

# VIERZIG JAHRE MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND



## DAS MVV- GEBURTSTAGSBUCH

VON KLAUS WERGLES UND ALEXANDER FREITAG

# VIERZIG JAHRE MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND

DAS MVV-GEBURTSTAGSBUCH  
VON KLAUS WERGLES UND ALEXANDER FREITAG



## IMPRESSUM

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek:  
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische  
Daten sind im Internet unter <http://d-nb.de> abrufbar.

© 2012 DVV Media Group | Eurailpress, Hamburg

E-Mail: [eurailpress@dvvmedia.com](mailto:eurailpress@dvvmedia.com)

Internet: [www.dvvmedia.com](http://www.dvvmedia.com)

Verlagsleitung:	Detlev K. Suchanek
Herausgeber:	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) Thierschstraße 2, 80538 München <a href="http://www.mvv-muenchen.de">www.mvv-muenchen.de</a>
Autoren:	Klaus Wergles, Alexander Freitag
Herstellungskoordination:	Dr. Bettina Guiot
Konzeption & Design:	Karl-Heinz Westerholt & Simone Henneken, Christina Neubauer
Vertrieb und Buchservice:	Riccardo di Stefano
Druck:	TZ-Verlag & Print GmbH, Roßdorf

Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe vorbehalten.  
Übersetzungen in eine andere Sprache, Nachdruck und  
Vervielfältigung – in jeglicher Form und Technik, einschließlich  
Übernahme auf elektronische Datenträger und Speicherung in  
elektronischen Medien, auch auszugsweise – nur mit schriftlicher  
Genehmigung des Verlags gestattet.

ISBN: 978-3-7771-0439-3

### Bildnachweis

Seite 6: Michael Nagy/Presseamt München;  
Seite 8: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,  
Infrastruktur, Verkehr und Technologie;  
Seiten 7 und 9: MVV-Bild-Archiv; Seite 29: Heinz Gebhardt  
Alle weiteren Bilder: Mike Schmalz, Walter Matthias Wilbert  
und MVV-Bild-Archiv

## Inhalt

Grußworte .....	6
1. Ein Verbund feiert Geburtstag .....	10
2. Der MVV: ein Kind vieler Väter .....	18
3. Die Arbeit des MVV: eine Zeitreise .....	24
3.1 Vier Jahrzehnte Verbundtarif .....	28
3.2 Fahrgastinformation und Kundenkommunikation einst und jetzt .....	48
3.3 Werbung und Öffentlichkeitsarbeit im Wandel der Zeit .....	66
3.4 Marktforschung gestern und heute .....	89
3.5 Verkehrsforschung 1972 – 2012 .....	102
4. Strich drunter: eine Bilanz nach 40 Jahren .....	116
4.1 Die deutschen Verbünde in einem veränderten Umfeld .....	119
4.2 Der Münchner Verbund, seine Verbundgesellschaft und die neue Zeit .....	126
4.3 Die ganz besondere Erfolgsstory: der MVV-Regionalbus .....	130
4.4 Die Entwicklung des Verbundraums: eine prosperierende Region .....	140
4.5 Das Leistungsangebot von Bus und Bahn: der Grundstein für den Erfolg .....	143
4.6 Auch das gehört zur Bilanz: was gute Planung wert ist .....	146
4.7 Die Nachfrage im MVV: 40 Jahre auf Wachstumskurs .....	152
5. Ausblick .....	156
Anhang .....	162
A. 40 Jahre MVV auf einen Blick: eine kleine Chronik .....	162
B. Die Vorsitzenden des Aufsichtsrats bzw. der Gesellschafterversammlung .....	165
C. Die Geschäftsführer der Verbundgesellschaft .....	165
Die Autoren .....	166



**Dr. Hans-Joachim Vogel**  
Oberbürgermeister der  
Landeshauptstadt München  
von 1960 bis 1972

Die Entstehung des Münchner Verkehrsverbundes ist aufs engste mit der Entwicklung moderner Verkehrsstrukturen für die Landeshauptstadt München und die Region München verbunden. Spätestens in den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts wurde deutlich, dass München einen leistungsfähigen und deshalb auch zwischen den verschiedenen Betreibern – das heißt vor allem zwischen der Bundesbahn und den städtischen Verkehrsbetrieben – vernetzten öffentlichen Personennahverkehr und als dessen Kernstück ein modernes Schienenschnellverkehrssystem benötigte, wenn die Stadt nicht früher oder später im Individualverkehr ersticken wollte. Die Diskussion, die zum Teil an frühere Überlegungen anknüpfte, kam indes zunächst nicht recht voran, weil Stadt und Bundesbahn sich gegenseitig blockierten. Beide nahmen nämlich die sogenannte klassische Trasse über den Marienplatz für sich in Anspruch.

Diese Blockade konnte erst überwunden werden, als die Stadt 1963 in ihrem Stadtentwicklungsplan zugunsten der Bahn auf die klassische Trasse verzichtete. Das hat mich damals als Oberbürgermeister ziemlich Mühe gekostet. Im Januar 1964 beschloss der Stadtrat überdies, nicht eine Unterpflasterstraßenbahn, sondern sogleich eine richtige U-Bahn zu bauen. Auch diesem Beschluss gingen schwierige Beratungen voraus.

