MVG
Fahr deinen Weg

150 Jahre Tram

Eine Jubiläumsbroschüre

Erweiterte Auflage

Münchner Stadtgeschichte

Zeitreise auf Schienen durch die Jahrzehnte | **S. 8**

Straßenbahn im Wandel

Die Tramwagen im Vergleich seit 1876 von Z bis T | **S. 30**

150 JAHRE TRAM

Inhalt

5
Editorial des Vorsitzenden der MVG-Geschäftsführung Ingo Wortmann

8
150 Jahre Tram – eine Zeitreise auf Schienen

16
Cockpit-Gespräch
Austausch unter Fahrdienst-Generationen

20
Tram in Zahlen

22
Gesichter bei der Tram – viele Jobs rund ums Verkehrsmittel

28
München-Ansichten einst und heute

30
Tram-Erinnerungen von Z bis T
Chronologie aller Münchner Fahrzeugtypen

40
Betriebshöfe: Infrastruktur im Hintergrund

42
Zukunftsblick – Aus- und Neubaustrecken in München

46
Historische Fundstücke

48
Die moderne Tram in Europa

52
Ein Jubiläumsjahr voller Höhepunkte

58
Aktuell informiert

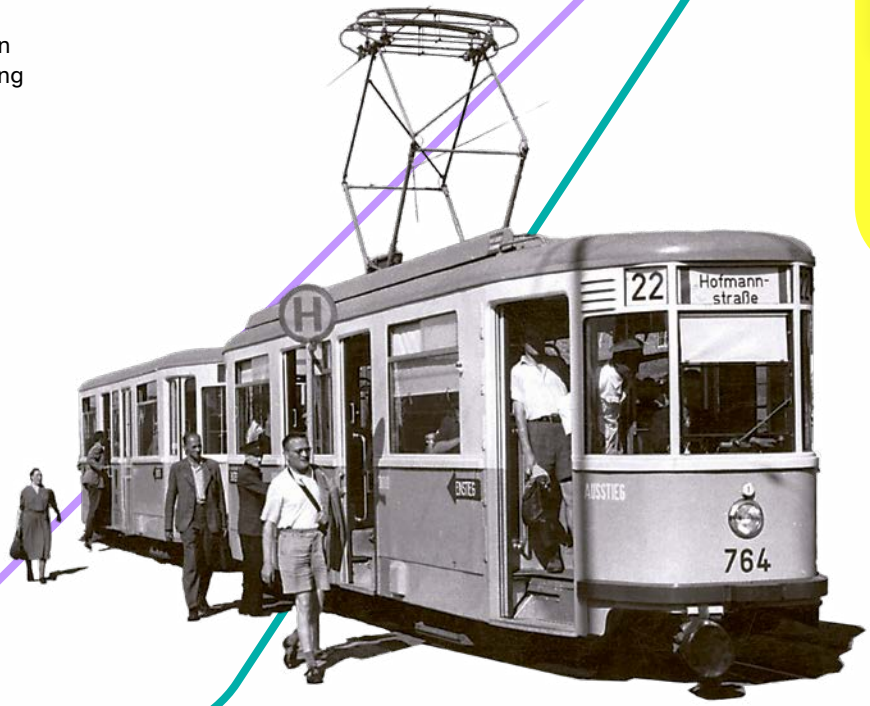


Bild KI-generiert

Auch mit einer Plakatkampagne blickt die MVG auf die Meilensteine der Münchner Tram: Die Motive nehmen uns mit ins Jahr 1876, 1926 und 1976.

Dominik Krause

Liebe Münchnerinnen und Münchner,

150 Jahre Tram in München sind 150 Jahre Stadtgeschichte, in denen die Tram unsere Stadt begleitet, geprägt und mitgestaltet hat. Als 1876 die erste Pferdebahn durch die Stadt fuhr, war sie eine Innovation. Seitdem hat die Tram die Entwicklung Münchens zu einer modernen europäischen Metropole begleitet, die stets in Bewegung ist.

Bis heute ist sie aus unserem Stadtbild nicht wegzudenken. Für viele Generationen war und ist die Tram tägliche Begleiterin auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder in der Freizeit. Sie ist Begegnungsort, Orientierungspunkt und ein Stück Münchner Heimat auf Schienen, ihr markantes Klingeln ist jedem bekannt. Ich danke daher auch all jenen, die diese einzigartige Geschichte möglich gemacht haben.

Gleichzeitig steht die Tram für die Zukunft unserer modernen Stadt. In einer wachsenden Metropole brauchen wir Mobilität, die verlässlich, klimafreundlich und für alle zugänglich ist. Gerade deshalb wird das Tramnetz in den kommenden Jahren erweitert, um noch mehr Menschen zu erreichen.

Die nächsten 150 Jahre beginnen heute. Gemeinsam stellen wir die Weichen dafür, dass die Tram auch künftig Menschen verbindet und München lebenswert hält.

Ihr

Dominik Krause
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München

Christian Bernreiter MdL

Liebe Münchnerinnen und Münchner, seit 150 Jahren gehört die Münchner Trambahn zum Stadtbild, und sie ist weit mehr als ein Verkehrsmittel: Sie verbindet Menschen, Stadtteile und Generationen miteinander und ist ein wichtiger Beitrag für mehr Lebensqualität und eine klimafreundliche Mobilität.

Damit die urbane Mobilität auch in Zukunft sicher, sauber und zuverlässig bleibt, ist die Stärkung des Tramverkehrs essenziell. Der Freistaat hat sich deshalb in den vergangenen Jahrzehnten an der Finanzierung der Verkehrswege und Fahrzeuge beteiligt. Seit Beginn der 1990er-Jahre wurden mehr als 200 Straßenbahnen für München gefördert. Diesen Weg wollen wir konsequent fortsetzen und die Herausforderungen der Zukunft entschlossen angehen – von der Digitalisierung der Infrastruktur über ein besser vernetztes Mobilitätsangebot bis hin zu wichtigen Aus- und Neubauprojekten in München und anderen bayerischen Großstädten.

Auch in Zukunft soll die Tram das bleiben, was sie seit 150 Jahren auszeichnet: ein zuverlässiges, modernes und nachhaltiges Verkehrsmittel. Zum Jubiläum gratuliere ich allen, die diese herausragende Erfolgsgeschichte mitgestaltet haben: allen voran der Landeshauptstadt München und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die mit Herzblut und höchster Professionalität dafür sorgen, dass die Tram pünktlich und sicher bleibt. Für die Zukunft wünsche ich der Münchner Tram allzeit gute Fahrt und viele weitere erfolgreiche Jahre. Herzlichen Glückwunsch und auf die nächsten 150 Jahre!

Ihr

Christian Bernreiter MdL
Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr

Dr. Florian Bieberbach

Liebe Leserin, lieber Leser, 150 Jahre Münchner Trambahn sind weit mehr als ein außergewöhnliches Jubiläum. Sie stehen für 150 Jahre Stadtgeschichte, Fortschritt und Münchner Lebensgefühl auf Schienen.
Die Tram verbindet seit 1876 Menschen, schafft nachhaltige Mobilitätsangebote und verkürzt jeden Tag die Wege durch die Stadt. Sie trägt damit seit 150 Jahren zur hohen Lebensqualität in München bei und steht sinnbildlich für das, was uns als Stadtwerke München antreibt: München als leuchtendes Beispiel einer lebenswerten und vernetzten Stadt zu erhalten.

Dabei ist die Tram nicht nur ein Verkehrsmittel, sondern ein wichtiger Teil der Münchner Identität. Für viele gehört ihr charakteristisches Läuten ebenso zu München wie die Wahrzeichen der Stadt selbst.

Dieses Jubiläum ist daher auch Anlass, Danke zu sagen – den vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die seit Generationen mit Engagement und Leidenschaft die Tram am Laufen halten, und den Münchnerinnen und Münchnern, die die Tram zu einem Teil ihres Alltags gemacht haben.

Ich freue mich, dieses besondere Jubiläum und diese einzigartige Münchner Erfolgsgeschichte mit Ihnen zu feiern.

Ihr

Dr. Florian Bieberbach
Vorsitzender der Geschäftsführung
Stadtwerke München GmbH (SWM)

Einsteigen, bitte:

Eine Zeitreise auf Schienen

»Ein Wagen von der Linie 8, weiß-blau, fährt ratternd durch die Stadt ...«

Hören Sie es, das berühmte Lied vom Weiß Ferdl? Und spüren Sie es auch, das typische Trambahngefühl? Seit 150 Jahren ist die Tram weit mehr als nur ein Verkehrsmittel – sie ist ein Stück Münchner Identität. Wie ein roter Faden zieht sie sich durch die Geschichte unserer Stadt und verbindet Generationen miteinander.

150 Jahre gemeinsame Geschichte – von knapp 200.000 Einwohnern im Jahr 1876 zu 1,6 Millionen heute. Und es scheint: Alle sind ständig unterwegs. Tauchen wir ein in anderthalb Jahrhunderte voller Innovationen, Herausforderungen und Wiederauferstehungen.

1876: Der Beginn einer Legende
Am 21. Oktober 1876 nahm die Münchner Tram mit einer Pferdestärke Fahrt auf: Rösser zogen die ersten sechs Wagen auf Schienen, auf einer 2,8 Kilometer langen Strecke ging es gemächlich von Ost nach West – vom Promenadeplatz über Karlsplatz und Centralbahnhof bis zur Stadtgrenze in der Nymphenburger Straße. Eine Premiere, die die Mobilität Münchens nachhaltig verändern sollte.

Bis dahin war Geduld gefragt: Bereits 15 Jahre zuvor hatten Unternehmer versucht, eine Pferdebahn zu etablieren. Doch der damalige Magistrat wies die Anträge zurück – man sah schlicht keinen Bedarf. Das änderte sich, als Münchens Bevölkerung wuchs und Dörfer eingemeindet wurden. Der Belgier Édouard Otlet erhielt im Juni 1876 die Genehmigung, eine Pferdetram zu betreiben. Wenige Monate später rollte die erste Tram.

Ein Erfolg vom Start weg: Im ersten Betriebsjahr beförderte die Pferdebahn 390.000 Fahrgäste. So viele Menschen nutzen die Tram heute an einem Tag! Und ab 1878 verband eine Nord-Süd-Linie Schwabing mit dem Fuß der Schwanthalerhöhe. Die Stadt war in Bewegung, und die Tram wurde zum Herzschlag Münchens.

1882 wurde Otlets Unternehmen wegen Reibereien mit der Stadt in die „Münchner Trambahn Aktiengesellschaft“ überführt.

Der Fortschritt dampft und summt
1895 begann eine neue Ära: die Elektrifizierung der Tram. Die ersten elektrischen Wagen summten durch die Straßen, schneller und effizienter. Die Pferdewagen wurden nach und nach ersetzt, und im Jahr 1900 zog zum letzten Mal ein Münchner Pferd eine Tram – ein Abschied und der Beginn des modernen Nahverkehrs. Auch die dampfbetriebene Trambahn, die auf separater Strecke seit 1883 gefahren war, setzte sich nicht durch und ging 1900 in Ruhestand.

