km)

Tabelle 6

Jahr	S-Bahn	U-Bahn	Straßenbahn	Omnibusse	
				städtische	regional ²⁾
1972 (28.5.-31.12.)	904	118	318	196	34
1973	1 626	207	550	338	66
1974	1 833	237	604	362	71
1975	1 915	250	623	371	72
1976	1 803	337	531	416	80
1977	1 842	341	539	422	82
1978	1 927	352	553	437	95
1979	2 041	366	572	453	108
1980	2 211	419	489	447	135
1981	2 321	584	349	465	138
1982	2 341	594	345	463	132
1983	2 614	829	297	464	148
1984	2 676	856	282	466	145
1985	2 647	875	278	463	153
1986	2 574	863	280	459	152
1987	2 606	891	285	473	151
1988	2 673	920	267	480	167
1989	2 789	974	268	499	184
1990	2 863	1 016	270	511	186
1991	2 946	1 049	272	520	151
1992	3 014	1 081	275	534	158
1993	2 951	1 241	206	482	164
1994	2 932	1 243	204	462	162
1995	2 911	1 242	203	458	162

1) Beförderungsfälle x mittlere Reiseweite. -2) Einschließlich RVO-Busse.

Bei dieser insgesamt sehr positiven Entwicklung bei der Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsmittel sind bei näherer Betrachtung der Tabellen 5 und 6 aber kleine „Schönheitsfehler“ zu entdecken. In den Jahren 1986 und 1987 hatte vor allem die S-Bahn deutliche Minderungen beim Fahrgastaufkommen (Beförderungsfälle) zu verzeichnen; dies ist auch im letzten Berichtsjahr 1995 zu erkennen, wobei hier die Abnahme zahlenmäßig relativ gering ausfällt, aber alle MVV-Verkehrsmittel betrifft, insbesondere die U-Bahn, den Stadtbus- und den Regionalbusverkehr. Offensichtlich sind zudem auch die bisher festgestellten alljährlichen Steigerungsraten bei den Beförderungsfällen ausgeblieben.

Eine Erklärung mag die am 1. Januar 1986 wirksam gewordene Tarifierhöhung mit einer erstmals in der Geschichte des MVVs unterschiedlichen Anhebung der Zeitkartentarife im Innen- und Außenraum sein. Während im Innenraum die Zeitkarten um 2,5% verteuert wurden, mußten die Zeitkarteninhaber im MVV-Außenraum bis zu 16% Steigerung hinnehmen,

die mit dem notwendigen weiteren Ausbau des S-Bahn-Systems begründet wurde. Diese Notwendigkeit konnte jeder S-Bahn-Benutzer tagtäglich in der Hauptverkehrszeit selbst hinreichend erleben. 1985 war der Platznutzungsgrad in der S-Bahn fast um 9% höher als heute (Tabelle 7). So manchem wurde deshalb das MVV-Fahren unter diesen Umständen zu teuer. Erst im Jahre 1987 konnten wieder etwas mehr Beförderungsfälle als 1985 gezählt werden.

Der seit 1994 feststellbare Rückgang der Beförderungsfälle bei der S-Bahn, der 1995 alle MVV-Verkehrsmittel erfaßt hat, dürfte offensichtlich ähnliche Ursachen haben. In früheren Jahren wurde mit Tarifierhöhungen in der Regel der allgemeinen Lohn- und Preisentwicklung Rechnung getragen. So brachte die Tarifierhöhung zum 25. Mai 1989 noch eine durchschnittliche Fahrpreis-Teuerung von 4,7%, die zum 1. November 1991 durchschnittlich 4,3%, umgerechnet auf die Gesamtlaufzeit dieser beiden Tarifmaßnahmen von zusammen vier Jahren, somit pro Jahr noch hinnehmbare 2,25%.