Schwierig waren auch die Finanzierungsverhandlungen mit dem Bund und dem Freistaat Bayern. Nachdem sie mit einem befriedigenden Ergebnis geendet hatten, konnte am 1. Februar 1965 mit den Bauarbeiten für die U-Bahn und am 6. März 1967 mit denen für die S-Bahn begonnen werden. Die ersten U-Bahnzüge fuhren dann am 19. Oktober 1971 auf der Strecke Goetheplatz–Kieferngarten und der erste S-Bahnzug am 28. April 1972.

Vorher musste jedoch noch eine für den praktischen Erfolg des neuen Systems unerlässliche Voraussetzung geschaffen werden, nämlich die Zusammenfassung des Verkehrs auf allen S-Bahn-, U-Bahn-, Straßenbahn- und Autobusstrecken in der Region zu einem einzigen Fahrplan- und Tarifsystem. Die dafür notwendigen Verhandlungen dauerten nicht weniger als vier Jahre. Sie fanden schließlich ihren Niederschlag in einem sogenannten Grundvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Deutschen Bundesbahn, dem Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München, im Gesellschaftsvertrag zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Landeshauptstadt München vom gleichen Tage und im Einnahmen-Aufteilungsvertrag. Ein Jahr später starteten dann der MVV und der Verbundverkehr.

Seitdem sind vierzig Jahre vergangen, in denen sich der MVV ausgezeichnet bewährt hat. Deshalb erinnere ich mich immer wieder gerne an die Entstehung des Verkehrsverbundes während meiner Amtszeit und verbinde damit ein Gefühl der Dankbarkeit gegenüber allen, die daran mitgewirkt haben, aber auch den Wunsch, dass der MVV auch in Zukunft seine für die Stadt und die Region so wichtige Aufgabe gut erfüllt.



**Christian Ude**  
Oberbürgermeister der  
Landeshauptstadt München

„München mag Dich“. Mit diesem Slogan präsentiert sich München als lebenswerte und weltoffene Metropole. Besonders gut ist: Auch München wird gemocht. Von seinen Bewohnern genauso wie von Besuchern aus aller Welt. Zur guten Lebensqualität einer Stadt gehört auch, dass eine umweltfreundliche und hochwertige Mobilität gewährleistet wird – und dies geht in einem Ballungsraum nur mit öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV). Die Basis dafür wurde vor 40 Jahren gelegt. Die Gründungsväter des MVV haben sich wider dem damaligen Zeitgeist nicht vom Leitbild der autogerechten Stadt beeinflussen lassen. Vielmehr brachten sie mit bemerkenswertem Weitblick ein beispielhaftes Verkehrskonzept auf den Weg, das auch Stadt und Umland immer enger miteinander verknüpfte.

Die Erfolgsgeschichte des öffentlichen Verkehrs in München basiert auf der visionären Entscheidung, in München ein vollwertiges U-Bahn-System zu errichten. Gemeinsam mit dem S-Bahn-Netz bildet es das Rückgrat des MVV-Systems. Ergänzt wird es durch Trambahn- und Busnetze. Aber erst der Verkehrsverbund macht hieraus – getreu dem Motto „1 Netz. 1 Fahrplan. 1 Ticket.“ – das für den Fahrgast richtig attraktive, einheitliche unternehmens- und gebietsübergreifende Gesamtsystem.

Die durchschnittlich 232 Fahrten pro Einwohner und Jahr sprechen eine deutliche Sprache – der Großraum München liegt hier bundesweit klar an der Spitze.

Durch die Zusammenarbeit der verschiedenen Aufgabenträger und die Kooperation der Verkehrsunternehmen ist der MVV ein Paradebeispiel für interkommunale Zusammenarbeit. Garant für dieses gelungene Zusammenspiel ist die Verbundgesellschaft als Dachorganisation, mit der die Aktivitäten gebündelt werden. Seit nunmehr 40 Jahren nimmt die MVV GmbH als Managementgesellschaft zentrale Aufgaben wie die Ausgestaltung des Gemeinschaftstarifs, die Organisation des regionalen Busverkehrs, die konzeptionelle Verkehrsplanung oder das unternehmensübergreifende Marketing wahr. Über die Dachmarke „MVV“, unter der ÖPNV in München und seinem Umland angeboten wird, ist „MVV fahren“ im Bewusstsein der Bürger ein Synonym für schnelle, komfortable und ökologisch nachhaltige Mobilität.

Wesentlicher Faktor auch für den großen wirtschaftlichen Erfolg des Ballungsraums München ist der ÖPNV, ganz entscheidend für den Erfolg des ÖPNV ist wiederum die Infrastruktur. Der Handlungsbedarf ist hier drängend, in Zeiten knapper Kassen sind mutige, strategische Entscheidungen gefragt. So würde die zweite Stammstrecke für die S-Bahn mit dem Ausbau des Bahnknotens München neue zukunftsweisende Handlungsoptionen für die nächsten 40 Jahre für Stadt und Umland eröffnen.