Die Elektrische war auch ein Symbol für die wachsende Bedeutung Münchens als Metropole. Die neuen Oberleitungen – eine technische Sensation – prägten fortan das Stadtbild, auch wenn der königliche Hof noch ein paar Jahre zögerte, sie am Odeonsplatz und in der Brienner Straße zuzulassen.

1900 erreichte die Tram den Westfriedhof, 1904 folgte der Waldfriedhof und ab 1906 verband das Netz bereits Ostfriedhof, Nockherberg und das heutige Petuelring-Gelände in der Schleißheimer Straße. 1907 übernahm die Stadt selbst den Betrieb. 1908 fuhr die Tram bis in die Nachbarstadt Pasing, ab 1910 auch nach Grünwald.

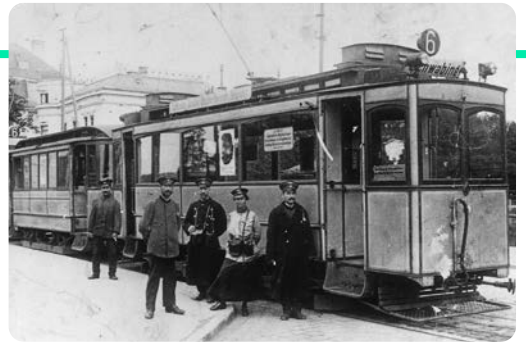
1 PS, Emissionen: Pferdeäpfel. So ging es vor 150 Jahren los mit der Straßenbahn in München.

1876

Die ersten Pferdewagen boten Platz für bis zu 24 Personen, von denen 12 sitzen konnten.

Gleisschweißen 1927 – echte Handarbeit mit Publikum.

Ein A-Wagen steht bereit für die nächste Fahrt. Zum Personal gehört eine Schaffnerin – das datiert das Bild in die Zeit des 1. Weltkriegs.



1923

Während der Hyperinflation kostete ein Fahrschein bis zu 150 Milliarden Mark.

Kriegsstürme und Zeiten des Wiederaufbaus
Als 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, war die Tram plötzlich nicht mehr vor allem für Fahrgäste da: Sie transportierte Material und diente als Lazarettzug. Neue Strecken wurden nur noch zu kriegswichtigen Fabriken gebaut. Fahrer und Schaffner waren zum Kriegsdienst eingezogen.

Um die Lücken zu füllen, arbeiteten erstmals Frauen als Schaffnerinnen – bis 1918 waren es 770. Doch das Fahren der Züge blieb ihnen bis in die 1960er-Jahre untersagt. Gegen Ende des Krieges konnte nur noch ein Notverkehr aufrechterhalten werden. Doch nach dem Krieg begann der Wiederaufbau mit erstaunlicher Geschwindigkeit: Bereits 1920 waren 25 Linien wieder in Betrieb.

Die Währungsreform bremste Ende 1923 nach Jahren der Inflation den rapiden Wertverlust der Währung und brachte Stabilität zurück, auch für die Fahrkartenpreise.

1933 ergriffen die Nazis die Macht mit großen Plänen für den Personenverkehr: Bis zum Jahr 1950 sollte die wichtigste Säule ein S-Bahn-Netz werden, ergänzt durch Busse. Die Tram sollte in die Außenbezirke der Stadt verdrängt werden. Die Umsetzung dieser Pläne stoppte 1939 der Beginn des Zweiten Weltkriegs.

Dieser Krieg traf die Stadt und die Tram noch härter. Bomben zerstörten Fahrzeuge, Gleise und Werkstätten. Am 30. April 1945 waren weniger als die Hälfte der Wagen einsatzbereit und nur ein Drittel des Schienennetzes befahrbar. Doch auch diesmal war die Tram Teil des Wiederaufbaus: Noch im Mai 1945 nahm sie ihren Betrieb wieder auf, zunächst mit halber Kraft. Im Zuge der Entnazifizierung tauschte die US-amerikanische Militärregierung das Führungspersonal der Städtischen Verkehrsbetriebe aus. 1950 war das Streckennetz wieder nahezu auf Vorkriegsstand.

Aufräumarbeiten im Zweiten Weltkrieg. Die Zerstörungen der Stadt brachten der Linie 37 durch die Maxvorstadt in den Nachkriegsjahren den Beinamen „Ruinenschleicher“ ein.

Und die Trambahn spiegelte das Münchner Lebensgefühl, wie es der Volkssänger Weiß Ferdl in seinem Spottlied „Ein Wagen von der Linie 8“ von 1949 verewigt hat: „Da hockt a jeder drin und liest Zeitung, als wie wann a 5 Mark zoit hätt, für’n Sperrsitz. Und wir warten do heraust, bis die Verdrusslinie amoi daher kimmt!“

1954: Blick von der Tramhaltestelle am Starnberger Bahnhof die Arnulfstraße entlang.

Die Tram im Wirtschaftswunder
Die 1950er- und 1960er-Jahre brachten München den Aufschwung und eine neue Generation von Straßenbahnen: die M-Wagen.

Die Linie 29 zum Michaelibad war 1956 die erste Neubaustrecke nach dem Krieg. Verlängerungen in die Außenbezirke Harthof, Freimann und Fürstenried erfolgten kreuzungsfrei auf eigenen Bahnkörpern, getrennt vom Straßenverkehr, teils mit Tunneln. Hintergrund waren Überlegungen, die Tram in eine Unterpflasterbahn umzugestalten.

Derweil nahm auch der Autoverkehr in München zu. Der Stachus wurde zum verkehrsreichsten Platz Europas. Und mit der Platzkonkurrenz auf den Straßen geriet die Tram unter Druck. Einige Innenstadt-Strecken wurden auf vermeintlich flexibleren Busbetrieb umgestellt.

1950

Die M-Wagen – hier die Olympialinien X, Y und Z 1972 – waren die Fahrzeuge des Wirtschaftswunders. In großer Stückzahl prägten die Großraumfahrzeuge das Stadtbild über Jahrzehnte.

Schaffnerinnen und Schaffner waren in den ersten 100 Jahren der Münchner Tram unverzichtbar. Bis der Fahrkartenautomat kam …

1964 erreichte das Münchner Tramnetz mit 134,6 Kilometern seine größte Ausdehnung. Zeitgleich läuteten die Vorbereitungen für die Olympischen Spiele 1972 das Zeitalter eines schnelleren, unterirdischen und massentauglichen Verkehrsmittels ein: der U-Bahn. Die Tram verlor ihre Hauptrolle. Am 21. April 1968 überquerte zuletzt eine Tram den Marienplatz. Die Stecke zwischen Wörthstraße und Ostfriedhof wurde stillgelegt, sie war dem Bau der S-Bahn-Stammstrecke im Weg.

Abschied einer Münchner Institution
Schaffner, nicht zuletzt durch Weiß Ferdls Lied unsterblich im städtischen Gedächtnis, waren feste Begleiter in jeder Straßenbahn: Sie verkauften Fahrkarten, sagten Haltestellen an und halfen beim Ein- oder Ausstieg. Konkurrenz kam 1959 in Form eines stummen, blauen, mannshohen Kastens am Stachus: Da stand er, der Fahrkartenautomat. Mit dem Erfolg der Automaten verschwand der Schaffner-Beruf.

Doch diese Entwicklung ebnete einem neuen Fahrzeug den Weg: Die kapazitätsstarken P-Wagen prägten ab 1967 (mit letzten Exemplaren bis 2020) das Stadtbild. Mit ihnen setzte sich der Ein-Personen-Betrieb durch, dafür musste das Fahrpersonal bis 1999 auch Fahrkarten verkaufen.

Nach Olympia:
Tram auf dem Abstellgleis
Viele Tramstrecken fielen ab 1965 dem Bau von S- und U-Bahn zum Opfer. Am 19. Oktober 1971 begann der U-Bahn-Betrieb auf den Linien U3 und U6. Da sie dem Verlauf der aufgegebenen Tramlinien 3 und 6 teilweise folgten, erhielten sie deren Nummern.

Ende 1975 war die letzte Fahrt der Linie 8 vom Sendlinger Tor bis zum Harras durch die Lindwurmstraße: Die verlängerte U6 bediente ab dann auch diesen Abschnitt.

1975

wurde der letzte Münchner Trambahnschaffner verabschiedet. Und auch die Linie 8 hatte ihre letzte Fahrt.

In den 1980er-Jahren kamen die U1/U2 und U4/U5. Im Gegenzug wurden allein im Jahr 1983 die Tramlinien 4, 16, 17 und 21 eingestellt (16, 17 und 21 fahren heute auf geänderten Wegen wieder).

Zwischen der Schnelligkeit der U-Bahn und der Flexibilität von Bussen hatte die Tram einen schwierigen Stand in der Verkehrspolitik jener Jahre. Dennoch behielt sie ihre Fans: Anwohner kämpften in ihren Vierteln für den Erhalt – und auch ein unabhängiges Verkehrsgutachten befand die Tram für rentabel, da Busse häufig zu klein sind, um den Verkehr zu bewältigen.

Neue Züge für die grünere Stadt
In den 1990er-Jahren wendete sich das Blatt. Die Tram erlebte eine Renaissance: Dank politischer Unterstützung und dem Einsatz der Münchner Bürgerinnen und Bürger wurden Strecken reaktiviert und neue Fahrzeuge gekauft. Der Großteil der Züge war zu diesem Zeitpunkt 25 Jahre alt und älter, das Netz war auf 65 Kilometer mehr als halbiert. Die neue Zuggeneration, ab 1994 im Linienverkehr, hatte den Buchstaben R und Barrierefreiheit an Bord: Das Niederflurzeitalter begann. Die R-Wagen führen viele Komponenten auf dem Dach, was den Einstieg ohne Stufen ermöglicht. Heute ist der gesamte Münchner Tram-Fuhrpark seit vielen Jahren niederflurig und die R2-Baureihe die älteste im Linienbetrieb.

Während mit dem U-Bahn-Ausbau an den Außenästen weitere Tramabschnitte eingestellt wurden – im Südwesten (Fürstenried West, 1991) und Norden (Harthof und Hasenbergl 1993) –, ging die Stadtspitze gleichzeitig die innerstädtische Reaktivierung an: Zwischen Ostfriedhof und Max-Weber-Platz sowie in der Arnulfstraße zwischen Hauptbahnhof und Romanplatz bekamen die Anwohnerinnen und Anwohner ihre Tram zurück.

Spatenstich für die Tram-Westtangente 2024.

Gute Aussichten

Mit der Fertigstellung bringt die Tram-Westtangente 10 Prozent mehr Tramnetz!

