



Suchergebnisse: Fahrpreis

16. Juni 1861 – Mit dem „Groschenwagen“ durch die Stadt

München * Der bürgerliche Lohnkutscher Michael Zechmeister richtet einen privaten, fahrplanmäßigen, schienenungebundenen Stellwagenverkehr ein. Damit möchte der Lohnkutscher, wie er selbst formuliert, „einem längst gefühlten Bedürfnis unserer Residenzstadt“ nachkommen. Seine drei sogenannten „Groschenwagen“ verkehren fünfmal täglich auf der Strecke Zentralbahnhof – Marienplatz – Tal – Lilienstraße – Mariahilfplatz. Giesing und Haidhausen - aber auch die anderen Vorstädte - werden nicht angefahren. Mit seinem Stadtomnibus ermöglicht Michael Zechmeister erstmals den innerstädtischen Transport größerer Personengruppen. Dennoch bleibt die Nachfrage zunächst gering. Ein Grund dafür ist die niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit der Pferdeomnibusse, die kaum über der eines Fußgängers liegt. Das Angebot dient daher eher dem Komfort als einer schnelleren Fortbewegung. Hinzu kommen die hohen Fahrpreise: Eine Fahrt kostet sechs Kreuzer und damit etwa doppelt so viel wie ein Brot. Für die ärmeren Bevölkerungsschichten ist der Omnibus deshalb kaum erschwinglich. Die wohlhabende Oberschicht hingegen bevorzugt weiterhin Fiaker oder eigene Kutschen. Die erste Betriebszeit des Zechmeister'schen Omnibus dauert lediglich von 1861 bis 1863.

1870 – Der Zechmeister'sche Pferde-Omnibus ist wirtschaftlich erfolgreich

München * Die Strecke des Zechmeister'schen Pferde-Omnibus vom Zentralbahnhof zur Ludwigsbrücke wird in der Zeit von 8:00 Uhr bis 20:30 Uhr im 20-Minuten-Takt befahren. Auf Drängen der Polizei müssen die Linien beschildert und nummeriert werden, bei Dunkelheit farbige Lampen die Richtung anzeigen. Der Tarif beträgt nur mehr drei Kreuzer. Es gibt bunte Fahrscheine, die sogar schon mit einem Reklameaufdruck versehen sind. Da die Nachfrage inzwischen angestiegen ist, kann das Unternehmen auf einen wirtschaftlichen Erfolg hoffen. Das Zechmeister'sche Streckennetz wird in der Folgezeit ständig erweitert. Bei Unrentabilität werden Streckenabschnitte aber auch wieder eingestellt oder nur mehr zu besonderen Anlässen angefahren. So verkehrten bestimmte Sonderwagen nur während des Oktoberfestes oder fahren nach Nymphenburg.

1878 – Das Zechmeister'sche Streckennetz wird ausgeweitet



München * In der Zeit von 1878 bis 1880 wird das Zechmeister'sche Streckennetz auch auf Haidhausen und zum Mariahilfplatz ausgeweitet. Die Betriebszeit ist von 7:30 Uhr morgens bis 19:30 Uhr abends. Die klassische Linie 1 verkehrt alle sechs Minuten, die anderen Linien in einem zeitlichen Abstand von zwölf Minuten. Der Fahrpreis ist inzwischen allerdings auf zehn Pfennige festgelegt worden.

3. April 1919 – Protestversammlung der Erwerbslosen

München-Au * Die Erwerbslosen protestieren in einer Versammlung im Münchner-Kindl-Keller gegen die Preissteigerungen von Brennmaterial und die am 1. April vorgenommene Erhöhung der Straßenbahn-Fahrpreise. Sie stellen weitreichende Forderungen an die Regierung Hoffmann. Sollten ihre Forderungen nicht erfüllt werden, „so wären die Erwerbslosen Münchens zur Selbsthilfe gezwungen“.

23. Januar 1923 – Das Straßenbahn-Ticket kostet 100 Mark

München * Der Fahrpreis für die Trambahn liegt bei 100 Mark.

29. Juni 1923 – Das Straßenbahn-Ticket kostet 1.500 Mark

München * Der Fahrpreis für die Trambahn liegt bei 1.500 Mark.

22. September 1923 – Das Straßenbahn-Ticket kostet eine Million

München * Der Fahrpreis für die Trambahn liegt bereits bei einer Million.

3. November 1923 – Das Straßenbahn-Ticket kostet 1,5 Milliarden Mark

München * Der Fahrpreis für die Trambahn liegt bei 1,5 Milliarden Mark.

10. November 1923 – Das Straßenbahn-Ticket kostet 8 Milliarden Mark



München * Der Fahrpreis für die Trambahn liegt, einen Tag nach der Niederschlagung des Hitler-Putsches, bei 8 Milliarden Mark.

29. November 1923 – Das Straßenbahn-Ticket kostet 200 Milliarden Mark

München * Der Fahrpreis für die Trambahn liegt bei 200 Milliarden Mark. Da die Taschen der Schaffner die Papiergeldstöße nicht mehr fassen können, stellt man auf die Plattformen Körbe, in denen die im Tagesverlauf schon wieder abgewerteten Papiergeldpacken untergebracht werden.

17. Dezember 1923 – Der Inflations-Spuk ist vorbei

München * Der Inflations-Spuk ist vorbei. Die Streckenkarte für zwei Teilstrecken der Straßenbahn kostet nur mehr 20 Rentenpfennig. Das bedeutet, dass der Tarif alleine im Jahr 1923 32 Mal erhöht worden ist, wobei auf die Monate Oktober und November dreizehn Erhöhungen fielen. Da die Inflation gerade den Mittelstand verarmen lässt, der aber zugleich die klassische Nutzerschicht der Trambahn darstellt, gehen die Fahrgastzahlen zurück. Viele Münchner können sich die Straßenbahn einfach nicht mehr leisten.