**Martin Zeil**  
Bayerischer Staatsminister  
für Wirtschaft, Infrastruktur,  
Verkehr und Technologie  
und Stellvertretender  
Ministerpräsident

Der freie Verkehr von Personen ist eine der zentralen Voraussetzungen für unser offenes und freiheitliches Gesellschaftsmodell. Gerade in wirtschaftlich dynamischen Regionen, zu denen München mit seinem Umland vorrangig gezählt werden darf, ist Mobilität ein zentrales verkehrspolitisches Anliegen. Es handelt sich aber auch um ein spannungsgeladenes und oftmals umstrittenes Thema. In diesem Spannungsfeld agiert seit nunmehr vierzig Jahren der MVV.

So vielfältig die Herausforderungen in dieser Zeitspanne waren, eines hatten sie gemeinsam: Sie wurden vorbildlich gemeistert. Ob es eines der größten S-Bahn-Netze Deutschlands war, das pünktlich zu den Olympischen Spielen 1972 bereitstand, die Schaffung eines attraktiven Verbundtarifs oder auch die Integration der zahlreichen Verkehrsunternehmen zu einem gemeinsamen Ganzen – das MVV-Leitmotiv „1 Netz. 1 Fahrplan. 1 Ticket.“ bringt auf den Punkt, was in dieser Zeitspanne erreicht wurde. In Anbetracht des bisher Geleisteten erwarte ich, dass auch die bevorstehenden Herausforderungen bewältigt werden.

Das MVV-Netz nimmt einen Spitzenplatz bei Dichte und Bedienungsqualität ein. Es ist eingebunden in den bayernweiten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und eng vernetzt mit dem

Regionalbusverkehr in den Verbundlandkreisen. Die weitere Integration der Verkehrsträger sowie die Sicherung der Qualität der Leistungen bleibt eine Hauptaufgabe des MVV.

In einer Verkehrsprognose für das Jahr 1972 ist man von 220.000 SPNV-Fahrten pro Werktag im MVV-Gebiet ausgegangen. Inzwischen verzeichnet der SPNV im Verbundraum werktäglich rund 800.000 Fahrten. Niemand hat beim Verbundstart einen solchen Erfolg für möglich gehalten.

Man kann heute schon sicher sagen, dass sich der Großraum München weiter dynamisch entwickeln wird. Gerade deshalb brauchen wir dringend infrastrukturelle Verbesserungen. Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur muss mit den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen und der steigenden Bevölkerungszahl im MVV-Raum Schritt halten. Der Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist sich dieser Verantwortung bewusst und hat Zukunftsprojekte für den Bahnknoten München erarbeitet. Nunmehr müssen alle Partner den notwendigen Beitrag für eine Sicherung des ÖPNV in der Stadt München und dem Umland leisten.

Der MVV gibt im Großraum München dem Öffentlichen Nahverkehr ein Gesicht, das über Kommunal- und Unternehmensgrenzen hinweg von den Kunden erkannt und geschätzt wird. Mit der Verbundgesellschaft verfügen wir über einen verlässlichen Partner, um den öffentlichen Verkehr im Großraum München bedarfsgerecht weiterzuentwickeln und auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu halten. Für diese bewährte Partnerschaft bedanke ich mich und wünsche der MVV GmbH viel Erfolg für die Zukunft.



**Thomas Karmasin**  
Landrat des Landkreises  
Fürstentum Fürstentum  
und Sprecher der  
Verbundlandkreise

Beim Stichwort „MVV“ denken viele zuerst einmal an die blauen U-Bahn- oder roten S-Bahn-Züge, die im dichten Takt durch das Münchner Stadtgebiet fahren und während der nunmehr vierzigjährigen MVV-Geschichte zu einem festen Alltagsbestandteil der Landeshauptstadt geworden sind. Betrachtet man eine Karte des weitläufigen Verbundgebietes, so erkennt man jedoch sofort eine weitere Dimension des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds. Die S-Bahn-Strecken und die in den Verbundverkehr integrierten Regionalbahn-Linien erstrecken sich weit in das Münchner Umland. Die Erschließung der teils weitläufigen Fläche zwischen diesen Schienenachsen obliegt dem MVV-Regionalbusverkehr. Hier leisten die acht Verbundlandkreise in enger und bewährter Zusammenarbeit mit der Verbundgesellschaft ein beträchtliches Engagement. Seit 1996 findet dies auch Niederschlag in der Organisationsstruktur der MVV GmbH. Im Zuge der Umstrukturierung zum Aufgabenträgerverbund wurden die Landkreise zu Gesellschaftern der Verbundgesellschaft – neben dem Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München.

Gerade in den letzten Jahren hat der MVV-Regionalbusverkehr eine Dynamik entwickelt, von der in den Anfangsjahren des MVV kaum jemand

zu träumen wagte. Der Erfolg basiert im Wesentlichen auf drei Faktoren:

Grundlage des verbesserten Leistungsangebotes ist der für den MVV-Regionalbusverkehr schon beinahe sprichwörtliche „Wettbewerb mit Augenmaß“. Es werden bewusst kleine Losgrößen zur Ausschreibung gebracht, bei denen kleinere und mittelständische Unternehmen konkurrenzfähig sein können gegenüber den „Global Playern“ auf dem Verkehrsmarkt.