Platzausnutzungsgrad nach Verkehrsmitteln (in %)

Tabelle 7

Jahr	S-Bahn	U-Bahn	Straßenbahn	Omnibusse	
				städtische	regional *)
1972 (28.5.-31.12.)	20,28	15,71	16,58	17,00	14,29
1973	19,64	16,94	17,79	17,43	16,58
1974	21,45	18,72	20,36	19,14	18,35
1975	23,02	19,92	21,75	19,89	18,70
1976	21,78	22,71	20,49	21,80	20,83
1977	21,82	22,69	21,05	22,28	21,69
1978	22,72	23,44	22,02	23,11	23,06
1979	23,70	23,24	23,68	23,58	24,22
1980	24,42	19,76	21,42	22,25	23,45
1981	24,87	17,07	16,68	22,70	23,65
1982	25,20	17,45	17,22	22,94	21,20
1983	29,49	22,54	16,70	22,70	21,02
1984	30,37	21,49	17,25	22,21	19,66
1985	30,46	22,08	16,47	21,74	19,91
1986	29,29	21,08	16,53	21,23	19,59
1987	29,45	21,54	16,90	21,69	19,22
1988	30,24	20,98	16,52	21,45	20,01
1989	31,60	18,21	17,81	22,31	21,13
1990	31,79	17,66	18,84	22,87	21,14
1991	31,99	17,91	20,10	23,20	16,43
1992	27,50	18,23	20,80	22,64	16,09
1993	23,10	19,59	16,06	19,84	16,72
1994	21,87	18,69	17,82	18,88	16,75
1995	21,77	18,61	17,42	18,57	15,78

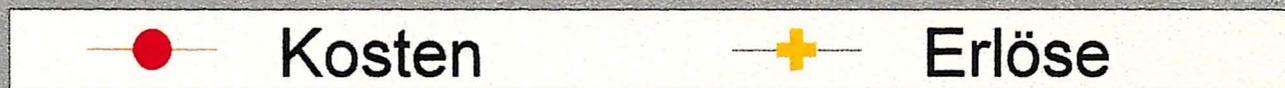
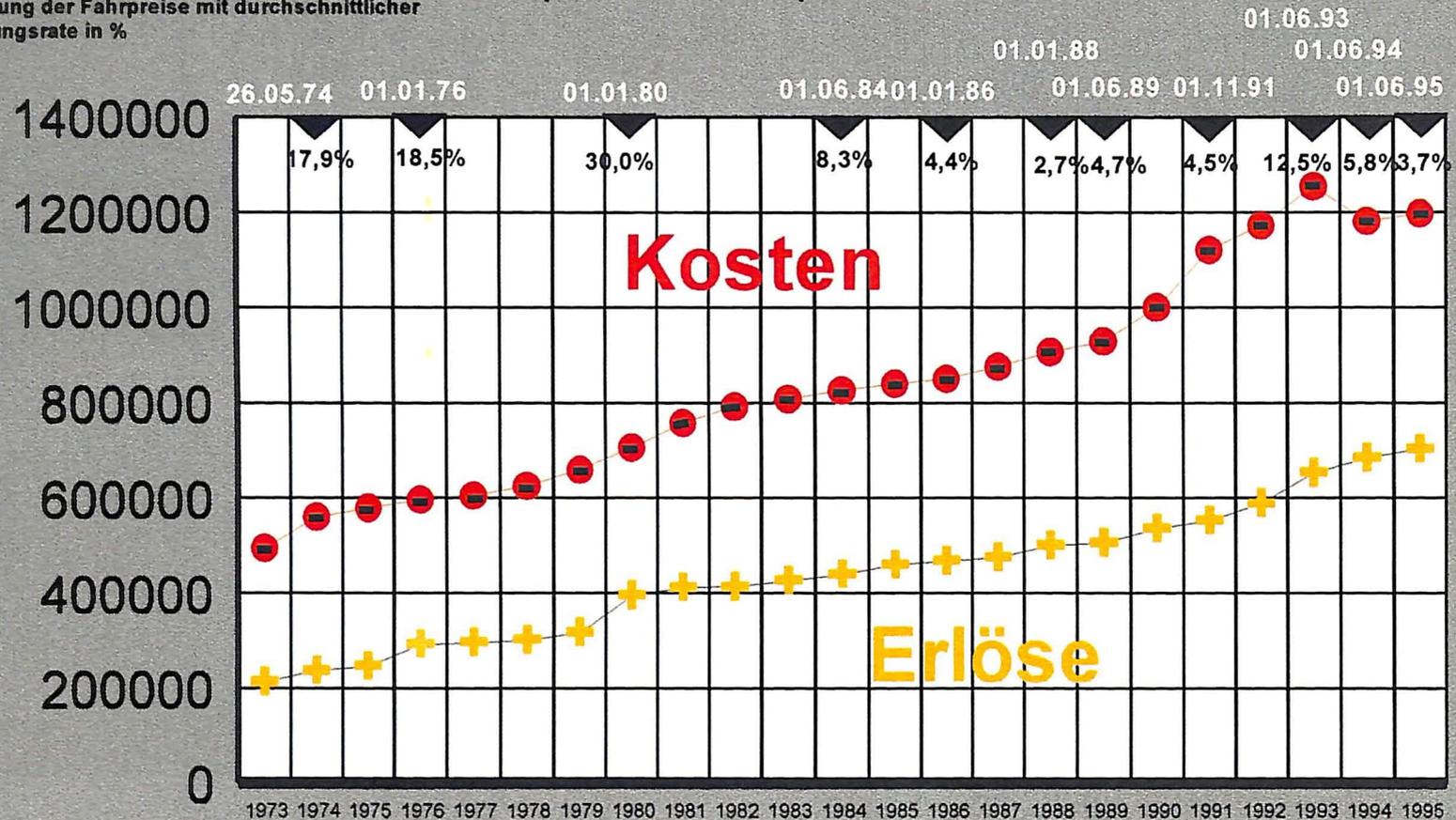
*) Einschließlich RVO-Busse.

