MVG | Museum

Kleine Bahn Ganz Groß

MVG Museum
Informationen zur Anfahrt und zum Shuttleverkehr mit Trambahn und Omnibus

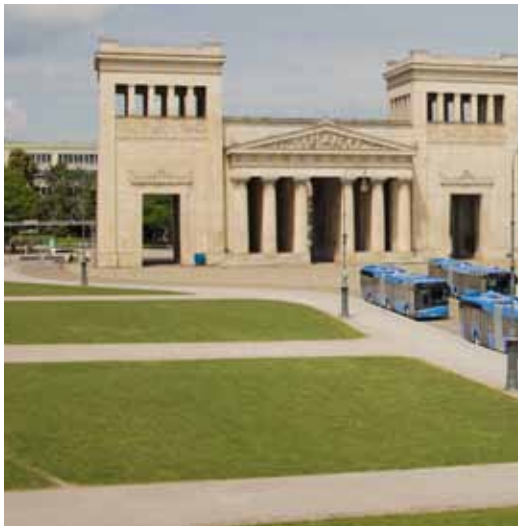
Aussteller
Hallenplan, Verzeichnis der ausgestellten Vereinsanlagen und der gewerblichen Verkäufer

Geschichte
Geschichte der Münchner Verkehrsmittel Trambahn, U-Bahn und Omnibus

25
2121

Wanderbücherei

25
2412



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

Impressum

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
kbgg2019@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 Ausrichtungsort 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 Trambahnmusems 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

Tram

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	16:31
Ostfriedhof	10:35	16:35
Giesing Bahnhof	10:39	16:39
MVG Museum	10:42	16:42

alle 30 Min.

MVG Museum	11:00	17:00
Chiemgaustraße	11:02	17:02
Giesing Bahnhof	11:03	17:03
Ostfriedhof	11:09	17:09
Rosenheimer Platz	11:13	17:13
Max-Weber-Platz	11:17	17:17

alle 30 Min.

Bus-Shuttle

BUS

Vom Bahnhof Giesing fährt ein Shuttle-Bus als Linie O7 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 €**
Beliebig viele Fahrten im Stadtgebiet bis 6 Uhr des Folgetages.

