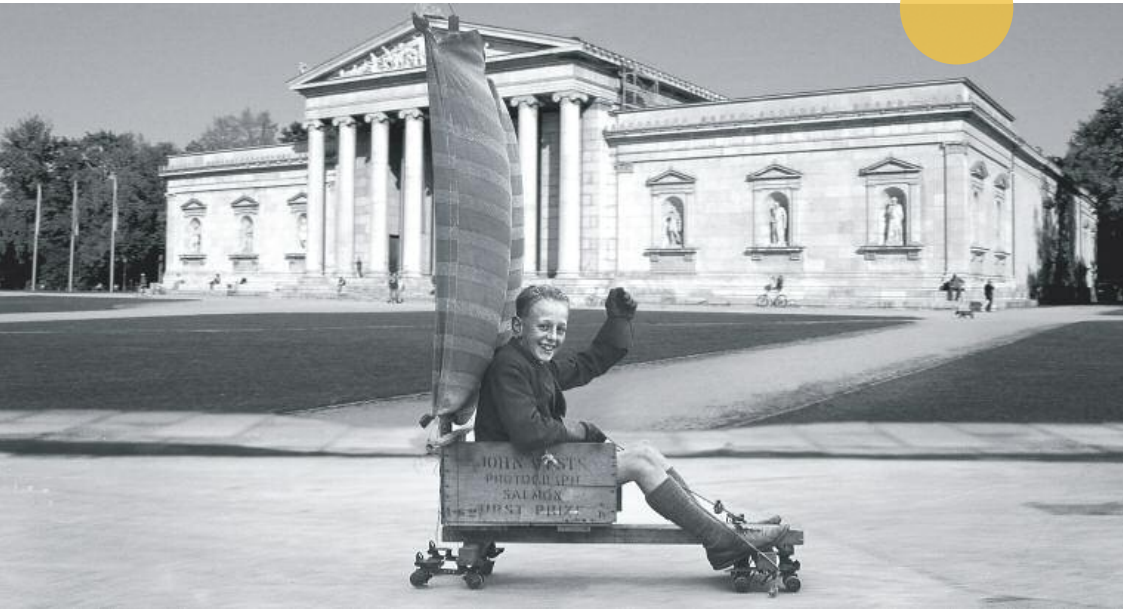


150 Jahre Mobilität für München

Jubiläumsheft und Veranstaltungsprogramm

U BUS Tram für München

Ihr Partner im MVV

München mag's **mobil!**

150 Jahre **Bus**

135 Jahre **Tram**

40 Jahre **U-Bahn**

Inhalt

4 Grußwort: Oberbürgermeister Christian Ude
5 Editorial: Herbert König, Vorsitzender der MVG Geschäftsführung
7 Ein Festtag im Zeichen des Münchner Nahverkehrs
8 Festkorso: Zeitreise ins München von anno dazumal
10 Technische Basis: Programm und Lageplan
13 Wettbewerb: Ihr schönstes MVG Foto
14 Trambetriebshof: Programm und Lageplan
18 MVG Museum: Programm am Tag der offenen Tür
20 Münchens bewegte Geschichte
35 Impressum

Liebe Münchnerinnen und Münchner,

München hat schon einiges auf (und unter) seinen Straßen erlebt. Ob Pferdewagen, Elektrische, Stangerlbus, Bockerlbahn, schließlich auch die U- und S-Bahn – die verschiedenen Fahrzeuge sind im Laufe der vergangenen 150 Jahre an- und in den Sprachschatz aufgenommen worden. Einige Verkehrsmittel sind mit der Zeit wieder verschwunden – der Pferdewagen wurde mit der städtischen Elektrifizierung abgelöst, der Stangerlbus aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und die Bockerlbahn, als die Nachkriegsnot ein Ende fand. Was geblieben ist, hat sich derweil auf beeindruckende Weise weiterentwickelt und immer enger verzahnt: U- und S-Bahn, Bus und Tram bilden heute zusammen ein ausgeklügeltes Nahverkehrsnetz.

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs hat entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung einer Stadt. Das gilt seit jeher und bis heute – daher entstand zuletzt die Tram 23 für die noch junge Parkstadt Schwabing, und im Nordosten Münchens wird derzeit die neue Linie nach St. Emmeram gebaut. Historische Beispiele dafür, wie die Verkehrsanbindung eine Stadt oder ein Viertel in Bewegung bringt, lesen Sie in der Münchner ÖPNV-Geschichte in diesem Jubiläumsheft.

150 Jahre Bus, 135 Jahre Tram und 40 Jahre U-Bahn: Dass sich heuer gleich drei Erfolgsgeschichten des Münchner Nahverkehrs jähren, ist wahrlich ein guter Grund zu feiern. Ich wünsche Ihnen einen schönen, erlebnisreichen Festtag am 22. Oktober 2011 – auf den Spuren des Münchner Nahverkehrs.

Ihr

Christian Ude
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München

Liebe Fahrgäste,

40 Jahre gibt es die Münchner U-Bahn – ein geradezu jugendliches Alter im Vergleich zu 150 Jahren Bus und 135 Jahren Tram. Die Untergrundbahn hat ab 1971 das Verkehrsangebot unserer Stadt revolutioniert. Und es hat sich gezeigt, dass – anders als damals gedacht – das jüngste Zugpferd nicht zu Lasten der altehrwürdigen Verkehrsmittel geht. Im Gegenteil. Gerade im Zusammenspiel von U-Bahn, Bus und Tram ist die Münchner Verkehrsgesellschaft heute so erfolgreich.

Dass unser Angebot stimmt, zeigen Sie uns – die MVG zählte 2010 rund 512 Millionen Fahrgäste und damit einen Zuwachs im sechsten Jahr in Folge. Damit das Fahrplanangebot und das Verkehrsnetz der steigenden Nachfrage auch weiterhin gerecht werden, investieren wir viel Zeit, Planungsarbeit und allein in diesem Jahr 150 Millionen Euro in die Erneuerung und Erweiterung unseres Netzes.

Was nötig ist, damit Sie Tag für Tag gut und möglichst reibungslos ans Ziel kommen, das zeigen wir Ihnen beim Jubiläumsfest am Samstag, 22. Oktober 2011. In den Betriebshöfen stellen die Bereiche Bus, Tram und U-Bahn ihre Arbeit vor, sie öffnen ebenso wie das MVG Museum ihre Türen kostenlos für alle Interessierten.

Dass wir Grund zum Feiern haben, ist unseren Fahrgästen zu verdanken, die sich täglich für den ÖPNV entscheiden – und natürlich auch den Mitarbeitern der MVG. Sie alle tragen dazu bei, dass der Münchner Nahverkehr heute zu den besten in Europa gehört. Ich wünsche Ihnen informative Stunden beim Festtag des Münchner Nahverkehrs!

Ihr

Herbert König
Vorsitzender der MVG Geschäftsführung

Ein Festtag im Zeichen des Münchner Nahverkehrs

Am 19. Oktober 1971 kam Bewegung in Münchens Untergrund – und die Bürgerinnen und Bürger bekamen ihr drittes Zugpferd im öffentlichen Nahverkehr: Die U6 wurde als erste U-Bahnlinie Münchens eröffnet. Das ist einer von drei Anlässen für das große Jubiläumsfest der MVG am 22. Oktober 2011 – fast auf den Tag genau am 40. Geburtstag der U-Bahn. Auch die Straßenbahn feiert heuer Geburtstag, und zwar bereits ihren 135. – am 21. Oktober 1876 hieß es vermutlich noch »Hü!« statt »Zurückbleiben bitte!«, als die erste Pferdetram ihren Linienbetrieb aufnahm. Und den Grundstein für den öffentlichen Nahverkehr in München legte vor 150 Jahren der Pferdeomnibus: Der Lohnkutscher Michael Zechmeister setzte am 16. Juni 1861 als Erster die so volksnahe wie lukrative Idee in die Tat um, mit seinen »Groschenwagen« Fahrgäste gegen Entgelt auf einem fest bestimmten Weg durch die Stadt zu bringen.

Am Samstag, 22. Oktober 2011, sollen diese drei Jubiläen zusammen gefeiert werden. Dieser Tag steht ganz im Zeichen des öffentlichen Nahverkehrs – mit einem Blick in die Vergangenheit, die Gegenwart und die Zukunft von U-Bahn, Bus und Tram. Alle Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste Münchens sind herzlich eingeladen, mitzufeiern! Die Programminformationen finden Sie auf den folgenden Seiten.

Seit 150 Jahren »Flott unterwegs«. Die MVG Jubiläumskampagne fährt durch die Stadt.

Mit einem Rückblick auf die Münchner Stadtgeschichte geht es los: Der Festtag beginnt gegen 9.45 Uhr mit einem Fahrzeugkorso aus historischen Trambahnen und Bussen, angeführt von einem Pferdewagen. Im Trambahnbetriebshof in der Einsteinstraße 148 so-wie in der Technischen Basis der U-Bahn in Fröttmaning gibt es dann zwischen 11 und 17 Uhr beim Tag der offenen Tür viel Spannendes zu entdecken. Warum muss der Handwerker der Tram aufs Dach schauen, wie kann man die U-Bahn von unten betrachten und wo lernen unsere Fahrer ihr Handwerk? Wo sonst meist im Verborgenen gearbeitet wird, gibt es beim Tag der offenen Tür interessante Einblicke für alle. Im MVG Museum lockt ein bunter Familientag große und kleine Besucher mit vielen Aktionen. Zu den Veranstaltungsorten pendeln historische Fahrzeuge auf zwei verschiedenen Routen.

Festkorso: Zeitreise ins München von anno dazumal

J-Wagen, auch »Heidelberger« genannt, Anfang der 50er-Jahre vor dem Justizpalast.

Die Münchner Stadtgeschichte ist seit 150 Jahren zu einem großen Teil auch Münchner Nahverkehrsgeschichte: Kaum ein Foto gibt es von den Straßen der Stadt, auf dem nicht ein Bus oder eine Straßenbahn zu sehen ist. Anhand der Fahrzeugtypen lassen sich Fotos von früher datieren, und viele Münchner verbinden ihre Erlebnisse mit einem bestimmten Fahrzeugtyp. Beim Jubiläums-Fahrzeugkorso mit historischen Bussen und Trambahnen werden Erinnerungen wach. Welche Fahrzeuge eingesetzt werden, wird kurzfristig festgelegt.