Die von der MVV GmbH erarbeiteten Qualitätsstandards geben nicht nur die attraktive Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen vor, sondern definieren auch Anforderungen an Fahrpersonal und Betriebsführung sowie Umwelt- und Sozialstandards.

Als drittes zu nennen sind die vielfältigen Bemühungen der Verbundgesellschaft, das bestehende Angebot auch umfassend zu kommunizieren. Vom Fahrplanbuch bis zur „App“ reicht hier die Palette der Fahrgastinformationen. Zugangsbarrieren zum ÖPNV werden somit systematisch abgebaut.

Wir Verbundlandkreise gratulieren dem MVV zu seinem runden Geburtstag ganz herzlich und freuen uns auf die künftige Zusammenarbeit mit einem kompetenten und verlässlichen Partner.





GERETSRIED  
Steiner Platz



CITO

D M-RV 6218



Ein Verbund  
feiert  
Geburtstag

## 1. Ein Verbund feiert Geburtstag

Am 28. Mai 2012 jährt sich zum vierzigsten Mal der Tag, an dem der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) an den Start gegangen ist. Seitdem hat der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in München und seinem Umland einen Aufschwung erlebt, der seinesgleichen sucht. Der 40. Geburtstag des MVV ist also allemal ein Grund zu feiern und dem Geburtstagskind – wie das bei solchen Gelegenheiten Usus ist – eine Laudatio zu widmen.

Obwohl der MVV, wie Marktuntersuchungen immer wieder bestätigen, bei der Bevölkerung der Region seit seiner Gründung einen Bekanntheitsgrad genießt, der sich sogar hinter dem von Weltmarken nicht verstecken muss\*, sollte jedoch zunächst geklärt werden, wer oder was hier eigentlich genau Geburtstag feiert, wem diese Laudatio also gewidmet wird.

Bei einem Blick in die Tagespresse oder dem Durchblättern von Kundenschriften wird nämlich recht schnell deutlich, dass zwar (nahezu) jeder weiß, dass es den MVV gibt, aber offenkundig schon deutlich weniger eine Vorstellung davon haben, was ein Verbund überhaupt ist, was dementsprechend dieser MVV eigentlich genau macht und wer im Verbundraum in Sachen ÖPNV wofür zuständig ist.

Es kann also kaum schaden, nach 40 Jahren MVV die Laudatio damit zu beginnen, dass zunächst diese Fragen beantwortet werden – auch wenn sie niemand wirklich gestellt hat – und das Geburtstagskind damit erst einmal definiert wird.

„Verbund ist beileibe nicht gleich Verbund, die Landschaft der deutschen Verkehrsverbünde ist vielmehr äußerst vielfältig und heterogen. Die Unterschiede in den räumlichen und verkehrlichen Gegebenheiten sowie vor allem auch in den organisatorischen Strukturen vor Ort sind teilweise ganz erheblich. Völlig unabhängig von den Unterschieden ist aber eines identisch: die Wirkung der Verbünde vor allem gegenüber den Fahrgästen. Die koordinierte Tätigkeit im Verkehrsverbund führt zu einer Effizienzsteigerung des öffentlichen Verkehrssystems, was einen Gewinn für alle Beteiligten bedeutet. Den Fahrgästen kann im Verbund

---

\* Näheres hierzu findet sich im Kapitel 3.4 Marktforschung gestern und heute.



ein besseres und durch einheitliche Standards auch berechenbareres Produkt zur Verfügung gestellt werden.“\*\*

Das Zitat aus der Feder des damaligen Präsidenten des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) macht – wie der Titel der Schrift selbst, der es entnommen wurde – deutlich, wie Verbünde von der Branchenorganisation gesehen werden und welcher Stellenwert ihnen für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zugeordnet wird. Und das ist schon einmal ein guter Anfang. Es zeigt aber auch, dass es „den Verbund“ nicht gibt, sondern solche und solche, weshalb es, so gesehen, nicht verwundern darf, wenn über den Sinn und Zweck von Verbünden und deren Auftrag und Rolle in der Öffentlichkeit ein eher diffuses Bild herrscht.

Systematisch betrachtet sind Verbünde die höchste und intensivste Form der Kooperation im ÖPNV, mit der stärksten Integration und der weitestgehenden Verzahnung der Leistungsbeiträge aller Beteiligten zu einem „System aus einem Guss“. Die Idee eines „Verbundes“ als solche ist dabei nichts völlig Neues, sondern die konsequente Weiterentwicklung einfacherer, weniger ausgeprägter Kooperationsarten im ÖPNV, wie sie schon seit den 1950er-Jahren zu verzeichnen waren\*\*\*, als mit dem Einsetzen des Wirtschaftsbooms in der damals noch jungen Bundesrepublik auch deren Ballungsräume zu wachsen begonnen hatten.

Im Allgemeinen lassen sich diese Kooperationsansätze im ÖPNV wie folgt unterscheiden:

Die am schwächsten ausgeprägte Stufe der Zusammenarbeit erschöpft sich in Vereinbarungen zwischen Verkehrsunternehmen einer Region über den einen oder anderen Aspekt. Das kann die Abstimmung von Anschlüssen an bestimmten Haltestellen oder des Fahrplans einzelner Linien betreffen, den wechselseitigen Verkauf von Fahrkarten oder auch die Bildung von „Tarifbrücken“ von einem Verkehrsunternehmen



Der 40. Geburtstag des MVV ist allemal ein Grund zu feiern und dem Geburtstagskind eine Laudatio zu widmen.

