



Verkehr der letzten 150 Jahre in München



von Shabnam Shewamal

Fortbewegungsmittel waren schon immer von großer Bedeutung für die Menschen. Bereits in prähistorischen Zeiten entwickelten sich verschiedenste Arten von Transportmittel, welche wesentlicher Bestandteil des Lebens von Menschen wurden und es heute noch sind. Sie ermöglichen es, sich von einem Ort zum anderen zu bewegen und unterschiedliche Aktivitäten auszuüben. Zudem sind sie von entscheidender Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung, den sozialen Austausch und die individuelle Mobilität. Heutzutage sind Fortbewegungsmittel wie Autos, Züge, Flugzeuge und Schiffe aus dem Alltag nicht mehr wegzudenken und haben die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen, grundlegend verändert. Die Bedeutung von Fortbewegungsmitteln für die Mobilität, den Handel und die Kommunikation in unserer modernen Gesellschaft ist daher enorm. Die fortschreitende Technologie und Industrialisierung haben die Entwicklung von immer schnelleren und effizienteren Fortbewegungsmitteln geebnet, die es den Menschen ermöglichen, große Entfernungen in immer kürzerer Zeit zu überwinden.

In diesem Beitrag wird auf die grobe Entwicklung des Verkehrs der vergangenen 150 Jahre in München eingegangen, wobei der Fokus auf den Kraftfahrzeugen liegt.

*Internationale Verkehrsausstellung,
Festzug „Schnaufferkorso“ durch
die Stadt, 1965*

Die für diesen Beitrag verwendeten Quellen, sind ab Seite 288 aufgeführt. ^{28]}

Verkehr bis 1900

1886

Bereits 1886 wurde das Automobil in Deutschland erfunden und ebnete dem Mobilitätszeitalter den Weg. Carl Benz entwickelte in Mannheim das erste Kraftfahrzeug in der Geschichte, welches mit seinen drei Rädern eine Geschwindigkeit von maximal 16 km/h erreichen konnte. Das erste Exemplar des „Benz Patent-Motorwagen“ befindet sich im Deutschen Museum in München. Trotz dieser bereits frühen Erfindung brauchte das Automobil aber seine Zeit, um in Umlauf zu kommen. Die anfängliche Skepsis dem Gefährt gegenüber, die optimale Möglichkeit dieses zu vermarkten und natürlich auch die Kosten einer Beschaffung waren solche Gründe.

1899

Bereits am 14. April 1899 wurde der erste Führerschein, damals noch „Fahrschein“ genannt, „zur Leitung des Wartburg Motorwagens“ von der Königlichen Polizei-Direktion München an den Kaufmann Hermann Beissbarth ausgestellt.

Das Statistische Amt der Stadt München publizierte erstmalig Verkehrsdaten für München in den „Münchener Jahresberichten für 1894“. Die Hauptverkehrsmittel zu dieser Zeit (1893 und 1894) waren die Eisenbahn, Flösse und Trambahnen. Detailliert wurde hier für den Eisenbahnverkehr aufgelistet, wer, was und an welchem Bahnhof befördert wurde. 1893 wurde sogar eine Statistik zum Transport von Hunden aufgestellt. So wurden in diesem Jahr 22 376 Hunde mit der Eisenbahn befördert. Betrachtet man die Anzahl der insgesamt ausgegebenen Fahrkarten (1 362 478), so fiel auf jede 61. Fahrkarte ein Hund. Elf Pferdetrammlinien beförderten im Jahr 1893 insgesamt 21 062 283 Fahrgäste durch München. Der Fuhrpark der Münchner Pferdetrambahn bestand aus insgesamt acht geschlossenen, ca. sechs Meter langen, zweiachsigen Wagen, die je Wagen Platz für 24 Fahrgäste, davon 12 auf Sitzplätzen, boten. Bei einem Bevölkerungsbestand von damals 385 000 Personen bedeutet das, dass jede*r Münchner*in ca. 54-mal, also etwas mehr als einmal wöchentlich, in diesem Jahr die Trambahn nutzte. Ein weiteres wichtiges Transportmittel in München waren Pferdedroschen. Droschken waren die damaligen Taxis, ein leichtes, offenes und gefedertes Gefährt, welches für bis zu fünf Personen geeignet war. Wie der Begriff bereits aussagt, wurden diese von Pferden gezogen. 408 Droschken beförderten die Münchner*innen quer durch die Stadt.



