



DER REGENSBURGER Straßenbahner

IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.
www.strassenbahnregensburg.de



Für ein solch geschichtsträchtiges,
wiedererstandenes Schmuckstück
kann es doch nur eine Linie geben:
Linie 1: Hauptbahnhof - Domplatz

Ausgabe 05

Frühjahr 2024

Plauen und seine Straßenbahn – eine untrennbare Einheit

Menschen zusammenbringen, Orte verbinden, Distanzen überwinden, das war, ist und bleibt die wichtigste Aufgabe des öffentlichen Verkehrsmittels. Als umweltfreundliches und sicheres Verkehrsmittel hat die Straßenbahn in Plauen eine große Bedeutung für die Entwicklung und das Leben der Stadt.

In Plauen ist seit 1894 die Geschichte der Stadt und ihrer Straßenbahn untrennbar miteinander verbunden. Diese 130 Jahre waren geprägt von besonderen Herausforderungen für die Stadt Plauen und ihrer Straßenbahn. Günstige verkehrspolitische Rahmenbedingungen ermöglichen eine stete Weiterentwick-

lung des Streckennetzes und einer soliden Ausstattung mit Fahrzeugen.

Jeder Fahrgast ist ein Klimaheld, denn wer Bahn und Bus fährt, sichert Luft- und Lebensqualität, nicht nur für die eigene Generation, sondern auch für weitere Generationen. Dieses Bewusstsein unserer Kunden möchten wir fördern und stärken. Mit Zuverlässigkeit, bestem Service und hoher Sicherheit geben wir unser Bestes.

Jeder Neukunde ist ein Fahrgast mehr, der hilft, Feinstaubbelastungen zu verringern, Staus zu vermeiden, den Ausstoß an Kohlendioxid zu reduzieren und insgesamt die Umwelt zu schonen.



Wir laden Sie ein zum großen Familienfest beim „Tag der offenen Tür“

Am 25. und 26. Mai 2024 erwarten zahlreiche Aussteller in der Festhalle Plauen nicht nur Straßenbahnliebhaber, sondern lassen die Besucher in eine Welt der Modelle eintauchen und Kindheitsträume wahr werden. Bestaunen Sie die in liebevoller Detailarbeit die ausgestellten Modelle.

Feiern Sie mit uns gemeinsam am Samstag, den 21. September 2024, in der Zeit von 10:00 bis 17:00 Uhr im Betriebshof der Plauener Straßenbahn GmbH, Wiesenstr. 24, einen bunten Erlebnistag.

Passend zum Anlass erwartet Sie ein vielfältiges Programm mit vielen Aktivitäten für Groß und Klein, welche den Besuch unseres Betriebshofes zum Erlebnis machen.

Auf die großen und kleinen Besucher warten zahlreiche Attraktionen, wie Werkstattführungen, das Infomobil des Verkehrsverbundes, eine große Bastelstraße, Glücksrad, Hüpfburg, Seifenblasenspielplatz, Ballonmodellieren, ein Schnellzeichner, eine Fotobox, ein Bike-Simulator sowie ein Biergarten für das leibliche Wohl.

Die Erreichbarkeit des Betriebshofes wird durch einen Pendelverkehr unterstützt. Der Eintritt zum Fest ist frei.

Den Abschluss des Festjahres bildet eine Ausstellung in der Woche vom 11. November bis 15. November 2024 im Foyer des Rathauses.

Steigen Sie ein und fahren Sie mit uns gemeinsam in die Zukunft! Wir freuen uns auf Sie.

Text und Fotos: Plauener Straßenbahn

Straßenbahnsitze von Schülern restauriert

Das ehrwürdige Kurfürstenzimmer im Alten Rathaus war genau der passende Ort für den Empfang von 16 jungen Schülern aus zwei achten Klassen der Otto-Schwert-Mittelschule durch die Oberbürgermeisterin Gertrud Maltz Schwarzfischer.

