

# *Kleine Bahn* **Ganz Groß**



## **MVG Museum**

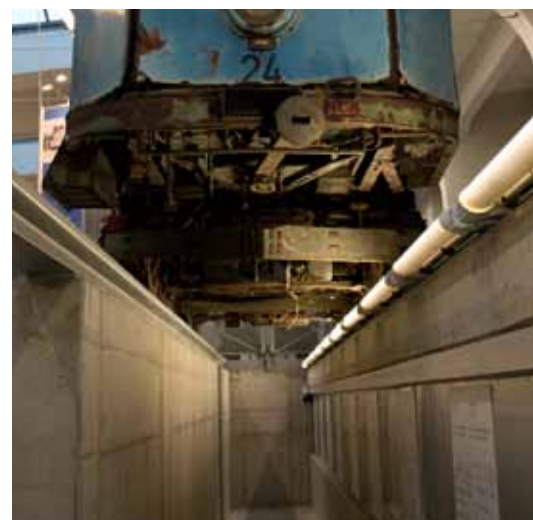
Informationen zur Anfahrt  
und zum Shuttleverkehr mit  
Trambahn und Omnibus

## **Aussteller**

Hallenplan, Verzeichnis der  
ausgestellten Vereinsanlagen  
und der gewerblichen Verkäufer

## **Geschichte**

Geschichte der Münchner  
Verkehrsmittel Trambahn,  
U-Bahn und Omnibus







## Das MVG Museum

Das MVG Museum ist seit Oktober 2007 die Heimat des historischen kommunalen Nahverkehrs in München. An jedem zweiten und vierten Sonntag im Monat werden dort Exponate aus Trambahn, Bus und U-Bahn der interessierten Öffentlichkeit gezeigt und erklärt.

Die Öffnungstage werden regelmäßig durch Sonderausstellungen ergänzt, wie beispielsweise eine jährlich stattfindende Modellbahnausstellung oder die beliebte Unimogschau. Zudem ist es Bestandteil der »Langen Nacht der Museen«.

Gerne wird das Museum von interessierten Gruppen außerhalb der Öffnungszeiten für spezielle Sonderführungen gebucht.

Das Gebäude wurde bereits 1918 als Munitionsfabrik gebaut, aber so nie genutzt. Zehn Jahre später eröffneten die Städtischen Straßenbahnen München hier die Trambahn-Hauptwerkstätte, die in Teilen noch heute besteht.

Die 5000 qm große Museumshalle ist neben dem Museumsbetrieb ein beliebter Ort für wechselnde Veranstaltungen und Messen.

## Herzlich Willkommen!

»Kleine Bahn Ganz Groß« – was 2003 in Leipzig sehr klein mit nur einer einzigen Anlage begann, hat sich inzwischen zu einer sehr großen Ausstellung mit rund 50 Anlagen entwickelt, die tatsächlich bereits zum 16. Mal stattfindet.

Auf den Modellstraßenbahnanlagen werden in mannigfaltiger Weise Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des Verkehrsmittels Straßenbahn dargestellt. Die zahlreichen Besucherinnen und Besucher beweisen Jahr für Jahr, dass die Straßenbahn für viele aus dem Stadtbild nicht wegzudenken und eben kein altes, rumpelndes Auslaufmodell, sondern dank aktueller Technik ein modernes Verkehrsmittel ist.

Diese Broschüre soll Ihnen als Wegweiser für einen gelungenen Aufenthalt im MVG Museum dienen.

Wir bedanken uns beim MVG Museum für die umfangreiche Unterstützung, ohne die eine so große Veranstaltung nicht möglich wäre.

Wir bedanken uns bei den Ausstellern, die oft eine weite Anreise auf sich nehmen, für Ihre Bereitschaft, ihre wunderschönen Anlagen ehrenamtlich auszustellen und zu betreiben.

Unser Dank gilt auch Ihnen, den zahlreichen Besucherinnen und Besuchern für Ihr Interesse an unseren Modellstraßenbahnen.

Das Redaktions- und Organisationsteam  
der veranstaltenden Vereine



### Herausgeber

Straßenbahnfreunde München e.V.  
Postfach 15 21 23  
80052 München  
www.strassenbahnfreunde.de  
info@strassenbahnfreunde.de

### Redaktion

Nikolaus Breitner (verantwortlich)  
Jürgen Öllinger (verantwortlich)

Martin Höchtl  
Frank Hohmann  
Jakob Jadowski  
Benjamin Neudek  
Leo Papic  
Melanie Pauli  
Daniel Schuhmann  
Markus Trommer  
Wolfgang Weiß

### Bilder

Redaktion

### Kontakt zur Redaktion

kgbg2019@tram.org

### Layout und Satz

Daniel Schuhmann  
Benjamin Neudek

### Druck

Hausdruckerei

Bei der Fülle des zu verarbeitenden Materials sind trotz sorgfältiger Bearbeitung vereinzelte Druckfehler oder kleinere Unstimmigkeiten nicht immer vermeidbar. Eine rechtliche Gewähr für die Richtigkeit des Inhalts dieses Kursbuches kann daher nicht übernommen werden.

# Inhaltsverzeichnis

○	Das MVG Museum	3
○	Herzlich Willkommen!	4
○	Anfahrt zum MVG Museum	8
○	Der MVV-Tarif	9
○	Hallenplan	10
○	Ausstellerübersicht	11
○	Verzeichnis der Aussteller	12
○	Was ist eigentlich...? Die Modellstraßenbahn	18
○	Die Modellstraßenbahnanlage im MVG Museum	19
○	Die Geschichte der Münchner Trambahn	20
○	Die Geschichte der Münchner U-Bahn	22
○	Die Geschichte des Münchner Busses	24
○	Museumscafé	26
○	Verkehrszentrum des Deutschen Museums	27
○	Bahnwärter Thiel	27
○	Straßenbahn: Fotostellen im Münchner Stadtgebiet	28
○	Eisenbahn: Fotostellen in der Umgebung	29
○	Bairisch-Wörterbuch	30

Jürgen Öllinger  
Management MVG Museum



Liebe Aussteller und Besucher der »Kleinen Bahn Ganz Groß«,

Es freut uns sehr, dass wir sie zur Ausstellung 2019 in unserem Museum begrüßen dürfen.

Gerne möchte ich ihnen unsere Ausstellungslocation ein wenig näher bringen. In München buhlen

rund 70 Museen um Besucher. Viele davon, wie auch das MVG Museum, ein Nischen-Angebot mit spärlichen Besucherzahlen. Die wesentliche Fragestellung für das Konzept des MVG Museums war damit klar: Wie bekommt man nachhaltig Besucher ins Museum – und zwar auch solche, die beim Thema alte Fahrzeuge nicht gleich Luftsprünge machen. Es gibt in München ein Stadtmuseum und das Deutsche Museum sowie ein dazugehöriges Verkehrszentrum. Die Lücke, in die wir mit dem MVG Museum vorstoßen wollten, war die Geschichte und Entwicklung der Landeshauptstadt München im Zusammenhang mit dem öffentlichen Nahverkehr. Und das Ganze so eingebettet und gestaltet, dass vor allem Familien mit Kindern – die Besucher und Kunden von Morgen – gewonnen werden konnten.

Der U-Bahnsimulator, zu dem später noch ein Bussimulator hinzukam, war und ist natürlich die Hauptattraktion. Fester Bestandteil der Öffnungstage sind auch die Führungen, die im Eintrittspreis enthalten sind. Vor allem die speziellen Führungen für Kinder sind heiß begehrt. Ein absolutes Highlight in unserer über 11-jährigen Geschichte ist natürlich die diesjährige Ausstellung der »Kleinen Bahn Ganz Groß«. Ich wünsche ihnen viel Spaß und empfehle ihnen auch den ein oder anderen Blick hinter die Kulissen des Museums zu werfen.

Nikolaus Breitner  
1. Vorstand Straßenbahnfreunde München e.V.



Liebe Ausstellerinnen und Aussteller, liebe Gäste, seit über 30 Jahren setzen wir uns für den Erhalt und Ausbau der Münchner Trambahn ein. Obwohl in diesem Zeitraum einige Strecken stillgelegt wurden, blicken wir optimistischer in die Zukunft als im Gründungsjahr unseres

Vereins 1984, weil in der Zwischenzeit einige Strecken neu gebaut wurden und weitere geplant sind.

Neben dem Einsatz für die Münchner Trambahn spielt auch der Modellbau eine große Rolle für uns: Sehr stolz sind wir darauf, Ihnen die Zukunft der Münchner Trambahn im Modell zeigen zu können – die Fürstenrieder Straße als Teil der beschlossenen Neubaustrecke Tram-Westtangente.

Als ältester Straßenbahnverein Münchens haben wir schon mehrere Male mit einer eigenen Anlage an »Kleine Bahn Ganz Groß« teilgenommen. Um so mehr freuen wir uns, dass das Münchner MVG Museum dieses Jahr Austragungsort der internationalen Modellstraßenbahnausstellung ist.

Dabei möchten wir betonen, wie vertrauensvoll die Zusammenarbeit zwischen dem MVG Museum, dem FMTM und dem OCM seit über zehn Jahren ist.