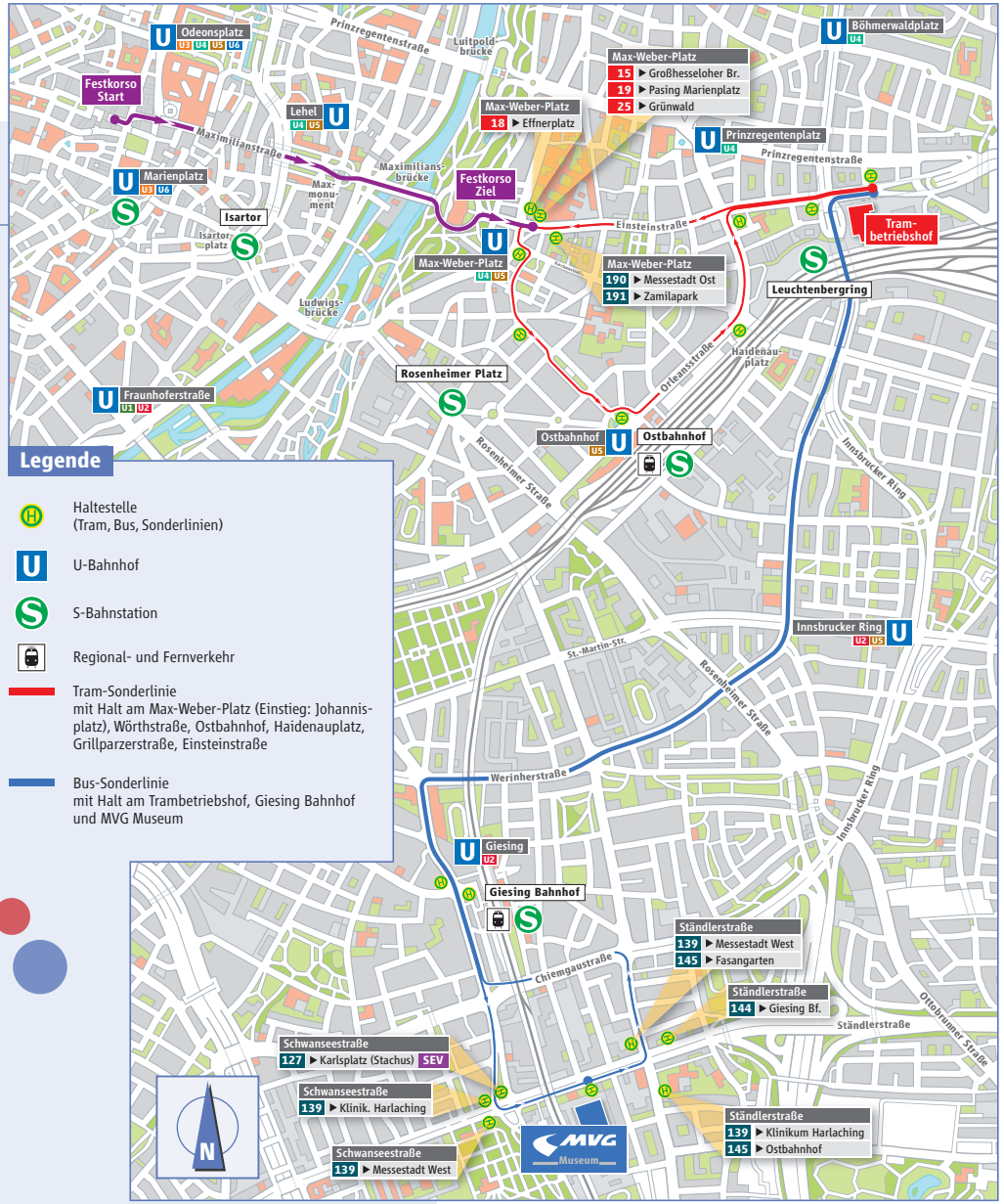
Der Ablauf:

- Ab ca. 9.45 Uhr: Aufstellung des Fahrzeugkorsos mit Bussen, Trambahnen und Pferdewagen an der Haltestelle Theatinerstraße. Eröffnung des Festtags durch den MVG Geschäftsführer Herbert König und Münchens Zweite Bürgermeisterin Christine Strobl.
- Im Anschluss fährt der Festkorso über die Perusastraße durch die Maximilianstraße. Die Route bietet besonders schöne Fotomotive: Der Korso fährt vorbei am Maxmonument, über die Isarbrücke und vorbei am Maximilianeum.
- Am Max-Weber-Platz endet der historische Korso, die Fahrzeuge werden an verschiedene Einsatz- und Standorte weitergeleitet.
- Bitte beachten Sie: Aufgrund des historischen Korsos kommt es von circa 9 bis 11 Uhr zwischen Karlsplatz und Max-Weber-Platz zu Einschränkungen auf der Tramlinie 19.

Pendelfahrten auf der Nostalgie-Schiene

Mitfahrgelegenheit in historischen Bussen und Trambahnen: Zwei Sonderlinien pendeln von 11 bis 17 Uhr im 10-Minuten-Takt, damit alle Gäste gut zu den Veranstaltungsorten kommen. Die Mitfahrt mit dem Sonderverkehr ist kostenlos.

- Zwischen dem Trambetriebshof in der Einsteinstraße 148 (Programm: Seiten 14 – 16) und Max-Weber-Platz pendeln historische Straßenbahnen. Am Max-Weber-Platz besteht U-Bahnanschluss zur U4/U5 mit Umstieg am Odeonsplatz zur U6 bis Technische Basis Fröttmaning (Seiten 10 – 12).
- Historische Busse verbinden den Trambetriebshof und das MVG Museum (Seiten 18 – 19) mit einem Zwischenstopp in Giesing Bahnhof.



Stadtplangrundlage © Vermessungsamt München, Stand: März 2011

Technische Basis: Station der 1.000 Pferdestärken

In der Technischen Basis werden seit Ende der 60er-Jahre die U-Bahnen abgestellt, gewartet und repariert. Der Betriebshof im Norden Münchens wurde vom U-Bahn-Referat der Landeshauptstadt München einst auf der »grünen Wiese« errichtet und ist in den vergangenen Jahrzehnten beständig gewachsen. Heute laufen an Spieltagen tausende Fußballfans auf dem Weg zur Allianz Arena an der Technischen Basis vorbei.

Normalerweise werden ihre Tore nur für Betriebsangehörige geöffnet. Doch am 22. Oktober dürfen sich alle Interessierten selbst ein Bild machen. Auf dem rund 26 Hektar großen Gelände der Technischen Basis sind etwa 450 Mitarbeiter im Schichtdienst sieben Tage die Woche im Einsatz. Sie arbeiten im Betriebshof, im Stell- und Gleichrichterwerk, in der Hauptwerkstätte, den Funk- und Elektronikwerkstätten sowie im Gleisbau. Auch eine Waschanlage für die U-Bahn sowie eine Fahrschule inklusive U-Bahn-Fahrsimulator befinden sich auf dem Gelände. 576 U-Bahnwagen hat die MVG derzeit in ihrem Bestand. Bei den Typen A und B (Baujahr 1970 bis 1995) sind in der Regel sechs Wagen als Langzug aneinandergekoppelt. Vom modernen Typ C1 fahren 18 Gliederzüge, die von 2002 bis 2006 gebaut wurden. Sie sind knapp 115 Meter lang und wiegen 164 Tonnen. Ab 2013 bekommt München 21 neue Züge vom Typ C2, die derzeit vom Hersteller Siemens entwickelt werden.

Die riesigen U-Bahnen brauchen Platz – auf den vielen Gleisen der Technischen Basis und in der Werkstatt. Rund 2.100 Wartungen führen die Experten in der U-Bahnwerkstatt im Jahr durch, hinzu kommen 500 Revisionen sowie 70 Inspektionen. Die Wartung steht alle fünf Wochen an, etwa alle 12.500 Kilometer. Eine Revision, um alle Verschleißteile zu kontrollieren und bei Bedarf auszutauschen, findet alle 25 Wochen statt. Inspektionen, ähnlich einer TÜV-Abnahme beim Auto, sind alle 500.000 Kilometer Pflicht.

So kommen Sie hin:

Anfahrt mit der U 6; z. B. vom Max-Weber-Platz (U 4 / U 5) mit Umstieg am Odeonsplatz in die Linie U 6. In Fröttmaning folgen Sie am Bahnsteig den Schildern »Technische Basis«, gehen über die Fußgängerbrücke Richtung Stadion und biegen dann am Ende der Rampe rechts ab.

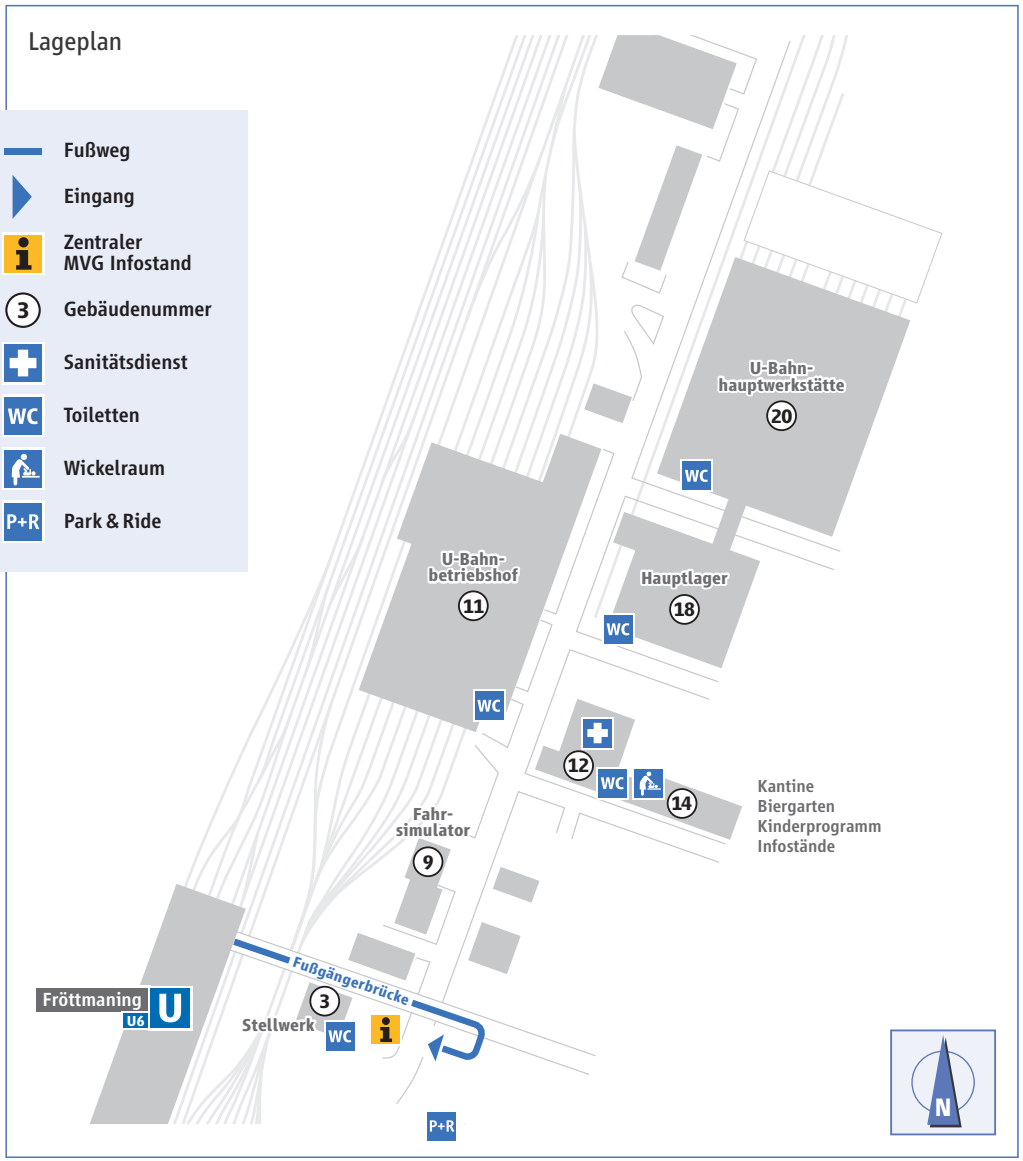
Tag der offenen Tür in der Technischen Basis U-Bahn