Mit der Tarifierhöhung zum 23. Mai 1993 wurden die MVV-Fahrpreise im Durchschnitt um 12,5% angehoben, in einer Zeit, in der die negative wirtschaftliche Entwicklung – steigende Arbeitslosigkeit, hohe Teuerungsraten, Rückgänge in der wirtschaftlichen Produktion und die damit verbundenen Sparmaßnahmen bei den Wirtschaftsunternehmen mit den entsprechenden Auswirkungen für die Arbeitnehmer – auch im bisher begünstigten Süddeutschen Raum und damit auch hier im Großraum München spürbar wurden. Am 29. Mai 1994 war schon wieder eine Preisanhebung um durchschnittlich 5,8%, dann am 29. Mai 1995 mit durchschnittlich 3,7% und die vorerst letzte zum 1. Juni 1997 mit 3,4%. Bei der erreichten Höhe der MVV-Fahrpreise wirkt sich der Zwang zum Sparen in der Bevölkerung sicher auch auf die Häufigkeit der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel bzw. auf ihre Benutzung insgesamt und somit unmittelbar auf ihre Wirtschaftlichkeit aus. Der Fahrpreis beträgt gegenwärtig z. B. für die Einzelfahrkarte 3,40 DM für eine Fahrt im Stadtgebiet (außer Kurzstrecke) oder 2,73 DM mit der Streifenkarte für die gleiche Fahrt –

hinzukommt der Fahrpreis für die Rückfahrt, so daß die Fahrt in die Stadt für einen Erwachsenen insgesamt 6,80 DM bzw. 5,46 DM zu Buche schlägt und damit schon bei nur einer Person mehr kostet als die teure Parkgebühr in der Innenstadt. Weniger Beförderungsfälle bedeuten in der Regel geringere Einnahmen (= Erlöse). Aus den zur Verfügung stehenden statistischen Unterlagen ist das aber nicht ohne weiteres zu erkennen, da eventuelle Mindereinnahmen durch rückläufige Fahrgastzahlen von Mehreinnahmen durch Tarifierhöhungen sicher soweit kompensiert werden, daß letztendlich beim Jahresabschluß trotzdem ein Erlöszuwachs zu verzeichnen ist. Die Kostenentwicklung der Verbund-Verkehrsbedienungs, die Entwicklung der Erlöse und der sich daraus ergebende Kostendeckungsfehlbetrag sind in Tabelle 8 und der entsprechenden Graphik dargestellt. Die aus dieser Aufstellung nicht ersichtlichen Finanzierungsbeiträge des Landes, der Landkreise und Dritter als Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr nach §45 a Personenbeförderungsgesetz, gemeint sind damit die stark verbilligten

Entwicklung der Kosten und Erlöse (in 1000 DM)