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Zeit in schöner Atmosphäre. Mögen Sie neben vielen interessierten Besuchern Ihrer Anlage schöne Fachgespräche unter gleichgesinnten führen.

Allzeit gute Fahrt, im Modell, wie auch bei unserer historischen Sonderfahrt!

Markus Trommer

1. Vorstand Freunde des Münchner Trambahnmuseums e.V.



Liebe Gäste der »Kleinen Bahn Ganz Groß«, ich freue mich sehr, Sie anlässlich der 16. internationalen Modellstraßenbahnausstellung erstmals bei uns in München begrüßen zu dürfen. Unser Verein engagiert sich seit 1989 mit inzwischen mehr als 300 Mitgliedern

für den Erhalt der historischen Münchner Trambahnsammlung und die Präsentation der Münchner Trambahngeschichte in einem passenden Museum. Das Ergebnis können Sie im Rahmen der Ausstellung quasi im Vorbeigehen bewundern: Das 2007 von den Münchner Verkehrsbetrieben eröffnete MVG-Museum. Mit unseren vielen ehrenamtlichen Freiwilligen in historischen Dienstkleidungen ist es uns bei jedem Öffnungstag ein Anliegen, einen Tag im Museum zu einem unvergesslichen Erlebnis werden zu lassen.

Den Gedanken der Initiatoren, neben den realen Straßenbahnwagen die verkleinerte Modellwelt lebendig werden zu lassen, fand ich schon immer faszinierend. Schließlich erlaubt es uns der Modellbau, längst verschwundene Alltagsszenen aus verschiedenen Städten wiederauferstehen zu lassen oder einfach nur betrieblich-technische Abläufe nachzuvollziehen. Oder man kann einfach seinem Spieltrieb frönen und seiner Phantasie freien Lauf lassen.

Erfreulicherweise hat sich in unserem Museum in den letzten Jahren eine sehr aktive »Modelltrambahngemeinde« zusammengefunden. Es ist schön zu sehen, dass da der Funke auf die jüngere Generation überspringt.

Deshalb wünsche ich allen viel Spaß, einen regen Austausch und eine angenehme Zeit in München – im Großen wie im Kleinen.

Wolfgang Weiß

1. Vorstand Omnibusclub München e.V.



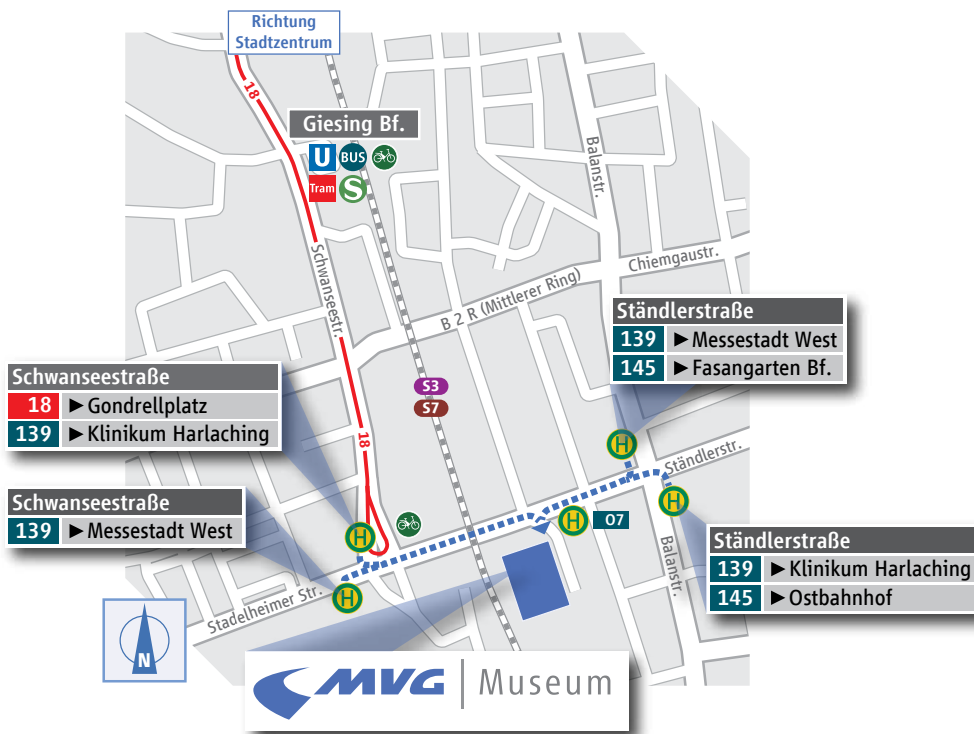
Liebe Besucherinnen und Besucher von »Kleine Bahn Ganz Groß«, schon als Kind war ich begeisterter Sammler von Omnibusmodellen im Maßstab 1:87, aber auch kleinere oder größere Exemplare befinden sich mittlerweile in meiner Sammlung. Bereits 1986

erstand ich jedoch, damals gerade mal 18 Jahre alt, meinen ersten Bus im Maßstab 1:1 – einen ehemaligen Oberleitungsbus der Stadtwerke München aus dem Jahr 1958, der sein Dasein auf einer Baustelle in Murnau fristete. Der Bus wurde als erstes Museumsfahrzeug in den Bestand des frisch gegründeten »Omnibus-Club München e.V.« (OCM) aufgenommen. Heute, über 30 Jahre später, ist der OCM fester Partner im MVG-Museum und für die historischen Omnibusse zuständig. Über 15 Museumsbusse sind inzwischen vorhanden, der Obus befindet sich in Restaurierung. Zu den Öffnungstagen und bei Sonderveranstaltungen führen wir den Zubringershuttle durch. Auf »Kleine Bahn Ganz Groß« freuen wir uns ganz besonders! Hier wird unsere Zubringerlinie im 10-Minuten-Takt fahren und es kommen nicht nur Münchner Busse zum Einsatz, sondern auch ein historischer Bahnbus aus dem Jahr 1984, den unser Kooperationspartner »Hallertauer Lokalbahnverein« zur Verfügung stellt.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei »Kleine Bahn Ganz Groß« und gute Fahrt in unseren historischen Bussen!

## Anfahrt zum MVG Museum

Aus dem Stadtzentrum kommen Sie am besten mit der Straßenbahnlinie 18 oder mit der U-Bahnlinie U2 nach Giesing. Ein Shuttleverkehr bringt Sie direkt zum Museumsgelände.



### Trambahn-Shuttle



Die Trambahnlinie E7 fährt alle 30 Minuten vom Max-Weber-Platz über den Ostbahnhof direkt auf das Museumsgelände.

Max-Weber-Platz	10:20	┌	16:20
Ostbahnhof	10:26	┌	16:26
Rosenheimer Platz	10:31	alle	16:31
Ostfriedhof	10:35	30	16:35
Giesing Bahnhof	10:39	Min.	16:39
MVG Museum	10:42	└	16:42
MVG Museum	11:00	┌	17:00
Chiemgaustraße	11:02	┌	17:02
Giesing Bahnhof	11:03	alle	17:03
Ostfriedhof	11:09	30	17:09
Rosenheimer Platz	11:13	Min.	17:13
Max-Weber-Platz	11:17	└	17:17

### Bus-Shuttle



Vom Bahnhof Giesing fährt ein Shuttle-Bus als Linie 07 direkt vor das Museum. Zur Veranstaltung »Kleine Bahn Ganz Groß« verkehrt die Linie alle 10 Minuten.



## Der MVV-Tarif

Fahrten innerhalb des Innenraums (der weiße Bereich auf dem Schnellbahnnetzplan, entspricht etwa dem Stadtgebiet von München) sind immer eine Zone. Für Rückfahrten in die grüne Zone ist eine XXL-Tageskarte die beste Wahl. Zum Flughafen werden vier Zonen benötigt, bereits bei einer weiteren Fahrt im Stadtgebiet lohnt sich eine Tageskarte für das Gesamtnetz.

### Einzelfahrscheine

**Kurzstrecke** **1,50 €**  
 Fahrt bis zur vierten Haltestelle, davon maximal zwei Stationen U- und S-Bahn oder Expressbus

**Einzelfahrschein, Preis je Zone** **2,90 €**  
 Einfache Fahrt in Richtung auf das Fahrziel, Umstiege und Aufenthalte erlaubt, keine Rund- oder Rückfahrten. Fahrzeit maximal 3 Stunden, ab 2 Zonen 4 Stunden.

**Einzelfahrschein Kind** **1,40 €**  
 6 bis 14 Jahre. Einfache Fahrt in Richtung auf das Fahrziel im MVV-Gesamtnetz, Aufenthalte erlaubt, keine Rund- oder Rückfahrten. Fahrzeit maximal 4 Stunden.