Programm am 22.10.2011 von 11 bis 17 Uhr, Hans-Jensen-Weg 10, München-Fröttmaning

- **Hier werden die Weichen gestellt:**
  Führungen durchs Lehrstellwerk, Gebäude 3; ab 11.30 Uhr jede halbe Stunde; Achtung: pro Führung maximal 20 Personen, Gruppeneinteilung vor Ort
- **Anfahren und Bremsen für Anfänger:**
  U-Bahn-Fahrsimulator, Gebäude 9; ab 11.30 Uhr stündlich; Achtung: pro Führung maximal 10 Personen, Verlosung von Platzkarten vor Ort; nicht geeignet für Kinder unter 10 Jahren und Rollstuhlfahrer
- **Basis für 1.000 Pferdestärken:**
  Rundgang durch den U-Bahnbetriebshof, Gebäude 11
- **Keine Angst vor schweren Geräten:**
  Rundgang durch die Hauptwerkstätte, Gebäude 20
- **Alles eine Frage der Ordnung:**
  Rundgang durchs Hochregallager, Gebäude 18
- **Riesenstaubsauger Schlucki & Co.:**
  Sonderfahrzeug-Ausstellung, hier darf jeder mal einsteigen
- **Wissenswertes rund um den Nahverkehr:**
  Infos der Vereine, Verbände und U-Bahnwache
- **Eine U-Bahn entsteht:**
  Entwicklung des neuen C2-Zugs, Gebäude 14
- **Hauptrolle für U-Bahn, Bus und Tram:**
  Filmvorführungen zum Münchner Nahverkehr
- **Großer Spaß für die Kleinen:**
  Hüpfburg, Kinderschminken, Basteln, BMX-Parcours
- **Zünftige Pausen:**
  Speisen und Getränke in der Kantine und im Biergarten
- **Bühne frei:**
  Musikalische Unterhaltung mit Live-Band

Technische Basis im Überblick

Lageplan



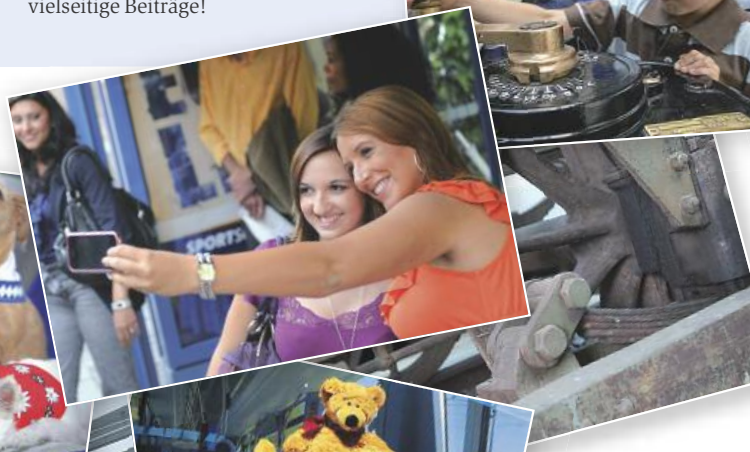
Wettbewerb: Ihr schönstes MVG Foto

Sind Sie gern mit der Fotokamera unterwegs? Haben Sie ein Auge für besondere Stimmungen, für Licht und Schatten, für genau den richtigen Moment?

Dann vergessen Sie nicht, Ihren Fotoapparat beim Jubiläumsfest am 22. Oktober 2011 einzupacken: Zum Festtag »150 Jahre ÖPNV für München« richtet die MVG einen Fotowettbewerb aus, bei dem alle Interessierten mitmachen können.

Ob ein besonders stimmiges Motiv, ein beeindruckendes Technikdetail oder ein witziger Schnappschuss – senden Sie uns Ihr schönstes MVG Foto! Bei der Umsetzung sind nahezu unendliche Möglichkeiten denkbar, es gibt nur eine Voraussetzung: Der Bezug zur MVG, zu U-Bahn, Bus oder Tram muss erkennbar sein. Pro Teilnehmer kann ein Foto per Post oder E-Mail eingereicht werden. Wichtig ist dabei, dass dem Foto auch eine vollständige Absenderadresse zugeordnet ist. Die Wettbewerbsunterlagen mit allen Informationen zur Teilnahme sowie Anschrift und Einsendeschluss erhalten Sie nur am Jubiläumstag, 22. Oktober 2011, zwischen 11 und 17 Uhr an den drei Feststandorten MVG Museum, Trambetriebshof und Technische Basis U-Bahn.

Eine Jury ermittelt unter allen Einsendungen die besten Bilder des Jubiläumswettbewerbs. Die Sieger erhalten wertvolle Sachpreise. Zudem sollen die schönsten MVG Fotos veröffentlicht werden. Wir freuen uns auf originelle und vielseitige Beiträge!



Trambetriebshof: Hier ist die Straßenbahn daheim

Im Trambahnbetriebshof in der Einsteinstraße 148 herrscht vor allem nachts Hochbetrieb: Wenn nach und nach die Straßenbahnen zur Betriebsruhe einrücken, sind die Experten in den Werkstatträumen gefragt. Jede Trambahn wird nach Sicherheitskriterien überprüft, kleinere Schäden werden sofort behoben. Bis morgens früh um 4.30 Uhr alle Fahrer ihre Fahrzeuge für den neuen Arbeitstag abholen, müssen genug Trambahnen voll funktionsfähig bereitstehen.

Aus rund 95 Trambahnen besteht derzeit die Flotte der MVG. Ende 2011 wird die neue Tramstrecke nach St. Emmeram eröffnet, die für den Netzausbau notwendigen modernen Variobahnen werden derzeit ausgeliefert. Als älteste Tram fährt aktuell noch der P-Wagen aus den 1960er-Jahren. Die drei Züge sind die letzten nicht niederflurigen Trambahnen in München.

Die Arbeit in der Trambahnwerkstatt ist fordernd: Die Mitarbeiter arbeiten auch vom Dacharbeitsstand aus. Denn bei niederflurigen Trambahnen, in die Fahrgäste ebenerdig einsteigen, befindet sich die Antriebs- und Steuerungstechnik auf dem Dach. 88 Mitarbeiter arbeiten im Betriebshof, die meisten in der Werkstatt. Auf dem Gelände hat außerdem die Fahrschule für Tram und Bus ihren Sitz.

In direkter Nachbarschaft des Trambetriebshofs liegt einer der beiden Busbetriebshöfe der MVG. Weil das Münchner Busnetz mit 67 Linien und 456 Kilometern Streckenlänge weit verzweigt ist, bedienen zwei Betriebshöfe mit jeweils eigenen Fahrzeugen und Fahrpersonal, Verwaltung und Werkstätten den Ost- und Westteil der Stadt. Das ermöglicht günstige Aus- und Einrückwege und optimierte Wartungsintervalle für die gut 230 Busse der MVG. Die Verwaltungen, die unter anderem Dienstpläne für die Fahrer erstellen, sind ebenfalls vor Ort. Verschiedene Fahrzeuge, darunter auch Hybridbusse, präsentieren sich am Tag der offenen Tür bei einer Busparade am Durchgang vom Tram- zum Busbetriebshof Ost.

So kommen Sie hin:

Anfahrt z. B. mit der U4/U5 oder Tram 18, 19, 15/25 bis zum Max-Weber-Platz und weiter mit dem historischen Trambahn-Pendelverkehr. Zur Haltestelle Einsteinstraße fahren auch die StadtBuslinien 144, 187, 190/191. Auf direktem Weg fährt die S-Bahn bis zur Station Leuchtenbergring.

Tag der offenen Tür im Trambetriebshof

Programm am 22.10. 2011 von 11 bis 17 Uhr, Einsteinstraße 148, München-Haidhausen

- **Pflegen, prüfen, reparieren:**
  Rundgang durch die Tramwerkstatt
- **Schweres Gerät:**
  Technikvorführungen, z. B. Tramwaschanlage, Unterflur-Drehmaschine etc.
- **Hier ist einiges in Bewegung:**
  Baustelleninformationen
- **Fahrschule für die Schiene:**
  Lehrwagen und weitere Sonderfahrzeuge
- **Modellschau:**
  Busparade mit historischen und modernen Fahrzeugen
- **Alles, was Sie wissen wollen:**
  MVG Infomobil
- **Blick für die Details:**
  Infostand der Modellbahnfreunde
- **Erfolgsgeschichte:**
  Ausstellung »Die moderne Tram in Europa«
- **Träumen und toben:**
  Kinderprogramm vom SpielMobil
- **Ausruhen und genießen:**
  Verkaufsstände mit Essen und Getränken
- **Ohrenschmaus:**
  Musikalische Unterhaltung mit bayerischer Combo

Bitte beachten Sie: Um reibungslose Abläufe im Trambahnbetriebshof zu gewährleisten, muss das Ende des Tags der offenen Tür um 17 Uhr strikt eingehalten werden.