\*\* Dipl.-Kaufmann Günter Elste in „Verkehrsverbünde – Durch Kooperation und Integration zu mehr Attraktivität und Effizienz im ÖPNV“, Blaue Buchreihe des VDV, Band 16; Hrsg.: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln 2009, S. 8

\*\*\* Vereinzelt und in sehr loser Form auch schon seit Beginn des 20. Jahrhunderts.

zum anderen, beispielsweise durch Additions- oder Übergangstarife\* für einzelne Linien.

Einen deutlichen Schritt weiter gehen die sogenannten Tarifgemeinschaften. Hier wird von den beteiligten Verkehrsunternehmen bereits ein gemeinsamer Tarif für den gesamten betreffenden Verkehrsraum aufgestellt und angewendet. Zur Vereinbarung gehören dann mindestens auch schon Regelungen zur Aufteilung der mit diesem Tarif erzielten Fahrgeldeinnahmen. Verkehrs- und Tarifgemeinschaften – oftmals auch der Kürze wegen nur als Verkehrsgemeinschaften bezeichnet – stimmen, last, but not least, neben der Vereinbarung eines gemeinsamen Tarifs auch noch verkehrliche Details untereinander ab, etwa die Führung von Linien oder die Fahrpläne.

Die Grenzen zwischen diesen Kooperationsstufen sind in der Praxis natürlich fließend. Vor allem aber ist den genannten Spielarten der Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen einer Region gemeinsam, dass hier (noch) keinerlei besondere Organisationen eingerichtet und/oder irgendwelche Zuständigkeiten abgegeben werden. Die an solchen Kooperationen beteiligten Verkehrsunternehmen sind vielmehr für alle unternehmerischen Entscheidungen nach wie vor allein zuständig, agieren unverändert selbständig und, von den in den Vereinbarungen geregelten Bereichen abgesehen, auch weiterhin völlig unabhängig voneinander.

Grundsätzlich anders stellt sich dies bei Verkehrsverbünden dar: „Verkehrsverbünde sind eine Kooperationsform im ÖPNV, bei der einer durch die Zusammenarbeit der Beteiligten gebildeten, in der Regel rechtlich selbständigen Verbundgesellschaft wesentliche Zuständigkeiten übertragen werden, insbesondere in Bezug auf die Aufstellung bzw. Weiterentwicklung des Gemeinschaftstarifes und die Abstimmung der Netz- und Fahrplangestaltung des gesamten ÖPNV auf Straße und Schiene im Verbundgebiet. Die Verbundgesellschaft agiert also als eigenständige Einheit.“\*\*

---

\* In beiden Fällen können schon zu Beginn der Fahrt Fahrkarten bis ans eigentliche Reiseziel gekauft werden, auch wenn für diese Fahrt die Verkehrsmittel von zwei oder mehreren Verkehrsunternehmen mit jeweils eigenem Tarif benutzt werden müssen. Ist ein Additionstarif vereinbart, werden, wie der Name schon sagt, die Fahrpreise für die bei den einzelnen Verkehrsunternehmen zurückgelegten Streckenabschnitte einfach aufsummiert; gilt ein Übergangstarif, kommt der Fahrgast in aller Regel besser weg, weil die Gesamtstrecke dann tariflich nach einem abgestimmten Schema nur als eine weitere Entfernungsstufe behandelt wird und die im ÖPNV übliche Entfernungsdegression zum Tragen kommt.

\*\* Manfred Knieps in „Verkehrsverbünde – Durch Kooperation und Integration zu mehr Attraktivität und Effizienz im ÖPNV“, Blaue Buchreihe des VDV, Band 16; Hrsg.: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln 2009, S. 14

Auch wenn die Palette von Aufgaben und Themen, bei denen die Partner einer Tarif- oder einer Verkehrsgemeinschaft vor Ort zusammenarbeiten, einen durchaus respektablen Umfang erreichen und sich auf den ersten Blick wenig von dem unterscheiden mag, was auch für einen Verbund gilt, macht also erst das Merkmal „Verbundgesellschaft“ aus einer Tarif- oder einer Verkehrsgemeinschaft einen „echten“ Verkehrsverbund. Gleichzeitig wird damit aber deutlich, dass Verbünde nicht nur die intensivste und wirkungsvollste, sondern auch die aufwändigste Form der Zusammenarbeit im ÖPNV sind und daher als Lösung nur dann in Frage kommen, wenn das Verkehrsaufkommen, die Zahl der im selben Verkehrsraum unabhängig voneinander arbeitenden Verkehrsunternehmen und die Intensität der Umsteigebeziehungen dies auch rechtfertigen.