### Tageskarten

**Innenraum** 1 Person **6,70 €** Gruppe **12,80 €**  
 Beliebige viele Fahrten im Stadtgebiet bis 6 Uhr des Folgetages.

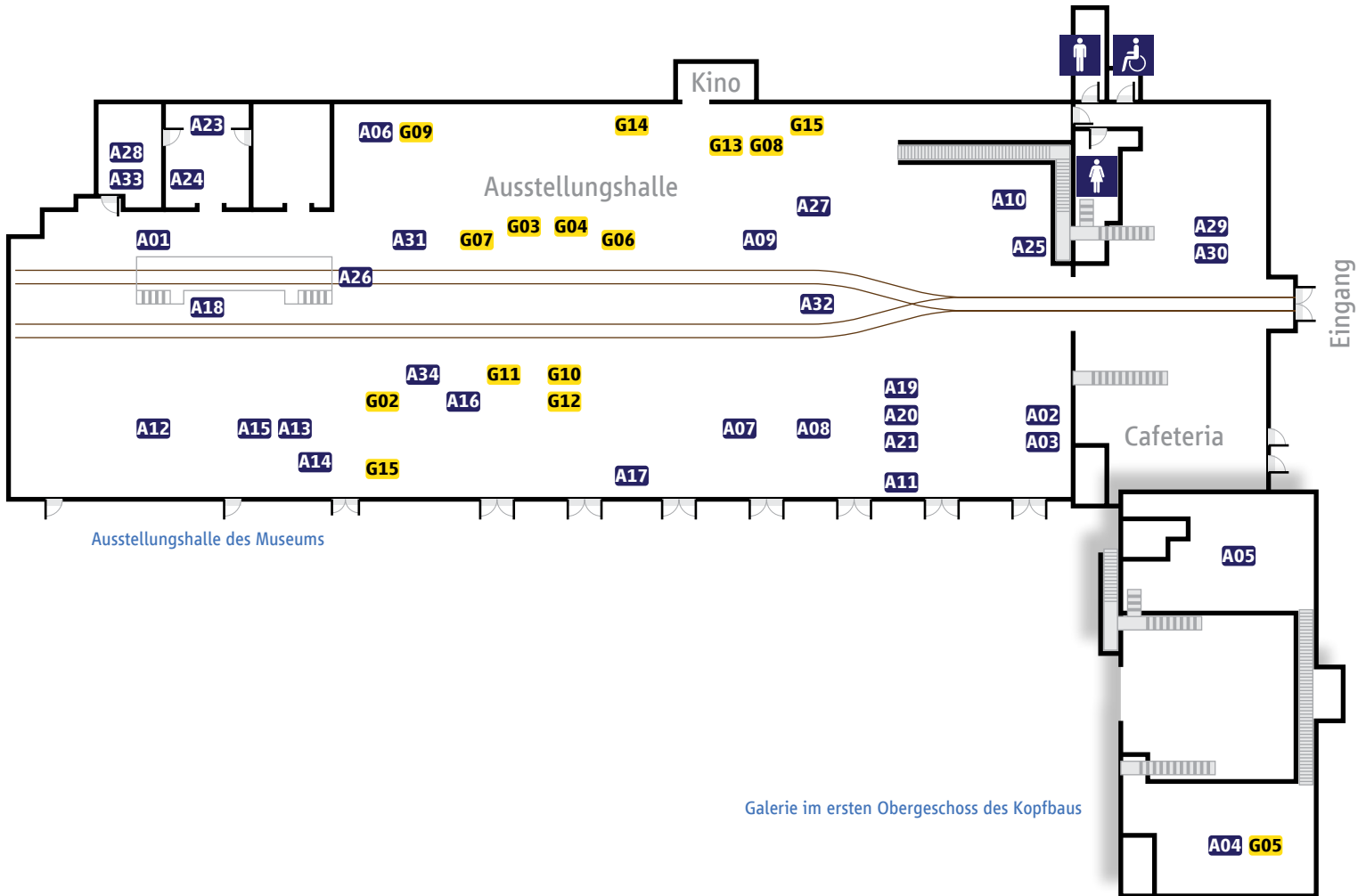
**München XXL** 1 Person **8,90 €** Gruppe **16,10 €**  
 Beliebige viele Fahrten in der weißen und grünen Zone bis 6 Uhr des Folgetages.

**Gesamtnetz** 1 Person **13,00 €** Gruppe **24,30 €**  
 Beliebige viele Fahrten im MVV-Gesamtnetz bis 6 Uhr des Folgetages.

Gruppen-Tageskarten gelten für bis zu 5 Erwachsene oder 10 Kinder.

# Hallenplan

Der Hallenplan zeigt die Position der ausgestellten Anlagen und Verkaufsstände. Die Galerie im Kopfbau ist über zwei Treppen, eine Rampe aus der Ausstellungshalle und einen Aufzug neben der Garderobe erreichbar.



# Ausstellerübersicht

Übersicht der teilnehmenden Aussteller, sortiert nach Standnummer. Auf den folgenden Seiten finden Sie eine alphabetische Übersicht der Aussteller mit weiteren Informationen.

## Modellstraßenbahnanlagen und ideelle Aussteller

A01	ATTS Turin	A18	Modellstraßenbahnclub der DVB AG e.V.
A02	Spur Ilm Berlin	A19	Stuttgarter Historische Straßenbahn
A03	Freunde der Nbg-Fürther Straßenbahn LGB-Anlage	A20	Kleiner Stadtverkehr
A04	Modulbau Nürnberg	A21	IG Spur Z
A05	Linie 1 e.V. Krefeld	A22	Christof Henseler
A06	Rittnerbahn	A23	Straßenbahnfreunde Mainz e.V.
A07	Wolfgang Priebe	A24	Thüringer Straßenbahnfreunde e.V.
A08	Club-Linie 11 das Gröpli-Tram	A25	Christian Lammers
A09	Alfred Spühr	A26	Uwe Lademann
A10	Freunde der Nbg-Fürther Straßenbahn HO-Anlage	A27	Berthold Dietrich-Vandoninck
A11	New York City Transit Models	A28	Straßenbahnfreunde München e.V.
A12	Modulfreunde Nürnberg	A29	Omnibusclub München e.V.
A13	Dirk Diekmann	A30	Freunde des Münchner Trambahnmuseums e.V.
A14	Bertilo Nissel	A31	Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V.
A15	IG Modellstraßenbahn Hannover	A32	Modellgruppe Südwest
A16	Roland Bude	A33	Hannoversches Straßenbahnmuseum
A17	Modelltram Hamburg	A34	Tram and Light Railway Society (TLRS)

## Gewerbliche Aussteller

G02	Ferivan	G10	Ferrottrain
G03	Navemo	G11	Tram Aktuell
G04	CDT Werbung/Schnelldruck	G12	Hermann & Partner
G05	Harmsen Modellbau/Fedes.at	G13	FachBuchZentrum Stiletto
G06	Rietze GmbH & Co. KG	G14	Gruber Events
G07	Region im Modell	G15	Marquardt Steuer- und Regeltechnik
G08	Dieter Harstel	G16	MB modely
G09	Broy		

## Verzeichnis der Aussteller

### Antiquariat f. Eisenbahn und Verkehrswesen

**Stand: G09**

**Ulm an der Donau**

Dr. Christian Broy  
Antiquariat für Eisenbahn und Verkehrswesen im Antiquariat  
Bader  
<http://www.eisenbahnantiquariat.de>

### Associazione Torinese Tram Storici

**Stand: A01**

**Turin, Italien**

Verein Historische Trambahnen Turin  
Modellstraßenbahnanlage H0 und  
LEGO-Anlage M-Wagen München und U-Bahnhof Candidiplatz  
<http://www.atts.to.it>

### Berthold Dietrich-Vandoninck

**Stand: A27**

**München**

H0-Anlage nach Münchner Vorbild

### Bertilo Nissel

**Stand: A14**

**Hannover**

Bertilo Nissel  
Modulanlage H0/H0m

<https://de-de.facebook.com/100003005484568>

### CDT Werbung/Schnelldruck

**Stand: G04**

**Chemnitz**

Kartonmodelle von Straßenbahn- und Eisenbahnfahrzeugen  
sowie Gebäudemodelle  
Münchner M4-Triebwagen sowie P3-Triebwagen als Kartonmodell  
<http://www.cdt-werbedruck.de>

### Christof Henseler

**Stand: A22**

**Berlin**

Spielanlage mit  
Hamo-Straßenbahn, Eheim-Obus, Faller-AMS

### Club Linie 11 – Das Gröpli-Tram

**Stand: A08**

**Bremen**

Club Linie 11 – Das Gröpli-Tram  
Bremer Modellstraßenbahnmodulanlage in H0 bestehend aus  
über 30 Segmenten  
<http://www.clublinie11.de/>

### Dieter Harstel

**Stand: G08**

**Görlitz**

Ausstellung von Kartonmodellen  
Verkauf von Kartonmodellbögen



## FachBuchZentrum Stiletto

**Stand: G13**

Fachbuchzentrum und Antiquariat Stiletto  
Fachbuchhandlung für Eisenbahnliteratur

**München**

<https://www.bahnbuch.de/>

## Ferivan

**Stand: G02**

Ferivan Modelbouw  
Belgische Straßenbahn- und Busmodelle

**Hoogstraten, Belgien**

<http://www.ferivan.be/>

## Ferrotrain

**Stand: G10**

Straßenbahn- und Eisenbahnmodelle

**Wien, Österreich**

<http://www.ferro-train.com>

## Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn

**Stand: A03**

Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V. Spur IIm  
Gemeinsamer Aufbau mit den Berliner Spur IIm-Freunden

**Nürnberg**

[www.sfnbg.de](http://www.sfnbg.de)

## Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn

**Stand: A10**

H0-Modulgruppe der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V.