In dem geschichtsträchtigen Raum, wo früher die Kurfürsten sich geheim berieten und heute nur Minister und Diplomaten empfangen werden, wurden die Jugendlichen für ein besonderes Engagement geehrt. Die Mittelschüler restaurierten mit Hingabe und auch des Öfteren während ihrer Freizeit unter der fachkundigen Anleitung ihres schulinternen Schreinermeisters Alexander Plank die verwitterten Sitze und Sitzschalen der alten Regensburger Straßenbahn.

„Bei dem Projekt sprang ein hervorragendes Ergebnis heraus. Ich bin stolz auf Schüler, die sich engagieren, denn es ist nicht selbstverständlich im Schulalltag“, sagte die Oberbürgermeisterin.



Die durch Witterungseinflüsse teilweise schwer geschädigten Sitze wurden gereinigt, geschliffen und neu mit Farbe lackiert.

„Die Schüler waren ständig im Einsatz“, sagte Günther Dürrmeier, zweiter Vorsitzender des Vereins Historische Straßenbahn e. V. Er lobte die Schüler zusammen mit ihrem Lehrer für die fantastische und nahezu originale Wiederherstellung der Sitze, die aus einem Triebwagen der alten Regensburger Straßenbahn stammen. Von 1955 bis 1964 fuhren hier in Regensburg Straßenbahnen und leisteten ihren Dienst. Dann wurde die ganze Regensburger Straßenbahn

nach Darmstadt verkauft, wo sie bis 1990 im Linienverkehr im Einsatz war. „Dann ist sie wieder nach Regensburg als Geschenk zurückgekommen, in „Gedenken an die gute alte Straßenbahn-Tradition“, so Günther Dürrmeier.

Hier wurde sie von unserem Verein in allerletzter Sekunde vorm Verschrotten gerettet.



Günther Dürrmeier dankte auch dem Schulleiter der Otto-Schwert-Mittelschule, Wolfgang Lang, für seine spontane Zustimmung und Unterstützung für dieses Projekt. Er habe sofort eine einmalige Chance für seine Schüler gesehen, hier Arbeiten leisten zu können, die unmittelbar aus dem Berufsleben stammen. „In der Mittelschule ist die Berufsorientierung ein großer Baustein“, sagte Lang. „Das Schulprojekt brachte die Möglichkeit, die Schüler für Berufe im Handwerk zu begeistern.“

Zwei Schülerinnen hatten in liebevoller Detailarbeit in der Holzwerkstatt eine feingezeichnete Bleistiftzeichnung erstellt, die von Alexander Plank an die Oberbürgermeisterin übergeben wurde.



Text und Bilder, Rolf Schmetzer

Als die Trambahn noch fuhr ...

Günther Heller

Noch jemand ohne?"

„Geh' ma, guade Frau, mia kenna net allweil wartin, sonst hamma bis auf Prüfling a halbe Stund Verspätung!“, grantelt der Schaffner, der schon fast zehn Jahre auf der Linie fährt

„Gott sei Dank, hab i's jetzt g'schafft. Des Gas werd i scho zu draht habn. Jessas, hab i denn jetzt bei Fährscheinheftl? I find des jetzt wirklich net, Herr Schaffner. Aber i glaub, i hab no 20 Pfeng Kloageld ...“

Ein „Dia-Monolog“ im Straßenbahnabteil der Linie 1. Straßenbahn - viele Regensburger erinnern sich fast wehmütig an die „guade oide Zeit“, als die Trambahn durch die engen Altstadtgassen ratterte. Infrastruktur — Altstadtsanierung — Städtebaukonzept; Vokabular von Utopisten, das Otto Normalverbraucher als „spinnerte Existzen“ abtat.