▼ = Änderung der Fahrpreise mit durchschnittlicher Steigerungsrate in %



Entwicklung der Kosten und Erlöse (Mio. DM)

Tabelle 8

Jahr	Kosten (brutto) ¹⁾	Erlöse (netto) ²⁾	Kostendeckungsfehlbetrag ³⁾
1972 (28.5.-31.12.)	277,514	128,456	148,968
1973	493,045	212,820	275,225
1974	558,714	236,374	317,340
1975	578,231	246,250	326,981
1976	595,247	291,323	298,924
1977	603,894	295,560	277,295
1978	624,034	300,994	287,864
1979	658,311	316,602	308,113
1980	704,834	394,655	279,494
1981	756,813	411,807	312,417
1982	791,230	412,800	346,544
1983	807,373	426,413	342,005
1984	825,600	439,119	351,458
1985	839,440	459,368	345,822
1986	849,980	467,650	348,390
1987	875,181	474,896	365,848
1988	906,570	500,140	374,419
1989	928,772	505,550	387,659
1990	1 000,340	535,713	429,728
1991	1 120,504	552,965	531,798
1992	1 172,321	589,352	549,334
1993	1 254,422	652,765	565,803
1994 ⁴⁾	1 181,300	683,900	461,500
1995 ⁵⁾	1 197,300	703,300	459,100

1) Nicht berücksichtigt ist der kostenmindernde Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG durch das Land, die Landkreise und Dritte.-2) Setzen sich zusammen aus der Summe der Gesamteinnahmen abzüglich Absetzungen und Vorwegzuscheidungen gemäß Einzelverträgen (= Aufteilungssumme MVV).-3) Beinhalten auch Kostendeckungsfehlbeträge für die regionale Omnibusverkehrsbedienun g in den Landkreisen.-4) Aktualisierte Planansätze.-5) Planansätze.

Schüler- und Studenten-Zeitkarten, sind bereits kostenmindernd berücksichtigt und reduzieren die in Tabelle 8 ausgewiesenen Kostendeckungsfehlbeträge auf die Summen, die schließlich von den Kostenträgern des MVV auszugleichen waren. Dieser Aufstellung ist zu entnehmen, daß die Kosten für die MVV-Verkehrsbedienun g, das ist alles, was der MVV an Sach-, Betriebs- und Personalkosten verursacht, seit dem Start im Jahre 1972 bis heute um 143% gestiegen sind. In der gleichen Zeit sind aber die Erlöse um 230% angewachsen. In Mark und Pfennig ausgedrückt sieht das so aus: Für die Einzelfahrkarte, die 1973 noch 1,- DM gekostet hat muß man heute 3,40 DM hinlegen und für die vergleichbare Fahrt mit Streifenkarte für damals noch 0,90 DM zahlt man heute 2,73 DM. Beim Zeitkartentarif ist es etwas günstiger, eine Zwei-Zonen(Innenraum)-Wochenmarke kostete 1973 noch 6,- DM, heute 13,80 DM. Dadurch, daß die Erlöse in den letzten Jahren bei stagnierenden Fahrgastzahlen vor allem auf Grund

der Tarifierhöhungen unverhältnismäßig schnell gewachsen sind, fielen die entsprechenden Kostendeckungsfehlbeträge dementsprechend geringer aus. Sie haben im gesamten Vergleichszeitraum zwar nur knapp um 67% zugenommen, mittlerweile aber dennoch die stolze Summe von knapp einer halben Milliarde DM (genau 459,100 Mio. DM) erreicht, die von den Kostenträgern des MVVs, das waren bis 1996 die Deutsche Bundesbahn, bzw. nach ihrer Privatisierung, die Deutsche Bahn AG und die Landeshauptstadt München, aufgebracht werden mußten. Im Rahmen der Regionalisierung der Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs durch die Neufassung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) vom 30. Juli 1996 müssen seitdem die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs, das sind beim MVV der Bayerische Staat, die Landeshauptstadt München und die acht Landkreise im MVV-Wirkungsraum, den Kostenfehlbetrag tragen, was letztlich bei den gegen-

wärtigen wirtschaftlichen äußerst schwierigen Bedingungen wieder den Steuerzahler trifft. Es ist unbestritten eine verkehrspolitische Notwendigkeit, zur Entlastung des Straßennetzes vom Individualverkehr und zur Minderung der Abgasemissionen im städtischen Verdichtungsraum, insbesondere aber zur Bewältigung des künftig zu erwartenden Mehrverkehrs den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel weiter voranzutreiben. Im Hinblick auf die bisherige Entwicklung der MVV-Fahrpreise wird eine weitere Verbesserung der Ertragslage auf Kosten der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel aber kaum mehr reaktionslos hingenommen werden.