Modulanlage in Spur H0

<http://www.sfnbg.de>

**Nürnberg**

## Freunde des Münchner Trambahnmuseums

**Stand: A30**

Freunde des Münchner Trambahnmuseums e.V.  
Museumsshop im MVG Museum

**München**

<http://www.trambahn.de>

## Gruber Events

**Stand: G14**

Modellbahnfachmärkte in der Metropolregion München  
Raritäten, gebrauchtes, neues

**München**

<http://www.gruber-events.de/>

## Hannoversches Straßenbahnmuseum

**Stand: A33**

Hannoversches Straßenbahnmuseum  
Ausstellung von Fahrzeugmodellen und Informationen über das Museum mit Straßenbahnen 1:1, 1:22,5 und 1:87

**Sehnde-Wehmingen**

<http://www.tram-museum.de>

### Harmsen Modellbau

**Stand: G05**

**Petersberg**

Harmsen Modellbau  
Hersteller exklusiver Straßenbahnmodelle in Kleinstserie  
Münchner M4-, M5- und P-Wagen im Modell  
<http://www.harmsen-modellbau.de/>

### Herrmann und Partner GbR

**Stand: G12**

**Dresden**

Herrmann und Partner GbR  
Straßenbahnmodelle, vorrangig aus der ehem. DDR  
<https://www.herrmannundpartner.de/>

### IG Modellstraßenbahn Hannover

**Stand: A15**

**Hannover**

IG Modellstraßenbahn Hannover

<https://www.ig-modellstrassenbahn-hannover.de/>

### IG Modulbau Nürnberg GbR

**Stand: A04**

**Nürnberg**

Modulbau Nürnberg  
Trambahn-Modulanlage in H0

<http://www.modulbau-nuernberg.de>

### Interessengemeinschaft Spur Z

**Stand: A21**

**Waiblingen**

Interessengemeinschaft Spur Z

### Linie 1 e.V.

**Stand: A05**

**Krefeld**

Linie 1 e.V.

### Magdeburger Straßenbahnfreunde

**Stand: A31**

**Magdeburg**

Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V.  
Modellstraßenbahnanlagen Magdeburg und Schönebeck

<http://www.msf-ev.de/>

### Marquardt Steuer- und Regeltechnik

**Stand: G15**

**Oberstaufen**

Modellbau-Zubehör, Carsystem, Lichtmodule

<http://www.elgema.de/>

## MB modely

**Stand: G16** **Prag, Tschechische Republik**  
 Miroslav Barnet  
 Straßenbahn-Rillenschienen und Fahrzeugmodelle sowie Bau-  
 sätze  
<http://www.mb-modely.eu/>

## Mein Hannover

**Stand: A13** **Marktoberdorf**  
 Dirk Diekmann  
<http://www.strassenbahn-modellwelt.de.tl>

## Modellgruppe Südwest

**Stand: A32** **München**  
 Modellgruppe Südwest

## Modellstraßenbahn Hamburg

**Stand: A17** **Hamburg**  
 Modellstraßenbahn Hamburg

## Modellstraßenbahnclub der DVB AG e.V.

**Stand: A18** **Dresden**  
 Modellstraßenbahnclub der DVB AG e.V.  
<http://modellstraßenbahn.club>

## Modulfreunde Nürnberg

**Stand: A12** **Fürth**  
 Modulfreunde Nürnberg  
<http://www.modulfreunde-nuernberg.de>

## Navemo AG

**Stand: G03** **Zürich**  
 Navemo Nahverkehrsmodelle AG  
 Schweizer Nahverkehrsmodelle und Vertrieb des Tillig Luna-  
 Gleissystems  
<http://navemo.ch>

## New York City Transit Models

**Stand: A11** **Magdeburg**  
 New York City Transit Models

### Omnibusclub München e.V.

**Stand: A29**

**München**

Omnibusclub München e.V.  
Museumshop im MVG Museum

<http://www.omnibusclub.de>

### Region im Modell KG

**Stand: G07**

**Braunschweig**

Region im Modell bietet Straßenbahn- und Busmodelle samt Zubehör sowie Bücher, DVDs, Souvenirs an

<https://region-im-modell.de/>

### Rietze GmbH & Co. KG

**Stand: G06**

**Altdorf bei Nürnberg**

Rietze Automodelle  
Hersteller von Auto- und Busmodellen sowie von Straßenbahnmodellen in Zusammenarbeit mit Hödl-Linie 8

<http://www.rietze.de/>

### Die Rittner-Modell-Bahn

**Stand: A06**

**Ritten/Oberbozen, Italien**

Die Rittner-Modell-Bahn Martin & Johannes Broy  
Rittnerbahn im Modell in Spur IIm (LGB)

<https://de-de.facebook.com/rittnermodellbahn/>

### Roland Bude

**Stand: A16**

**Buschhoven**

Straßenbahn weltweit in Büchern, Postkarten und Souvenirs

### Spühlinger Straßenbahn

**Stand: A09**

**Osnabrück**

Alfred Spühls Spühlinger Straßenbahn  
Endstation mit Umsetzanlage,  
Betrieb der Anlage mit Original-Fahrschalter

### Spur IIm-Freunde

**Stand: A02**

**Berlin**

Spur IIm-Freunde  
LGB-Modellstraßenbahn, Gemeinschaftsanlage mit den Freunden der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V.

### Stadtwerke Löwenstadt

**Stand: A25**

**Meine**

Christian Lammers

**Ausrichter für KBGG 2020 in Braunschweig**

<http://www.kleinebahnganzgross.de/>



### Straßenbahnfreunde Mainz e.V.

**Stand: A23**

**Mainz**

Straßenbahnfreunde Mainz e.V.  
AG Nahverkehr

<http://strassenbahnfreunde-mainz.de>

### Straßenbahnfreunde München e.V.

**Stand: A28**

**München**

Stand des ältestens Straßenbahnvereins Münchens  
H0-Anlage in Zusammenarbeit mit den Freunden des Münchner  
Trambahnmuseums e.V.

<http://www.strassenbahnfreunde.de>

### Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V.

**Stand: A19/A20**

**Stuttgart**

Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V.  
Kleiner Stadtverkehr

<http://www.shb-ev.info> <http://www.kleiner-stadtverkehr.de>

### Thüringer Straßenbahnfreunde e.V.

**Stand: A24**

**Klettbach**

Thüringer Straßenbahnfreunde e.V.

<http://www.tsf-ev.de>

### Tram-aktuell Verlag

**Stand: G11**

**Berlin**

Tram-aktuell Verlag  
Straßenbahn-Filme

<http://www.tram-aktuell.info/>

### Tramway and Light Railway Society

**Stand: A34**

**Hamburg**

Deutschsprachige Gruppe der Tramway and Light Railway Society

<http://tramwayinfo.com>

### Uwe Lademann

**Stand: A26**

**Frankfurt an der Oder**

H0m-Anlage »Frankenburg« in Segmentbauweise von  
Uwe Lademann

<http://www.modellbahn-frankfurt-oder.de>

### Wolfgang Priebe

**Stand: A07**

**Plau am See**

Wolfgang Priebe

## Was ist eigentlich...? Die Modellstraßenbahn

Spurweiten und Nenngrößen, Digital- und Analogbetrieb: Was ist das eigentlich? Wir bringen Licht ins Dunkel.



**Maßstab und Nenngröße** In welchem Maßstab eine Modellbahnanlage dargestellt wird, legt die Nenngröße fest. Die gebräuchlichsten sind H0 (1:87), TT (1:120), N (1:160, in Japan auch 1:150) und Z (1:220). Die meisten Straßenbahnfahrzeuge und auch das umfangreichste Zubehör sind für H0 (gesprochen Ha-Null) erhältlich, wodurch die Verbreitung hier am größten ist. Eine Sonderstellung nimmt die Nenngröße G ein, die für Gartenbahnen verwendet wird.

**Spurweiten** Gewöhnlich wird mit der Nenngröße die dazugehörige Spurweite als Normalspur assoziiert. Diese verbreitete Standardspurweite entspricht im Original 1435 Millimetern zwischen den Innenkanten der Schienenköpfe.

In der Nenngröße H0 entspricht diese beispielsweise 16,5 mm. Es gibt jedoch auch abweichende Spurweiten: Für H0 sind dies die Meterspur H0m (12 mm), die Schmalspur H0e (9 mm), die Industrie- und Feldbahnsuren H0i und H0f (6 mm) und die Parkeisenbahnspur H0p (4,5 mm). Die Nenngröße G für Gartenbahnen entspricht der Meterspurvariante der Spur 2 und wird daher als IIm bezeichnet.

**Oberleitungsbetrieb** Besonders bei Straßenbahnmodellanlagen ist der Oberleitungsbetrieb weit verbreitet. Hier führt die Fahrleitung (wie im Original) Spannung, der Rückleiter sind die Fahrschienen. Die Stromabnehmer müssen hier die Oberleitung berühren, damit die Fahrzeuge fahren können. Während die Installation und Pflege der Modellfahrleitung einiges Geschick voraussetzt, gibt es im Gegenzug eine vereinfachte Verdrahtung von Weichen und die Möglichkeit von Gleiswechseln und Wendeschleifen.

