

Die MVV-Fahrpreise gestern und heute

Hinweis: Da sich die nachfolgende Betrachtung ausschließlich mit der Analyse zurückliegender Entwicklungen beschäftigt, sind DM – Beträge und Indikatoren nicht in Euro umgerechnet.

Mit dem Münchner Stadtgebiet umfasst der MVV heute einen Raum von rund 5 500 qkm mit 175 Gemeinden, in denen rund 2,444 Mio. Menschen (Stand 31.12.2000) leben. Die Linienlänge aller MVV-Verkehrsmittel beträgt 4 982,7 km, ist damit mehr als 3,5 mal länger, das Verkehrsnetz dementsprechend dichter und der Bedienkomfort höher als vor 30 Jahren, im Jahre 1972 beim MVV-Start. Damals hatten alle MVV-Verkehrsmittel zusammen genommen eine Linienlänge 1 400 km mit 1 500 Haltestellen und der Verbundraum umfasste eine Fläche von rund 5 000 qkm mit 2,1 Mio. Einwohner.

Im Jahre 2000, so war es im letzten MVV-Report nachzulesen, wurden 546,916 Mio. Fahrgäste gezählt; täglich sind das 1,5 Mio. Menschen, die für ihren Weg zur Arbeit, zur Schule oder Universität und nach Hause, für Besorgungen, zum Kino- oder Theaterbesuch etc. den MVV in Anspruch nehmen. Besonders hinsichtlich der vielfältigen Stadt-Umland-Beziehungen und dem notwendig beschränkten Angebot von Dauer-Parkplätzen im Stadtgebiet, insbesondere im innerstädtischen Bereich, ist neben wirtschaftlichen Erwägungen oftmals der MVV die einzige Möglichkeit zur Bewältigung der notwendigen, vor allem der beruflich- oder ausbildungs-bedingten Wege.

Der Umstieg in das "Verbund-Zeitalter", wie damals die Presse titelte, mit dem Angebot, alle öffentlichen Verkehrsmittel im Verbundraum, einschließlich der neuen U-Bahn, in einem abgestimmten Fahrplan zu einem einheitlichen Tarif mit nur einem Fahrschein benutzen zu können, war natürlich ein Grund zum Feiern, getrübt allerdings durch die notwendige Anhebung Fahrpreise.

Schon wegen der großen Breitenwirkung kommt der Gestaltung der MVV-Fahrpreise eine ganz besondere Bedeutung zu. Deshalb und wegen der Brisanz der damaligen Fahrpreisdiskussion in der Öffentlichkeit berief beim MVV-Start im Jahr 1972 die mit absoluter Mehrheit im Rathaus regierende Münchner SPD eigens einen Sonderparteitag ein, um durch diesen die MVV-Fahrpreise "politisch" absegnen zu lassen.

Die Einzelfahrkarte kostete nun für das gesamte Stadtgebiet 1,- DM, mit Streifenkarte zahlte man für die gleiche Leistung 0,90 DM. Für die Fahrt ins Münchner Umland, z. B. nach Tutzing, benötigte man eine Einzelfahrkarte für 4,- DM; der Streifenkartenpreis für die gleiche Fahrt betrug 3,30 DM.