Trambetriebshof im Überblick

Eingang

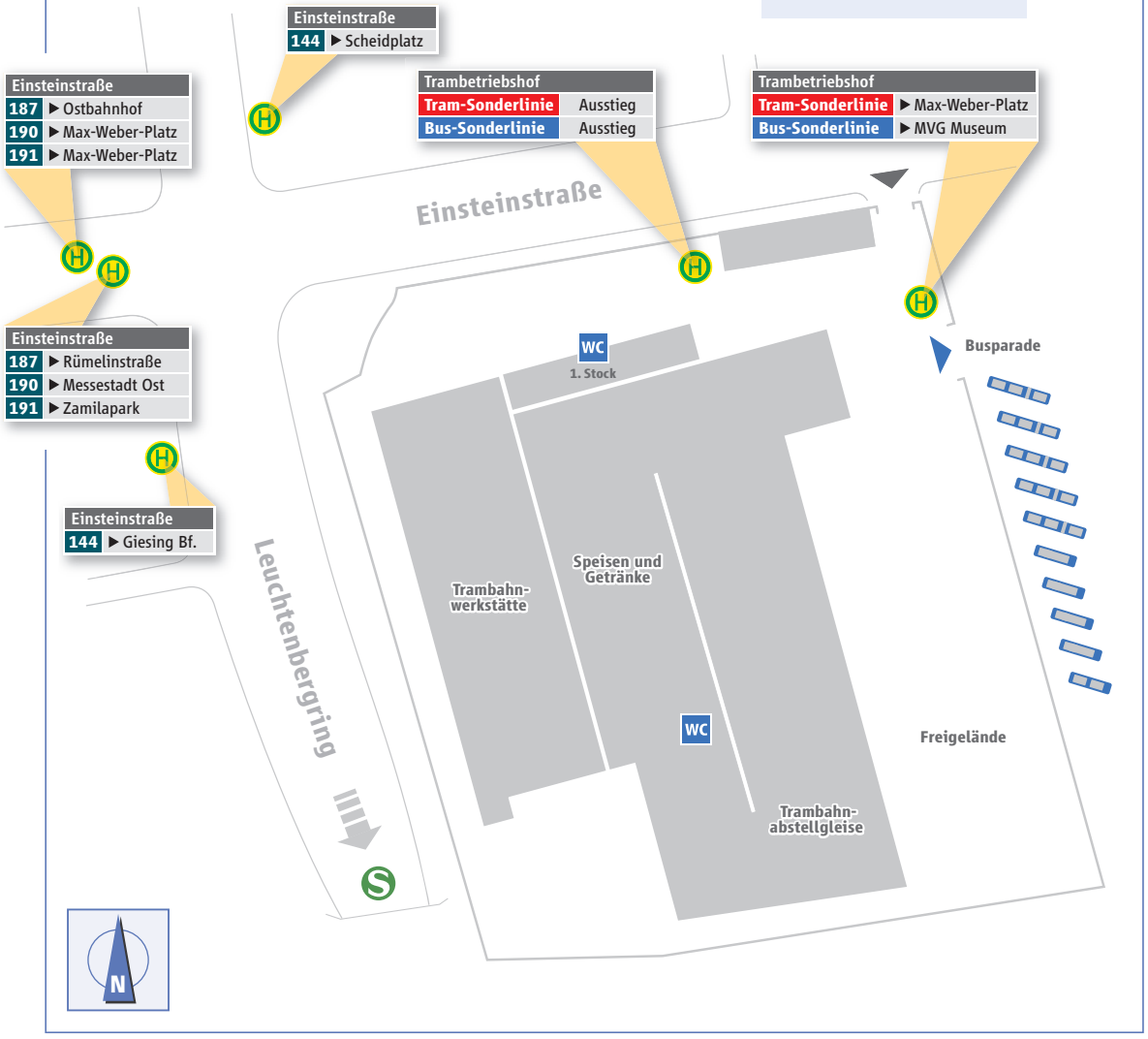
Weg zur Busparade

Haltestelle

Sanitätsdienst

WC Toiletten

Lageplan



150 Jahre Münchner Nahverkehr

(1861 – 2011)

Mit dem »Groschenwagen«-Gespann
fing der öffentliche Nahverkehr an:
Pferde brachten die Wagen auf Trab,
wofür es sogar schon einen Fahrplan gab.

Nur 15 Jahre später war der Start
für die erste Trambahnfahrt:
Von Pferden gezogen wie auf bisherige Weise,
benutzte man die Eisenbahngleise.

Später brachte als große Neuerung
man mit Dampf betrieben die Tram in Schwung.

Doch weil es mit Elektrizität
schneller und auch besser geht,
1895 die weiß-blaue Stadt
darauf die Straßenbahn umgestellt hat.

Heute ist sie ein modernes Gefährt,
das auf einem riesigen Liniennetz verkehrt;
im Verbund mit U-Bahn und Bus kommt man
zuverlässig und (meist) pünktlich überall an.

Dank MVG, die hält darüber Hut,
fährt man im Münchner Nahverkehr gut!

Evelyn Schultheiß
München

MVG Museum: Hier lebt die Münchner Verkehrsgeschichte

Im Herbst 2007 wurde ein lang gehegtes Vorhaben Wirklichkeit: Das MVG Museum öffnete seine Tore in der Ständlerstraße 20 im Stadtteil Ramersdorf. Damit war der Auftrag des Münchner Stadtrats umgesetzt, geeignete Räume für die Präsentation des historischen Fahrzeugbestands zu finden.

Das MVG Museum ist in der ehemaligen Bushauptwerkstätte untergebracht, direkt neben der Tram-Hauptwerkstätte, die bis heute in Betrieb ist. Das Gebäude wurde 1918 als Kriegsmetallwerk erbaut, heute steht es unter Denkmalschutz. Die hohen, lichten Museumsräume sind in einen Kopfbau und eine Halle geteilt und bilden einen repräsentativen Rahmen für die Ausstellung historischer Busse und Trambahnen. Arbeitsfahrzeuge von früher, Schaffneruniformen, eine Sammlung von Miniaturbahnen und viele weitere Details gibt es hier zu entdecken. In einer Grube lässt sich eine Trambahn von unten betrachten, und zum Ausprobieren für alle steht ein U-Bahnfahrsimulator bereit.

Im MVG Kino sehen Sie unterhaltsame Kurzfilme mit Aufnahmen aus der Nahverkehrsgeschichte. Und in zwei Werkstatträumen lässt sich unter anderem nachvollziehen, wie eine Schmiede in den 30er-Jahren ausgestattet war. Eine umfangreiche Gemäldegalerie im Kopfbau versammelt realitätsnahe Straßenbahnszenen von anno dazumal. Hier lässt sich ablesen, wie sich das Münchner Streckennetz in den vergangenen Jahrzehnten verändert hat. So fährt auf den Bildern von früher die Trambahn noch über die Theresienwiese oder über den Marienplatz.

Archivaufnahmen von München sowie informative Schautafeln leiten durch die Fahrzeugausstellung. Sie zeigt, dass die Münchner Stadtgeschichte in den vergangenen anderthalb Jahrhunderten immer eng mit der Münchner Verkehrsgeschichte verbunden war – und es natürlich bis heute ist. *(dob)*

So kommen Sie hin:

Anfahrt mit SEV-Bus 127 bis Schwanseestraße oder mit Stadt-Bus 139, 144, 145, Haltestelle Ständlerstraße. Am Samstag, 22. Oktober 2011, zwischen 11 und 17 Uhr Pendelverkehr mit historischen Bussen zwischen Trambetriebshof und MVG Museum über Giesing Bahnhof (siehe Seite 8).

MVG Museum

Programm am 22.10.2011 von 11 bis 17 Uhr, Ständlerstraße 20, München-Ramersdorf

- **Familientag:** Jubiläumsaktionen für Groß und Klein
- **Blick in die Verkehrsgeschichte:** Führungen durchs MVG Museum
- **Geschichten aus dem Untergrund:** Ausstellung zu 40 Jahren U-Bahn in der Museumsgalerie
- **So macht Lernen richtig Spaß:** Die MVG Schulprojekte stellen sich vor
- **Kino, Kino:** Als die Bilder fahren lernten
- **Spannung, Spaß und Spiele:** Kinder-Malaktionen und Luftballonzauberer
- **Hier spielt die Musik:** Live-Unterhaltung mit Jazztrio
- **Bitte zugreifen:** Essen und Getränke zur Stärkung zwischendurch
- **Alle einsteigen:** Fahrten mit historischer Tram rund ums Gelände

Kultur-Schmankerl für MVG Abonnenten

Zum Jubiläum hält die MVG für ihre Abonnenten ein besonderes Kulturerlebnis bereit:

Am Sonntag, 23. Oktober 2011, tritt der Münchner Allroundkünstler Georg Ringsgwandl ab 20 Uhr im MVG Museum auf.

Die MVG hat unter zahlreichen Interessenten Freikarten für die Veranstaltung verlost, die Gewinner wurden schriftlich benachrichtigt.

Wir wünschen allen Gewinnern einen vergnüglichen Abend und gute Unterhaltung!

Münchens bewegte Geschichte

München, 16. Juni 1861. Der »bürgerliche Lohnkutscher« Michael Zechmeister ist gesonnen, »einem längst gefühlten Bedürfnisse unserer Residenzstadt abzuhelfen« und »auf der Strecke des Bahnhofs bis zur Mariahilfkirche regelmäßige Omnibusfahrten durch die Neuhauser- und Kaufingerstraße, Marienplatz, Tal, über die Isarbrücke und zurück einzurichten. Die Fahrtaxe ist ohne Rücksicht auf die zurückgelegte Strecke auf 6 Kreuzer pro Person festgesetzt.« Seit 1849 gibt es den Münchner »Centralbahnhof«. Von dort kommen die Reisenden nur zu Fuß weiter, wenn sie sich keine Droschke leisten können. Die Polizei bewilligt deshalb dem Lohnfuhrunternehmer Zechmeister, mit seinen von je einem Pferd gezogenen Großraumkutschen mit ihren eisenbereiften Holzrädern eine Omnibuslinie einzurichten. So begründet er im Jahr 1861 den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in München.

München im Jahr 2011, 150 Jahre ÖPNV später. Der ADAC bescheinigt im Eurotest 2010 den Münchnern den besten ÖPNV unter 23 europäischen Städten. Die Nachfrage nach U-Bahn, Bus und Tram ist stärker denn je, immer mehr Menschen nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel. Engpässe lassen sich nicht immer vermeiden – obwohl, wie der Blick in die Geschichte verrät, 150 Jahre lang kontinuierlich ausgebaut und weiterentwickelt wurde.

Privater Unternehmergeist: Die Groschenwagen

Rückblende. In den 1860er-Jahren wächst München, Umlandorte werden eingemeindet. Die Stadt zählt 1840 knapp 83.000, 1855 schon rund 132.000 Einwohner. Angesichts der wirtschaftlichen und technologischen Entwicklung wird der Personennahverkehr immer wichtiger. In der bayerischen Landeshauptstadt gilt heute Michael Zechmeister als Begründer der Massenverkehrsmittel. Denn sein Stadtomnibus (von lateinisch *omnibus* = für alle) war im Unterschied zur Kutsche oder Droschke für alle Gesellschaftsschichten gedacht. New York (1832) und Paris (1855) hatten schon früher Pferdebahnen, Berlin folgte 1865. Zechmeisters drei von Pferden gezogene Groschenwagen, abgeleitet von den zu zahlenden Groschen, fuhren nach Fahrplan und auf festen Routen zweimal vormittags und dreimal nachmittags. »Frauenpersonen« war es verboten, die Galerie zu besteigen und auf den Sitzen auf dem Busdach Platz zu nehmen – woran sich die Münchnerinnen aber nicht immer hielten, wie aktenkundige Anzeigen belegen.

Allerdings hatte Zechmeister die Nachfrage nach Linienverkehr in der Residenzstadt erst einmal falsch eingeschätzt. Jedenfalls war sie zunächst gering, zumal ein Fahrgast für den Fahrpreis von sechs Kreuzern zwei Pfund Brot bekam – das konnten sich nur Bessergestellte leisten, und die hatten eigene Kutschen und Kutscher. Die Linie wurde 1863 eingestellt.