**Straßenbahnzüge** Während bei der Modelleisenbahn nahezu jede Lok und jeder Wagen als Industriemodell fertig erworben werden kann, ist das Angebot für Modellstraßenbahnen deutlich kleiner. Großserienhersteller sind in diesem Bereich sehr selten zu finden, so dass die Auflagen klein und die Preise oft hoch sind. Viele Modellstraßenbahner behelfen sich daher mit Bausätzen und komplett selbst gebauten Zügen, die geätzt, gefräst oder im 3D-Druck entstehen. Auch die Motorisierung und Lackierung der Fahrzeuge muss oft selbst erledigt werden.

**Digitalbetrieb** Bei der klassischen Modellbahn kann in jedem Stromkreis mit einem Trafo nur ein Zug fahren. Abschaltbare Gleisabschnitte und mehrere Trafos erlauben mehrere Züge, sind aber kompliziert zu handhaben. Im Digitalbetrieb liegt an jedem Gleis immer die volle Fahrspannung an, wobei durch unterschiedlich schnelles Umschalten der Polarität Datentelegramme übertragen werden. Ein in die Straßenbahn eingebauter Decoder wertet diese aus und steuert den Fahrmotor, Beleuchtung und teilweise auch Soundeffekte.

**Rillenschienen** Wenn eine Straßenbahn im Straßenraum fährt, sind im Original Rillenschienen eingebaut. Im Modell gab es bereits seit den 1960er Jahren entsprechende Tramgleissysteme der Firmen Hamo, Rivarossi und Hartel. Keines konnte sich langfristig durchsetzen. Aktuell bietet nur Tillig das einbaufertige Straßenbahngleissystem Luna an. Viele Modellstraßenbahner bauen auch hier ihre Gleise und Weichen selbst unter Verwendung von fertigen Rillenprofilen (Swedtram/Orr) oder mit kompletten Eigenbauten.

## Die Modellstraßenbahnanlage im MVG Museum

Die im MVG Museum ausgestellte Modellstraßenbahnanlage ist eine Kooperation der beiden Vereine Straßenbahnfreunde München e.V. und Freunde des Münchner Trambahnmuseums e.V.

**Vorgeschichte** Bereits bei der Eröffnung des Museums im Jahr 2007 war vom Verein Freunde des Münchner Trambahnmuseums e.V. die Errichtung einer Modellstraßenbahnanlage nach Münchner Vorbild geplant. Die ursprüngliche Idee sah eine fest installierte Anlage vor. Da allerdings der Modellbahnraum einmal jährlich für zwei Veranstaltungen vermietet wird, kam nur eine Modulanlage in Frage.

**Modulanlage der Straßenbahnfreunde** Im Jahr 2012 wurde vom Verein Straßenbahnfreunde München e.V. mit dem Bau einer aus vier Modulen bestehenden Anlage begonnen: Diese bestand aus einem Betriebsbahnhof, einer 90-Grad-Kurve, einem Modul mit Rondell nach dem Vorbild des Karolinenplatzes und einem Bahnhof mit Wendeschleife samt Überholgleis. Für die Erstellung wurde das Luna-Gleissystem verwendet. Die Anlage wurde in Turin und Chemnitz, Plauen und Schkeuditz sowie im MVG Museum ausgestellt.

**Module Fürstenrieder Straße** Im Jahr 2015 entstand nach den Planungsunterlagen der MVG das erste Modul der Straßenbahn-Neubaustrecke »Westtangente« durch die Fürstenrieder Straße. Dieses wurde so gestaltet, dass es sich in die Modulanlage einfügen lässt, aber auch eine Präsentation des Moduls alleine erfolgen kann. Hier wurden erstmals Rillenschienenprofile von Swedtram verwendet, um die Gestaltung einer leichten Gleisverschwenkung zu ermöglichen.

**Dauerhafte Präsentation im MVG Museum** Um die Anlage einem breiteren Publikum zur Verfügung stellen zu können, wurde seitens der Straßenbahnfreunde München eine Kooperation mit dem Mu-

seumsverein Freunde des Münchner Trambahnmuseums angestrebt. Seither steht die Anlage dauerhaft im Museum.

**Erweiterung der Anlage** Neben drei FMTM-Modulen – zwei Streckenmodulen und einem Gleisdreieck – die derzeit noch in Arbeit sind, wurde die Anlage mit drei Phantasiemodulen erweitert. Letztere wurden von Frank Hohmann als Leihgabe zur Verfügung gestellt. Zudem bekam auch die Fürstenrieder Straße Zuwachs: Zwei weitere Module stellen den Streckenverlauf von der Waldfriedhofstraße zum Haupteingang des Waldfriedhofs dar – einschließlich der geplanten Wendeschleife und komplett selbst gebauten Weichen und Kreuzungen. In dieser Konfiguration wurde die Anlage in Stuttgart ausgestellt. Für die Ausstellung in Dresden ersetzen wir den Betriebsbahnhof durch ein betriebs sicheres und abwechslungsreiches Modul mit funktionsfähiger Schiebep Bühne. Die beim bisherigen Betriebsbahnhof vorhandene Wendemöglichkeit wurde durch ein neues Wendeschleifenmodul, das dem Petuelring nachempfunden ist, erweitert.

**Zukunft** Die drei in Bau befindlichen FMTM-Module sollen in den nächsten Monaten in die Anlage integriert werden. Zudem ist ein Ersatz der beiden ersten Module »Karolinenplatz« und »Bahnhof« geplant. Da der Platz im Modellbahnraum sehr knapp wird, ist eine Erweiterung in die benachbarte Museumshalle nicht ausgeschlossen.



Von Zeit zu Zeit konnte man an der Anlage der Straßenbahnfreunde München auch selbst an der Kurbel stehen und einen Zug via Kamera steuern. Heute ist dies im MVG Museum am Weichenspiel unweit des Stands der Straßenbahnfreunde München möglich.

## Die Geschichte der Münchner Trambahn

Ist die Münchner Trambahn heute aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken, stand es zeitweise sehr schlecht um die bei der Bevölkerung so beliebten weiß-blauen Wägen.

**Die Anfänge** Am 21. Oktober 1876 fuhr in München die erste Straßenbahn, damals allerdings nur mit einer Pferdestärke. Ab 1895 verkehrten die weiß-blauen Wägen elektrisch. Bis 1900 probierte die Münchner Trambahn AG eine Dampfstraßenbahn aus, stellte den Betrieb aber schnell wieder ein. Von nun an fuhr in jedem Straßenbahnfahrzeug ein Schaffner in einer blauen Uniform mit silberner Mütze mit. Im ersten Weltkrieg ab 1915 waren Frauen in dieser Position üblich. Hatte jede Linie zuvor nur eine Linienfarbe, erhielten sie ab 1900 römische Ziffern, ab 1905 dann arabische Zahlen und zusätzlich die Linienfarbe. Dieses System setzt sich bis heute durch.

**Der erste Weltkrieg** Mit dem Bau neuer Strecken bekam die Münchner Tram ab 1904 ihren eigenen Gleiskörper mit Vignolschienen, statt Rillenschienen wie bisher. Ab 1907 übernahm die Stadt München die Münchner Trambahn AG und gründete die Städtische Straßenbahn München. Ab 1919 war es für die Trambahn schwierig, zu überleben. Durch Kriegsschäden an Oberleitung und Fahrzeugen konnte der Betrieb erst 1920 wieder aufgenommen werden. Hatte man sich 1924 wieder durch neue Fahrzeuge und Strecken erholt, kam 1929 die Weltwirtschaftskrise.

**Der Nationalsozialismus** Doch auch die Nationalsozialisten sahen in ihrer »Hauptstadt der Bewegung« keinen Platz für die Tram: Sie sollte komplett durch

U-Bahnen ersetzt werden. 1934 werden in der Innenstadt die ersten Omnibuslinien auf Initiative der NSDAP im Stadtrat eingerichtet. 1939 schlossen sich die Städtische Straßenbahn München, die Elektrizitätswerke und die Gas- und Wasserwerke als Stadtwerke München zusammen. Sie waren damit aus der Stadtverwaltung ausgegliedert worden und arbeiteten als städtischer Eigenbetrieb. Die Städtische Straßenbahn München wurde in Verkehrsbetriebe umbenannt und als eine Abteilung der Stadtwerke weitergeführt. Ebenso bekamen Elektrizitätswerke sowie Gas- und Wasserwerke eine eigene Abteilung.

**Der zweite Weltkrieg** Mit Beginn des zweiten Weltkriegs wurden erneut Frauen in den Schaffnerdienst einberufen, es herrschte ein enormer Personalmangel, da das Fahrpersonal zum Kriegsdienst einberufen wurde. Der Bombenkrieg ab 1942 hatte zur Folge, dass das Schienennetz stark beschädigt oder sogar zum großen Teil ganz zerstört wurde. In den letzten Kriegsmonaten war nicht einmal mehr ein eingeschränkter Betrieb möglich, so dass der Trambahnbetrieb ganz eingestellt werden musste. Als Ersatz installierte man provisorische Hilfsbahnen, die »Bockerlbahn« genannt wurden.