Auch die „Grüne Welle“, eine intelligente Ampelsteuerung mit Vorrangschaltung, sorgte dafür, dass sich die Tram im Stadtverkehr ihren Platz zurückeroberte. Weil sie durch die Neuerungen in der Verkehrsinfrastruktur schneller vorankam, konnte sie sich als attraktive Alternative zum Auto wieder etablieren.

Zusteigen in Richtung Zukunft
Heute sind gut 40 Prozent der Züge unter 18 Jahre alt und damit nahezu jugendlich: 2009 wurde die Variobahn präsentiert. Drei Jahre später, 2013, kam die neue Baureihe T (Avenio) – sie wird mittlerweile in dritter Serie produziert. Als gekoppelter Zwei- und Dreiteiler ist sie auf der besonders gefragten Linie 20 unterwegs.

Die Wagen vom Typ R2.2 gehören aber noch nicht zum alten Eisen. Sie bekamen in den 2010er-Jahren eine Rundum-Auffrischungskur. Und so sammeln sie unter anderem mit modernisiertem Innenraum, optimierter Sitzanordnung und Monitoren zur Fahrgastinformation weiter fleißig Streckenkilometer.

Stadtentwicklung mit Tramanschluss
Seit 2002 fahren die Trambahnen unter dem Dach der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG).

Wo die Stadt wächst, hilft es, wenn die Tram hinfährt. So die Linie 23 in die Parkstadt Schwabing (2009) und die Linien 16/17 nach St. Emmeram (2011). Wenige hundert Meter Gleis machten 2013 den Anschluss der Linie 19 an den Pasinger Bahnhof perfekt. 2016 folgte der Ausbau bis Berg am Laim. Und seit 2025 fährt die Tram 12 vom Scheidplatz über ein früheres Betriebsgleis bis zum Parzivalplatz und weiter bis Schwabing Nord. Eine vom Start weg gern genutzte neue Verbindung.

Ein Großprojekt für über acht Kilometer mehr Strecke ist die Tram-Westtangente. In den nächsten Jahren ist die schrittweise Inbetriebnahme geplant. Weil im Norden neue Quartiere entstehen, soll die Tram auch dort für Anschluss sorgen: Die Tram Münchner Norden soll auf 5,7 Kilometern die Linie 23 bis Neufreimann verlängern und das neue Quartier an den Stationen Am Hart und Kieferngarten mit der U-Bahn verknüpfen. Spatenstich war im Herbst 2025. Auch für den Osten gibt es Pläne: die Tram Johanneskirchen mit Abzweigung von St. Emmeram zum S-Bahnhof. Mehr zum Ausbau auf den Seiten 40–43.

Die Straßenbahn – ein Stadtgefühl
Verkehrsplanung und die Stadtgemeinschaft stehen heute einmal mehr vor der Frage, welches Verkehrsmittel wie viel Platz bekommt. Das sorgt für intensive Debatten. Die Neubauprojekte stoßen nicht ausschließlich auf Zustimmung und finden nicht überall in der politischen Landschaft Rückhalt. Freilich: Vor der Tramverbindung kommen die Baustellen, und diese bedeuten Unannehmlichkeiten oft über Jahre. Dennoch: Fragt die MVG ihre Kundinnen und Kunden nach ihrem liebsten Verkehrsmittel, dann lautet die Antwort: die Tram.

Wer München erleben will, steigt in die Straßenbahn und hat 173 Haltestellen auf 82 Streckenkilometern zur Auswahl.

Ohne Frage ist die Historie der städtischen Straßenbahn mehr als die Geschichte eines Verkehrsmittels. Sie ist ein Stück Heimat. Moderne Fahrzeuge, der barrierefreie Ausbau und innovative Projekte machen sie bereit für die nächsten 150 Jahre.

Mit jeder neuen Linie und jedem Kilometer Gleis schreibt die Münchner Tram ihre Erfolgsgeschichte weiter.

Viele Wege führen zur Tram: Helmut kam über den Tipp eines Bekannten, Sandra über die Bewerbungsbahn in den Fahrdienst.

Cockpit-Gespräch über Generationen

Sandra Obradovic ist seit 2025 Trambahnfahrerin, Helmut Kellnhofer fährt seit 1996. Sie sind zwei von über 660 Personen im Tram-Fahrdienst. Im Gespräch kommen die beiden schnell auf grundsätzliche Fragen: Was hat sich im Fahrdienst verändert, was ist bis heute gleich? Was ist wichtig unter Kolleginnen und Kollegen? Und wie kommt man überhaupt zu dem Berufswunsch?

Helmut Kellnhofer (K): Ehrlich gesagt, hätte ich nie gedacht, dass ich so lange Zeit nur im Fahrdienst verbringe – das Unternehmen bietet ja vielfältige Chancen. Doch jetzt sind es 30 Jahre. Und von den 15 Leuten, die mit mir im Fahrerkurs waren, sind immer noch einige bei der MVG.

Sandra Obradovic (O): Bei mir sind nach dem Kurs 15 von 21 Personen geblieben. Ich finde den Fahrdienst immer noch aufregend – ich bin aber auch erst seit März 2025 dabei.

Wie habt ihr euch für den Beruf entschieden?

O: Ich war vorher im Verkauf tätig, aber Fahren ist mein Ding. Eigentlich kam ich zur Bewerbungsbahn und interessierte mich für die U-Bahn, aber der Kollege dort hat mich zur Tram überredet. Und das ist super!

K: Mir hat ein Bekannter zufällig erzählt, dass er sich bei der U-Bahn bewirbt. Ich hatte eine Laufbahn als Konditor, Bäcker und Hotelbetriebswirt hinter mir. Hoteldirektor wollte ich nicht werden – zu viele Ellenbogen auf dem Weg. Fahrdienst fand ich erst überraschend, dann interessant und hab mich beworben. Die Personalerin war zunächst kritisch, ob ich das mit meinem Lebenslauf ernst meine. Dann bot sie mir eine Stelle für die Tram an. Ich habe zugesagt und es seither immer genossen, dass ich selbstständig bin im Fahrzeug.

O: Ich mag das auch und bin schon stolz auf mich, dass ich alles im Blick habe. Aber die ersten 12 Tage in der Praxis war ich froh, dass ich noch Lehrfahrer neben mir hatte. Da habe ich auch erfahren, wie unterschiedlich man fahren kann.

Sandra Obradovic

seit **März 2025**
im Unternehmen

K: Das gab es schon zu meinem Start und hat sich bewährt in der Ausbildung. Ich bin später selbst als Lehrfahrer bei den Neulingen mitgefahren. Das schafft auch Kollegialität.

O: Ja, Kollegialität ist wichtig. Kürzlich hatte ich zum ersten Mal eine Türstörung, nichts half. Glücklicherweise war ein Kollege vom Fahrdienst, der privat nach Hause fuhr, mit in meiner Tram. Er kam nach vorn, hatte einen Tipp, der funktionierte, und dann ging es schnell weiter.

K: Ihr seid ja erst der zweite Jahrgang, der auf dem neuen Fahrzeugtyp T ausgebildet wurde. Bei der Technik hat sich wirklich viel getan. Mein Fahrschulwagen war der orange M-Wagen, schon damals ein Oldie. Dann kamen aber bald die ersten niederflurigen R-Wagen. Die drei Prototypen waren der Horror, eine Störung nach der anderen. Doch in der R-Serie, die kurz danach kam, waren die Fehler ausgemerzt – die R2 laufen bis heute super.

O: Ich mag die auch, deren Heizung läuft so schön gleichmäßig. Das ist ja bei den neuen T-Wagen nicht immer so.

K: Ja, und der Fahrersitz im T1 ist ohne Federung und brettlhart. Schade, da hat man so ein teures Gefährt und der Sitz ist eine Zumutung. (Bei der Serienbestellung wurde dies geändert, Anmerkung der Redaktion.)

Wenn man die Arbeitsbedingungen vor 30 Jahren und heute vergleicht, was ist anders?
K: Vieles hat sich positiv verändert. Die Fahrzeuge waren früher deutlich komplizierter, gerade bei der Gefahrenbremsung mit Schaltung, Sandhebel, Schienenbremse. Heute zieht man den Hebel und die Tram bremst sicher runter. Wir mussten früher außerdem noch Fahrkarten verkaufen und Haltestellen ansagen. Im Kontakt mit der Leitstelle, über die wir Fahrer ja per Funk verbunden sind, ist der Ton heute auch viel angenehmer. Die harten Ansagen von früher sind weg.

Helmut Kellnhofer

seit **1996**
im Unternehmen

O: Ich wurde letztens von der Leitstelle sogar gelobt, das hat mich sehr gefreut: Mein Zug war aus der Beschleunigung gefallen (wodurch der Zug kein automatisches Fahrtsignal bekommt und Verspätungen drohen, Anm. d. Redaktion) und ich habe einen Fahrzeugtausch organisiert. Der Kollege funkte mich danach an und sagte: „Gut gemacht!“
Frisch im Fahrdienst habe ich mich kaum nachzufragen getraut, wenn ich beim Funk nicht gleich verstanden habe, ob meine Fahrtrichtung von einer Umleitung betroffen ist. Heute frage ich so lange, bis mir alles klar ist, und die Kollegen haben Verständnis dafür.

Wie erlebt ihr den Straßenverkehr?
O: Erst seit ich Trambahn fahre, sehe ich, wie viele Leute bei Rot gehen oder nicht schauen, bevor sie die Straße überqueren. Wenn ein Auto beim Linksabbiegen neben dir steht und der Fahrer dir durchs Fenster zuruft: „Jetzt mach halt mal!“, dann frag ich mich schon, ob er versteht, dass bei mir 30 Meter Fahrzeug dranhängen und ich deshalb nicht so schnell bin.

K: Das gabs auch immer schon …

Und die Fahrgäste, waren und sind die immer brav?
O: Nein, die sind nicht immer brav und nicht immer haben alle Verständnis, zum Beispiel bei Verspätung. Aber auch wenn es mal stressig ist, mir macht es Spaß – es ist einfach ein cooles Gefühl, dass ich einen wichtigen Job habe: die Leute gut durch die Stadt zu bringen!

K: In den alten Zügen war der Fahrerstand nur durch eine Kette vom Fahrgastraum getrennt und die erste Tür war direkt daneben. Natürlich müssen alle immer zur ersten Tür rein, auch im Winter bei Kälte. Wenn es voll wurde, hattest du den Hintern vom nächsten Fahrgast kurz vorm Ellenbogen. Und was los war, wenn du zur Starkbierzeit am Nockherberg fahren durftest, kannst du dir vorstellen … Früher war wirklich nicht alles besser.

Vielen Dank für das Gespräch!

Tram in Zahlen

1
originales, über 100 Jahre altes **Tram-Stationshaus** gibt es heute noch an der Haltestelle Neuhausen.