Was war nun die Straßenbahn? Ein Verkehrsmittel — für viele Gelegenheit, in aller Früh einen Blick in die Zeitung zu werfen; hatte man keine ergattert, tat dies ein Blick in die Lektüre des Nachbarn auch. Kommunikationsmittel — der Begriff war zu damaliger Zeit nur im Fremdwörterbuch zu finden — war sie sicherlich auch. Man traf die Freundin oder knüpfte die ersten zarten Bande. Ein Massenverkehrsmittel wohl auch, Trambahnbenutzer waren alle: Der Bürgermeister, die Schuhverkäuferin, der Stift im ersten Lehrjahr, der

Herr Gymnasialprofessor, der nach Aufsatztthemen für die Unterprima grübelte, der Schüler, der vom Spezi die Lateinaufgaben abschrieb und der Arbeiter, der von der ersten Schicht nach Hause fuhr. Die Straßenbahn war mit dem Charakter einer Stadt verknüpft. Ludwig Thoma setzte ihr ein Denkmal, der Weiß Ferdl machte sie durch den „Wagen von der Linie 8“ unvergänglich. Und wer heute in den hypermodernen Gelenkbussen durch dieselben Gassen geschaukelt wird, dem läuft vielleicht als stilles Gedenken ein kleiner Hauch von Traurigkeit über die Haut ...

Wenn man an die Fahrpreise denkt, könnte man wirklich heulen. In einer Sitzung vom 24. Februar 1958 — so heißt es in einem Zeitungsausschnitt — lieferten sich Stadträte in der Sitzung eine heiße Redeschlacht über Tariferhöhungen. Die Fraktionen einigten sich auf einen Kompromiss und der damalige Oberbürgermeister Herrmann gab die vieldiskutierten Tariferhöhungen bekannt: Unter anderem wurden für eine bis zwei Teilstrecken 20 (für alle, die es nicht glauben wollen, in Worten: „Zwanzig“) Pfennig verlangt. Doch der Straßenbahneweg, der Verkauf an andere Städte und teilweise zum Ausschlachten oder auf den Schrottplatz der Altwarenhändler, war bereits vorgezeichnet.

Einige Schmankerln aus seinem Schaffnerleben erzählte der Weiß Sepp, über 21 Jahre Straßenbahnschaffner. „Oans muß i sagn, i war

mit Leib und Seel a Straßenbahner, obwohl des koa einfache Arbeit war. Früher san die Wagn no offen gwen, der Schaffner und der Fahrer im Frein g'standn. Im Winter habn ma halt Kopfschützer aufg'setzt, aber d'Schnurrn war trotzdem allerweil voll Eis. Und aufsteh hast scho um drei müaßn, denn als Schichtler muaßt ma aa die Streckn salzn und sauber machn.“

Verflixt war es für die Straßenbahner, wenn die „vermaledeiten Stangerl“ an den Oberleitungen nicht so wollten, wie der Schaffner und der Fahrer. „Wenn halt des Seil in der Rolln klemmt hat, gab's immer Schwierigkeiten und der Fahrer oder der Schaffner mussten um den Wagen rum und des Stangerl wieder einhänga.“ Die Leut, die Fahrgäst, haben dann ganz gottserbärmlich geflucht, weil es dann nie ohne größere Verspätung abging. Auch haben sich die Kinder oftmals einen Jux erlaubt und die Stangerln ausgehängt. „Zwischenfälle“ gab es auch bei den ganz alten Wagen. „Plötzlich ging's nicht mehr weiter. Der Fahrer hat g'flucht wiar a Fuhrknecht, weil die Bleisicherung wieder durchbrennt war. Oft habn se's uns schon z'Fleiß g'macht, denn d'Leit warn damals schon miserabil“, erinnert sich der Weiß Sepp.

Ein klassischer Auslöser von Schwierigkeiten war die Steinerne Brücke. „Ja, i woß no, wenn die eine Bahn z'früh dran war und a zweater Wagn über d'Bruck g'rumpft is, war's scho schwierig, wenn aber nachat erst a Ochsen-

fahrwerk daherkemma is, war's ganz aus", dann musste eine Straßenbahn rückwärts rangieren um Platz für den Ochsen zu schaffen. „Dreh- und Angelpunkt" im wahrsten Sinne des Wortes waren die 90-Grad-Kurven zwischen Bischofshof und Steinerner Brücke. So mancher Fluch des Schaffners oder des Fahrers ließ wohlerzogene Bürgertöchter erröten.