Dies geht auch aus den Umfragen für das „Deutsche Kundenbarometer“ des renommierten EMNID-Institutes (Bielefeld) im Auftrag der Deutschen Marketing-Vereinigung e. V. (Düsseldorf) hervor. Dort wird der MVV unter den großen deutschen Verkehrsverbänden bei der Globalbeurteilung seiner Leistungen durch die Kunden am besten bewertet. Beim „Preis-Leistungsverhältnis“ schneidet er aber in der Gunst seiner Kunden am schlechtesten ab und liegt hier in der Bewertung sogar unter dem hierfür ermittelten bundesweiten Durchschnittswert.

Beim MVV ist daher mehr denn je Sparen angesagt. Wie sich in der Vergangenheit schon gezeigt hat, gelingt dies immer noch am besten durch einen weiter verbesserten und noch mehr bedarfsorientierten Einsatz der vorhandenen Ressourcen.

Die klassische Methode, die Bedeutung eines Unternehmens darzulegen, ist ein Vergleich mit entsprechenden anderen Unternehmen. Dies wird auch hier versucht, jedoch unter dem Vorbehalt einer sehr schwierigen und äußerst eingeschränkten Vergleichbarkeit im Hinblick auf die stark unterschiedlichen Strukturen der einzelnen Verkehrsverbände in der Bundesrepublik Deutschland.

Der Tabelle 9 sind wesentliche Strukturdaten der im Vergleich stehenden Verkehrsverbände, soweit sie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen zur Verfügung stellen konnte, aufgelistet. Dem Vernehmen nach ist der Verkehrsverbund Rhein-Main (RMV) der größte in Deutschland. Leider haben wir hierfür keine Angaben erhalten. Nach den vorhandenen statistischen Unterlagen liegt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) nach der Gesamtliniennlänge seiner Verkehrsmittel weit vor München und dem Hamburger Verkehrsverbund. Berlin folgt erst an vierter Stelle.

Die stark unterschiedlichen Strukturen der Wirkungsräume der einzelnen Verkehrsverbände und die damit recht unterschiedliche Aufgabenstellung für eine ef-

fektive Verkehrsbedienung machen eine Bewertung anhand der einzelnen Verkehrsleistungen (Tabelle 10) in Form einer Gesamt-Rangfolge nahezu unmöglich. Die entsprechende Aufgabe im Wirkungsraum Berlin, der im wesentlichen das Berliner Stadtgebiet umfaßt, oder im Stadtstaat Hamburg ist bestimmt dort eine andere als im VRR, der im einwohnermäßig stark verdichteten Raum des Ruhrgebietes die großen Ruhrstädte miteinander verbindet und dort ebenso den innerstädtischen Verkehr bestreitet. Im flächenmäßig weit ausgedehnten und im ländlichen Raum wenig verdichteten MVV-Wirkungsraum ist die Stadt München der wirtschaftliche und kulturelle Mittelpunkt mit ebensoviel Einwohnern wie der übrige Wirkungsraum, auf die alle Verkehrsbeziehungen zu laufen.