Mit **286 Trieb- und 246 Beiwagen** war der M-Wagen ab den 1950er-Jahren der häufigste Fahrzeugtyp im Münchner Fuhrpark. Er prägte das Stadtbild über Jahrzehnte.

390.000
Fahrgäste beförderte die Tram im ersten Betriebsjahr, so viele wie heute **an einem Tag.**

Diese Anzahl würde mehr als **5x** die **Allianz Arena** füllen.

Im Jahr
1964
fand der erste Ausbildungskurs für Trambahnfahrerinnen statt.

Rund **2,5 Millionen Kilometer** fährt eine Tram im Schnitt, bevor sie ausgemustert wird.

Das entspricht **62,5** Erdumrundungen.

Seit **1930** ist die Hundemitnahme in der Tram grundsätzlich gestattet. 1928 hatten 6.000 Münchner Hundebesitzer mit ihren Vierbeinern dafür demonstriert.

Die **3** letzten nicht modernisierten Trambahnen vom **1990er-Jahre-Typ R2** wurden im Herbst 2025 im Alter von rund 30 Jahren in den Ruhestand verabschiedet.

16,8 Kilometer
misst die längste Münchner Straßenbahnlinie: die **Tram 17** zwischen Amalienburgstraße und St. Emmeram.

Mit **750 Volt** fährt die Straßenbahn heute – erst 2001 wurde die Fahrstrom-Spannung von 600 Volt auf die europäische Normspannung angehoben.

134,6 Kilometer
umfasste das Münchner Tramnetz Ende 1964 – seine bis heute größte Ausdehnung.

Hinter den Kulissen:

Gesichter bei der Tram

Tram fahren? Klar, dafür braucht es Fachleute im Cockpit. Und Schienen. Sonst noch was? Allerdings! Dafür, dass uns die Straßenbahn jeden Tag ganz selbstverständlich durch die Stadt bringt, arbeiten im Hintergrund eine Menge Menschen, nahezu rund um die Uhr.

In der Werkstätte, im Gleisbau, in der Entstörung, Leitstelle, Linienplanung und an so vielen Stellen mehr. Wir stellen hier exemplarisch einige Personen mit Berufen vor. Darunter einige, die Ihnen vielleicht beim Gedanken an die Tram noch gar nicht in den Sinn kamen.

Wolfgang Horn

Fahr- und Dienstplaner

Was machst du bei uns genau?
Ich erstelle Fahr- und Umlaufpläne für die Tram. Hier müssen Baustellen, Linienwechsler, Anschlüsse, Verzahnungen beachtet werden. Zu meinem Job gehören auch das Erstellen von Linienplänen und die Einbindung der Fahrten in die Fahrplanauskunft.

Welche Herausforderungen gibt es?
Es werden immer wieder Baustellen kurzfristig verschoben oder geändert, was zulasten der Planungssicherheit geht.

36 Jahre Teil der MVG

„Baustellen finde ich am interessantesten, weil hier viel getüftelt werden kann, wie Fahrten geführt werden müssen und welche Linien zusammengefügt werden können als Linienwechsler.“

gelernter **Einzelhandelskaufmann**

seit **1990** bei SWM/MVG tätig

3 seit Jahren in der Mobilität

„Am liebsten bin ich auf der Baustelle. Dort zu sehen, wie aus Plänen echte Bauwerke entstehen, ist einfach am schönsten.“

Lieblingslinie **19**

Tram-Betriebshof Ständlerstraße

Sebastian fand **Stadtentwicklung** schon immer spannend.

Sebastian Ege

Ingenieur

Was ist deine genaue Aufgabenbeschreibung?
Ich leite zusammen mit meinen beiden Kolleginnen das Teilprojekt Hochbau im Neubauprojekt des Tram-Betriebshofs Ständlerstraße. Kurz gesagt: Mein Team und ich sorgen dafür, dass unsere Kolleginnen und Kollegen dort moderne, funktionale und zukunftssichere Werkstätten und Abstellanlagen erhalten.

Was hast du ursprünglich gelernt?
Ich bin Ingenieur für Energie- und Gebäudetechnik, Planen und Bauen sind schon lange meine Leidenschaft.

Was würdest du gern ändern im Alltag?
Bürokratie gehört einfach dazu, aber manchmal wünsche ich mir, dass Genehmigungen und Abstimmungen so schnell ablaufen würden, wie unsere Trambahnen durch die Stadt fahren.

Mario Leisch

Betriebskoordinator

Was sind deine Aufgaben?
Ich leite die Betriebsaufsicht und plane Ersatzverkehre, zum Beispiel bei Gleisbaumaßnahmen. Ich plane auch Umleitungen und Personaleinsatz bei Großveranstaltungen wie beim Christopher Street Day oder zur Wiesn. Ich erstelle auch die dazugehörigen Dienstanweisungen und Verfügungen, die dann im Fahrdienst beachtet werden müssen.

Was ist das Schöne an deinem Job?
Er ist sehr abwechslungsreich mit einer großen Spanne von Aufgaben und Verantwortung. Mir gefällt auch der Mix aus Bürotätigkeit und Außeneinsätzen.

Was würdest du gern ändern?
Da gibt es eigentlich nichts: Die SWM und ihr Tochterunternehmen MVG sind ein super Arbeitgeber, der seine Mitarbeiter fordert und fördert.

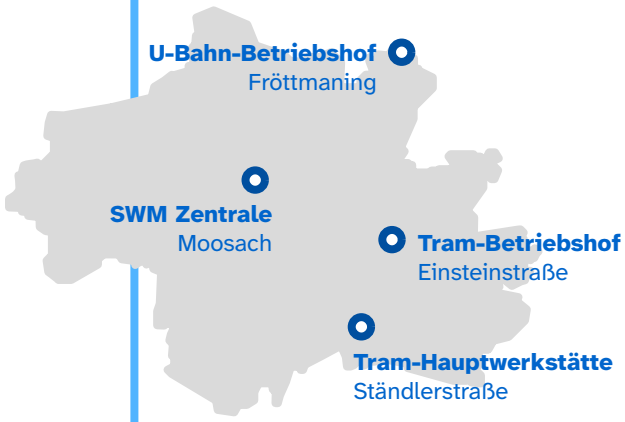
seit **32** Jahren Nahverkehrs-Experte

„Am liebsten mag ich die Wiederinbetriebnahme von Tramlinien nach Gleisbaumaßnahmen: betriebliche Abnahmefahrten, die Gleisreinigung und die Haltestellen wieder mit Infos bestücken.“

Abgeschlossene Ausbildung zum **Metzger.**

Mario fährt gern mit dem **Fahrrad** in die Arbeit.

Der gebürtige Tiroler arbeitet gerne zur **Wiesnzeit.**



2016
gelernte Industriekauffrau

2020
Studium International Management mit Schwerpunkt Mobilität

7 Jahre Teil der MVG

„Durch meine Arbeit habe ich eine besondere Verbindung zur Tram entwickelt – so sehr, dass ich inzwischen meist am Geräusch erkennen kann, welcher Fahrzeugtyp vorbeifährt.“

Maria Wörl

Referentin Betrieb Schiene

Was ist eine typische Arbeitswoche bei dir?
Meine Aufgabe ist grob beschrieben die strategische Unterstützung bei inhaltlichen Themen. Ich bin häufig Schnittstelle zwischen dem Fachbereich Tram und anderen Bereichen im Ressort Mobilität. Dabei gibt es für mich keine typische Arbeitswoche: Durch die verschiedenen Themenschwerpunkte wechsle ich tageweise zwischen meinem Büro in der SWM Zentrale und den Außenstandorten, etwa in der Einstein- und Ständlerstraße.

Und du hast eine Sonderaufgabe im Zuge des Jubiläums, richtig?
Ja, im Projekt zur Aufbereitung der historischen Fahrzeuge bin ich stellvertretende Projektleitung.

Was hast du ursprünglich gelernt?
Ich habe eine Ausbildung zur Industriekauffrau nach meinem Fachabitur gemacht und dann International Management mit Schwerpunkt Mobilität an der Technischen Hochschule München studiert.

Hast du eine Lieblingsaufgabe?
Ich mag viele meiner Themen deswegen sehr gerne, weil man eine direkte Wirkung im täglichen ÖPNV-Betrieb sehen kann.

Eirini Mantamidou

Fahrdienst Tram

Wie lange arbeitest du schon für die Mobilität?
Ich habe im Mai 2024 mit dem Sprachprojekt im Bereich Tram begonnen, habe die Sprachschule und die Ausbildung im Fahrdienst erfolgreich abgeschlossen und fahre seit März 2025 Tram.

Welche Arbeitszeit ist dir am liebsten?
Wir haben die Möglichkeit, unsere Arbeitszeiten mitzugestalten, und am liebsten fahre ich frühmorgens. Da ist es sehr ruhig und ich kann wunderschöne Sonnenaufgänge erleben, die jedes Mal ganz anders sind. Danach beginnt dann das morgendliche Treiben, wo alle in Eile sind.

Eirini fährt mit der **Tram** Menschen in München an ihre Ziele.

seit **1** Jahr am Steuer

„Ich habe endlich den Job gefunden, den ich absolut liebe. Unser gesamtes Team ist wie eine große Familie.“

liebste Arbeitszeit

2 Jahre Teil der MVG

„Was mir an meiner Tätigkeit gefällt, ist die Kombination aus technischer Herausforderung und starkem Teamwork – gemeinsam erreichen wir die besten Ergebnisse.“

Milaim Pllana

Fahrzeuginstandhaltung

Wo arbeitest du genau?
Ich arbeite in der Wartung und Instandhaltung Tram im Betriebshof Einsteinstraße.

Ihr arbeitet ja im Schichtbetrieb. Welche Tageszeit ist dir dabei am liebsten?
Besonders gern habe ich den Frühdienst.

Und welche Aufgabe ist dein Favorit?
Am liebsten kümmere ich mich um das Bremssystem bei der Tram.

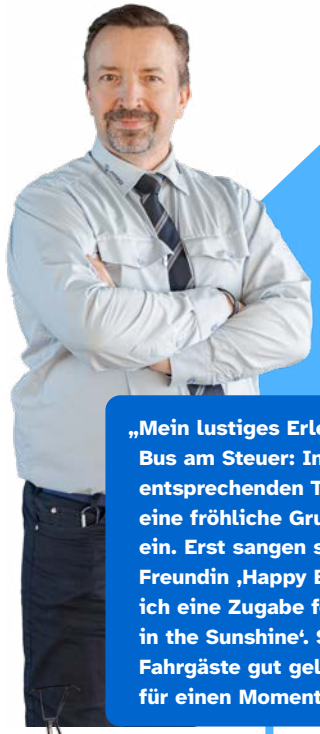
Alexander Balkhaus

Disponent in der Leitstelle

Was sind die Aufgaben in deinem Job?
Aktuell bin ich als Verkehrsmeister und Leitstellendisponent Oberfläche für den Austausch mit den Fahrerinnen und Fahrern sowie für die Störungsbeseitigung zuständig.