1895

Am 23. Juni 1895 verkehrte die erste elektrische Trambahn in München und ersetzte die Pferdetrambahn auf der Strecke zwischen Färbergraben und Isartalbahnnhof.



Beginn der Motorisierungsära

1900

Seit August 1900 fuhren schließlich alle Trambahnlinien mit elektrischem Betrieb. Bereits 1910 hatte sich die Anzahl der Trambahnlinien mit 25 gegenüber mit 11 Linien des Jahres 1893 mehr als verdoppelt.

1906

1906 wurden die ersten Kraftdroschken – also motorbasierte Fahrzeuge – verzeichnet, und zwar 14 von 494 registrierten Droschken insgesamt. Bereits 1911 hat sich diese Zahl fast verneunzehnfacht. In diesem Jahr waren 54,6 % (262) der insgesamt 480 gemeldeten Droschken Kraftdroschken. Bis 1988 wurden noch Kraftdroschken erfasst, seinerzeit waren 3 407 Droschken zugelassen.

1907 wurden zum ersten Mal gemeldete Kraftfahrzeuge vom Statistischen Amt der Stadt München erfasst. Die Stadt München verzeichnete in diesem Jahr 513 Krafträder und 557 Kraftwagen. Bei einer Bevölkerung von 555 000 Personen bedeutete das, dass eine*r von 1 000 Münchner*innen im Besitz eines Automobils war. 75,2 % der Kraftwagen hatten eine Motorleistung von weniger als 16 PS.

1911

Bereits vier Jahre später hatte sich die Zahl der Kraftwagen fast verdreifacht. 1911 wurden bereits 2 133 Kraftfahrzeuge registriert, von denen 1 670 Personenkraftwagen waren.

1919

Im ersten Nachkriegsjahr 1919 verzeichnete München insgesamt 1 500 Kraftfahrzeuge. 712 Personenkraftwagen, 550 Lastkraftwagen, 210 Krafträder und 28 Kraftwagen für Feuerlöschzwecke. Bei einem Bevölkerungsbestand von 647 000 kam auf 433 Personen nur ein Kraftfahrzeug.

1923

Trotz der Inflation stieg die Zahl der Kraftfahrzeuge weiter an. Im Jahr 1923 waren insgesamt 5 974 Kraftfahrzeuge in München registriert. Gegenüber dem ersten Nachkriegsjahr hatte sich die Anzahl der Personenkraftwagen (einschließlich Kraftomnibusse) mit 2 392 verdreifacht, ebenso die Anzahl der Lastkraftwagen mit 1 751; die Anzahl der Krafträder hat sich mit 1 792 sogar verachtfacht. Dazu gab es 39 sonstige Kraftfahrzeuge.

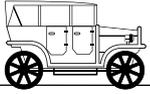
1926

1926 überwog zum ersten Mal seit Beginn der Datenaufzeichnung die Anzahl der Krafträder. In diesem Jahr waren 5 702 Krafträder und 4 057 Personenkraftwagen registriert. Die Krafträder machten einen Anteil von 46,6 % aller gemeldeten Kraftfahrzeuge aus, die Personenkraftwagen einen Anteil von 33,9 %. Dieser Überschuss an Krafträdern hielt bis 1931 an.