Dass der weltweit erste Verkehrsverbund in Hamburg entstand, hat ebenfalls sehr viel mit wirtschaftlichen Überlegungen zu tun: So konnten sich die Bewohner Hamburgs und seines Umlands schon seit Anfang des 20. Jahrhunderts eines gut ausgebauten Nahverkehrsangebots erfreuen, mit S- und U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen, Vorortzügen und sogar einigen Schifffahrtslinien. Das Ganze hatte allerdings einen Haken: „Die zahlreichen Unternehmen, die diese Verkehre betrieben, standen [...] jeweils unter eigenen betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Zwängen. Jedes Nahverkehrsunternehmen agierte deshalb für sich und versuchte, möglichst viele Fahrgäste in die eigenen Fahrzeuge zu bekommen und sie möglichst lange im eigenen Netz zu halten. Dabei schreckte man nicht davor zurück, den Umstieg in Verkehrsmittel anderer Unternehmen zu erschweren oder bessere Bedienungslösungen durch eigene Konzessionen zu blockieren. Jedes Verkehrsunternehmen kalkulierte auch seinen eigenen Tarif, hatte eigene Beförderungsbedingungen und gab seine eigenen Fahrscheine heraus. [...] Als Folge hatten sich die Fahrgäste in unzusammenhängenden Netzen und einem Tarifiedschungel zurechtzufinden. [...] Im Extremfall brauchte ein Fahrgast sieben Fahrscheine, um das Stadtgebiet zu durchqueren.“\*\*\*

Da die wachsende individuelle Motorisierung sich bereits – trotz des umfangreichen und an sich guten ÖPNV-Angebots – in

---

\*\*\* Reinhard Krause in „Verkehrsverbünde – Durch Kooperation und Integration zu mehr Attraktivität und Effizienz im ÖPNV“, Blaue Buchreihe des VDV, Band 16; Hrsg.: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln 2009, S. 28

sinkenden Fahrgastzahlen niederschlagen begonnen hatte, zog der damalige Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hochbahn AG (HHA), Max Mroß, 1960 die Notbremse. Er legte in einer Denkschrift ein detailliertes Modell für einen Verbund für die Region Hamburg vor, mit dem der dortige ÖPNV durch einen organisatorischen Radikalschnitt attraktiver werden und damit wieder Fahrgäste zurückgewinnen sollte.

„Um das Abgleiten in die roten Zahlen zu verhindern, reichte [...] ein Tarifverbund allein noch nicht aus. Auch der Separatismus in der Netz- und Liniengestaltung müsse durch ein unternehmensübergreifend konzipiertes Gesamtnetz ersetzt werden. Diese tarifliche und planerische Integration sollte eine potente und durchsetzungsstarke neue Verbundgesellschaft übernehmen.“\*

Zwar dauerte es bis zum Start des Hamburger Verkehrsverbunds noch rund fünf Jahre. Was dann aber mit dem Inkrafttreten des ersten Gemeinschaftstarifs zum 1. Januar 1967 passierte, war ein Paukenschlag für die Bewohner Hamburgs und der umliegenden Landkreise: Endlich hatten sie ein koordiniertes Verkehrsangebot aus einer Hand, konnten beliebig zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln umsteigen, brauchten nur einen Fahrschein, um von einem Ende der Region zum anderen zu reisen und mussten sich im Zweifel nur noch mit einem Ansprechpartner auseinandersetzen. Endlich waren die Barrieren weggefallen, die bisher verhindert hatten, dass S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn & Co. miteinander ein echtes Liniennetz bilden konnten, so selbstverständlich dies eigentlich schon von Anfang an hätte sein sollen. Die Fahrgastzahlen begannen wieder zu steigen.\*\*

Das verbundspezifische Plus an Attraktivität und den Fahrgastzuwachs, der auf die Gründung des HVV folgte, hatten auch die Väter des MVV im Blick, als sie wenige Jahre später an die Gründung „ihres“ Verbunds gingen. Die betriebswirtschaftlichen Probleme des HVV waren zu

---

\* Reinhard Krause, a. a. O., S. 30

\*\* In der Kasse blieb der Erfolg allerdings trotz steigender Fahrgastzahlen leider lange Zeit aus. Insofern war die Rechnung anfangs zwar verkehrlich und volkswirtschaftlich, nicht aber betriebswirtschaftlich aufgegangen. Die Fahrgeldeinnahmen konnten, trotz mehrfacher, zum Teil beachtlicher Tarifierhöhungen, gar nicht so schnell steigen, dass sie der Kostenentwicklung hätten Paroli bieten können. Das zunehmende Auseinanderklaffen von Kosten und Erträgen führte in den Folgejahren zu teils umfangreichen Restriktionen. Erst mit der Umgründung des HVV in einen Aufgabenträgerverbund im Jahr 1996 und erfolgreichen Restrukturierungen bei den Verkehrsunternehmen konnten die wirtschaftlichen Ergebnisse nachhaltig verbessert werden, so dass seither auch die betriebswirtschaftliche Seite der Bilanz stimmt.



Strahlende Gesichter haben schon anlässlich des 30. Verbundgeburtstags im Mai 2002 gezeigt: Man ist zufrieden mit dem Verbund, freut sich über dessen Erfolg und macht daraus auch keinen Hehl. Von links: Münchens Alt-Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel, Münchens Oberbürgermeister Christian Ude, MVV-Geschäftsführer Klaus Wergles und Alexander Freitag sowie Dr. Otto Wiesheu, Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft, Verkehr und Technologie.

diesem Zeitpunkt noch nicht absehbar, hätten aber an der Entscheidung pro Verbund wohl auch nichts geändert, da sie alternativlos war. Auch in München hätte eine bloße Tarif- oder Verkehrsgemeinschaft nicht wirklich genügt, um S-Bahn und U-Bahn, Trambahn und Bus, Stadt und Region zu dem erfolgsnotwendigen integrierten Verkehrssystem aus einem Guss zu verschmelzen.