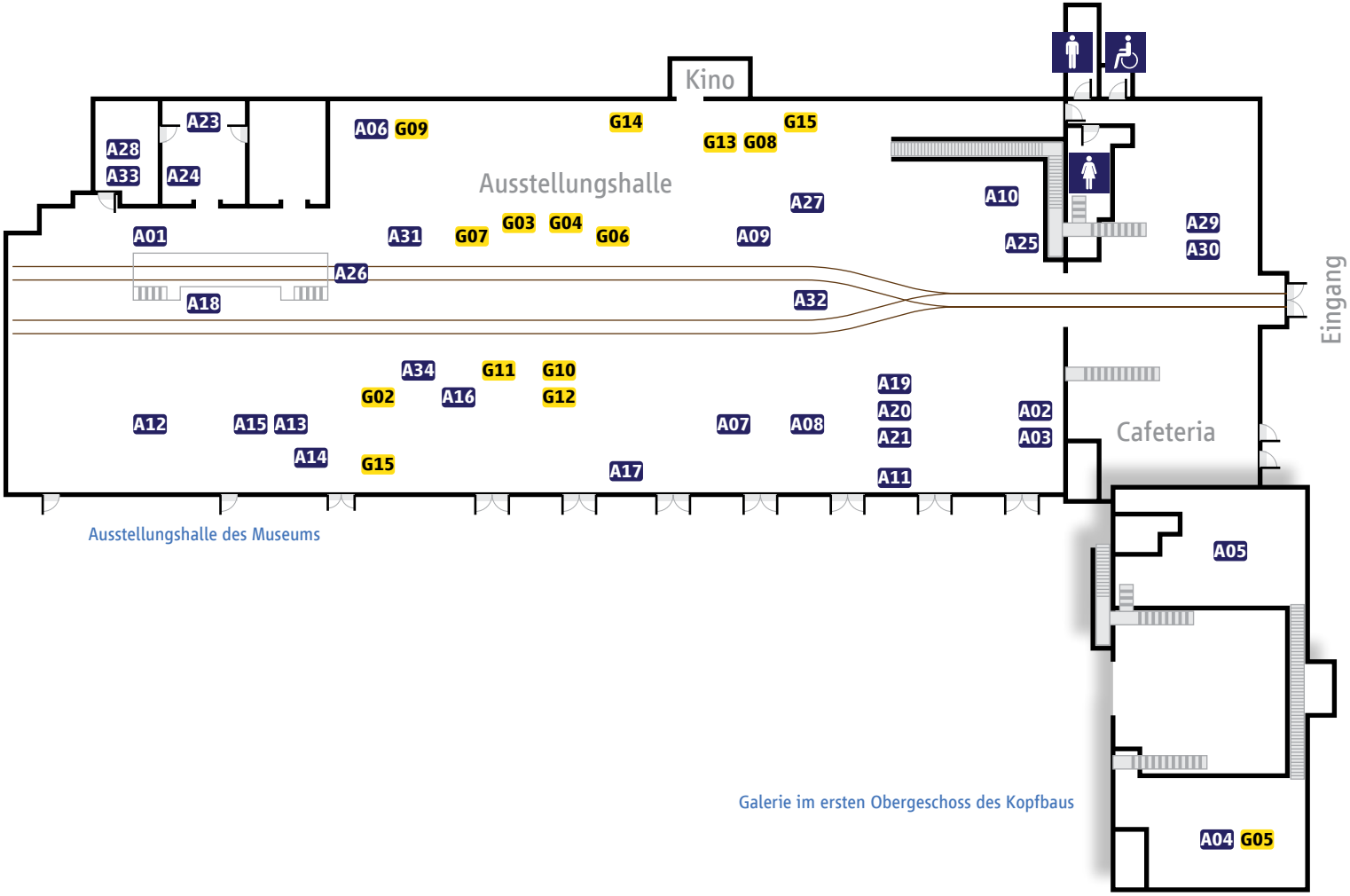
München XXL 1 Person **8,90 €** Gruppe **16,10 €**
Beliebig viele Fahrten in der weißen und grünen Zone bis 6 Uhr des Folgetages.

Gesamtnetz 1 Person **13,00 €** Gruppe **24,30 €**
Beliebig 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.



Ausstellungshalle des Museums

Galerie im ersten Obergeschoss des Kopfbaus

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
A02	Spur IIm Berlin
A03	Freunde der Nbg-Fürther Straßenbahn LGB-Anlage
A04	Modulbau Nürnberg
A05	Linie 1 e.V. Krefeld
A06	Rittnerbahn
A07	Wolfgang Priebe
A08	Club-Linie 11 das Gröpli-Tram
A09	Alfred Spühr
A10	Freunde der Nbg-Fürther Straßenbahn H0-Anlage
A11	New York City Transit Models
A12	Modulfreunde Nürnberg
A13	Dirk Diekmann
A14	Bertilo Nissel
A15	IG Modellstraßenbahn Hannover
A16	Roland Bude
A17	Modelltram Hamburg
A18	Modellstraßenbahnclub der DVB AG e.V.
A19	Stuttgarter Historische Straßenbahn
A20	Kleiner Stadtverkehr
A21	IG Spur Z
A22	Christof Henseler
A23	Straßenbahnfreunde Mainz e.V.
A24	Thüringer Straßenbahnfreunde e.V.
A25	Christian Lammers
A26	Uwe Lademann
A27	Berthold Dietrich-Vandoninck
A28	Straßenbahnfreunde München e.V.
A29	Omnibusclub München e.V.
A30	Freunde des Münchner Trambahnmuseums e.V.
A31	Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V.
A32	Modellgruppe Südwest
A33	Hannoversches Straßenbahnmuseum
A34	Tram and Light Railway Society (TLRS)