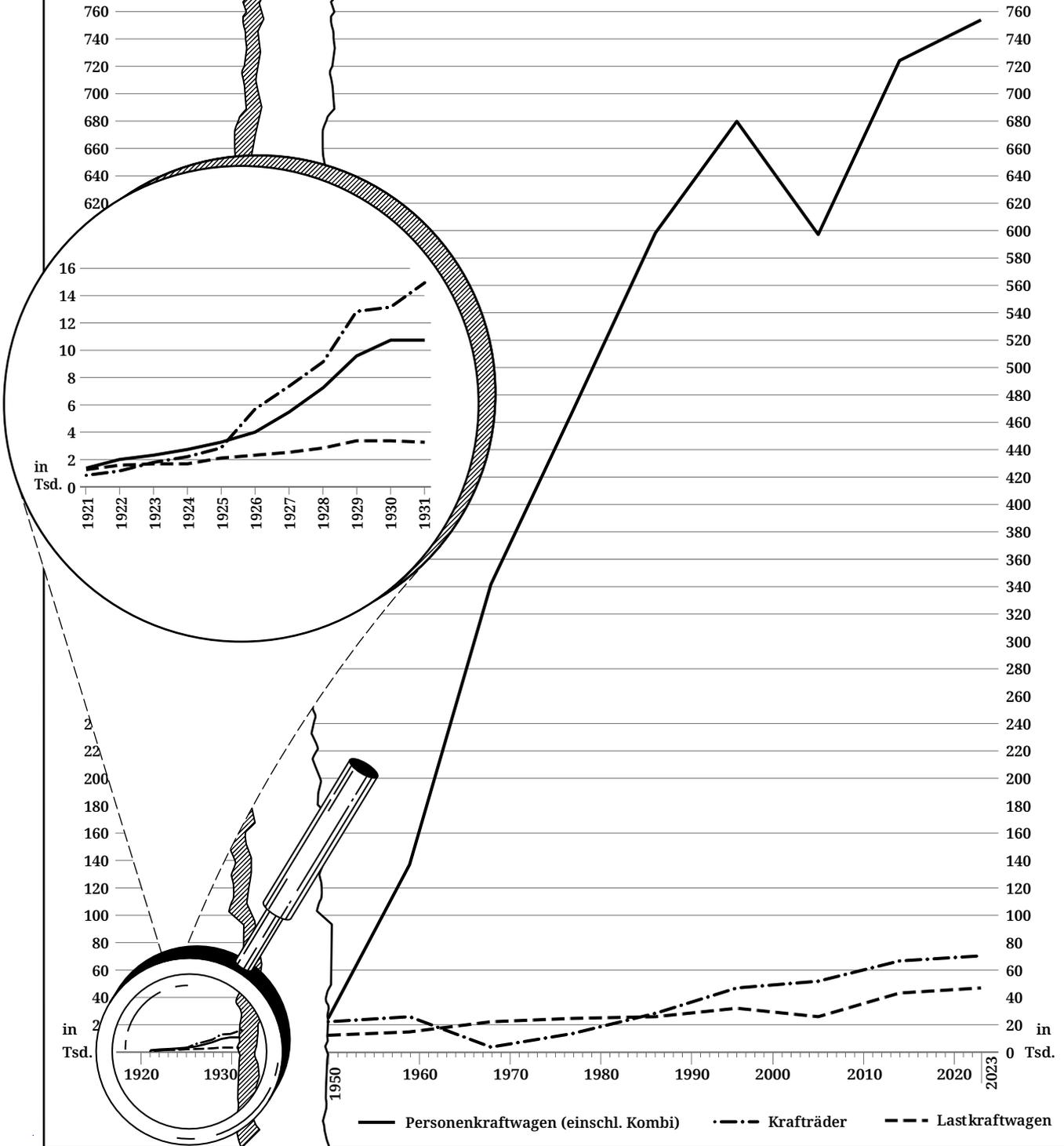
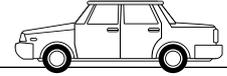
1931

1921 waren 1 334 Lastkraftwagen in München registriert. Zehn Jahre später im Jahr 1931 hat sich diese Zahl um etwa 147 % auf 3 294 gesteigert.

Grafik 1



In München zugelassene Kraftfahrzeuge
in den Jahren 1921 bis 2023



Für die Jahre 1931 bis 1949 liegen keine Zahlen vor.

1938

1938, das letzte Jahr vor dem Zweiten Weltkrieg, hatte 60 542 registrierte Kraftfahrzeuge zu verzeichnen, von denen 27 360 Personenkraftwagen waren. Auf 13 Einwohner*innen kam je ein Kraftfahrzeug. Gegenüber 1907, dem Beginn der Erfassung von Kraftfahrzeugen in München, entsprach das etwa 57mal so vielen Fahrzeugen in circa 30 Jahren.

Nachkriegszeit bis heute

1949

1949 wurden die ersten Zahlen zum Flugverkehr in München-Riem berichtet. Insgesamt konnten für dieses Jahr 2 798 Flugzeugbewegungen festgehalten werden; dabei wurden 28 970 Fluggäste registriert. Bereits zehn Jahre später (1959) hatte sich diese Zahl fast versiebzehnfacht (46 658 Flugbewegungen mit 586 921 Fluggästen).

Ebenfalls 1949, vier Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg, waren insgesamt 47 194 Kraftfahrzeuge gemeldet, was deutlich unter dem Wert von 1938 (60 542), dem letzten Jahr vor Kriegsbeginn, lag.

1950

1950 waren aber schon wieder mehr Kraftfahrzeuge registriert als in der Vorkriegszeit. Dennoch lag die Anzahl der zugelassenen Personenkraftwagen (24 283) und Krafträder (22 525) noch unter dem Wert von 1938 (27 360 bzw. 23 878); Grund für den Anstieg war die zunehmende Anzahl an Lastkraftwagen. In diesem Jahr waren 12 903 Lastkraftwagen zugelassen und damit 4 646 mehr als im Jahr 1938, was einer Steigerung um 56,3% entsprach.