Dass die Entscheidung, in München in puncto Kooperation nicht auf halbem Wege stehen zu bleiben und gleich einen „echten“ Verkehrs- und Tarifverbund zu installieren, absolut richtig war, haben die vergangenen 40 Jahre hinlänglich bewiesen. Den Gründungsvätern von damals ist deshalb auch heute noch für ihr konsequentes Handeln zu danken. Sie haben ihre Sache gut gemacht.





Der MW:  
ein Kind  
vieler Väter

## 2. Der MVV: ein Kind vieler Väter

Wenn man es ganz genau nimmt, reichen die Wurzeln des MVV bis in die späten 1950er-Jahre zurück: Auf Antrag des Abgeordneten zum Bayerischen Landtag Franz Michel\* wurde nämlich schon in der öffentlichen Sitzung am 28. Januar 1958 folgender Beschluss gefasst: „Die Staatsregierung wird ersucht, gemeinsam mit dem Bund, der Bundesbahn und der Stadt München beschleunigt die technischen und finanziellen Voraussetzungen zu schaffen, damit für die Landeshauptstadt München ein Vorortstarif eingeführt werden kann. Über die Ergebnisse dieser Bemühungen ist dem Landtag bis zum 15. Juni 1958 zu berichten.“\*\*

Das unkoordinierte Nebeneinander der Verkehrsunternehmen in der Region München hatte also schon sehr früh Unbehagen ausgelöst und dazu geführt, dass nach Lösungen gesucht wurde. Man hatte erkannt, dass der Öffentliche Personennahverkehr, sollte sich hier nicht grundlegend etwas ändern, keine Chance haben würde, dem Trend zum eigenen Auto wirksam etwas entgegenzusetzen. Ein Vororttarif, der eine Brücke zwischen dem regionalen Eisenbahnverkehr der Deutschen Bundesbahn und den innerstädtischen Trambahn- und Buslinien der Verkehrsbetriebe der Landeshauptstadt München bilden sollte, war hier ein allererster Ansatz.\*\*\*

„Infolge der unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse der in der Landeshauptstadt München und ihrem Umland tätigen staatlichen, kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen konnte das Problem nicht durch die Schaffung eines einzigen Verkehrsunternehmens gelöst werden, so wünschenswert dies auch gewesen sein mochte.“\*\*\*\* Also musste eine Lösung anderer Art gefunden werden. Unter Beibehaltung der rechtlichen und wirtschaftlichen Selbständigkeit der Unternehmen und auf freiwilliger Basis.

---

\* Franz Michel, 1908 in Landsberg geboren, war gelernter Kaufmann und betrieb in München eine Eisenwarengroßhandlung, die er bis 1949 auch selbst leitete. 1945 gründete er die CSU im Landkreis Landsberg und war von 1946 bis 1958 Mitglied des Bayerischen Landtags, bis 1956 als Abgeordneter der CSU, die letzten zwei Jahre fraktionslos. Michel starb 1989 in München.

\*\* Bayerischer Landtag, 3. Wahlperiode, Stenographischer Bericht über die 118. Sitzung vom 28. Januar 1958, S. 33

\*\*\* Der Initiative war allerdings kein wirklicher Erfolg beschieden. Zwar wurde in den Folgejahren versuchsweise auf ausgesuchten Relationen eine Art Kombitarif angeboten, dank dessen das Hinfahrtticket für die städtischen Verkehrsmittel bei der Rückfahrt auch auf den Vorortzügen der Deutschen Bundesbahn galt (oder vice versa), mangels Nachfrage musste das Experiment aber bald wieder eingestellt werden.

\*\*\*\* Erich Steinhögl, „Die Münchner Schnellbahnen und ihre Anfänge“, Münchner Stadtanzeiger, München 1986



Nachdem, wie bereits im vorherigen Kapitel erwähnt, aus Hamburg bekannt geworden war, dass man sich dort von einer bloßen Tarifgemeinschaft nicht genügend Auftriebskraft erwartete, um dem – trotz gut funktionierender und attraktiver Verkehrsmittel – anhaltenden Sinkflug bei den Fahrgastzahlen ein Ende zu bereiten, und sich deshalb für das neu entwickelte Modell eines „Verkehrs- und Tarifverbundes“ als Radikalkur entschieden hatte, war schnell klar, dass man auch in München von vornherein Nägel mit Köpfen machen wollte.

Wesentlich länger als bis zur Entscheidung „pro Verbund“ nach Hamburger Muster sollte es dann allerdings dauern, die für die konkrete Gründung eines Verbunds notwendigen Voraussetzungen zu schaffen. Es sollten, nimmt man den oben zitierten Beschluss des Bayerischen Landtags als Ausgangspunkt, noch über zehn Jahre ins Land ziehen, bis sich der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München und die Deutsche Bundesbahn zumindest so weit verständigt hatten, dass sie die Vorbereitung eines



Die zwischen 1967 und 1983 hergestellten blau-weißen Züge vom Typ A wurden ursprünglich als Typ „München“ bezeichnet.