Was ist eine typische Arbeitswoche bei dir?
Wir arbeiten im Schichtdienst: vier Tage arbeiten, zwei Tage frei. Meine Aufgaben sind sehr abwechslungsreich: Mal sitze ich in der Leitstelle in der Disposition, am nächsten Tag bin ich mit dem Unfallhilfswagen unterwegs oder fahre Tram oder Bus.

Wo war dein Arbeitsplatz vor der MVG?
Ich bin gelernter Kaufmann im Einzelhandel im Fachbereich Digitales/Computersysteme. In meiner vorherigen Tätigkeit am Flughafen München war ich als Ramp Agent, Dispatcher und Ausbilder tätig. Zur MVG kam ich über einen guten Freund, der ein Jahr vorher als Busfahrer angefangen hatte.



seit **14** Jahren Teil der MVG

„Mein lustiges Erlebnis hatte ich im Bus am Steuer: Im Hochsommer bei entsprechenden Temperaturen stieg eine fröhliche Gruppe junger Damen ein. Erst sangen sie für eine Freundin ‚Happy Birthday‘ und, als ich eine Zugabe forderte, ‚Like Ice in the Sunshine‘. Schon waren die Fahrgäste gut gelaunt und die Hitze für einen Moment vergessen.“

Lieblingslinie **25**

2021
Disponent Bus/Tram

2020
Verkehrsmeister Bus/Tram

2019/20
Fachkraft für Mobilität

2014
Fahrberechtigung U-Bahn

2012
Busführerschein

München-Ansichten einst und heute

Der bekannte Blick in die Perusastraße, im Hintergrund das Nationaltheater – aber in einem ungewohnten Fotomix aus früher und jetzt: Unsere historische Bildhälfte aus dem Jahr 1959 zeigt den Triebwagen 893 auf der Linie 30. Damals prägte der Autoverkehr die Innenstadt, so auch der schicke Wagen, der die Tram linker Hand begleitet. Die Straßenbahn musste sich die Straße mit den Pkw teilen.

1974 weitete München die Fußgängerzone auf die Theatiner-, Maffei- und Perusastraße aus. Geblieben ist in den drei Innenstadt-Straßen die Tram auf den Linien 19 und 21. Sie ermöglicht kurze Wege zu den Geschäften und passt ihr Tempo dem gemächlicheren Takt der Fußgängerzone an.

Tram-Erinnerungen von Z bis T

Über 20 Trambahntypen haben in den vergangenen 150 Jahren die Menschen durch die Stadt gebracht: Hier kommen die Steckbriefe der Münchner Straßenbahnen von Z bis T. Manche von ihnen sind uns heute nur noch auf alten Fotografien erhalten, doch jede erzählt ihre eigene Geschichte.

Einige dieser Zeitzeugen auf Schienen sind fest in unseren Erinnerungen verwurzelt. Ist es der R-Zug, der nach einem Umbau vor 15 Jahren plötzlich fast wie neu erschien? Der M-Wagen, der in den 1960er-Jahren an der Lieblingseisdiele vorbeifuhr, oder der geräumige P-Zug mit seinen charakteristischen Holzsitzen, der uns Tag für Tag auf dem Weg zur Schule begleitete?

Legende:

- Erstes Baujahr
- Länge
- Leistung
- Gewicht
- Sitz-/Stehplätze
- Stückzahl
- Nimmt am Jubiläums-Tramkorso teil

Erste Fahrkarte

Pferdetram

1876 | 5,25 m | 1 PS
2,8 t | 36 | 290

Sie fuhr von 1876 bis 1900. Als Höchststand waren im Jahr 1894 insgesamt 797 Pferde, 200 geschlossene und 139 offene Wagen, zwei halboffene Wagen sowie ein doppelstöckiger „Imperialwagen“ vorhanden. Zwischen 1895 und 1900 wurden die Pferdebahn-Linien elektrifiziert.

Dampfbahn

1883

6 Loks, 33 Anhänger

Die einzige dampfbetriebene Linie führte ab 1883 vom Zentrum nach Nymphenburg, wo sich seit 1890 der Volksgarten, der größte Vergnügungspark Europas, befand. Sechs Dampfloks und 33 Wagen umfasste der vor allem an Wochenenden ausgelastete Fuhrpark. 1900 ersetzte die „Elektrische“ die Linie.

Ungererbahn

1886

2 Triebwagen, 2 Beiwagen

Wie die Dampfbahn nutzten die Passagiere auch die Ungererbahn vor allem zum Vergnügen: Der Besitzer des Schwabinger Würmbads (heute Ungererbad) überbrückte zwischen 1886 und 1895 mit elektrischen Wagen, also der ersten E-Tram, die Strecke von der 750 Meter entfernten Endhaltestelle der Pferdebahn zum Bad.

Z-Wagen

1895 | 7 m | 25 PS
6,8 t | 28 | 32

Die erste „Elektrische“ der Stadt: Bis 1908 wurden die 32 kleinen, zweiachsigen (daher Typ Z) Fahrzeuge nach ihren Herstellern „Union“- oder „Schuckert“-Wagen genannt. Bald nach dem Eintreffen der A-Serie baute man die Z-Wagen zu Beiwagen oder Arbeitswagen um.

A-Wagen

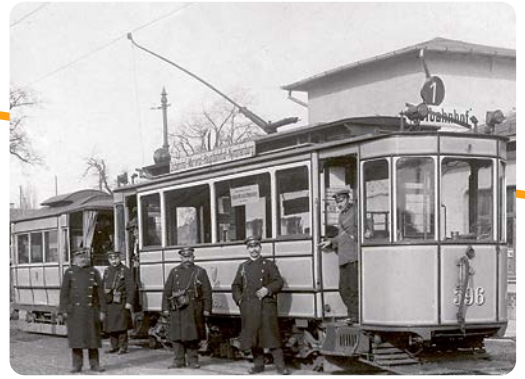
1898 | 9 m | 66 kW
12,3 t | 40 | 250

Von 1898 bis 1902 in zwei Serien mit insgesamt 250 vierachsigen Fahrzeugen gebaut. In der Zeit gab es kaum eine Ansichtskarte, auf der nicht irgendwo ein A-Wagen abgebildet war. Obwohl die ersten Wagen bereits Ende der 1920er-Jahre abgestellt wurden, waren die letzten noch bis 1958 im Einsatz. Nr. 256 existiert noch.

B-Wagen

1908 | 9 m | 53 kW
12,5 t | 44 | 50

Dieser Wagentyp folgte 1908 den A-Wagen. Die 50 Fahrzeuge waren an ihren runderen Wagenkästen zu erkennen. Wegen der schwachen Motorleistung wurden jeweils zwei Triebwagen nach dem 2. Weltkrieg zu Zwillingswagen umgebaut, aber bereits 1955 aus dem Verkehr gezogen.



C-Wagen

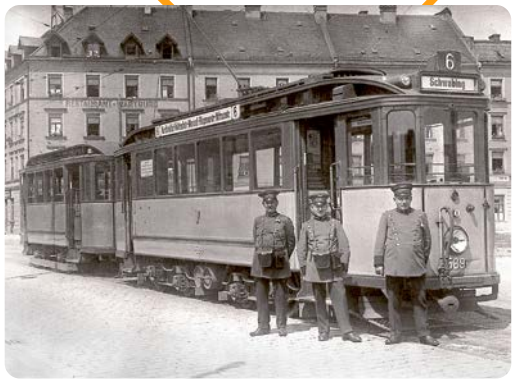
1910 | 10 m | 66 kW
14,2 t | 49 | 100

6 Serien mit insgesamt 100 Wagen wurden von 1910 bis 1913 in Betrieb genommen. Alle Wagen baute man Ende der 1920er-Jahre zu D-Wagen um, wobei sie weitgehend dem technischen Stand der E-Serie angeglichen wurden.

D-Wagen

1926 | 10,60 m | 80 kW
4,3 t | 52 | 100/64

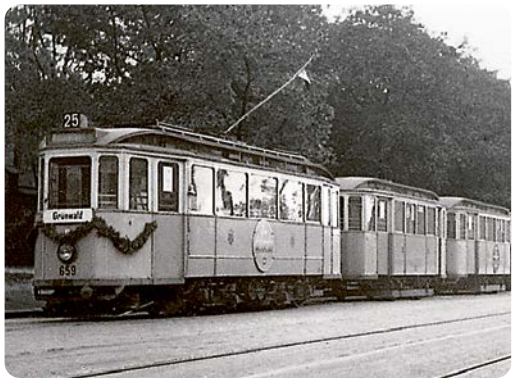
Die 64 D-Wagen, die den Krieg überstanden hatten, wurden Mitte der 1950er-Jahre noch einmal grundlegend modernisiert, woraufhin sie der F-Serie glichen. Die letzten D-Wagen zog man nach den Olympischen Spielen 1972 aus dem Verkehr. Erhalten ist der D-Wagen 490.



E-Wagen

1925 | 10,60 m | 88 kW
16,5 t | 55 | 100

Die 100 Fahrzeuge waren bei der Bevölkerung unbeliebt, da sie erstmals Türen statt Plattformgitter hatten, überwiegend bei norddeutschen Firmen gebaut worden waren und überdies eine „greislige“ dunkle Lackierung hatten. Erhalten sind die umlackierten Wagen 532, 539 und 624.



F-Wagen

1930 | 10,60 m | 80 kW
15,4 t | 53 | 41

So hießen die 41 formschönen Vierachser, die 1929/30 geliefert wurden. Sie waren weiß-blau lackiert und mit grünen Sonnenschutzvorhängen sowie Ablagetischchen unter den Fenstern versehen. Die letzten F-Wagen wurden 1972 abgestellt, Wagen 642 steht im Deutschen Museum.

G-Wagen

1943 | 10,60 m | 90 kW
15,9 t | 74 | 19

Im Reichsbahnausbesserungswerk Neuaubing baute man noch während des Zweiten Weltkriegs auf 19 zerstörte E-Wagen neue Wagenkästen auf. 1964 nahm man die einfach gestalteten Wagen aus dem Liniendienst und verwendete sie als Arbeitswagen. Drei Wagen (670, 676 und 2973) sind erhalten geblieben.

H-Wagen „Mailänder“

1925 | 10,40 m | 56 kW
11,9 t | 58 | 12

Diesen Beinamen bekamen die während des Zweiten Weltkriegs aus Italien nach München gebrachten kleinen Zweiachser. Bis 1958 waren 12 Wagen des offiziell Typ H genannten Fahrzeugs fast ausschließlich auf der Linie 37 – dem „Ruinenschleicher“ – unterwegs.