1954 wurde die 100 000er-Kraftfahrzeug-Marke, von der knapp die Hälfte Personenkraftwagen waren, geknackt und entwickelte sich in den Folgejahren in großen Schritten.

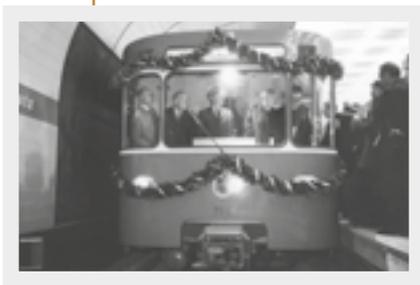
Acht Jahre später, im Jahr 1962, waren schon mehr als 200 000 Kraftfahrzeuge (222 751) in München registriert. Ein Kraftfahrzeug kam auf 4,9 Münchner*innen.

312 515 Kraftfahrzeuge waren im Jahr 1967 in der Landeshauptstadt zugelassen. 90,1% (281 424) dieser gemeldeten Fahrzeuge waren Personenkraftwagen.

Am 19. Oktober 1971 fand rechtzeitig vor Beginn der Olympischen Spiele 1972 die Inbetriebnahme der ersten U-Bahn-Linie in München statt. Die Flotte bestand aus 98 Wägen, die eine Streckenlänge von 9,9 km bedienten und 2 707 000 Personen bis zum Jahresende beförderte.

1971

2,7 Millionen
Personen
befördert



Ebenfalls 1971 wurde dann bei den Kraftfahrzeugen die 400 000er Marke geknackt; 403 480 Kraftfahrzeuge waren in München zugelassen. Den größten Anteil von 91,3 % machten mit 368 268 die Personenkraftwagen aus.

1979

Knapp über eine halbe Million Kraftfahrzeuge wurden am 1. Juli 1979 erreicht. In diesem Jahr hatte München 501 793 Kraftfahrzeuge zu verzeichnen, von denen 456 238 Personenkraftwagen und 12 016 Krafträder waren. Somit handelt es sich wieder um eine rasante Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes um rund 100 000 Stück in nur acht Jahren. Ein Kraftfahrzeug kam auf 2,6 Einwohner*innen.

1986

Am 14. März 1986 erfolgte die Zulassung des 600 000. Kraftfahrzeuges in München. In knapp sieben Jahren konnte München damit einen Anstieg des Kraftfahrzeug-Bestandes um weitere 100 000 Kraftfahrzeuge verzeichnen.

1992

Die 700 000er Marke wurde weitere sechs Jahre später im Jahr 1992 erreicht. Am 1. Juli 1992 waren 709 700 Kraftfahrzeuge in München registriert. 632 343 dieser Kraftfahrzeuge waren Personenkraftwagen. Dies entsprach einem Anteil von 89,1 %.

Am 17. Mai 1992 erfolgte die Inbetriebnahme des neuen Flughafens „Franz-Josef-Strauß“ in München. Nach 52 Jahren und sechs Monaten im Dienste der Luftfahrt wurde der alte Flughafen München-Riem abgelöst, nachdem der bislang größte Umzug in der europäischen Luftfahrt in der Nacht von 16. auf 17. Mai 1992 stattgefunden hatte – ein bis dahin enormes logistisches Meisterwerk. In diesem Jahr wurden an beiden Flughäfen insgesamt 192 153 Flugzeugbewegungen mit 12 018 202 Passagieren registriert.

1999

Sieben Jahre nach der letzten 100 000er-Marke verzeichnete die Landeshauptstadt im Oktober 1999 mit 802 320 gemeldeten Kraftfahrzeugen erstmals mehr als 800 000 Fahrzeuge. Den größten Anteil von 87,9 % (705 406) davon machten die Personenkraftwagen aus. Darüber hinaus waren 45 233 Krafträder und 34 896 Lastkraftwagen zugelassen. In diesem Jahr kam ein Kraftfahrzeug auf 1,6 Einwohner*innen.

2022

Nicht nur bei Kraftfahrzeugen ist eine enorme Entwicklung zu beobachten, sondern auch bei der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG). Während 1971 eine einzige U-Bahn-Linie fuhr und insgesamt 2,7 Millionen Personen beförderte, waren es zum Stand 31. Dezember 2022 etwa 506 Millionen Personen, die neben der Straßenbahn und den Omnibussen mit acht U-Bahn-Linien gefahren sind.