Mehr Erfolg hat allerdings Zechmeisters zweiter Anlauf ab 1868. Nun bedienen die Stadtomnibusse im 20-Minuten-Takt fünf Linien, mit Umsteigeverkehr und zum reduzierten Tarif von drei Kreuzern. Trotz diesmal großen wirtschaftlichen Erfolgs stellt Zechmeister sie 1882 ein: 13.000 Mark hatte ihm die Trambahndirektion geboten, damit die Groschenwagen nicht länger als Konkurrenz zur neuen Pferdestraßenbahn auf Schienen bestanden.

Städtisches Anliegen: Die Pferdetram

Der erste Anlauf zu einem schienengebundenen Massenverkehrsmittel, einer Pferdebahn, stammt aus dem Geburtsjahr des Groschenwagens. Den Plan des Deutsch-Amerikaners S. A. Beer lehnt der Magistrat jedoch 1861 zunächst noch als verfrüht ab. Auch das Vorhaben eines Magdeburger Konsortiums 1868 scheitert an der Forderung der Stadtväter nach einer Kaution von 100.000 Gulden für die Konzessionserteilung. Die Kaution sei als »Probierstein« der Leistungsfähigkeit der Initiatoren zu betrachten, »da München mit Aktiengesellschaften bisher nur schlechte Erfahrungen gemacht« habe. Nach positiven Eindrücken von Tram-

Eine Pferdestärke, eisenbeschlagene Holzreifen und ein Linienbetrieb für alle: Gruppenbild mit Groschenwagen am Mariahilfplatz im Gründungsjahr 1861.

Oben links: Blick zurück. Der Karlsplatz, auch Stachus genannt, war schon im Jahr 1925 ein stark frequentierter Verkehrsknotenpunkt in München. Der berühmte Platz mit den zwei Namen ist heute einer der verkehrsreichsten Plätze Europas – und ein beliebter Treffpunkt der Münchner und Münchenbesucher.

bahnbetrieben in anderen Städten Deutschlands empfiehlt 1872 Stadtbaurat Arnold Zenetti für München ein Netz aus zweigleisigen Strecken, das die Altstadt einschließen soll. Die auf Schienen fahrende Straßenbahn bedeutet Arbeitserleichterung für die Pferde, und sie erspart den Fahrgästen das Rumpeln übers Straßenpflaster. Begründet wird der Verkehrsplan auch gesundheitspolitisch: Eine schnelle Verbindung der Innenstadt mit »äußeren Teilen« helfe dabei, das »gesundheitsgefährdende, gedrängte Zusammenwohnen zahlreicher Familien in engen Quartieren« zu vermeiden.

März 1876. In eigener Regie wollte die Stadt keine Pferdestraßenbahn errichten. Sie habe schon zu viele Aufgaben zu erfüllen, heißt es. Zudem könne sie den Bau neuer Linien nicht unter Rentabilitätsgesichtspunkten betreiben wie ein Privatunternehmen – eine Linie rechtfertige sich aber durch die Rendite. Die Verkehrsinfrastruktur galt 1875 noch nicht als gesellschaftspolitische und damit öffentliche Aufgabe. Daher schloss die Stadt auf Empfehlung der Pferdebahnkommission des Magistrats einen Vertrag mit der Gesellschaft des Verkehrsunternehmers Edouard Otlet. Sie beauftragte den Belgier gegen eine Konzession auf 30 Jahre, zwei Linien zu errichten: von der heutigen Münchner Freiheit bis zur Theresienhöhe und vom Schlossplatz Nymphenburg bis Promenadenplatz mit Abzweigung am Karlsplatz bis zum Ostbahnhof.

Münchner Tramway: Im 5-Minuten-Takt

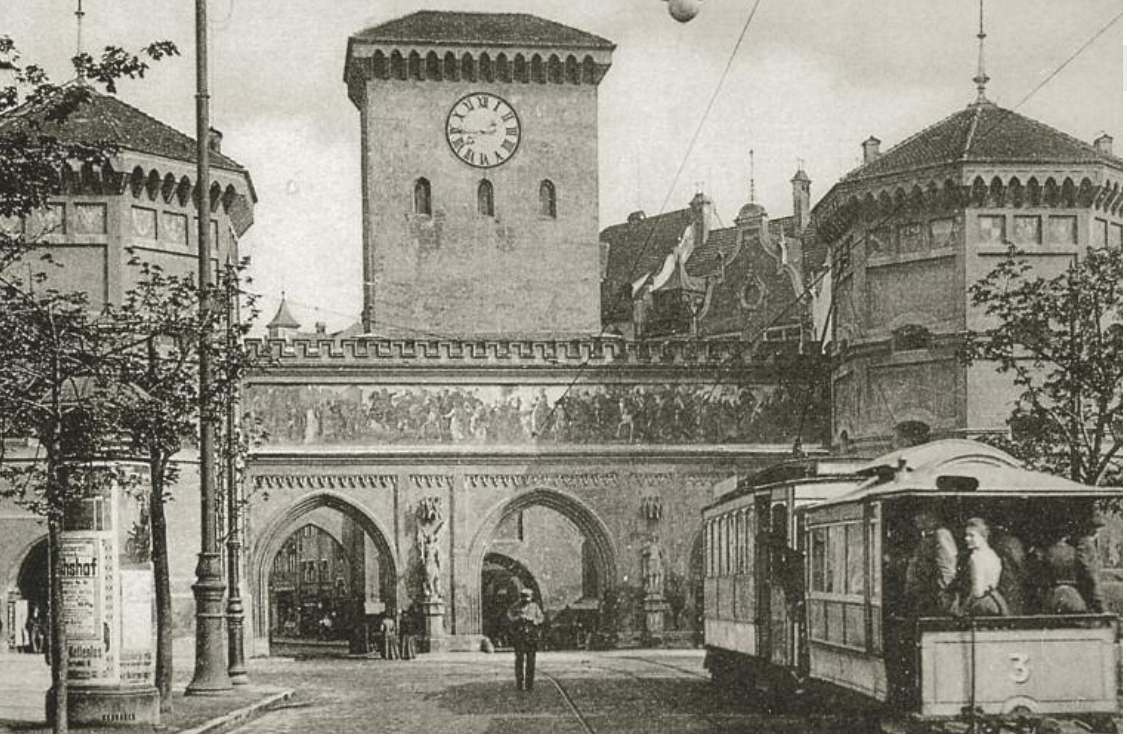
Der Bau der Gleisanlagen sowie die Beschaffung von 49 geschlossenen Waggons mit gepolsterten Sitzen und offenen Plattformen begannen umgehend. Am 21. Oktober 1876 brachten die ersten weiß-blauen Pferdetramwagen prominente Gäste zur Einweihungsfeier. Vor 135 Jahren nahm damit die Münchner Straßenbahn ihre Fahrt auf: mit 5.000 Fahrgästen am ersten Tag. Außer mittags und abends galt der 5-Minuten-Takt, zwischen 19.30 und 21.30 Uhr fuhr die »Münchner Tramway Ed. Otlet« alle zehn Minuten. Zwischen 1878 und 1882 wurden pro Jahr rund 290.000 Mark erwirtschaftet. Dabei hatten vor dem Start viele Bürger ein Verkehrschaos befürchtet und einen dramatischen Anstieg der Unfälle aufgrund des hohen Tempos.

Im Juli 1882 wurde der Betrieb der Pferdetram mit Laufzeit bis 1. Juli 1907 auf die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft (MTAG) übertragen, die auf Betreiben der Stadt gegründet worden war. Der Grund: Otlet hatte seine Rechte an der Pferdebahn auf eine Aktiengesellschaft in Brüssel übertragen. Deren Geldmittel stellte wiederum eine Pariser Kommanditgesellschaft. In München wurde deshalb vermutet, dass der Unternehmer nur als Strohmann einer französischen Investmentgesellschaft fungierte.

Die Pferde in Weiß, die Herren in Schwarz: Im Jahr 1888 wird die Tallinie eröffnet – auch damals schon ein Spektakel, das die Gäste in Scharen anzieht, hier vor dem Isartor.

Oben rechts: Dampftrambahn in Nymphenburg 1900. Die meist außerhalb der Münchner Stadtgrenze verlaufende Ausflugslinie nach Nymphenburg wird im Juni 1883 eröffnet.

Nymphenburg 1883. Die meist außerhalb der Münchner Stadtgrenze verlaufende Ausflugslinie nach Nymphenburg wurde im Juni 1883 eröffnet. Sie war die erste und einzige Dampftrambahn Münchens, beheizt mit schwefelfreiem Koks. Denn für ihren Einsatz nur am Wochenende hätten Pferde sieben Wochentage durchgefüttert werden müssen. Bis 1891 wuchs der Fuhrpark auf sieben Kastendampflokomotiven und 20 zweiachsige Waggons. Die Strecke zahlte sich angesichts der hohen Fahrgastzahlen für den Betreiber aus. Und wie ein Chronist 1884 berichtete, belebte die Einführung dieses »Verkehrs-Instituts« auch die Kommunikation zwischen der Hauptstadt und Nymphenburg: »Es entstanden neue Wirtschaften und es erwachte die Baulust.« An der Endhaltestelle der Dampftramway, die erst 8, später 16 Stundenkilometer schaffte, errichtete der Unternehmer Theodor Höch den »Volksgarten«, den damals größten Vergnügungspark Deutschlands für bis zu 30.000 Besucher. Eines Tages jedoch stieß die Dampftramway an der Kreuzung Winthir-/Romanstraße mit der Kutsche von Prinzregent Luitpold zusammen. Wie die Münchner Neuesten Nachrichten berichteten, entging seine Königliche Hoheit »nur mit knapper Not dem Tode durch Überfahren«. Der Maschinist des Dampftrambahnwagens, der »sofort energisch bremste und den Zug zum Stehen brachte«, verhütete ein entsetzliches Unglück. Die Bahn wurde danach in ruhigere Parallelstraßen verlegt. Woraufhin deren Anwohner Pferdebetrieb forderten. Denn »der Rauch aus den kleinen Lokomotiven verpeste die Luft auf unerträgliche Weise, ganz abgesehen von dem hervorgerufenen Lärm durch Pfeifen und Glockensignale«.



Für die Dampfbahn gab es in München trotz so mancher Überlegungen keine Ausbauchancen wegen ihrer Schwerfälligkeit, der Umweltbelastung sowie der hohen Kosten.

Ausbau in den 1880er-Jahren. Das neue Verkehrsmittel Pferdetram begeisterte die Menschen, Stadtteile wollten angebunden werden. Die Stadt verpflichtete die MTAG zu einem umfangreichen Ausbauprogramm, bis 1885 entstanden acht Linien. Die West-Ost-Strecke vom Stachus bis zum Isartor musste warten: Sie wurde wegen polizeilichen Widerstands gegen den Bau im Zentrum mit seinen engen Straßen erst 1888 realisiert. Die Linien der Pferdetram verkehrten im 5- oder 10-Minuten-Takt. Frauen blieb aus »Sittlichkeitsgründen« die Nutzung des Oberdecks des einzigen Doppeldecker-Imperial-Wagens verboten. Drei Stunden lang durfte das Pferd ziehen. Die Schicht von Fahrer und Schaffner dagegen dauerte 12 Stunden.

