Autor: | ISBN: 3765417475

Straßenbahn

Die starke Frequenzzunahme, besonders auf den Ausflugslinien an schönen Sonn- und Feiertagen konnte mit dem Pferdebetrieb auf die Dauer nicht bewältigt werden, weshalb die Einführung des elektrischen Betriebes, mit welchem in anderen Städten schon gute Erfolge erzielt worden waren, in Erwägung gezogen wurde. Die erforderlichen Verhandlungen führten bald zu einem greifbaren Resultat, so daß bereits unterm 27. Juni 1895 auf der Linie zum Isartalbahnhof der elektrische Betrieb ausgenommen werden konnte, welcher noch im gleichen Jahre auf die Linie Hauptbahnhof-Goethestraße-Giesing ausgedehnt wurde. Die günstigen Erfahrungen mit diesen beiden elektrisch betriebenen Linien führten dazu, den elektrischen Betrieb auf dem ganzen Netz einzuführen und wurden die Arbeiten derart beschleunigt, daß bereits unterm 15. August 1900 auf der letzten noch mit Pferden betriebenen Strecke, Promenadeplatz- Barerstraße-Schwabing, der elektrische Betrieb eröffnet werden konnte.

Nach Einführung des elektrischen Betriebes auf dem ganzen Netz machte sich bald das Bedürfnis nach einer teilweisen Aenderung der Linienführung und rascherem Betrieb geltend. Dies bedingte in erster Linie eine andere Regelung der Gleisanlage am Karls- und Bahnhofplatz, welche nach mehrjährigen Verhandlungen im Frühjahr 1906 in der jetzt bestehenden Weise zur Ausführung gelangte. Anschließend hieran wurden die zur vorgesehenen neuen Linienführung notwendigen Verbindungsstrecken gebaut und sodann am 11. Dezember 1906 die in der Hauptsache noch heute bestehende Linienführung, unter gleichzeitiger Verkürzung der Fahrzeiten, eingeführt.

Die Berechnung des Fahrpreises erfolgte ursprünglich nach dem Teilstreckentarif und war hierbei für jede Teilstrecke ein Betrag von 5 Pf., bei einem Mindestfahrpreis von 10 Pf. zu bezahlen. Mit Einführung des elektrischen Betriebes wurde der Teilstreckentarif aufgehoben und an dessen Stelle der 1H Pf.-Einheitstarif gesetzt. Leider blieben die an denselben geknüpften Hoffnungen, daß der Einnahmeausfall durch die erhöhte Frequenz ausgewogen würde, unerfüllt, weshalb neuerdings Verhandlungen über eine anderweitige Regelung des Tarifwesens zu pflegen waren. Diese führten zunächst zur Beibehaltung des Einheitstarifes jedoch mit der Maßgabe, daß derselbe an Sonn- und Feiertagen von 10 auf 15 Pf. erhöht wurde. Diese Aenderung brachte auch keinen Erfolg beziehungsweise keine nennenswerte Mehreinnahme, weshalb wieder auf den früheren Teilstreckentarif, nach Anpassung an die jetzt bestehenden