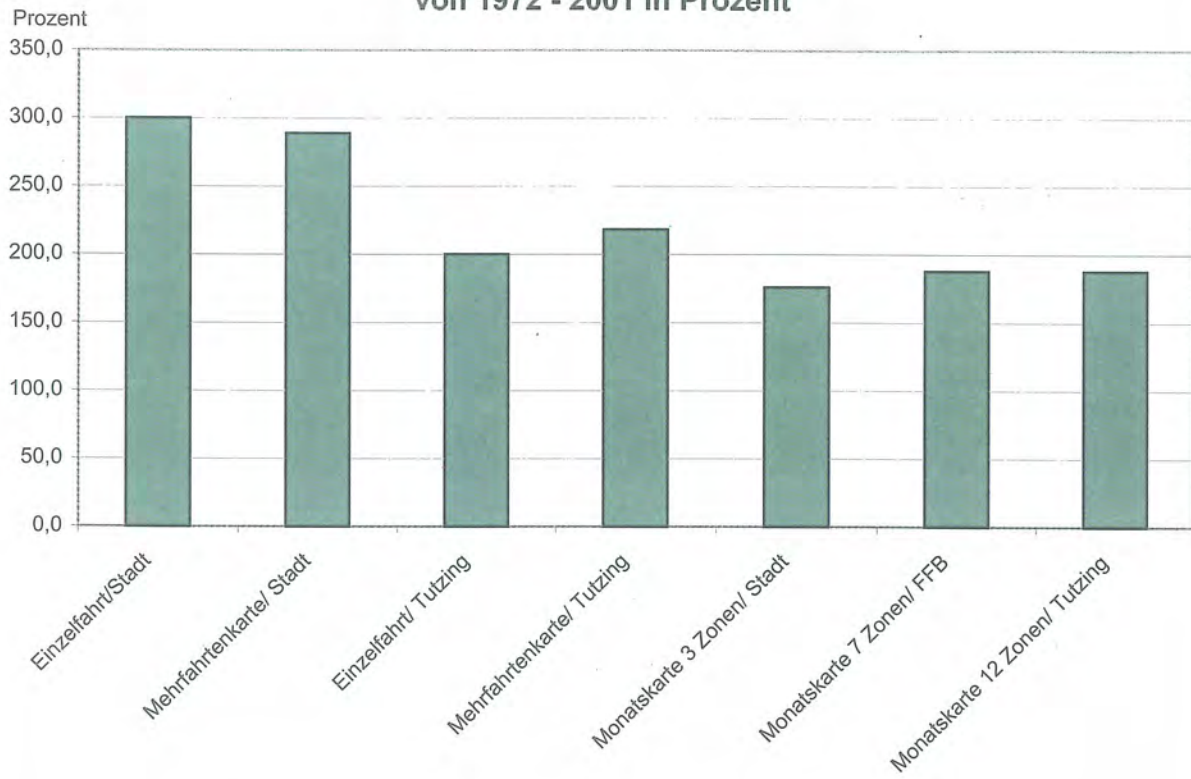
Heute, nach der Fahrpreisanhebung mit Wirkung ab 10. Juni 2001 zahlt man für die Fahrt innerhalb des Stadtgebietes mit der Einzelfahrkarte 4,- DM und mit der Streifenkarte 3,50 DM; für die Fahrt nach Tutzing sind 12,- DM, mit der Streifenkarte 10,50 DM auf den Tisch zu legen.

Die Fahrpreise im Bartarif sind damit in den vergangenen 30 Jahren im Stadtgebiet um 300 Prozent bei der Einzelfahrkarte und 289 Prozent, bei der Streifenkarte und bei Fahrten in die Region um 200 Prozent bzw. 218 Prozent gestiegen. Ein Vergleich der Preise im Zeitkartentarif ergibt dagegen ein anderes Bild, wobei hier die Preisanhebung im Stadtgebiet wie auch in der Region im wesentlichen im gleichen Verhältnis ausgefallen ist:

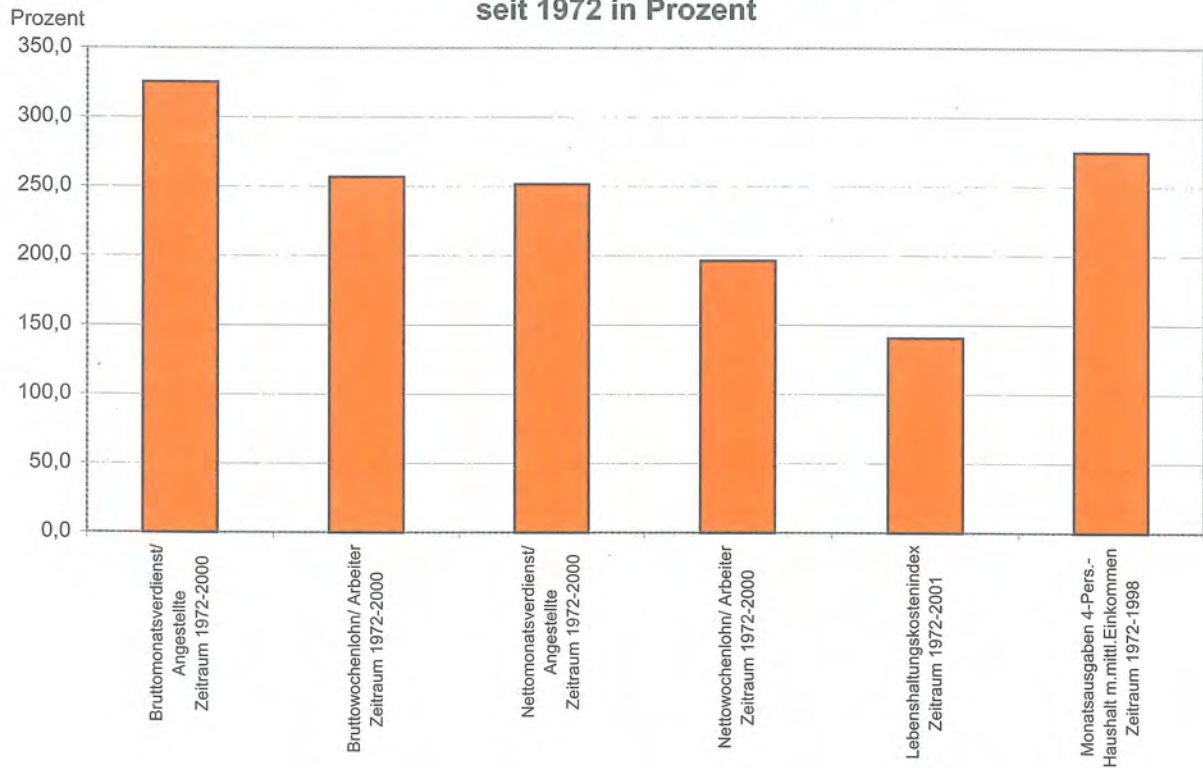
1972 kostete eine an allen Tagen gültige Monatskarte (wählbar war die Monatskarte nur für die Arbeitstage) für die Fahrt im Stadtgebiet z.B. für 3 Zonen (Milbertshofen – Innenstadt) 29,-DM, für die Strecke Fürstenfeldbruck – München/ Stadtzentrum (damals 7 Zonen) 49,- DM und für die Fahrt nach Tutzing (damals 12 Zonen) 74,- DM. Heute zahlt man für die gleichen Karten 80,- DM, 141,- DM und 213,- DM; dies entspricht einer gegenüber dem Bartarif deutlich geringeren Steigerung von 176 Prozent für die Monatskarte im Stadtgebiet bzw. jeweils 188 Prozent für die Zeitkarte nach Fürstenfeldbruck oder Tutzing. Wenn heute zwei Erwachsene das Auto in der Garage lassen und innerhalb des Stadtgebietes für die Einkaufsfahrt in die Innenstadt den MVV benutzen, zahlen sie hin und zurück mit der preisgünstigeren Streifenkarte insgesamt 14,- DM; günstigere Tarifangebote, z.B. die sogenannte Partnertageskarte, richten sich vor allem an Gruppen und Familien mit Kindern. Dieser Fahrpreis an sich ist ein ansehnlicher Betrag, den man aber am Verhältnis zum Einkommen und zu den Lebenshaltungskosten messen muss!

Einen probaten Maßstab bietet dafür der sogenannte "Gesamtlebenshaltungskostenindex". Für alle Bereiche der Lebenshaltung, wie Ernährung, Kleidung, Möbel, Hausrat, Gesundheits- und Körperpflege, Bildung, Freizeit, Unterhaltung, Verkehr einschließlich Mieten und Mietnebenkosten etc., werden seit geraumer Zeit nach einem einheitlichen Maßstab von den einzelnen Statistischen Ämtern auf kommunaler-, Länder- und Bundesebene Preise erfasst und Indexpunkte (Lebenshaltungskostenindex) gebildet. Dieser "Preisindex für die Gesamtlebenshaltung von 4-Personenhaushalten von Arbeitern und Angestellten mit mittlerem Einkommen", bezogen auf das Basisjahr 1970 mit der Indexzahl 100, betrug nach Auskunft des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung im Jahre 1972 in Bayern 110,4 und heute 265,3 (Jahr 2001); das entspricht einer Steigerung von 140,3 Prozent.