J-Wagen „Heidelberger“

1944 | 10,40 m | 120 kW
10,7 t | 50 | 34

So nannten die Münchner die 34 im Zweiten Weltkrieg entwickelten, sehr einfachen zweiachsigen Kriegsstraßenbahnwagen mit wenigen Sitzplätzen. Von 1944 bis 1973 waren die offiziell als Typ J bezeichneten Fahrzeuge in München unterwegs. Wagen 721 und 2930 sind erhalten.

K-Wagen

1945 | 10,60 m | 80 kW
14,9 t | 82 | 28

Unmittelbar nach Kriegsende 1945 wurden 28 notdürftig ausgeführte Behelfsaufbauten auf zerstörten E- und F-Wagen errichtet. Diese K-Wagen liefen überwiegend auf der Linie 22 und wurden bis 1968 nach und nach abgestellt.

M-Wagen

1950 | 13,25 m | 150 kW
16,1 t | 216 | 286

Modern und großzügig gestaltet, standen sie für den Aufbruch nach dem Krieg und die Wirtschaftswunderzeit. Zwischen 1950 und 1965 erhielten die Stadtwerke München 286 Trieb- und 246 Beiwagen in fünf Serien. Der meistgebaute Lenkdreiachser der Welt prägte das Stadtbild über Jahrzehnte bis 1997.

P1 „Tatzelwurm“

1960 | 26 m | 200 kW
30 t | 232 | 2

Die großen Züge empfanden die Münchner als Sensation und nannten sie „Tatzelwurm“. Die durchgängigen Gelenktriebwagen waren aus zwei Dreiachsern mit eingehängter Sänfte dazwischen gebildet, bewährten sich aber nicht. Es blieb bei zwei Stück bis 1975, Wagen 102 ist erhalten geblieben.

P-Wagen

1966/67 | 16,7 m | 324 kW
30,6 t | 227 | 44

Sie fassten gekoppelt 227 Fahrgäste und fuhren auf den wichtigsten Strecken wie der legendären Linie 8 und zwischen U-Bahn und den Stadtrand-Großsiedlungen. 44 Exemplare des wuchtigen Fahrzeugs beschafften die Stadtwerke zwischen 1966 und 1969. Erst 2020 schied das letzte aus dem Dienst.

R2-Wagen

1994 | 27,39 m | 360 kW
31 t | 164 | 70

Doppelter Neubeginn: München beschaffte 1994 nach 25 Jahren erstmals wieder neue Trams. Und der Typ R gehörte weltweit zu den Vorreitern – niederflurig und mit viel mehr Komfort für die Fahrgäste. Nach dem Test von 3 Prototypen (R1) wurden 70 Straßenbahnen vom Typ R2 beschafft. Modernisiert sind die meisten noch im Einsatz.

R3-Wagen

1999 | 36,58 m | 480 kW
41,5 t | 218 | 20

Die neuen Züge brauchte man wegen steigender Fahrgastzahlen und wieder wachsendem Netz. Die 1999 bis 2001 gebauten 20 Stück sind vierteilig dank ihrer „Knickwinkelsteuerung“. Weil sie nicht weiß-blau lackiert sind, gefielen sie jedoch anfangs nicht allen Münchnerinnen und Münchnern.

S-Wagen (Variobahn)

2009 | 33,94 m | 360 kW
40,8 t | 221 | 14

Die Variobahn ermöglichte 2009 den Start der Tram 23 und 2011 der Tram St. Emmeram. Für das anspruchsvolle Innenstadt-Gleisnetz boten die Hersteller in jener Zeit keine besser geeigneten Wagen an. Die 14 Fünfteiler in Multigelenkbauweise bleiben Exoten im Wagenpark.

T1-Wagen (Avenio)

2013 | 36,85 m | 720 kW
47,8 t | 216 | 8

Die ersten Wagen unseres neuesten Tramtyps bedeuteten die Rückkehr zum für München bewährten Konzept der Kurzgelenkbauweise. Die 2013/14 gebauten 8 Avenio-Vierteiler sind quasi die Vorserie für die seit 2018 schrittweise in Betrieb genommenen weiteren Avenios.

T2-/T3-/T4-Wagen (Avenio TZ)

T4: seit 2018 | 95
36,85 m | 720 kW | 47,8 t | 216

T2/T3: gekoppelt 47,63 m | 700 kW | 59 t | 257

Die jüngsten Münchner sind zwei-, drei- und vierteilige Avenios in unterschiedlicher Länge, aber gleicher Bauart. Die T2- und T3-Wagen, von denen jeweils neun Fahrzeuge vorhanden sind, fahren gekoppelt auf der stark nachgefragten Linie 20. 77 T4-Wagen, von denen die letzten 2026 geliefert werden, stellen heute das Rückgrat unseres Fahrzeugparks dar.

Depots – wo die Tram zu Hause ist

Unsere Betriebshöfe und Werkstätten – auch „Depots“ genannt – sind die Heimat unserer Straßenbahnen und das organisatorische Rückgrat für einen technisch reibungslosen Betrieb. Hier beginnt und endet fast jeder Tag der Münchner Tramflotte.

Im Betriebshof in der Einsteinstraße geht es auch zu Uhrzeiten rund, zu denen die Mehrheit der Münchner Bevölkerung frei hat oder schläft: Ab 22 Uhr, wenn die dichten Takte enden, herrscht Hochbetrieb im Depot gleich beim Leuchtenbergring. Und es ist noch dunkel, wenn die Züge ab etwa 4 Uhr von dort nach und nach wieder in den Tag starten.

Nach dem Einrücken werden die Trambahnen geprüft, gereinigt und für ihren nächsten Einsatz fit gemacht. Sichtkontrollen, Bremssandbefüllung, Funktionschecks – alles notwendig, damit die Fahrzeuge zuverlässig unterwegs sein können. Der Betriebshof ist die Schnittstelle zwischen Fahrbetrieb und Werkstätte, Der Betriebshof koordiniert die Fahrzeugdisposition und sorgt für die termingerechte Bereitstellung im Netz.

Arbeitsplatz mit Spezialperspektive: Blick in die Werkstatthalle des Trambahn-Betriebshofs Einsteinstraße, wo ein Avenio bereit zur Inspektion über der Grube steht.

Hauptwerkstätte: Hier geht’s um alles
Wenn es um die grundlegende Technik geht, ist die Hauptwerkstätte in der Ständlerstraße gefragt. Hier kommt die Tram in der Regel nicht über Nacht wieder raus: Bremsen, Fahrwerke, Türen, Elektronik – je nach anstehendem Bedarf wird auseinandergebaut, geschraubt, geprüft und gewartet. Neben den Inspektionen und Wartungen für die Betriebssicherheit werden auch die vorgeschriebenen Hauptuntersuchungen dort absolviert.

Eine Tram mit Unfallschaden bekommt hier ihre Karosserie gerichtet und wird bei Bedarf neu lackiert. Präventive Instandhaltung, dazu gehört der Austausch von Verschleißteilen, ist wichtig, um Ausfälle im Linienbetrieb zu vermeiden. Auch große Projekte, etwa beim Einbau energieeffizienter Komponenten, werden hier umgesetzt.

Für die tägliche Bereitstellung der im Linienbetrieb benötigten über 100 Trambahnen sind viel Platz und Personal vonnöten. Früher, 1952, arbeiteten noch 1.515 Menschen in acht Depots sowie der Hauptwerkstätte daran, dass alle Räder rollen. Heute sind es im kleineren Netz an zwei Standorten rund 140 Profis aus unterschiedlichen Handwerksberufen vom Mechatroniker bis zum Polsterer. Sie sorgen mit Know-how und Leidenschaft dafür, dass die Münchner Tram auch in Zukunft zuverlässig und nachhaltig unterwegs ist. Sie machen als Helden im Hintergrund wie viele weitere Kolleginnen und Kollegen die Münchner Tram seit 150 Jahren zu dem, was sie ist: ein Stück lebendige Stadtgeschichte.

In der Werkstätte Ständlerstraße ist ein Mitarbeiter mit der Radreifenprüfung beschäftigt.

Werkstätte im Wandel
Der ehrwürdige Standort in der Ständlerstraße aus dem Jahr 1918 wird aktuell umgebaut. Zusätzlich zur Hauptwerkstätte soll ein vollwertiger zweiter Betriebshof entstehen. Dieser wird mit dem geplanten Netzausbau und der damit einhergehenden Vergrößerung der Trambahnflotte nötig. Bis zu 100 Trambahnen sollen hier künftig beheimatet sein.

Die ersten elektrischen Wagen der Münchner Trambahn waren ab 1895 im Depot an der Schäftlarnstraße beheimatet.

Zukunftsblick

Aus- und Neubaustrecken in München

Für die wachsende Stadt München wollen wir an verschiedenen Stellen in der Stadt das Tramnetz erweitern. Die künftigen Strecken schließen Lücken, schaffen neue Verbindungen und bringen, wie im Norden, die Nahverkehrsanbindung in neu entstehende Quartiere.

▷ **Eine Übersicht über alle geplanten Tramprojekte gibt es unter: mvg.de/projekte/tram**

Visualisierung: BPR Dr. Schäpertöns Consult

Visualisierung: SWM/Rakete

Verschiedene weitere Tramprojekte befinden sich derzeit in der Planung.

Trambahnnetz — **Tramprojekt in Planung/in Bau**

Tram-Westtangente

Mit der Tram-Westtangente entsteht im Münchner Westen derzeit eine wichtige neue Achse im Münchner Schienennetz. Sie verbindet künftig auf 8,3 Kilometern Länge die Stadtteile Nymphenburg, Laim, Hadern, Sendling-Westpark und Obersendling miteinander und schließt sie am Romanplatz an das Münchner Tramnetz an. So entsteht ein Halbring von der Aidenbachstraße bis nach Schwabing Nord. Das schafft attraktive Umsteigemöglichkeiten und entlastet die U-Bahnlinien in der Innenstadt.

Dank einer größtenteils eigenen Trasse mit begrüntem Gleisbett fährt die Tram unabhängig vom Autoverkehr und bringt Fahrgäste schneller, zuverlässiger und komfortabler ans Ziel, als dies die derzeit verkehrenden Buslinien in der Wotanstraße und Fürstenrieder Straße können. Gleichzeitig bietet sie Platz für mehr Fahrgäste und kann bei Bedarf durch dichtere Takte oder längere Fahrzeuge mit dem Verkehrswachstum Schritt halten. Die Tram-Westtangente wird in den kommenden Jahren abschnittsweise in Betrieb genommen. Neben dem Gleisbau gehören auch komplexe Arbeiten wie die Verlegung einer teils 100 Jahre alten Hauptwasserleitung, der Rück- und Neubau von U-Bahn-Zugängen sowie der Abriss und Neubau einer Autobahnbrücke zum Projekt. Der Westen wird durch die Tram deutlich grüner. 11.000 Quadratmetern Neuversiegelung durch die Tram-Westtangente stehen 34.000 Quadratmeter Entsiegelung bisher versiegelter Flächen gegenüber.