**Die Nachkriegszeit** Bis Mitte der 1950er Jahre war das Liniennetz wieder fast vollständig befahrbar. Doch mit dem wachsenden Individualverkehr ka-



men auch auf die Trambahn immer weitere Probleme zu. So konnte sie im Innenstadtbereich teilweise nicht schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Stadt plante deshalb ab 1957 den Bau der U-Bahn für München. Wurde dieser Plan vorerst verschoben, begannen ab 1960 unter Maßgabe der autogerechten Stadt die Stilllegungen der ersten Straßenbahnstrecken. Trotzdem erreichte München 1964 durch Ausbauten in neu entstandene Stadtteile das Netz seiner größten Ausdehnung mit 134 Kilometern Streckennetzlänge. Mit der Inbetriebnahme von U- und S-Bahn im Jahre 1971/1972 folgten weitere Streckenstilllegungen. 1972 startete das Münchner Verkehrsverbundnetz, der MVV. Mit Ende der olympischen Spiele verschwanden auch die letzten Vorkriegswagen aus dem Stadtbild.

**Die Stilllegungen** In den 70er Jahren war sogar geplant, die Münchner Trambahn komplett stillzulegen und das, was die U-Bahn nicht abdecken konnte, durch Busse zu ersetzen. So sollte ab 1985 der Trambetrieb langsam auslaufen und spätestens 1994 ganz aufgegeben werden: Von 1975 bis 1983 verschwanden weitere Linien.

**Es geht bergauf** Anfang der 1980er Jahre ging es für die Münchner Straßenbahn endlich bergauf. Durch mehrere Bürgerinitiativen beschloss der Stadtrat 1986 die Tram als Gesamtsystem zu erhalten. 1993 bekam München einen Oberbürgermeister, der den Stadtrat komplett von der Wirtschaftlichkeit der Straßenbahn überzeugen konnte. Die Straßenbahn sollte erneuert werden. Hauptaugenmerk lag zunächst auf der Erneuerung der Fahrzeugflotte. Prägten die M- und P-Wägen das bisherige Bild der Münchner Tram, so wollte man mit der Zeit gehen, entwickelte und bestellte die ersten Niederflurfahrzeuge. Gleichzeitig übernahm die 1998 in eine GmbH umgewandelte Stadtwerke München GmbH (SWM) den Trambahn-



U-Bahn und Busbetrieb. 2002 gliederte sie diese in das Tochterunternehmen, die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), welche zuvor im Jahr 2001 gegründet wurde.

**Die Beschleunigung** Obwohl Anfang der 1990er noch teilweise Strecken stillgelegt wurden – die letzten beiden 1993 – eröffnete man auch zwei Strecken wieder. Zwischen 1994 und 2004 wurden alle Linien beschleunigt: Straßenbahnen werden bei Signalen bevorzugt und bekommen schneller freie Fahrt an Kreuzungen.

**Die Tram heute** Die jüngste Streckeneröffnung fand 2016 statt. Weitere sind in Planung, was uns Anlass zur Hoffnung gibt, dass dies nicht die letzte war und freuen uns gleichzeitig, dass die Trambahn ein wichtiges Rückgrat im Münchner ÖPNV bildet.

Die großzügige Schleifenanlage im Olympiapark wurde für die Olympischen Spiele 1972 gebaut. Sie existiert noch heute.

# Die Geschichte der Münchner U-Bahn

Obwohl die Münchner U-Bahn im Untergrund verkehrt, erlebte sie in ihrer Geschichte einige Höhen und Tiefen. Obgleich man sich schon früh sicher war, dass München eine U-Bahn braucht, war das wo und wie bis lange Zeit unklar.

Fotohalt im ältesten Tunnelstück der Münchner U-Bahn zwischen Goetheplatz und Sendlinger Tor, aufgenommen im U-Bahn-Simulator des MVG Museums.

**Die Anfänge** Bereits 1905 wurden Pläne für eine U-Bahn in München entwickelt. Damals war der Bau allerdings für das Verkehrsaufkommen deutlich überdimensioniert und das Trambahnnetz konnte noch den gesamten Bedarf abdecken. Nur fünf Jahre später im Jahr 1910 fuhr eine 450 Meter lange automatische Post-U-Bahn zwischen Hauptbahnhof und dem Bahnpostamt. Mit ihr wurde ausschließlich Briefpost transportiert. 1928 zerstörte die Weltwirtschaftskrise

**Der Nationalsozialismus** Während des Nationalsozialismus plante man ab 1936 ein Netz einer unterirdischen elektrischen Bahn für die „Hauptstadt der Bewegung“. Wurde mit dem Bau auch schon begonnen, so beendete der zweite Weltkrieg die Bauarbeiten vorzeitig. Der im Rohbau befindliche Tunnel im Abschnitt Goetheplatz – Sendlinger Tor diente während des Krieges als Luftschutzbunker. Nach dem Krieg wurden ein Teil des Tunnels mit Trümmerschutt verfüllt, der andere wurde zur Zuchtstätte für Pilze, bis Grundwasser in den Tunnel eindrang. Heute fahren in diesem Tunnelabschnitt die U-Bahnlinien U3 und U6.

**Nach dem Krieg** Nach dem Krieg fehlte zunächst das Geld für den Bau einer U-Bahn, da vorrangig das Straßenbahnnetz wieder aufgebaut wurde. Die Planungen wurden weiter verschoben, während das vorhandene Oberflächennetz durch den wachsenden Individualverkehr zusammenbrach. Die 1953 gegründete „Studiengesellschaft für den Bau einer Münchner Hoch- und Untergrundbahn“ sah für München vier Durchmesserlinien (A bis D) als machbar. Zwischen 1955 und 1959 entstanden weitere Pläne: Unter anderem der, die Straßenbahnlinien zu erhalten, jedoch innerstädtisch in den Untergrund zu verlegen. 1959 beschloss der Stadtrat, dieses U-Straßenbahnnetz (später als Tiefbahn bezeichnet) umzusetzen, um die Straßenbahn in der Innenstadt abzulösen.

die erneuten Pläne, die Straßenbahn durch ein U-Bahnnetz zu ersetzen.



Im Jahr 1964 wurde das „Amt zur Förderung des Baus unterirdischer Massenverkehrsanlagen“ gegründet und zwei Jahre später in ein städtisches Referat umgewandelt. Der zunehmende Autoverkehr zwang den Stadtrat 1965, das erste Münchner U-Bahnnetz zu verabschieden, welches sieben Linien beinhaltete, die auch in die Außenbezirke führen sollten.

**Der Bau beginnt** Der Bau der Münchner U-Bahn begann am 1. Februar 1965 mit der Strecke Kieferngarten – Harras (heute U6). Diese Strecke mit zwölf unterirdischen und drei oberirdischen Bahnhöfen sollte 1974 fertiggestellt werden. Als München im April 1966 die Olympischen Sommerspiele für das Jahr 1972 erhielt, wurde der Bau der U-Bahn beschleunigt: In kurzer Zeit musste ein leistungsfähiges Netz aufgebaut werden. So wurde der Strecke zum Olympiagelände Vorrang eingeräumt, so dass ihr Bau 1967 begann (heute U3).

**Die Eröffnung** Am 19. Oktober 1971 startete der Fahrgastbetrieb auf der ersten U-Bahnlinie Münchens, der U6, vom Kieferngarten zum Goetheplatz. München hat damit das dritte U-Bahnnetz Deutschlands (nach Berlin, Hamburg). Am 8. Mai 1972 wurde der Abzweig der „Olympialinie“ U3 von der Münchner Freiheit zum Olympiazentrum eröffnet.

Nürnberg baute sein U-Bahnnetz zur selben Zeit wie München, so dass man sich sehr an dem für München vorgesehenen System orientierte. So war es möglich, dass sich Nürnberg und München bei Wagenknappheit gegenseitig Fahrzeuge ausleihen konnten.

**Aus- und Weiterbau** Ab 1975 begann der Aus- und Neubau der U-Bahn in ganz München, weshalb die Innenstadt jahrelang einer Großbaustelle glich. 1980 wurde mit 16 Kilometern der längste Abschnitt am Stück eröffnet und verbindet seither den Scheidplatz

und Neuperlach Süd mit einer U-Bahn-Strecke.



**Das Unglück von Trudering** Am 20. September 1994 stürzte beim Bau der U-Bahn zur Messestadt Riem ein vollbesetzter Linienbus in eine Grube. Beim Ausspülen des Tunnels bildete sich ein Hohlraum unter der Fahrbahndecke, welche einbrach und den Bus mit dem Heck zuerst in das mit Wasser gefüllte Loch zog. Dieses Unglück forderte drei Menschenleben und über 30 teils schwer Verletzte.

**Die Zukunft** Mit seinen 103,1 Kilometern, 8 Linien (davon zwei Verstärkerlinien) und seinen 100 Bahnhöfen ist das Münchner U-Bahnnetz noch immer ausbaufähig. Fand 2010 die letzte Streckenabschnittseröffnung (U3 nach Moosach) statt, stehen weitere geplante Verlängerungen auf dem Prüfstand. Ihr Alter sieht man manchen U-Bahnhöfen an: So wurde der 1971 eröffnete Bahnhof Münchner Freiheit in den Jahren 2008–2009 komplett saniert und modernisiert.