Vergleichbare Leistungsmerkmale sind sicherlich die Gesamtzahl der Nutzplatzkilometer sowie die der Fahrgäste, der Personenkilometer und der Prozentsatz der durchschnittlichen Platzausnutzung. Bei einer akzeptablen Verkehrsbedienung ist die Nutzplatzkilometerleistung in einem Verkehrsverbund mit einer großen Flächenausdehnung und geringer Verdichtung zwangsläufig höher als in einem kleinen Wirkungsraum mit hoher Verdichtung. Unter dieser Einschränkung führt der MVV bei diesem Leistungsmerkmal die Verbände an. Ebenso zwangsläufig hat der MVV auf Grund seiner verhältnismäßig geringeren Einwohnerzahl in seinem Wirkungsraum auch weniger Fahrgäste und nimmt hier nach dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Berlin den dritten Rang ein. Beim Wertmesser „Personenkilometer“ liegt der MVV auch hinter dem VRR aber deutlich vor Berlin. Entsprechend der Auswertung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen führt bei der durchschnittlichen Platzausnutzung ebenso der VRR auf Grund seines einwohnermäßig hochverdichteten Wirkungsraumes; aber auch der Stuttgarter Verkehrsverbund mit seiner relativ geringen Verkehrsleistung liegt noch vor dem MVV, der dann an dritter Stelle mit immerhin 19,5% folgt.

Diese Rückschau auf die Entwicklung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds in den vergangenen 25 Jahren läßt die politische Leistung nur erahnen, die von allen Beteiligten erbracht worden ist, um dieses Werk zustande zu bringen. Eine ähnliche Leistungsbereitschaft wird nötig sein, um die Zukunft des MVVs mit den notwendigen Weiterentwicklungen nachhaltig zu sichern. Hierüber berichtete der Münchner Merkur in seiner Ausgabe am 1. April 1997, offensichtlich aber nicht als Aprilscherz! Demnach soll die S-Bahn im Münchener Westen die

Linienlängen der deutschen Verkehrsverbände 1995

Tabelle 9

Verbände	Einwohner im Wirkungsraum	Linienlänge in km						
		U-Bahn	Stadtbahn	Straßenbahn	Eisenbahn	O-Bus	Bus	Gesamt
Berlin (BVG)	3 471 535	166,3	.	342,0	.	.	2 344,2	2 852,5
Hamburg (HVV)	2 325 000	400,1	.	.	.	.	3 727,4	4 127,5
Nürnberg (VGN)	.	.	.	.	.	.	.	.
Rhein-Main (RMV)	.	.	.	.	.	.	.	.
Rhein-Ruhr (VRR)	7 356 500	.	251,4	599,6	1 601,6	67,8	7 564,4	10 084,8
Rhein-Sieg (VRS)	2 985 415	.	.	.	.	.	.	.
Stuttgart (VVS)	2 307 797	.	.	.	.	.	679,0	.
München (MVV)	ca. 2 400 000	96,4	510,0	84,9	.	.	4 098,0	4 789,3

Auslastungsgrade der deutschen Verkehrsverbände 1995

Tabelle 10

Verbände	Nutzplatzkilometer in Millionen							Fahrgäste	Personenkilometer	Durchschnittliche Platzausnutzung (%)
	U-Bahn	Stadtbahn	Straßenbahn	Eisenbahn	O-Bus	Bus	Gesamt	in 1 000		
Berlin (BVG)	12 843	.	3 266	.	.	7 995	24 104	872 462	4 216 228	17,5
Hamburg (HVV)	16 312	.	.	.	.	5 704	22 016	481 053	3 738 495	17,0
Nürnberg (VGN)	1 672	.	705	5 668	.	2 428	10 473	167 960	.	.
Rhein-Main (RMV)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rhein-Ruhr (VRR)	.	3 437	4 733	.	254	15 825	24 249	1 076 600	6 998 100	28,9
Rhein-Sieg (VRS)	.	3 290	3 074	7 410	.	5 373	19 147	384 307	3 114 014	16,3
Stuttgart (VVS)	.	2 188	729	5 752	.	1 220	9 889	280 604	2 131 195	21,6
München (MVV)	6 674	13 372	1 165	.	.	3 499	24 710	528 585	4 970 000	19,5

längst anstehende Aufwertung mit spürbaren Verbesserungen auf der S 5 erfahren.

Auch die Flughafenlinie S 8 soll einen neuen Zugschnitt erhalten, der ihre Reichweite nach Westen erheblich vergrößert. Voraussetzung hierfür ist eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof. Mit dem Segen der MVV-Aufsichtsgremien, worüber die

Medien bestimmt ausführlich berichten werden, wäre eine Verwirklichung bereits im Frühsommer 1998 möglich.

Karlheinz Wildenrother
Dipl.-Verwaltungswirt (FH)