Gewerbliche Aussteller

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

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 Candidplatz
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 **München**
Fachbuchzentrum und Antiquariat Stiletto
Fachbuchhandlung für Eisenbahnliteratur

https://www.bahnbuch.de/

Ferivan

Stand: G02 **Hoogstraten, Belgien**
Ferivan Modelbouw
Belgische Straßenbahn- und Busmodelle

http://www.ferivan.be/

Ferrotrain

Stand: G10 **Wien, Österreich**
Straßenbahn- und Eisenbahnmodelle

http://www.ferro-train.com

Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn

Stand: A03 **Nürnberg**
Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V. Spur IIm
Gemeinsamer Aufbau mit den Berliner Spur IIm-Freunden

www.sfnbg.de

Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn

Stand: A10 **Nürnberg**
H0-Modulgruppe der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V.
Modulanlage in Spur H0
http://www.sfnbg.de

Freunde des Münchner Trambahnmuseums

Stand: A30 **München**
Freunde des Münchner Trambahnmuseums e.V.
Museumsshop im MVG Museum

http://www.trambahn.de

Gruber Events

Stand: G14 **München**
Modellbahnfachmärkte in der Metropolregion München
Raritäten, gebrauchtes, neues

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

Hannoversches Straßenbahnmuseum

Stand: A33 **Sehnde-Wehmingen**
Hannoversches Straßenbahnmuseum
Ausstellung von Fahrzeugmodellen und Informationen über das Museum mit Straßenbahnen 1:1, 1:22,5 und 1:87
http://www.tram-museum.de

Harmsen Modellbau

Stand: G05 **Petersberg**
Harmsen Modellbau
Hersteller exclusiver Straßenbahnmodelle in Kleinstserie
Münchner M4-, M5- und P-Wagen im Modell
http://www.harmsen-modellbau.de/

Hermann und Partner GbR

Stand: G12 **Dresden**
Hermann 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 Bausätze
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.
Museumsshop 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, Souveniers an

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

Rietze GmbH &Co. KG

Stand: G06 **Altdorf bei Nürnberg**
Rietze Automodelle
Hersteller von Auto- und Busmodellen sowie von Straßenbahn-modellen 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 Souveniers

Spühringer Straßenbahn

Stand: A09 **Osnabrück**
Alfred Spührs Spühringer 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 Feldbahnspuren 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 Betriebshof, 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 Museumsverein 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 ersetzten wir den Betriebshof durch ein betriebssicheres und abwechslungsreiches Modul mit funktionsfähiger Schiebebühne. Die beim bisherigen Betriebshof 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. Trotzdessen 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 großzügige Schleifenanlage im Olympiapark wurde für die Olympischen Spiele 1972 gebaut. Sie existiert noch heute.

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 Streckenneueröffnung 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 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.

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 tranportiert. 1928 zerstörte die Weltwirtschaftskrise die erneuten Pläne, die Straßenbahn durch ein U-Bahnnetz zu ersetzen.

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

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 Luftschutzkeller. 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 innerstätisch in den Untergrund zu verlegen. 1959 beschloss der Stadtrat, dieses U-Straßenbahnnetz (später als Tiefbahn bezeichnet) umzusetzen, um die Straßenbahn in der Innenstadt abzulösen.

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 orierntierte. 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.

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

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.

Die Geschichte des Münchner Busses

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

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.

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

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 »Motorwagengesellschaft 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, sowieso 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 Rollstuhllift 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 Busbetrieb 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 Stadtbus 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/

U5	**Schwanthalerhöhe**
134	**Theresienhöhe**

Bahnwärter Thiel

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

Bahnwärter Thiel

Tumblingerstraße 29
http://www.bahnwaerterthiel.de

U3, U6	**Implerstraße**
62, 132	**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 zum Herunterladen.

Trotz unmittelbarer Nähe zur Autobahn ist 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 durchfahrene 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 herunterladbaren Ausstellerbroschüre.

Der Bahnübergang »Vogl« nähe 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 aussahoib 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|blec|ken *jmd.* auf die Schippe nehmen, *(v.a. beim Starkbieranstich auf dem Nockherberg)*
Di|ri|da|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)*
fie|seln 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 Wiesnsamstag um 12 Uhr*
pflanzen *jmd. ärgern*
plattert *glatzköpfig*
Preissnhoibe *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 MVG | Museum