U-Bahn-Station Odeonsplatz im Jahr 1972. Wagen 103 wird durch den Fahrer abgefertigt und fährt sodann als U3 zum Goetheplatz.

# Die Geschichte des Münchner Busses

Vom Zubringerverkehr über den elektrischen Stangerbus bis hin zur Revolution im Omnibusbau: Die Geschichte der Münchner Busses hat es in sich.

Die Revolution im Busbau fand 1987 statt: Neoplan baute den ersten Niederflur Gelenkbus.

**Die Anfänge** Möchte man den Beginn der Münchner Busgeschichte finden, so stolpert man über viele Daten. Fuhr 1897 zwar die erste Buslinie Münchens in privater Hand, musste diese bald aufgegeben werden und bis 1906 war München frei von Linienbussen. Zwischen 1906 und 1907 bestand eine städtische Buslinie. Ab 1908 wurden die übrigen Busse als Zubringer zur Tram genutzt und nur fünf Monate später alle verkauft. Bis 1934 schaffte die Stadt keine eigenen Omnibusse mehr an. Wurde in dieser Zeit ein Schienenersatzverkehr benötigt, so mietete die Stadt Postomnibusse samt Fahrer an.

**Der erste Weltkrieg** 1910 wurde von der königlichen Oberpostdirektion München eine Linie vom Postamt in der Arnulfstraße über den Max-Weber-Platz nach Oberföhring eingerichtet, welche 1917 wegen Personal- und Treibstoffmangel eingestellt, jedoch auf vielfachen Wunsch der Bevölkerung 1919 wiedereröffnet wurde. Im August 1925 wurde die erste »Städtische Autobuslinie in Regie der Reichspost« eröffnet. Zwei weitere Streckeneröffnungen fanden im Jahre 1930 statt. Ungefähr zur selben Zeit etablierte sich die erste private Omnibuslinie von der »Motorwagensellschaft Autobus Oberbayern«.

**Der Nationalsozialismus** Führte die Weltwirtschaftskrise 1932 zu einigen Einschränkungen, beschloss die Stadt 1934 eigene Fahrzeuge anzuschaffen, neue Linien einzurichten und die Linien von der Reichspost zu übernehmen. Bis zum Ausbruch des zweiten Weltkriegs besaß die Stadt bereits 60 Busse, welche 13 Linien bedienten. Während des Krieges kam es wiederum wegen Treibstoff- und Personalmangel sowie vermehrten Luftangriffen zu Fahrzeugmangel, Betriebseinstellungen oder -Unterbrechungen. Zudem mussten als Ersatz für die Tram vorrangig sogenannte »Notlinien« wegen Oberleitungs- und Gleisschäden eingerichtet werden. Mit der Besetzung wurde jeglicher öffentlicher Verkehr verboten. Dieser war aber aufgrund der Tatsache, dass kein Bus fahrbereit war, die Werkstatt zerstört war und bis 1945 kein Kraft-





stoff für den Betrieb zugeteilt wurde, so wieso nicht möglich. Erst im August 1945 wurde der Betrieb wieder aufgenommen. Ursprünglich nur als Provisorium gedacht, begann im selben Jahr die Zusammenarbeit mit privaten Busunternehmen. Dies ist heute noch der Fall.

**Der Stangerlbus** Ab 1948 gab es in München eine Oberleitungsbuslinie. Nach 18 Jahren Betrieb plante man aus verschiedenen Gründen die Einstellung des O-Busses, bis ein Blitzeinschlag in die Fahrleitung das endgültige Aus für den »Stangerlbus« bedeutete.

Im Jahr 1960 wurden Personenanhänger hinter Omnibussen verboten. Zwar bekam die Stadt bis 1966 eine Ausnahmegenehmigung, schaffte aber ab 1962 bereits Gelenkbusse an. Das generelle Rauchverbot in Bus und Tram trat 1961 in Kraft.

**Schaffnerlos** Ende 1966 wurde der Fahrscheinentwerter eingeführt und der Schaffnerbetrieb abgeschafft. Dies führte zu dem Problem, dass der Fahrer nur zwei Türen gleichzeitig bedienen darf und die letzten beiden Türen bisher vom Schaffner bedient wurden. Im schaffnerlosen Betrieb baute man nun in den hinteren Türen eine Automatik ein. Zu Olympia erhielt München 1972 mit dem MVV ein einheitliches Tarifsystem. Zudem wurden aus Frankfurt und Berlin Busse ausgeliehen, um dem Andrang gerecht zu werden.

**Der Standardlinienbus** Zwischen 1975 und 1980 schafften sich die Stadtwerke

über 300 Busse an, die den Richtlinien des damaligen »Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe« folgte und deshalb deutschlandweit als Standardlinienbus (SL) galt.

**Die Revolution** Eine Weltneuheit baute die Firma Neoplan in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken München. So rollte 1987 der weltweit erste Niederflurgelenkbus mit Rollstuhlflift und Rußfilter durch München. Leider fiel dieser im September desselben Jahres einem Brandstifter zum Opfer: Die Halle, in der der Prototyp und 24 weitere Busse standen, brannte komplett aus. Jedoch wurde kurz danach der zweite, fast baugleiche Prototyp zugelassen. Heute ist er als Museumsbus 5410 des Omnibusclub München erhalten. Ab 1991 wurden nur noch Niederflurfahrzeuge angeschafft und ab 1995 der Busbetrieb der Busbetriebe durch Busspuren und bevorzugte Ampelschaltungen beschleunigt.

**Topbus** Mit dem 2002 gestarteten Projekt »Topbus« wurde bis 2004 ein neues Busnetz mit neuem Nummernsystem, mehr Haltestellen und der Differenzierung zwischen Metrobus und Stadtbuss eingeführt. 2014 folgte dann die erste Expressbuslinie.

**Die Zukunft** Auf dem 511 km langen Busnetz mit seinen 1013 Haltestellen halten auf 89 Linien tagsüber 296 Busse der Stadtwerke und 238 Busse von privaten Kooperationspartnern. Das Busnetz Münchens wächst Jahr für Jahr.

Der älteste erhaltene  
MAN-Gelenkbus im Münchner Olympiapark.



## Museumscafé

An jedem Öffnungstag im MVG Museum werden nicht nur die Augen, sondern auch der Gaumen verwöhnt. Es gibt ein reichhaltiges Kuchenbuffet und dazu einen guten Kaffee aus der Rosenheimer Kaffeerösterrei Dinzler.

**Das Angebot** Speziell an diesem Wochenende gibt es original österreichischen Kaiserschmarrn als Spezialität des Hauses.

Darüberhinaus bietet der Wirt Marcus Vogl zur Kleinen Bahn Ganz Groß auch Currywurst und kleine Mongdratzerl an.



Cateringbereich im  
Kopfbau des Museums,  
hier vor einer  
Sonderveranstaltung



## Verkehrszentrum des Deutschen Museums

Das Verkehrszentrum versucht, in seinen Ausstellungen »Mobilität und Technik«, »Reisen« und »Stadtverkehr« die Komplexität des Themas Verkehr umzusetzen. Es befindet sich im alten Messegelände.

### Verkehrszentrum

**Am Bavariapark 5**

<https://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/>

**U U5**

**134**

**Schwanthalerhöhe**

**Theresienhöhe**

## Bahnwärter Thiel

Das Kulturgelände auf der ehemaligen Großviehhalle des Schlachthofs mit dem ausgerangierten Schiff »Alte Utting« auf einer Eisenbahnbrücke beherbergt auch zwei ausgerangierte U-Bahnwagen und einen Trambahnwagen der Baureihe P aus den 60er Jahren.

### Bahnwärter Thiel

**Tumblingerstraße 29**

<http://www.bahnwaerterthiel.de>

**U U3, U6**

**62, 132**

**Implerstraße**

**Lagerhausstraße**

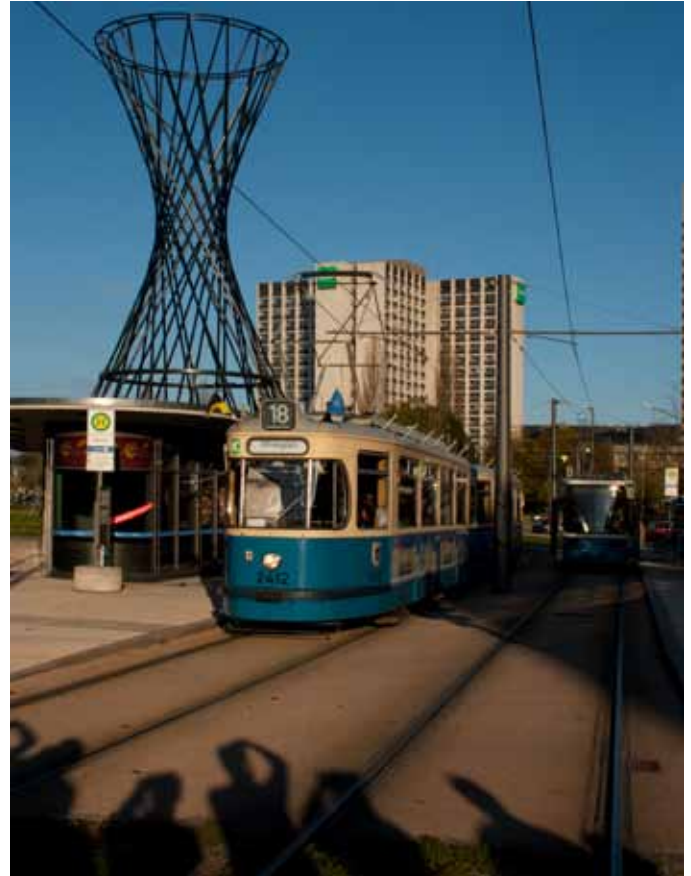


# Straßenbahn: Fotostellen im Münchner Stadtgebiet

Eine kleine Auswahl von Trambahn-Fotostellen im Stadtgebiet, wie beispielsweise der imposante Gebäudekomplex »Münchner Tor« mit der Schrägseilbrücke auf der Linie 23 (Bild links oben) finden Sie auf dieser Seite. Weitere Motive finden Sie auch in der Ausstellerbroschüre auf [www.strassenbahnfreunde.de](http://www.strassenbahnfreunde.de) zum Herunterladen.