▷ **Mehr Informationen gibt es unter: westtangente.mvg.de**

Tram Münchner Norden

Im Norden von München läuft seit Oktober 2025 der Bau einer weiteren neuen Tramstrecke. Die Tram Münchner Norden erschließt das neue Stadtviertel Neufreimann – früher bekannt als Bayernkaserne –, wo derzeit 5.500 neue Wohnungen entstehen. Als Verlängerung der Linie 23 geht es ab Schwabing Nord künftig weiter bis zum U-Bahnhof Am Hart.

Die neue Linie 24 zwischen Kieferngarten und Am Hart ist ebenfalls Teil des Projekts. Sie schafft eine Verbindung zwischen U2 und U6 und bindet das Forschungs- und Innovationszentrum von BMW, das in den nächsten Jahren stark ausgebaut wird, an das Münchner Tramnetz an.

Die Bahngleise nördlich des Frankfurter Rings überquert die Tram über eine neue Brücke. Neben den Gleisen wird auf dieser Brücke auch ein Geh- und Radweg gebaut, so dass ganz nebenbei eine attraktive Fahrradroute von Neufreimann bis in die Innenstadt entsteht.

5,7 Kilometer wird die neue Strecke lang sein

Insgesamt 5,7 Kilometer soll die neue Strecke umfassen. Mit einem herausragenden Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,61 gilt das Projekt als besonders wirtschaftlich und zukunftsfähig.

▷ **Mehr Informationen gibt es auf der Projektseite unter: tram-muenchner-norden.mvg.de**

Das Netz wächst – hier mit Gleisen für die Tram-Westtangente.

Tram Johanneskirchen

Die Tram Johanneskirchen wird das Verkehrsangebot im Nordosten Münchens erheblich verbessern. Die neue Tramstrecke zweigt künftig von der bestehenden Linie nach St. Emmeram ab und bindet so den S-Bahnhof Johanneskirchen an das Tramnetz an. Fahrgäste aus Johanneskirchen kommen schneller und bequemer in die Innenstadt und benachbarte Stadtviertel.

Prognosen haben ergeben, dass durch die Tram Johanneskirchen bis 2035 täglich rund 1.000 neue Fahrgäste auf den ÖPNV umsteigen werden. Demnach werden rund 3.000 Menschen die Tram Johanneskirchen im stärksten Abschnitt nutzen – zusätzlich zur bestehenden Buslinie 50 und teilweise als Alternative zum Auto.

Perspektivisch besteht zudem die Option, die zunächst etwa einen Kilometer lange Strecke nach Osten zu erweitern.

▷ **Mehr Informationen gibt es auf der Projektseite unter: tram-johanneskirchen.mvg.de**

Die Tram wird länger

Die MVG setzt künftig auf längere Trambahnen, damit mehr Fahrgäste bequem ans Ziel kommen. Der Grund: Der Takt lässt sich nicht überall einfach verdichten – es fehlen Verkehrsraum und Personal. Schon heute fahren auf der Linie 20 sogenannte Traktionszüge mit 48 Metern Länge und Platz für bis zu 260 Personen. Weil die Fahrgastzahlen weiter steigen, sollen ab Mitte der 2030er-Jahre auch sechsteilige Züge mit 56 Metern Länge und Platz für 320 Fahrgäste eingesetzt werden. Auf allen neuen Tramstrecken wird der Einsatz längerer Fahrzeuge prinzipiell möglich sein. Bestehende Strecken werden bei Bedarf nachgerüstet.

Barrierefreie Haltestellen

Im Bestandsnetz der MVG müssen Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen an vielen Stellen noch Hürden überwinden – insbesondere den Höhenunterschied zwischen Einstieg und Fahrzeug sowie den Spalt zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug. Die Einstiegshilfen Hublift und Klapprampe stehen nur Rollstuhlfahrenden zur Verfügung. Deutliche Verbesserungen gibt es hier bei zahlreichen Ausbauprojekten sowie den Haltestellen der Tram-Neubaustrecken. Die Bahnsteige werden erhöht und so angelegt, dass ein ebenerdiger Zustieg ins Fahrzeug jederzeit für alle Fahrgäste möglich ist – in der Regel sogar ohne Anlegerampe. Ein taktiles Wegeleitsystem und eine Sprachausgabe gehören ebenfalls dazu.

Münchner Kindl bis

1958

Das Kindl prangt bis heute auf jedem Münchner ÖPNV-Fahrzeug. So sah es bis 1958 aus.

1972

MVV-Fahrkarte
Im Jahr vor den Olympischen Spielen wurde der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) gegründet. 1972 kostete die Einzelfahrt eine Mark.

Hinweisschild
Ausstieg bitte rückwärts und mit festem Halt: Angesichts der steilen Trambahnstufen waren Sicherheitshinweise in Türnähe angebracht. Abhilfe brachte erst das Niederflur-Zeitalter in den 1990er-Jahren.

1965

Abzeichen Dienstmütze
Dienstmütze mit Stil: Dieses Abzeichen prägte die Dienstkleidung ab 1965 bis zur MVG-Gründung 2001.

1968

Disponenten am Stachus
Exponierter Arbeitsplatz: Die Disponenten informierten und repräsentierten im gläsernen Stationshaus am Stachus 1968. Im Hintergrund fährt die Tram vorbei.

1912

Haltestellenmast Ostfriedhof
Schmuckes Warten: Das Haltestellenschild am Ostfriedhof zeigt eine Besonderheit: Die Linie 35 gab es nur kurze Zeit. Sie ermöglichte stündlich eine umsteigefreie Verbindung auf einer Strecke, für die regulär ein Umsteige-Fahrschein benötigt wurde.

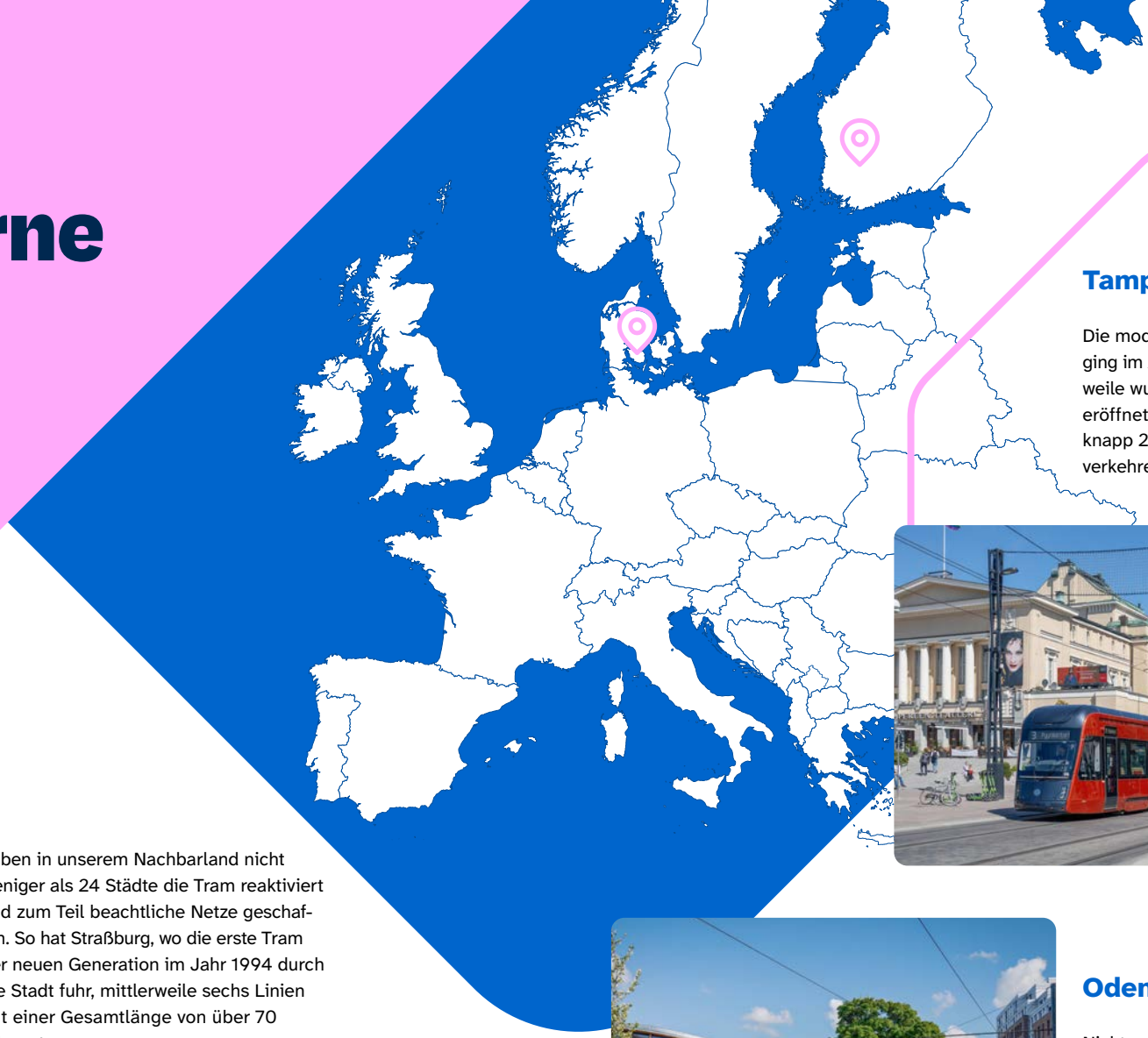
Fahrscheinautomat
Ein frühes Exemplar des Fahrscheinautomaten für Wochenkarten 1940: Erst in den 1960er-Jahren setzte sich der Automat flächendeckend durch.

Linienschild 13er
Das Zeitalter der Linienschilder ist erst vergleichsweise kurz passé. In jedem Betriebshof lagerten die Schilder in Tornähe, damit die Züge vor dem Ausrücken mit dem korrekten Fahrtverlauf bestückt werden konnten.

1941

Netzfahrschein
Viel zu betrachten bot diese Fahrkarte von 1941 mit dem abgebildeten Tramnetzplan.

Die moderne Tram in Europa



Von Tampere in Finnland bis nach Granada im Süden Spaniens: Der Blick über die Grenzen Deutschlands hinaus zeigt, dass sich München mit seinen Ausbauplänen für die Tram in guter Gesellschaft befindet. In den letzten 40 Jahren haben sogar zahlreiche Städte, die in der Nachkriegszeit ihre Straßenbahnen im Zuge der „autogerechten Stadt“ abgeschafft hatten, ein neues Netz aufgebaut.

