



Suchergebnisse: Verkehrsunternehmen

1872 – Gründerzeit belebt die Pläne für eine Münchner Pferdetrambahn

München * Nach dem Ende des Deutsch-Französischen Krieges fördern die erwarteten französischen Reparationszahlungen und der wirtschaftliche Aufschwung der Gründerzeit das Interesse an neuen Verkehrsunternehmen. Auch in München bewerben sich zahlreiche Unternehmer um eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Pferdetrambahn. 1872 liegen zwölf Gesuche vor. Der Magistrat beschäftigt sich erneut mit einem leistungsfähigen Verkehrsmittel für die wachsende Stadt.

1890 – Die Pferdetrambahn bleibt für viele Arbeiter schwer zugänglich

München * Die Pferdetrambahn erleichtert die Fortbewegung in der wachsenden Stadt. Für viele Arbeiterfamilien ist die regelmäßige Nutzung jedoch zu teuer. Beim Ausbau des Netzes berücksichtigt die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft deshalb auch, ob die Bewohner der erschlossenen Viertel als zahlende Fahrgäste infrage kommen. Das zeigt sich bei den Verhandlungen über eine Strecke durch die Arnulfstraße: Die Gesellschaft äußert wenig Interesse, weil sie erwartet, dass die dort wohnenden Arbeiter die Trambahn nicht nutzen. Die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft lehnt die Einführung einer Arbeiterfahrkarte mit der Argumentation ab, dass die Trambahn nicht für den Massenbetrieb eingerichtet ist. Damit wächst das Netz unter ungleichen sozialen Voraussetzungen. Die Bedürfnisse der Bevölkerung und die wirtschaftlichen Erwartungen des privaten Verkehrsunternehmens stimmen nicht immer überein.

1891 – Die Elektrifizierung der Münchner Trambahn wirft Finanzierungsfragen auf

München * Die Umstellung der Pferdetrambahn auf elektrischen Betrieb wird diskutiert. Mit August Ungerers privater Bahn in Schwabing gibt es bereits ein Beispiel für den elektrischen Antrieb. Die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft macht größere Investitionen von einer Verlängerung ihrer bis 1907 laufenden Konzession abhängig. Nach ihrer Einschätzung reicht die verbleibende Vertragsdauer nicht aus, um die Kosten für Modernisierung und Netzausbau durch die Betriebseinnahmen zu decken. Die Stadt lehnt eine längere Konzessionsdauer jedoch ab. Damit wird die Finanzierung des weiteren Ausbaus zu einem zentralen Streitpunkt zwischen der



Stadtgemeinde und dem privaten Verkehrsunternehmen.

1895 – Die Trambahn AG lehnt eine Strecke durch die Arnulfstraße ab

München-Neuhausen * Die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft zeigt kein Interesse am Bau einer Strecke durch die überwiegend von Arbeitern bewohnte Arnulfstraße. Sie begründet ihre Haltung damit, dass die dort lebenden Arbeiter die Trambahn ohnehin nicht nutzen würden. Die erwarteten Einnahmen bestimmen damit, welche Stadtviertel das private Verkehrsunternehmen erschließen will.

19. September 2026 – Das Oktoberfest als Milliardenfaktor

München * Das Oktoberfest ist für München ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Die Stadt rechnet mit Ausgaben von insgesamt rund 1,6 Milliarden Euro: etwa 617 Millionen Euro auf dem Festgelände, 292 Millionen Euro für Einkäufe, Verkehrsmittel und weitere Dienstleistungen sowie 688 Millionen Euro für Übernachtungen und Gastronomie außerhalb der Wiesn. Damit profitieren neben Wirten, Schaustellern und Standbetreibern auch Hotels, Gaststätten, Verkehrsunternehmen, Taxigewerbe und Einzelhandel von dem Volksfest.