Entwicklung der MVV-Fahrpreise von 1972 - 2001 in Prozent



Entwicklung ausgewählter Indikatoren seit 1972 in Prozent



Statistisches Amt München

Diese Zahl zeigt aber nur die reine Preisentwicklung einschließlich der mittlerweile eingetretenen Geldentwertung auf, jedoch ohne Berücksichtigung von Mengen- und Qualitätseffekten, also des in 30 Jahren gestiegenen Lebensstandards.

Gemessen am Preisindex für die Gesamtlebenshaltung sind die MVV-Fahrpreise in den ausgewählten Tarifarten deutlich stärker gestiegen als die Lebenshaltungskosten.

In diesen Preisen sind aber auch die Mengen- und Qualitätseffekte, die seit der Verbundgründung eingetreten sind, enthalten. Das ist, wie eingangs schon erwähnt, die enorme Steigerung des Verkehrsangebotes des MVV's allein schon durch den Ausbau des U-Bahn-Netzes auf heute 85 km Streckenlänge und 8 Linien mit zusammen 137,6 km Linienlänge. Hinzu kommen die gewaltigen Investitionen in den Fahrzeugpark zur Verbesserung der Zuverlässigkeit der Verkehrsmittel. Nicht zu vergessen sind die großen Anstrengungen für den Ausbau des S-Bahn-Netzes - zuletzt der Anschluss des Münchner Verkehrsflughafens - und zur Taktverdichtung der S-Bahn, um nur das Wichtigste zu nennen.

Einen weiteren, aussagekräftigen Vergleich bietet die Entwicklung der Löhne und Gehälter im Vergleichszeitraum. Im Statistischen Jahrbuch 1972 der Landeshauptstadt München ist in der Tabelle 612 "Durchschnittliche Bruttomonatsverdienste der Angestellten in München nach Wirtschaftszweigen" u.a. das mittlere Einkommen eines "Angestellten in Industrie und Handel" im Monat Oktober 1972 mit 1 683,- DM brutto beziffert; der wöchentliche Bruttolohn eines Arbeiters in der Münchner Industrie lag damals bei 333,53 DM.

In einer weitgehend identischen Tabelle (nunmehr Nr. 628) des erst kürzlich ausgelieferten Statistischen Jahrbuches 2001 wird der entsprechende Bruttomonatsverdienst für Angestellte im Monat Oktober 2000 mit 7 157,- DM angegeben; ein Arbeiter hatte demnach einen Bruttowochenlohn von 1 190,- DM.

Der vergleichbare durchschnittliche Angestellten-Bruttomonatsverdienst ist somit in den vergangenen 30 Jahren um 325 Prozent; der Arbeiter-Bruttowochenlohn nur um 257 Prozent gestiegen. Um festzustellen was davon tatsächlich aufs Konto gekommen ist, müssen die Abgaben, wie Steuern und Soziallasten in Abzug gebracht werden. Diese haben aber im Vergleichszeitraum sehr stark zugenommen. Im Jahr 1972 waren sie noch knapp 35 Prozent und heute sind sie bei rund 46 Prozent. Vom Angestellten-Bruttomonatsverdienst verblieben im Oktober 2000 also gerade noch rund 3 865,- DM netto; im Oktober 1972 waren es knapp 1 100,- DM netto; dem Arbeiter bleiben vom Brutto-Wochenlohn heute 642,60 DM, im Jahr 1972 waren es DM 216,80,- zum Ausgeben. Im Vergleichszeitraum betrug die Steigerung der Nettoverdienste in München bei Angestellten demnach 251 Prozent

und bei Arbeitern 196 Prozent; die Entwicklung der Nettoeinkommen verlief daher im Vergleichszeitraum deutlich flacher als die der Bruttoeinkommen.

Verglichen mit der Entwicklung der durchschnittlichen Netto-Einkommen sind die der MVV-Zeitkartenpreise zum Teil deutlich dahinter zurück geblieben. Im Bartarif hielten die Preise für Fahrten in die Region weitgehend Schritt mit der Einkommensentwicklung, nur für Fahrten im Stadtgebiet sind die Fahrpreise stärker gestiegen als die genannten Einkommen.