Vorreiter bei dieser „Renaissance der Tram“ ist Frankreich, wo Anfang der 1980er-Jahre nur noch drei Städte über eine Straßenbahn verfügten und als rückständig belächelt wurden. Mittlerweile haben in unserem Nachbarland nicht weniger als 24 Städte die Tram reaktiviert und zum Teil beachtliche Netze geschaffen. So hat Straßburg, wo die erste Tram der neuen Generation im Jahr 1994 durch die Stadt fuhr, mittlerweile sechs Linien mit einer Gesamtlänge von über 70 Kilometern.

Begleiten Sie uns auf der folgenden Fotostrecke durch einige Beispiele für die moderne Tram in Europa. Sie möchten mehr Beispiele und Erläuterungen dazu? Freuen Sie sich auf die gleichnamige Ausstellung anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Münchner Tram“ im MVG Museum!

Tampere, Finnland

Die moderne Straßenbahn in Tampere ging im August 2021 an den Start. Mittlerweile wurden schon zwei Verlängerungen eröffnet, so dass heute zwei Linien auf knapp 25 Kilometern Streckenlänge verkehren.

Odense, Dänemark

Nicht nur die Geburtsstadt von Hans Christian Andersen, sondern ganz Dänemark war mehrere Jahrzehnte straßenbahnfrei. Das änderte sich erst Ende des Jahres 2017 in Aarhus; Odense folgte 2022 und 2025 die Hauptstadtregion Kopenhagen. Odense betreibt aktuell eine 14,4 Kilometer lange Linie, der weitere Ausbau ist in Planung.

Liège (Lüttich), Belgien

Die modernste Tram in Belgien ging im April 2025 in Betrieb. Nachdem die Busse ständig überfüllt waren und der Bau einer U-Bahn schon vor längerer Zeit wegen ausufernder Kosten abgebrochen werden musste, besann man sich auch hier auf die Vorteile der 1964 eingestellten Tram und baute sie wieder auf. Die initiale Strecke hat eine Länge von knapp 12 Kilometern.

Paris / Île-de-France, Frankreich

Der bis 1992 straßenbahnfreie Großraum Paris feierte 2023 die Eröffnung seiner mittlerweile zehnten Linie (plus vier Linien auf Eisenbahngleisen). Die Netzgröße wuchs damit auf über 130 Kilometer.

Firenze (Florenz), Italien

Auch die altehrwürdige Stadt Florenz erkannte in der Tram einen wichtigen Schlüssel zur Lösung ihrer Verkehrsprobleme und eröffnete 2010 eine erste Linie. Seither wird das Netz kontinuierlich ausgebaut. Mit der letzten Verlängerung 2025 wuchs das Netz auf knapp 19 Kilometer.

Granada, Spanien

Die Tram in Granada hat als Besonderheit drei unterirdische Haltestellen im Stadtzentrum und wird daher als Metro bezeichnet. Die erste, 16 Kilometer lange Linie ging 2017 in Betrieb, die zweite ist im Bau.

Reșița (Reschitz), Rumänien

Im Osten Europas erlebte die Tram nie den Niedergang wie im Westen. Trotzdem ersetzte die Industriestadt Reșița in Rumänien ihre Tram durch vermeintlich billigere und flexiblere Busse – um dann allerdings den Fehler zu erkennen und sie im Jahr 2025 in moderner Form wiederzueröffnen.

Ein Jubiläumsjahr voller Höhepunkte

Jakob Pforr hat den Jubiläumszug fotografiert und nimmt am Gewinnspiel auf mvg.de/tram150 teil.

Es ist ein Geburtstags-Reigen rund um die Münchner Straßenbahn: Zum offiziellen Startpunkt des Jubiläumsjahrs im Februar hatte unser ältester Zeitzeuge der Münchner Tramgeschichte, der A-Wagen, im MVG Museum (Foto S. 56) einen besonderen Auftritt mit Bühnennebel.

Seitdem zieht sich die Feier-Optik durch die Stadt: Jede Straßenbahn ist mit dem Jubiläums-Signet vorne am Zug unterwegs. Plakatmotive und zwei in Retro-Optik folierte **Jubiläumszüge** ziehen die Blicke täglich auf sich.

Vom 23. Mai bis 4. Oktober lud an den Wochenenden und feiertags die **Münchentram** dazu ein, Stadtgeschichte auf Schienen mit Stadtführer oder Stadtführerin an Bord zu erleben.

Zum Jahresabschluss dreht die Christkindltram wieder beschwingte Runden: Im geschmückten Zug geht es mit Punsch oder Glühwein und stimmungsvoller Musik durch die adventlich glitzernde Stadt.

In der Münchentram „erfahren" Sie Wissenswertes, Lustiges und Komisches über die Geschichte und das Leben in der bayerischen Landeshauptstadt.

Trambahner Holger erzählt via App Münchner Tramgeschichten.

Fahrerin Andrea ist ebenfalls im MVG-Audioguide zu hören.

Tramgeschichte(n) zum Hören
Möchten Sie Tramgeschichte auf eigene Faust erleben, wann immer Sie Lust haben? Das geht mit dem ersten Audioguide der MVG fürs Handy. Die kostenfreie App „**MVG Münchner Tramgeschichte(n)**" führt zu 13 Stationen im ganzen Netz und lädt dort zum Aussteigen und Umschauen ein.

Zu hören sind im Wechsel Trambahnfahrerin Andrea und ihr Fahrdienst-Kollege Holger. Die Inhalte hat Michael entwickelt, der im Hauptberuf ebenfalls Straßenbahnfahrer ist. Das Jubiläumsjahr bringt sogar ungeahnte Talente zutage!

Herzlichen Glückwunsch zu
150 Jahren Tram!

Gemeinsam gestalten wir die Mobilität von morgen.

SIEMENS

Wie sah es hier eigentlich früher aus? Das zeigen Infostelen unter anderem am Stiglmaierplatz.

Zeitreise an zehn Stationen
Weitere Geschichts-Einblicke ermöglichen die eigens zum Jubiläum entwickelten Infostelen an zehn Haltestellen: Historische und aktuelle Bilder werden darauf anschaulich gegenübergestellt, um vor Ort zu zeigen, wie die Tram die Entwicklung der jeweiligen Standorte geprägt hat. So kreuzten am Stiglmaierplatz – seit jeher ein Münchner Verkehrsknotenpunkt – erst die Gleise der Dampftrambahn und dann die der Pferdebahn. Seit 1900 bis heute fährt die Straßenbahn elektrisch am markanten Löwenbräu-Turm vorbei. Die Stelen sind ideal für eine Zeitreise zu Fuß oder für einen unterhaltsamen Infohappen mit Fotos von früher, der die Wartezeit auf die nächste Bahn wie im Flug vergehen lässt.

An diesen Stationen sind die Jubiläumsstelen zu finden: Max-Weber-Platz, Maxmonument, Marienplatz / Theatinerstraße, Stiglmaierplatz, Karolinenplatz, Kurfürstenplatz, Neuhausen, Romanplatz sowie am Isartor und an der Münchner Freiheit.

Kindl grüßt zum Jubiläum
Und auch das beliebte Münchner Kindl hat einen Jubiläums-Auftritt im Fahrgastfernsehen: Auf den Monitoren in U-Bahn, Bus und Tram sendet es Grüße mit einer historischen Pferdetram.

MVG

Ein Festwochenende voller Highlights

Feiert mit uns 150 Jahre Tram!

150 JAHRE TRAM MÜNCHEN

17. Oktober 2026
Fahrzeug-Korso und Jubiläumslinie in der Innenstadt

18. Oktober 2026
Tag der offenen Tür im Tram-Betriebshof

Alle Infos unter:
mvg.de/tram150

Hereinspaziert: Engagierte Mitglieder der Vereine „Freunde des Münchner Trambahnmuseums“ und "Straßenbahnfreunde München" erwecken im MVG Museum die Historie zum Leben.

Besondere Aktionen im MVG Museum
5.000 Quadratmeter mit rund 25 historischen Fahrzeugen, Erinnerungsstücken rund um den ÖPNV und Aktionen zum Mitmachen: An den Öffnungs-Sonntagen des MVG Museums in der Ständlerstraße 20 warten Jubiläums-Highlights wie verschiedene **Sonderausstellungen und Extras für Familien** auf die kleinen und großen Gäste. Wir freuen uns, wenn Sie vorbeikommen!

Termine und weitere aktuelle Infos:

- mvg.de/tram150
- mvg.de/museum
- MVG auf Instagram, Facebook und Youtube

Der historische A-Wagen, unser ältester Öffi-Zeitzeuge, fährt am 17. Oktober bei der Tramparade mit.

Historische Fahrzeugparade
Lange ersehnt ist das große **Festwochenende** am 17. und 18. Oktober: Am Samstag zieht eine historische Tramparade durch die Innenstadt. Am Sonntag sind Sie herzlich zum Tag der offenen Tür im Straßenbahn-Betriebshof in der Einsteinstraße 148 eingeladen.

Aktuell informiert

Sie möchten auf dem Laufenden bleiben? Aktuelle Infos zum Festprogramm und zur Tramgeschichte gibt es unter:
▹ **mvg.de/tram150**

Darf es noch mehr Wissen über die Münchner Tramhistorie sein? Schauen Sie hier vorbei – vor Ort, gedruckt oder im Internet.

- **MVG Museum, Ständlerstraße 20**
  mvg.de/museum
- **Verein der Freunde des Münchner Trambahnmuseums,**
  trambahn.org
- **Peter Schricker:**
  Münchner Schienennahverkehr,
  Bruckmann; Süddeutsche Zeitung Edition
- **Robert Schwandl, Wolfgang Wellige:**
  U-Bahn, S-Bahn & Tram in München
  Texte deutsch und englisch
  Robert Schwandl Verlag
- **Blog zur Münchner Tram:**
  tramreport.de

Impressum

Verantwortlich i. S. d. P.: Matthias Korte

Redaktionsleitung: Doris Betzl

Redaktionsbeirat:
Frederik Buchleitner,
Philipp Ilsemann,
Klaus Onnich,
Peter Schricker,
Petra Sippel,
Wolfgang Wellige

Redaktionelle Mitarbeit:
Veronika Kerschbaum,
Ingrid Schuster,
Naima Wolfsperger

Fotos/Bildmaterial:
Ben Bonner (S. 16, 18, 19, 22–25, 27, 39)
Frederik Buchleitner (S. 29, 38)
Wolfgang Grolms (S. 26)
Michael Nagy (S. 5)
Jakob Pforr (S. 52)
StMBAtelier Krammer (S. 6)
SWM/Aumiller (S. 7)
Vauel (S. 41)
Wolfgang Wellige (S. 37, 38, 49–51)
Archiv MVG, Archiv der Freunde des Münchner Trambahnmuseums

3. erweiterte Auflage

Herausgeber: Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Mobilitätsmanagement
80287 München

Gestaltung: ediundsepp, München

Druck: SWM Hausdruckerei

Stand: September 2026

MVG-Hotline: 0800 344 22 66 00
kostenfreie Servicenummer rund um die Uhr

mvg.de