Trotz unmittelbarer Nähe zur Autobahn wirkt die Haltestelle »Stegener Weg« auf der Linie 18 sehr idyllisch. Im Bild ist eine Fotosonderfahrt der Straßenbahnfreunde München mit der damaligen Linie 14 dargestellt.



Von Fotografen umlagert ist hier der M-Wagen 2412 auf einer Dankeschönfahrt der Freunde des Münchner Trambahnmuseums. Die von der Trambahn durchgeführte Skulptur Mae West am Effnerplatz ist aber auch mit herkömmlichen Linienwagen sehenswert.

## Eisenbahn: Fotostellen in der Umgebung

Für schöne Eisenbahnfotostellen muss man gar nicht so weit reisen, wie das Bild der Fotostelle nördlich des Bahnhofs Feldmoching (links oben) zeigt. Es lohnt sich aber auch, sich ein wenig über die Grenzen des MVV-Bereichs hinauszutrauen. Weitere schöne Fotostellen im Bereich der Eisenbahn finden Sie zudem in der auf [www.strassenbahnfreunde.de](http://www.strassenbahnfreunde.de) herunterladbaren Ausstellerbroschüre.



Der Bahnübergang »Vogl« nahe Deutlstätt ist eine beliebte Fotostelle auf dem Streckenast nach Salzburg und Kufstein. Vom Bahnhof Großkarolinenfeld ist er zu Fuß in ca. 30 Minuten zu erreichen.



Die 17 Einzelgänger vom Typ »Integral« sind das Aushängeschild der Bayerischen Oberlandbahn (BOB). Bald werden sie ersetzt – Grund genug, noch einmal auf eine Fototour ins Oberland, wie hier am Schliersee, zu gehen.



# Bairisch-Wörterbuch

Boarisch bzw. Bairisch is a Sproch im Siidostn vom deitschn Sprochraum. Zamma midm Alemannischn, Sidfränkischn und Ostfränkischn buidns de obadeitschn Sprochn. Es Vabroadungsgebiet vom Boarischn is da oidboarische Tei vom Freistoot Bayern, es aissaste Sidvogdland in Saxn, Östareich (estli vom

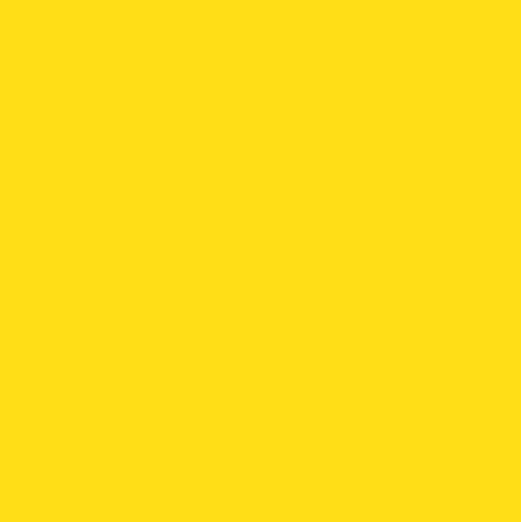
Arlberg), Sidtirol und de zimbrisch-karnischn Sprochinsln in Obaitalien. Meara wia de Hejft vo de Boarischn Muaddasprochla wohna aussa hoib vom heitign Freistoot Bayern (Boarn).

Quelle: Boarische Wikipedia

**An|ten** Ente (*auch pl.*)  
**auf|bre|zeln** sich hübsch machen, aufdonnern (→ *Brezn*)  
**Ba|gasch** Gepäck, ugs. zwielichtige Gestalten  
**Bassd scho!** Das ist in Ordnung  
**Braucht's des?** Ist das denn wirklich nötig?  
**Brezn** Salziges Laugengebäck, *muss* → *resch sein*  
**Chai|sen** Pferdekutsche, klappriges Fahrzeug  
**Christ|kindl** Christkind, *auch* Weihnachtsgeschenk  
**da|da|dert** entsetzt, fassungslos  
**der|blecken** jmd. auf die Schippe nehmen, (*v.a. beim Starkbieranstich auf dem Nockherberg*)  
**Di|ri|dal|ri** Geld, Geld oder Silber rausziehen, bekommen  
**Duijn** Delle, Beule  
**Duit, Dult** Volksfest, Jahrmarkt  
**duschua** immer, dauernd, durchgehend  
**Eahm schaug o!** Überraschter Ausdruck der Verwunderung  
**ebba, ebbs** vielleicht, etwas  
**Erd|äpfej** Kartoffeln (*auch in Österreich verbreitet*)  
**fi|eseln** abnagen, abknabbern (z.B. ein → *Hendl*)  
**Fil|ze** Moor (z.B. *Filzenexpress*)  
**Goschn** Fresse, Maul, Schnauze  
**Giaß|kandl|ex|press** Trambahnlinie 5, die bis 1961 vom Viktualienmarkt zum

*Candidplatz fuhr, Teil der heut. Buslinie 51*  
**grantln** nörgeln (*nicht schimpfen*)  
**Gscham|sta|ra** Liebhaber  
**Gscheidhaferl** Klugscheißer  
**Gschwerl** Ungebetene Gäste  
**Habedieehre!** Begrüßung unter Freunden  
**Helles** untergäriges, helles Lagerbier  
**Hendl** Brathähnchen, Broiler (→ *fieseln*)  
**Isar-Preiß** Münchner, der nicht in München geboren ist  
**ja mei** Ausdruck hilfloser Anteilnahme, verbales Achselzucken  
**Ka|tarrh** schwere Erkältung (*für Männer i.d.R. tödlich*)  
**Kini** König (*speziell König Ludwig II.*)  
**Kra|cherl** Limonade (*ursp. mit Kugelverschluss*)  
**lack** schal, abgestanden  
**Loam** Leim, Lehm (*auch: Münchner Stadtteile Laim, Berg am Laim*)  
**Maß f** Ein Liter Grundnahrung (→ *Helles*)  
**Mong|dratzerl** Kleine Speise, die den Magen anregt  
**Muich|kandl|ex|press** Langsame Bahn, die überall hält  
**naa nein**  
**Nackerte** Nackte, gern am Eisbach anzutreffen  
**Noa|gal|zuz|la** jmd., der sehr lange an einer Hoiben trinkt  
**Oa** Ei (*auch: ein*)

**Obacht!** Achtung!, Vorsicht!  
**Obatzda** Bayrische Weichkäsemischung  
**Obstler** Obstbrand, Schnaps  
**Ozapft is!** Anzapfen, jeden ersten Wiesensamstag um 12 Uhr  
**pflanzen** jmd. ärgern  
**plattert** glatzköpfig  
**Preissn|hoibe** Bierglas mit 0,4 Litern Inhalt  
**Presshoibe** Bier, das man aus Zeitgründen sehr schnell trinken muss  
**Quetschn** Akkordeon, Ziehharmonika  
**Radler** Nichtmotorisierte Zweiradfahrer, *auch* → *Helles mit Zitronenlimonade*  
**Regierung** eigene Gattin  
**resch** knusprig (→ *Brezn*), *auch: attraktiv bei Frauen*  
**Ruinen|schleicher** Trambahnlinie 37, die von 1949 bis 1961 von Schwabing über Maxvorstadt an vielen Kriegsruinen vorbei bis zum Ostbahnhof fuhr  
**Russ** Weißbier mit Zitronenlimonade  
**Servus** Begrüßung und Verabschiedung  
**Stangerl** Stromabnehmer  
**Suri** Rausch (→ *Maß*, → *Obstler*, → *Weißbier*)  
**Tram|bahn** Straßenbahn  
**Tram|bahn|ritzen|reini|gungs|dame** Straßenbahnrillenschienenreinigerin  
**Trottoar** Gehsteig, Bürgersteig  
**Uhu|bapp** Alleskleber  
**Verdruss|linie** verspätete Trambahnlinie  
**Weißbier** Weizenbier  
**Zwickl** Zwei Euro, naturtrübes Bier





*Auf ein baldiges*

*Wiedersehen* im  | Museum