»Wenn ich aus dem Fenster sah, so fiel mein Blick auf ein weiß und blau gestrichenes Wägelchen, das mir heute wie aus einer Spielzeugschachtel vorkäme. Es war ein Gefährt der Münchner Straßenbahn«, schrieb der Dramatiker Max Halbe (1865–1944), der 1884 als 19-Jähriger aus Danzig nach München gekommen war, in seiner Autobiographie »Jahrhundertwende«. »Alle zehn Minuten tauchte so ein Wägelchen vor meinem Fenster auf, bremste geräuschvoll, hielt knirschend an, worauf der geduldige Braune umgespannt wurde. Nach einer ausgiebigen Pause, während welcher Maßkrug und Brotzeit keine geringe Rolle spielten, trollte sich das Gefährt wieder von dannen. Ein idyllischer Anblick, wenn ich ihn mir heute zurückrufe. Damals kam er mir nicht wenig großstädtisch vor …«

Ein weiterer Münchner Unternehmer zeigt Initiative in Sachen Massenverkehr: Der Ingenieur und Besitzer des Schwabinger Würmbades, August Ungerer, errichtet 1886 die Ungererbahn als Vorläufer der elektrischen Straßenbahn in München. Sie verbindet das Bad mit der 750 Meter entfernten Endstation der Pferdebahn beim Schwabinger Großwirt. Die Stromversorgung der Ungererbahn erfolgt über die Schienen, und zwar erst einige Meter nach der erhöht liegenden Endstation: Zum Fahrtbeginn werden die Bremsen gelöst, die Bahn rollt der Schwerkraft nach, bevor sie mit Elektroantrieb fährt. Die 1,2 Kilometer lange Strecke durch die damalige Freisinger Landstraße bestand bis 1895. Danach wurde sie durch die Verlängerung der Pferdebahn bis zum neu gebauten Nordfriedhof ersetzt.

Stadt im Aufbruch: Die Elektrifizierung

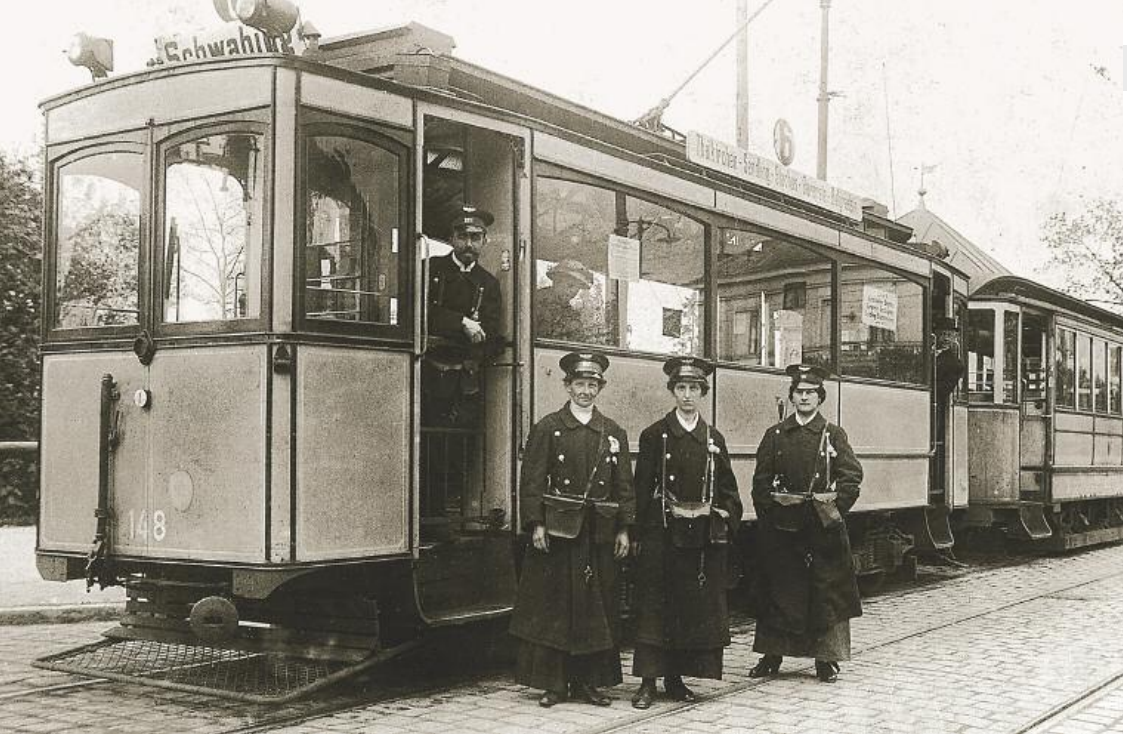
Ende der 1880er-Jahre. München boomt in der Zeit der Hochindustrialisierung. Eingemeindet werden in kurzer Zeit Schwabing und Neuhausen, Bogenhausen, Nymphenburg, Laim und Thalkirchen. Und man befasst sich im Rahmen der Stadterweiterung auch mit Verkehrsplanung: Ab 1890 baut die Stadt »Gemeindelinien«, die Trambahn AG betreibt sie. Außerdem diskutiert der Münchner Magistrat über die elektrische Straßenbahn, wie sie seit 1881 in Lichterfelde bei Berlin fährt. 1894 stimmt er für die Elektrifizierung, im Juni 1895 wird die Strecke Färbergraben – Isartalbahnhof probeweise umgestellt: Zwischen den Pferdewagen verkehren vier elektrische Wagen. Bis August 1900 ist die Elektrifizierung des Zentrums vollendet. Sie hat acht statt der geplanten vier Millionen Mark gekostet. Die Elektrische fährt auf allen Hauptlinien im 5-Minuten-Takt zum Einheitspreis von 10 Pfennig, zweigleisig und mit Wendeschleifen an den Endhaltestellen – zur damaligen Zeit keineswegs selbstverständlich.

Gegen den »Drahtverhau« der Oberleitungen protestierten übrigens viele Münchner Künstler, und Prinzregent Luitpold setzte für einige Jahre durch, dass rund um die Residenz die Trambahn den Strom aus Akkumulatoren bezog – wegen der »Verschandelung der Luft« und eventueller Gefährdung durch von der Oberleitung erzeugte Strahlung. Die Stadt hielt pragmatisch dagegen: »Wenn die Oberleitungsdrähte als unschön empfunden werden, so muß man doch sagen, daß der Pferdemist auf den Straßen auch nicht gerade zur Verschönerung der Stadt beiträgt.«

Verkehrspolitische Diskussionen. In München wird in den 1890er-Jahren angeregt über Verkehrspolitik diskutiert. Vielfach wird eine Ringbahn vorgeschlagen. Umgesetzt wird kein Entwurf, denn die Kommune hat keine großen Eingriffsrechte gegenüber Immobilien-

Städtisches Leben mit Stangerlwagen an der Kreuzung Stein-/Sedanstraße. Ums Jahr 1910 tragen Damen und Herren von Welt selbstverständlich Hut.

Oben links: Die elektrische Tram der Linie IX nähert sich dem Isartor. Die Wagennummer 3 zeigt, dass es sich beim Beiwagen um einen ehemaligen Pferdewagen aus der Anfangszeit der Pferdetram handelt.



eigentümern. Kritiker gibt es damals wie heute: Ein X. B. Liebig, wohl ein Pseudonym, skizzierte ein Geflecht von Ringbahnen mit 46 Haltestellen für den Nahverkehr, um den innerstädtischen Verkehr zu »befriedigen«. Die Trambahn kritisierte er als »ziemlich teueres, sehr langsames und bei einigermaßen starkem Verkehrsandrang völlig unzulängliches Verkehrsmittel«. Die von ihm kritisierte radiale Struktur mit der starken Belastung innerstädtischer Strecken und Umsteigepunkte ist noch heute Fakt im Münchner Schienennetz.

Im Jahr 1900 – München hat über 500.000 Einwohner – stellt die letzte Pferdetram den Betrieb ein. 1903 befördern 1.142 Mitarbeiter mit 281 elektrischen Triebwagen und 312 Beiwagen auf fast 58 Kilometern Schienenstrecke über 40 Millionen Fahrgäste. Männliche Fahrgäste müssen Hut und Jacke tragen, Frauen dürfen ohne oder mit Hut – aber aus Sicherheitsgründen nur ohne Hutnadel – zusteigen. Zamperl dürfen nicht Tram fahren – bis zu einer erfolgreichen Großdemonstration der Bürger für die Hundemitnahme im Jahr 1928.

Doch die Kosten für Elektrifizierung und Netzausbau überfordern die private MTAG, die mit dem Stadterweiterungsbüro den im Sommer 1905 vom Magistrat verabschiedeten »Ersten Offiziellen Generallinienplan« erarbeitet hatte. Mitte 1907 übernimmt daher die Stadt München die Trambahn als kommunalen Eigenbetrieb. Es gibt nun Pflicht- und Bedarfshaltestellen. Das Oktoberfest auf der Theresienwiese wird mit Sonderlinien bedient.

München im Krieg: Zeit der Entbehrungen

Der Erste Weltkrieg. Mit Kriegsbeginn muss der Fahrplan wegen der Einberufung fast der Hälfte des Personals massiv eingeschränkt werden. Ab September 1915 werden – weil viele Männer im Krieg sind – erstmals Schaffnerinnen in schweren, knöchellangen Röcken eingesetzt. Die Tram transportiert nun auch Güter und Verwundete. Im November 1918 – Kurt Eisner proklamiert den »Freistaat Bayern« – sind durch Kriegsschäden nur 188 von 424 Triebwagen einsatzfähig. Josef Hofmiller schreibt in seinem »Revolutionstagebuch«: »20. August 1918: Ich gehe, wenn irgend möglich, zu Fuß, denn die Atmosphäre in der Straßenbahn, im wirklichen und im übertragenen Sinn, ist erstickend. Schon der Zustand der Wagen. Lauter Eisenteile anstatt des Messings, alles verbeult, die Farben abgeblättert, alles ist schwarz, verrußt, verwahrlost. Die Fahrgäste schauen sich gegenseitig mißtrauisch und giftig an. Dabei, wie hübsch und blitzblank waren unsere Wagen vor dem Krieg.«

Mit Ausbruch der Revolution war der Straßenbahnbetrieb zeitweise eingestellt. Bei den Straßenkämpfen wurden Gleise, Fahrleitungen und Fahrzeuge zerstört. Erst nach und nach konnte im Mai 1919 das Netz wieder in Betrieb gehen. Bis 1921 entstanden vier Neubaustrecken. Der Wagenpark wurde modernisiert. Am Ende der Inflationszeit, am 27. November 1923, kostete ein Teilstreckenticket 150 Milliarden Mark. Sieben Jahre später wurde der höchste Bestand an Straßenbahnwagen erreicht: 518 Trieb- und 596 Beiwagen.