Schließlich noch ein weiterer Vergleich mit den "monatlichen Ausgaben von 4-Personen-Arbeitnehmerhaushalten in Bayern"; hier sind auch Mengen- und Qualitätseffekte, also die Entwicklung des Lebensstandards, mit berücksichtigt und bieten daher einen besonders guten Vergleich zur MVV-Tarifentwicklung. Im Jahre 1972 lagen diese, nach einem einheitlichen Erhebungsmodus bayernweit ermittelten Monatsausgaben noch bei 1 269,64 DM; im Jahr 1998 bereits bei 4 758,- DM. Leider gibt es gegenwärtig wegen der Umstellung der Erhebungsmodalitäten gegenwärtig keine aktuelleren Zahlen. Die Monatsausgaben für den privaten Verbrauch sind somit allein im Zeitraum 1972 – 1998 um rund 275 Prozent gestiegen. Die meisten MVV-Fahrpreise, vor allem im Zeitkartentarif, sind weit hinter dieser Ausgabenentwicklung zurückgeblieben. Die Ausnahme sind auch hier die Fahrpreise im Bartarif für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes.

Übrigens, im Rahmen der Währungsumstellung auf Euro zum 1.1.2002 gab es bei den MVV-Fahrpreisen nur geringfügige, rundungsbedingte Preisveränderungen ohne erkennbare Einnahmeverbesserungen!

Die "Kosten der Verbundverkehrsbedienung", also der jährliche Kosten-Gesamtaufwand für den MVV wurden zuletzt im MVV-Geschäftsbericht des Jahres 1995 veröffentlicht. Die Höhe dieser Kosten betrug damals 1 197,300 Mio. DM.

In späteren Veröffentlichungen fehlen diese Angaben. Dem standen im Jahre 1995 Einnahmen von rund 738 Mio. DM (einschließlich der staatlichen Ausgleichszahlungen für den subventionierten Ausbildungstarif) gegenüber. Damit wurde ein Kostendeckungsgrad von nur 60,5 Prozent erreicht. Im Hinblick auf die hohen Investitionen in den Fahrzeugpark und den weiteren Ausbau des Streckennetzes in den letzten Jahren und die entsprechenden Zukunftsplanungen dürfte sich der Kostendeckungsgrad, trotz der mittlerweile erfolgten Fahrpreisanhebungen seitdem sicher nicht wesentlich verbessert haben. Soweit aber die Kosten der MVV-Verkehrsbedienung nicht unmittelbar durch Fahrpreis-Einnahmen abgedeckt werden können, erhöhen sie das Defizit der Verkehrsunternehmen bzw. den Zuschussbedarf aus anderen Bereichen.

Preisvergleich mit deutschen Großstädten

Tarifstand 1.1.2002

Kartenart	München	Berlin	Hamburg	Köln/Bonn
Einzelfahrt				
Kurzstrecke mit Einzelkarte	1,00 €	1,20 €	1,40 €	1,20 €
Kurzstrecke mit Mehrfahrkartenkarte	0,90 €	kein Angebot	kein Angebot	1,10 €
Stadtfahrt				
Erwachsene mit Einzelkarte	2,00 €	2,10 €	2,20 €	2,90 €
Erwachsene mit Mehrfahrkartenkarte	1,80 €	kein Angebot	kein Angebot	2,55 €
U-21; junge Leute (15-20 Jahre)	0,90 €	kein Angebot	kein Angebot	kein Angebot
Kinder mit Einzelkarte	0,90 €	1,40 €	0,80 €	1,45 €
Kinder mit Streifenkarte	0,70 €	1,40 €	0,80 €	0,85 €
Tageskarten (Stadtgebiet)				
Single-Tageskarte Innenraum	4,50 €	6,10 €	5,00 €	5,15 €
Familienangebot (Kleingruppe): Partner-Tageskarte bis 5 Erw.	7,50 €	kein Angebot	7,05 €	7,25 €
Zeitkarten				
Monatskarte Mindestpreis	34,00 €	56,00 €	48,00 €	40,35 €
Monatskarte Stadtgebiet	48,50 €	56,00 €	73,00 €	73,55 €
Grüne Karte	38,00 €	kein Angebot	37,00 €	39,30 €
Seniorenkarte	30,00 €	38,00 €	41,50 €	kein Angebot

Quelle: MVV bzw. Preistabellen der jeweiligen Verbünde.