Im Bereich des Flugverkehrs ist eine ebenso große Entwicklung zu sehen. Mehr als 30 Jahre nach der Neueröffnung des Flughafens „Franz-Josef-Strauß“ konnten für das Jahr 2023 insgesamt



506 Millionen
Personen
befördert

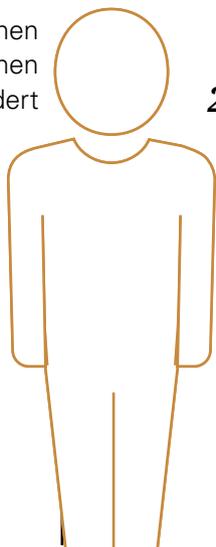
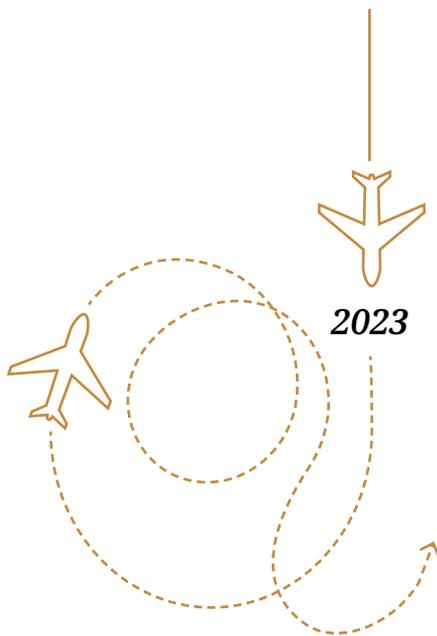


Tabelle 1 In München zugelassene Kraftfahrzeuge in den Jahren der 100 000er Marken ^{29]}

Jahr	Kraftfahrzeuge insgesamt	davon				Bevölkerung	Bevölkerung je Kraftfahrzeug
		Personenkraftwagen ¹⁾	Krafträder	Lastkraftwagen	Sonstige		
1954	112 805	48 369	47 580	14 719	2 137	908 572	8,1
1962	222 751	182 672	19 212	17 212	3 655	1 085 924	4,9
1967	312 515	281 424	5 893	19 714	5 484	1 205 415	3,9
1971	403 480	368 268	4 392	23 736	7 084	1 338 432	3,3
1979	501 793	456 238	12 016	23 609	9 930	1 299 693	2,6
1986	601 703	535 654	27 089	23 378	15 582	1 291 396	2,1
1992	709 700	632 343	28 806	27 196	21 355	1 303 593	1,8
1999	802 320	705 406	45 233	34 896	16 785	1 315 254	1,6
2023	901 866	764 854	74 709	45 274	17 029	1 579 280	1,8

¹⁾ Personenkraftwagen einschließlich Kombi.



302 153 Flugbewegungen beobachtet werden. Dabei wurden etwa 37 Millionen Personen befördert. Im Vergleich zu 1992 entsprach dies 57,2 % mehr Flugbewegungen und etwa dreimal soviel beförderte Passagier*innen.

Im Juli 2023 wurde zum ersten Mal die 900 000er-Marke bei den Kraftfahrzeugen geknackt. Es waren 901 866 Kraftfahrzeuge in München gemeldet, von denen 764 854 Personenkraftwagen und 74 709 Krafträder waren.

Der Fortschritt, die Entwicklung und die Industrialisierung einer Großstadt gehen oft Hand in Hand einher und beeinflussen sich gegenseitig positiv. Durch die Industrialisierung werden neue Technologien und Produktionsmethoden eingeführt, die zu einem wirtschaftlichen Aufschwung führen und die Bevölkerungszahl in der Stadt zunehmen lassen. Dies wiederum fördert die Urbanisierung und stärkt neben anderen Bereichen auch die Infrastruktur. Anhand der Verkehrsdaten der Landeshauptstadt sieht man eben diese Entwicklung. Zu Beginn wurden die Fortbewegungsmittel durch Tiere betrieben. Heute gibt es eine Vielfalt an modernen leistungsstarken Fahrzeugen. Was früher ein Luxusgut war, ist heute für sehr viele Personen erschwinglich. Angefangen mit etwas über 400 Droschken hat sich München vom „Dorf“ zur Großstadtmetropole mit einem hohen Verkehrsaufkommen und über 900 000 Kraftfahrzeugen auf den Straßen entwickelt.