Der Zweite Weltkrieg. Die Nationalsozialisten vereinnahmen auch den Münchner ÖPNV. An den Straßenbahnwagen wird das Wappen mit Reichsadler und Hakenkreuz angebracht. Zwischen 1933 und 1945 werden drei Neubaustrecken eröffnet. Die Männer werden erneut in den Krieg eingezogen. Nun dürfen wieder Frauen, nach vier Wochen Ausbildung, Schaffnerin werden. Hermann Wilhelm zitiert in »Die Trambahn ist für alle« die Erinnerungen von Schaffnerin Maria Freundl, Jahrgang 1918: »Einmal sind auf der Linie 6 an der Ludwig-Merk-Straße ein paar Juden eingestiegen. Sie bezahlten ihren Fahrschein und hatten noch eine Frage. Sofort eilte ein uniformierter SS-Soldat herbei und stauchte mich zusammen. Was mir denn einfalle, mich ›mit denen da‹ zu befassen, wollte er wissen. Ich erwiderte nur, daß es unsere Pflicht sei, jedem Fahrgast bereitwillig Auskünfte zu geben und ihn anständig zu behandeln … Damit gab er sich zufrieden.« Doch ab April 1942 dürfen Juden grundsätzlich nicht mehr Tram fahren, »Ostarbeiter« müssen ihren Platz bei Bedarf den »deutschen Volksgenossen« überlassen.

Der Busunternehmer Christian Weber eröffnet gegen den Widerstand der Verkehrsbetriebe ab 1934 städtische Autobuslinien. 1939 betreibt er neun Linien mit 60 Bussen: eine

Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg. Luftangriffe auf das nationalsozialistische München treffen auch die Infrastruktur der Trambahn.

Oben links: Schaffnerinnen an ihrem Arbeitsplatz im Jahr 1916. Im Ersten Weltkrieg kommen erstmals Frauen in diesem Beruf zum Einsatz. Der Fahrerstand bleibt ihnen jedoch weiterhin vorenthalten – und zwar noch bis zum Jahr 1965.

ersetzt an Werktagen die Straßenbahn zwischen Odeonsplatz und Sendlinger Tor, eine führt durch den Englischen Garten. Ab Dezember 1943 wird ein Straßenbahngüterdienst organisiert. 1944 treffen neue Straßenbahnwagen ein. Zur gleichen Zeit machen die Luftangriffe dem Gleisnetz schwer zu schaffen. Es erhält 365 Treffer, das Fahrleitungsnetz wird an 717 Stellen zerstört. Am 29. April 1945 werden alle Hilfsbahn- und Straßenbahnlinien eingestellt.

Nachkriegszeit: Auf- und Ausbau

Die Trittbrettfahrer. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs war der schnelle Wiederaufbau der Straßenbahn vordringlich, wurde aber von Personal- und Materialmangel sowie strengen Auflagen der amerikanischen Militärregierung verzögert. In der Nachkriegszeit transportierten die wenigen verbliebenen Wagen weit mehr Gäste als vor dem Krieg – angesichts des Gedränges im Wagen und auf den Trittbrettern wurde manch ein Ticket nicht verkauft, die Schwarzfahrerquote auf etwa 12 Prozent geschätzt. Allein 1946 verunglückten 31 Trittbrettfahrer. Mancher Fahrer oder Schaffner konnte wegen Mangelernährung und Entkräftung den Dienst nicht antreten.

Der Bus. Nach dem Krieg wurden zeitweise Straßenbahnlinien mit Omnibussen betrieben. Das Netz von Buszubringerlinien in den Außenbezirken wurde ausgeweitet, Eilbuslinien entlasteten immerhin bis zur Eröffnung der S-Bahn Anfang der 1970er-Jahre die Straßenbahn. Im April 1948 wurde auch Münchens erste Oberleitungsbuslinie eröffnet – jedoch nur auf Zeit. Schon nach fünf Jahren beschloss der Stadtrat wegen hoher Betriebskosten und geringerer Flexibilität die mittelfristige Einstellung des »O-Busses«. Der letzte »Stangerlbus« – der Volksmund benannte ihn so nach der markanten Stromabnehmerstange – rückte schließlich nach knapp 20 Jahren für immer ins Depot ein.

Aufbaujahre. Parallel zum verstärkten Einsatz von Bussen begann nach der Währungsreform die Erneuerung des Gleisnetzes. Bis 1952 war der Wiederaufbau abgeschlossen. Ab 1956 wurden auch neue Schienenwege gebaut und die Haltestellen modernisiert.

Johannes Ambros erzählt in seinen »Münchner Anekdoten« von einer Stadtratssitzung im Jahre 1950. Es geht um die Frage, warum bei der Straßenbahn weibliche Schaffner nur in den Anhängern beschäftigt werden dürfen. Die Direktion der Städtischen Verkehrsbetriebe erklärte, eine Schaffnerin im Triebwagen sei leicht zu freundlich mit dem Fahrer. Da sagte Stadträtin Centa Hafenbrädl unter allgemeiner Heiterkeit: »Ich stehe auf dem Standpunkt: Wenn das starke Geschlecht wirklich stark wäre, könnte das schwache Geschlecht keinen Schaden anrichten!«

Mitte der 1950er-Jahre boomt die Münchner Wirtschaft, die Metropole wird eine Industriestadt, 1957 sogar Millionenstadt – und zur am stärksten motorisierten in Deutschland. In den Staus zu den Stoßzeiten stecken auch die Straßenbahnen fest. Ab 1965 werden erstmals Fahrerinnen für die weiß-blaue Flotte ausgebildet: In Zeiten der Vollbeschäftigung locken besser bezahlte Arbeitsplätze ohne Nacht-, Sonntags- und Feiertagsschichten die Männer. Unter strengen Auflagen erlauben die Regierung von Oberbayern und das Gewerbeaufsichtsamt deshalb die Neuerung »Frau im Fahrerstand«.

Wende in den 60ern. In den 1960er-Jahren folgen weitere Neubaustrecken der Tram. Aber im Jahr 1964 ergeht auch eine Grundsatzentscheidung des Stadtrats zugunsten des U-Bahnbaus – just in dem Jahr, in dem das Trambahnnetz mit 135 Kilometern Streckenlänge seine größte Ausdehnung hat. Damit beginnt der vorläufige Niedergang der Straßenbahn. Im April 1968 ist die Linie zwischen Karlsplatz und Isartor über den Marienplatz Geschichte. Der Rosenheimer Berg wird seit 1972 nicht mehr von der Tram befahren. Der letzte Wagen der vom Weiß Ferdl besungenen Linie 8 fährt 1975 das letzte Mal »ratternd durch die Stadt«. Innerhalb von 30 Jahren schrumpft das Netz auf die Hälfte. Mitte der 1970er-Jahre verschwinden die Schaffner, die Fahrkarten verkauft und darauf geachtet hatten, dass die Türen bei der Fahrt geschlossen blieben. Automatische Türen sowie Stempel- und Fahrkartenautomaten haben sie überflüssig gemacht.

Auch wenn die Verkehrsbetriebe ab 1967 die vermeintlich nicht mehr zeitgemäße Tram mittelfristig aufgeben wollten und zudem im Stadtrat Befürworter der Straßenbahn-

Verbotsschilder zeigen wenig Wirkung: Trittbrettfahrer 1947 in der Bayerstraße. Das Mitfahren außen an der Tram sparte das Ticket, war jedoch gefährlich: Jedes Jahr verunglückten dutzende Menschen.

Oben rechts: Begegnung zweier Betriebskonzepte – ein Stangerlbus neben einem Motorbus 1950 in der Wolfratshauser Straße. »O-Busse« mit Fahrstrom erwiesen sich auf Dauer jedoch als unwirtschaftlich.

Unten rechts: Andrang bei der letzten Schaffnerfahrt 1975. Unzählige Münchner wollten noch einen Stempel vom Schaffner bekommen. Fahrkarten gab es an der Haltestelle fortan vor allem am Automaten.

Abschaffung saßen (und für ein dichtes Busnetz plädierten), kam es nie zu einer entsprechenden Stadtratsentscheidung. Mit Unterschriften traten viele Münchner für die Tram ein. Im Kommunalwahlkampf 1984 bekannte sich Georg Kronawitter zum Erhalt der Straßenbahn und gewann die Wahl zum Oberbürgermeister. Die neue Stadtratsmehrheit bedeutete eine neue Chance für die Weiß-Blaue.

U-Bahnbau: Ein neues Nahverkehrszeitalter

1. Februar 1965. Der erste Spatenstich am heutigen U-Bahnhof Nordfriedhof beendet die langjährige Diskussion um ein unterirdisches Massenverkehrsmittel mit einer positiven Entscheidung.

Rückblende. Die ersten Ideen dazu waren bereits im Rahmen der Stadtentwicklungsdiskussion Ende der 1890er-Jahre präsentiert worden, als zeitweise Pferdebahn, Dampftramway und die Elektrische parallel existierten. Prinzregent Luitpold hatte sogar (jedoch nicht realisierte) U-Bahnpläne nach Berliner Vorbild in Auftrag gegeben, für eine unterirdische Verbindung auf der heutigen S-Bahn-Stammstrecke zwischen Haupt- und Ostbahnhof sowie für eine unterirdische Ringbahn um die Altstadt. Jahrzehnte später wollte Adolf Hitler, der persönlich auf die Verkehrsplanung in der »Hauptstadt der Bewegung« Einfluss nahm, mit einer unterirdischen Bahn das Stadtzentrum vom Oberleitungsnetz »befreien« und das mittelalterliche Stadtbild »retten«. Im Jahr 1938 begonnene erste Bauarbeiten wurden 1941 wegen Ressourcenknappheit eingestellt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg dümpelten die U-Bahnplanungen dahin. Planungsszenarien zwischen 1955 und 1959 sahen eine Unterpflasterbahn vor: Die Straßenbahn sollte in der Innenstadt über 17 Kilometer unterirdisch geführt werden. Bahn und Stadt konkurrierten um die Tunnelstrecke zwischen Ost- und Hauptbahnhof: Die Stadt wollte sie für eine Tief- bzw. Unterpflasterbahn nutzen, die Bahn zur Verbindung ihrer westlichen und östlichen Vorortstrecken.