Verkehrs- und Tarifverbunds konkret angehen wollten und den – nach (wie immer, wenn es ums Geld geht) langen und zähen Verhandlungen endlich erzielten – Konsens dann auch in eine entsprechende Vereinbarung gegossen haben. Der Vertrag wurde am 26. Juli 1968 unterzeichnet und war gleichzeitig der Startschuss für die Einrichtung einer „Gemeinsamen Verbundkommission“. Sie sollte das für die Gründung und den Betrieb des angestrebten Verkehrs- und Tarifverbundes notwendige Vertragswerk ausarbeiten.

Deren Start gestaltete sich gleich von Anfang an insoweit als schwierig, als erst einmal die Bundesrepublik Deutschland davon überzeugt werden musste, in ihrer Rolle als Eigentümerin der Deutschen Bundesbahn an den Verhandlungen teilzunehmen. Andernfalls hätte man viel überlegen, aber wenig konkret vereinbaren können, da die Deutsche Bundesbahn gemäß Bundesbahngesetz gemeinwirtschaftliche Leistungen\* nur erbringen durfte, wenn ihr die dabei entstehenden Kosten abgegolten werden, sie hier also die Zustimmung ihres Eigentümers brauchte.

Mitte 1969 war aber auch dieses Problem gelöst, seither saßen Vertreter des Bundesfinanzministeriums und des Bundesverkehrsministeriums mit am Verhandlungstisch.

Ende Februar 1971 war die Kommission dann mit ihrer Arbeit fertig und legte ihre Ergebnisse in Form umfassender Vertragsentwürfe vor. Insgesamt waren es deren vier:

- der „Vertrag über die Grundlagen eines Verkehrs- und Tarifverbundes im Verkehrsraum München“, kurz „Grundvertrag“, abzuschließen zwischen der Landeshauptstadt München, dem Freistaat Bayern, der Bundesrepublik Deutschland und „ihrer“ Deutschen Bundesbahn,
- der „Gesellschafts- und Organisationsvertrag für die Münchner Verkehrs- und Tarifverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung“, kurz „Verbundvertrag“ und „Organisationsvertrag“, abzuschließen zwischen der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bundesbahn, sowie

---

\* Dass der künftige S-Bahn-Verkehr ohne Zuschüsse seitens seines Eigentümers, der Bundesrepublik Deutschland, auskommen könnte, also eigen- statt gemeinwirtschaftlich sein würde, konnte ja nicht erwartet werden, da dies völlig indiskutable, sprich: mit dem Individualverkehr absolut nicht konkurrenzfähige Fahrpreise bedeutet hätte – davon, dass diese sich auch mit den Vorstellungen von sozialer Daseinsvorsorge nicht vertragen hätten, ganz zu schweigen.

- der „Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund“, kurz „Einnahmenaufteilungsvertrag“, ebenfalls abzuschließen zwischen der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bundesbahn.

Mit Unterzeichnung\*\* dieser Verträge am 5. April 1971 galten die Vorarbeiten als erfolgreich abgeschlossen und der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund als gegründet.\*\*\*

Von da an ging alles Weitere relativ schnell:

- am 18. Mai 1971 fanden die erste Gesellschafterversammlung und die erste Aufsichtsratssitzung der eben erst aus der Taufe gehobenen Verbundgesellschaft statt, in der auch die beiden ersten Verbund-Geschäftsführer bestellt wurden – Walter Layritz für den Gesellschafter Landeshauptstadt München und Nikolaus L. Meyer für den Gesellschafter Deutsche Bundesbahn;
- am 1. Juni 1971 nahm die Verbundgesellschaft in ihren Büroräumen am Karlsplatz ihre Arbeit auf;\*\*\*\*
- am 19. Januar 1972 beschlossen Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat den ersten Verbundtarif, der schließlich, wie bekannt,
- am 28. Mai 1972 gültig wurde.

Damit war es geschafft, noch rechtzeitig vor dem Großereignis der Olympischen Sommerspiele 1972: München und seine Region hatten ihren Verbund, die Grenzen zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen waren gefallen und fortan galt auch im Großraum München das Erfolgsprinzip „1 Netz. 1 Fahrplan. 1 Tarif.“

\*\* Zum Einnahmenaufteilungsvertrag wurde zunächst nur eine Protokollerklärung unterzeichnet, da hier erst noch abrechnungstechnische Einzelheiten zu klären waren.

\*\*\* Obwohl die eigentliche Verbundgründung also bereits am 5. April 1971 stattgefunden hat, wird als offizieller Starttermin für den MVV stets der 28. Mai 1972 kommuniziert. Dies liegt daran, dass der neue Verbund erst ab diesem Datum für den Kunden wirksam wurde, indem der erste Verbundtarif und der erste Verbundfahrplan in Kraft traten.

\*\*\*\* Der Umzug in die Thierschstraße, wo die Verbundgesellschaft heute noch ihren Sitz hat, erfolgte erst 1973.





Die Arbeit  
des MVV:  
eine Zeitreise



**ISBN 978-3-7771-0439-3**



9 783777 104393