Schon aus diesem Aspekt ergibt sich für die Verkehrsunternehmen (S-Bahn, MVG und Regionalbusunternehmer) und die Träger des öffentlichen Verkehrs (Landeshauptstadt München, Freistaat Bayern, Umland-Landkreise), die Notwendigkeit zur Verbesserung der Fahrpreiseinnahmen, zumindest aber zur Anpassung der MVV-Fahrpreise an die Entwicklung der übrigen Lebensumstände. Diese sind, wie wir aufgezeigt haben, bisher im Vergleich zu anderen Indikatoren aber immer noch relativ maßvoll ausgefallen. Dies zeigt auch ein Blick über die Grenzen des MVV's hinaus.

Dazu hat der MVV einen Vergleich seiner Fahrpreise mit vergleichbaren Angeboten anderer Verbünde deutscher Großstädte anhand der dort

gültigen Preistabellen erarbeitet (siehe vorstehende Tabelle). Dazu ist anzumerken, dass einem derartigen Preisvergleich der MVV wie auch andere Verbünde bislang eher ablehnend gegenüberstanden, da ein exakter Vergleich wegen der sehr unterschiedlichen Strukturen, insbesondere den Angebotsstrukturen, in den einzelnen Verbänden und Großstädten kaum möglich ist. Unter diesem Aspekt ist auch der nachfolgende "Preisvergleich mit deutschen Großstädten – Tarifstand 1.1.2002" zu betrachten. Daraus ist ersichtlich, dass der MVV nahezu in allen Positionen zum Teil deutlich günstigere Preise anbietet.

Karlheinz Wildenrother

Kinderfreundlicher MVV

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist für die Kinder und Jugendlichen in München günstiger.

München, 5. März 2002. Die Lebenshaltung wird immer teurer. Doch während die Kosten für Mieten, Lebensmittel und den Restaurantbesuch ständig steigen, bleibt zumindest die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für Kinder und Jugendliche günstig. Dabei bietet der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund im bundesdeutschen Durchschnitt die vorteilhaftesten Kinder- und Jugendtarife.

Dies zeigt ein kürzlich angestellter Preisvergleich des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der die Tarife für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in München, Berlin, Hamburg und Köln/Bonn untersuchte.

Während Eltern im Großraum Köln/Bonn bereits für ihre vierjährigen Sprösslinge zahlen müssen, fahren Kinder unter sechs Jahren in München gratis. Und in Hamburg und Berlin zahlen Kinder schon ab 12 Jahren den vollen Erwachsenenpreis – in München erst ab 15 Jahren. Günstig wirkt sich auch der Einheitstarif aus, den der MVV für seine jungen Fahrgäste konzipierte: Mit einer

Einzelfahrkarte zum Preis von 0,90 Euro oder mit einem Streifen der roten Streifenkarte für 0,70 Euro können Kinder von 6 bis 14 Jahren quer durch das ganze Verbundgebiet fahren – von Erding bis zum Ammersee, von Tutzing bis nach Ebersberg.

Noch attraktiver für Vielfahrer ist die Kinder-Tageskarte: für ganze 1,70 Euro können die Kleinen einen Tag das gesamte MVV-Netz nutzen.

Auch die Jugendlichen von 15 bis 20 Jahren fahren in München preiswerter - mit dem U21-Angebot. Damit kostet die Fahrt mit der Streifenkarte nur die Hälfte des Erwachsenenpreises.

Fazit: München hat den kinder- und jugendfreundlichsten Verbundtarif unter allen vergleichbaren deutschen Großstädten.

Mehr Informationen zu Tarif, Abfahrtszeiten und anderen interessanten MVV-Angeboten finden Sie unter www.mvv-muenchen.de. Oder rufen Sie unser Infotelefon an: 089/ 41 42 43 44 oder 089/ MVVINFO täglich von 6.00 Uhr bis 24.00 Uhr.

Diesen Beitrag stellte uns freundlicherweise die Pressestelle der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH zur Verfügung.