Gesamtverkehrsplan. Im Jahr 1963 schlägt eine Kommission mit Vertretern beider Seiten in den »Untersuchungen über die Schaffung unterirdischer Massenverkehrsmittel in München« als Variante C eine S-Bahn auf der klassischen West-Ost-Achse und eine Tarifgemeinschaft von Stadt und Bundesbahn vor. Der seit 1960 amtierende Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel kann den Stadtrat überzeugen, dieser beschließt 1963 einen Gesamtverkehrsplan, der Autoverkehr und ÖPNV als gleichberechtigt betrachtet: Neben dem Bau der heutigen S-Bahn-Stammstrecke durch die Bahn sollte es in der Innenstadt vier unterirdische Tunnel mit 35 Kilometern Länge für die zur Tiefbahn gewandelte Tram geben. Freistaat Bayern, Landeshauptstadt München und Bundesbahn stellten gemeinsam eine Bau- und Finanzierungsgesellschaft auf die Beine, die die Bundesregierung für das Vorhaben gewinnen und die U-Bahn planen sollte. In der Innenstadt entstand eine Fußgängerzone. Für den Autoverkehr wurden mit dem Mittleren und dem Altstadtring Schneisen in die Wohnbebauung geschlagen.

1965 schließen Bund, Freistaat und Landeshauptstadt sowie die Bundesbahn einen Vertrag über den Bau der Münchner S-Bahn mit der Stamm- bzw. Verbindungsstrecke Hauptbahnhof – Ostbahnhof. Von nun an wird das Verkehrssystem aus Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus integriert, im Münchner Verkehrsverbund (MVV) wird fortan der gemeinsame Tarif abgestimmt. »1965 startete der U-Bahnbau. Jahrelang bewegten sich die Lkw, die den Aushub abfuhren, Tag und Nacht durch unsere kleine Straße … Die Belästigung dauerte mehr als sieben Jahre. Wir waren glücklich, wenn uns mal Bekannte für ein Wochenende zu sich aufs Land eingeladen haben.« So erinnert sich Margarete Niedermeier, zitiert von Reinhard Bauer im Stadtteilbuch »Maxvorstadt«.

1966: der Olympia-Zuschlag. Im April 1966 erteilt das Internationale Olympische Komitee München den Zuschlag als Austragungsort der Olympischen Spiele 1972. Das beschleunigt den Bahnbau: Die Münchner Innenstadt muss untertunnelt, das Schienennetz der Vorortbahnen umgerüstet werden, Stationen sind zu erneuern, Bahnsteige zu verlängern. Der Stadtrat räumt der U3 als Zubringer zum Olympiagelände Vorrang ein: Die für 1974 vorgesehene Eröffnung des ersten Netzabschnittes wird deutlich vorgezogen.

München wird untertunnelt. Das Ja für Olympia 1972 beschleunigt den Ausbau der U- und S-Bahn deutlich. Im Oktober 1971 wird die erste U-Bahnlinie eröffnet. Sie trägt die Bezeichnung U6, da sie die bisherige Tramlinie 6 ersetzt.

Oben links: Eine U-Bahn auf der Straße. Per Tieflader kommt 1967 der erste Wagen nach München. Dieser U-Bahnzug ist heute nicht mehr in Betrieb, anders als viele weitere Züge dieses Fahrzeugtyps A.

Als am 19. Oktober 1971 mit viel Prominenz die 12 Kilometer lange U6 zwischen Kieferngarten und Goetheplatz als erste U-Bahnlinie eröffnet, verteilen Glücksmädchen Freifahrscheine und Lose, der Donisl am Marienplatz schenkt die Maß Bier für 99 Pfennige aus. Damit hat die U-Bahn vor 40 Jahren ihren Betrieb aufgenommen.

Am 8. Mai 1972 startet die U-Bahnlinie U3 zwischen Münchner Freiheit und Olympiazentrum, zehn Tage nach der Eröffnung des Münchner S-Bahnnetzes, drei Monate vor Beginn der Olympischen Spiele. Während der Spiele fährt die U3 im 5-Minuten-Takt, bei besonders wichtigen Veranstaltungen im 2½-Minuten-Takt. In 17 Tagen werden etwa vier Millionen Besucher unterirdisch befördert.

15 Jahre nach dem ersten Spatenstich umfasst das U-Bahnnetz 35 Kilometer Strecke. 1981 befördert die U-Bahn erstmals mehr Fahrgäste als die Tram, 1984 sind es 200 Millionen Menschen. Seit dem Jahr 1988 fahren neben den A-Wagen der ersten Serie, die noch heute mehr als die Hälfte der U-Bahnwagen stellen, auch U-Bahnen vom Typ B: Sie sind größer und sparen rund 30 Prozent Energie. Im Jahr 1989 sind die 1970 beschlossenen Stammstrecken samt Außenästen schließlich weitgehend umgesetzt.

Jenseits der Stadtgrenzen. Die große U-Bahn-Bauphase endet mit der Eröffnung der langen Außenstrecken nach Fürstenried (1991) und Feldmoching (1996). Seit 1999 wird auch die Messestadt Ost angefahren. Bis dahin wurde die Messe mit Busshuttles bedient, die hunderttausende Besucher transportierten. Die Stadt Garching sorgt dafür, dass 1995 die U-Bahn erstmals die Münchner Grenzen überschreitet. Die Strecke wird 2006 sogar noch bis zum Gelände der Technischen Universität in Garching verlängert.

Im Jahr 2002 kommt der zeitgemäße C-Zug: Er hat keine getrennten Abteile, sondern ist in voller Länge begehbar und beschleunigt in 15 Sekunden von 0 auf 80 Stundenkilometer. Zur Attraktivität der Münchner U-Bahn gehören aber längst auch ansprechend gebaute Stationen: Mit Farb-, Licht- und Kunstinstallationen bekommen die Bahnhöfe architektonischen Wiedererkennungswert. Auch durch die hochwertige Optik sollen sich die Fahrgäste wohlfühlen.

Tram-Renaissance. Nachdem die U-Bahn das moderne Aushängeschild des Münchner Nahverkehrs geworden war, erlebt die Straßenbahn seit einiger Zeit ihre Renaissance. Bis sich die Erkenntnis durchgesetzt hat, dass ein Schnellbahnnetz eine radiale und tangentiale Ergänzung benötigt, hatte es aber viele Jahre gedauert.

Die flexibel einsetzbaren Busse machen richtig Strecke: 456 Kilometer umfasst das StadtBus- und MetroBusnetz. Innerhalb von zehn Jahren fährt jeder Münchner Bus nahezu eine Million Kilometer.

Oben rechts: Kein Verkehrsmittel der MVG transportiert so viele Menschen auf einmal wie die U-Bahn. In den modernen C-Zug passen fast 1.000 Fahrgäste – längst unverzichtbar, nicht nur bei Fußballspielen in der Allianz Arena.

Nach Grundsatzentscheidungen des Stadtrates 1984 und 1986 wird im Jahr 1991 einstimmig auch der Netzausbau der Tram beschlossen. Die Aufgabe der Straßenbahn ist die Ergänzung des U-Bahnnetzes: wenn bei mittlerem Verkehrsaufkommen die U-Bahn zu groß und zu teuer ist und Busse allein nicht ausreichen. Und die Tram ist Zubringer zur U- und S-Bahn. Im Zentrum entlastet sie die Knotenpunkte, indem sie auch die äußeren Stadtbezirke tangential verbindet. Seit 1994 ist sie neben den Nachtbussen Teil des städtischen Nachtliniennetzes. »München bleibt dank seiner Trambahn erfahrbar«, sagte beim 125-jährigen Jubiläum 2001 der damalige Münchner Benediktinerabt Odilo Lechner.

Im Jahr der Jubiläen: Ein Ausblick

Heute, im Jahr 2011, sind für die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) 3.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Einsatz. Sie ist das zweitgrößte kommunale Verkehrsunternehmen in Deutschland. Auf einem Netz von 625 Kilometern mit 576 U-Bahnwagen, 95 Trambahnen und 231 Bussen zuzüglich 187 Bussen von privaten Partnerunternehmen fahren täglich über eine Million Fahrgäste. Die sechs U-Bahnlinien umfassen 95 Streckenkilometer und 96 Bahnhöfe, auf dem 456 Kilometer langen Busnetz sind 67 Stadt- und MetroBuslinien unterwegs, und auf 75 Kilometern Schienen fahren elf Tramlinien.

2011 feiert der ÖPNV in München sein 150-jähriges Bestehen. Nachdem Ende 2010 die Verlängerung der U3-Nord bis Moosach fertiggestellt wurde, ist derzeit erstmals keine U-Bahnstrecke im Bau. Doch weitere Ideen gibt es, etwa eine Linienverlängerung bis nach Martinsried. Die Straßenbahn wächst weiter: Ende 2009 eröffnete die Linie 23 von der Münchner Freiheit

Auch Münchens Oberbürgermeister Christian Ude ist Nahverkehrsnutzer, wenn sich die Gelegenheit bietet. »Ich lerne in der U-Bahn die Bürger kennen«, meinte er einmal. »Wenn ich mitfahre, ist die Bürgersprechstunde sofort in vollem Gang.« Im Bild eröffnet er Ende 2010 gemeinsam mit Herbert König, dem Vorsitzenden der MVG Geschäftsführung, den U3-Bahnhof Moosacher St.-Martins-Platz.

zur Parkstadt Schwabing – nach 30 Jahren die erste echte Neubaustrecke. Zuvor war der Ausbau vor allem auf ehemaligen Betriebsbahntrassen realisiert worden. Zum Jahresende 2011 folgt dann die Eröffnung der Neubaustrecke Effnerplatz – St. Emmeram. Die Verlängerung der Tram in Pasing sowie die West- und Nordtangente sind in Planung, die Gleiserneuerung geht kontinuierlich weiter.

150 Millionen Euro investieren die Stadtwerke München für die Kunden ihrer 2001 gegründeten Verkehrstochter MVG im Jubiläumsjahr in U-Bahn, Bus und Tram. Das Geld fließt unter anderem in neue Trambahnzüge, in die Modernisierung von älteren Straßenbahnen vom Typ R2 sowie in den Bau von 21 neuen U-Bahnen. Brandschutz und Sicherheitsüberwachung in den Zügen werden verbessert. Wichtige U-Bahnhöfe erhalten eine Modernisierung, ebenso Gleisanlagen, die Stromversorgung und Lautsprecher. Ende 2011 wird das Trambahnnetz teilweise neu geknüpft, um das Angebot zu verdichten. Bei der U-Bahn erhöhen Verstärker zu Stoßzeiten das Platzangebot. Es sind sehr viele Bausteine, die zusammenspielen und den Münchner Nahverkehr so attraktiv machen.

Dr. Beatrix Körner

Impressum

Herausgeber:
Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Emmy-Noether-Straße 2
80287 München

Redaktion:
Doris Betzl, Leitung (dob)
Dr. Beatrix Körner

Fotos:
Kerstin Groh, Marcus Schlaf, Archiv Sebastian Winkler, Archiv Freunde des Münchner Trambahnmuseums e.V. und Archiv der MVG

Gestaltung: HOCH 3. München

Druck: Mayr Miesbach GmbH

FSC www.fsc.org MIX Papier aus verantwortungsvollen Quellen FSC® C019154

München mag's ***mobil!***

150 Jahre **Bus**

135 Jahre **Tram**

40 Jahre **U-Bahn**