Schwerarbeit mussten die Straßenbahner bei der steilen Kumpfmühler Brücke leisten. Im Winter war der ganze Mann gefordert, die Strecke musste gesalzen werden, „denn sunst is d'Straßenbahn mit an Affenzahn arschlings bergab". „Habn ma Schourdienst (Jour-Dienst) g'habt, muaßt ma d'Salzkästn auffülln, des war a ganz schöne Plackerei. Auf dera Drehscheibn bist wirklich manchmal narrisch wordn." Hochbetrieb gab es an den Sonntagen bei der Linie raus zum Jahnplatz. „Damals habn die Fuaßballa no was taugt und alles is raus zum Plat... g'fahrn, da warn ma immer drangvoll in unsyne Wagn", erinnert sich der Sepp wehmütig und meint, dass die Zeit insgesamt viel schöner war, „b'sonders für die altn Leut, denn da hat der Schaffner schon dem altn Muatterl beim Einstiegn mit der Kirm g'holfn. Heut is doch des an oanzige Stoßerei." Die Straßenbahn aber auch als Gradmesser menschlicher Stimmungen und Gefühle! Dazu der pensionierte Schaffner: „Ich erinner mi no

guat an den Tag der Machtübernahme vom Hitler. Am Alten Rathaus habn die Fahnen g'veht und d'Leit warn in der Straßenbahn g'sessn und habn drüber nachdenkt, wie des als weitergeht. Da war scho a ziemlich druckte Stimmung, weil halt a jederner Angst vor der braunen Zukunft g'habt hat."

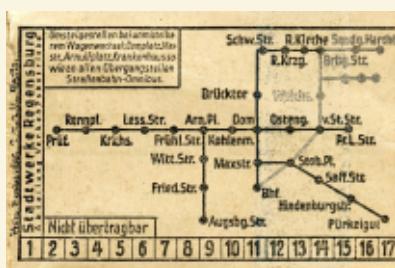
Für den Straßenbahner Sepp Weiß starb mit der letzten Fahrt dennoch fast ein Stück Regensburg, ein Stück Gemütlichkeit. Denkt er über die Gegenwart nach, meint der alte Straßenbahner: „Unsere Busfahrer müaßn natürlich heutzutag ebenfalls a guats Stückl Arbeit leistn. Ma hört so Worte wie Streß, i glaub, mia habn den aa g'habt, mia habn bloß net g'wußt, daß die Knochnarbeit so hoaßt...."

Ein Blick in die Historie lässt die Tradition der Straßenbahn in der Ratisbona erkennen: Sechs Jahrzehnte Dienst — 1891 der erste private Pferdebus vom Bahnhof nach Stadtamhof; das 20. Jahrhundert war zwei Jahre alt, als 1901 Prinzregent Luitpold einer Nürnberger Firma die Lizenz zum Bau der Regensburger Straßenbahn gab; zwei Jahre später wurden die ersten Strecken eröffnet. 1909 folgte die Kommunalisierung des Verkehrsmittels, 1943 war das Streckennetz 13 km lang und der Fahrzeugpark umfasste 32 Triebwagen mit 22 Anhängern.

Anmerkung für Statistiker:
Während der 60 Jahre ihres Bestehens beförderte die Straßenbahn 350 Millionen Fahrgäste und legte 80 Millionen Kilometer zurück. Um die Zahl zu verdeutlichen: Sie fuhr 8.750 mal um den Äquator! Am 3. August 1964 ratterte die Linie 1 zum letztenmal durch die Ratisbona. Über 20.000 Regensburger gaben der geliebten Trambahn „das letzte Geleit". Mit „Muß i denn zum Städtele hinaus" verschwand die Trambahn in Richtung Depot, ihrem Schafott, und die Ausschlachter hatten bereits die Schweißbrenner gezückt, um Verwertbares noch zu Höchstpreisen zu verramschen.

Es war — so schrieb ein Chronist — „der Abschied von einer guten alten Tante, die zu Lebzeiten zwar oft im Wege stand und über die man sich lustig machte, während sich doch niemand in der Familie vorstellen konnte, dass die Tante eines Tages nicht mehr da sei.“

An der Jakobstraße musste die Trambahn ihre wohlverdiente Heimfahrt noch einmal kurz unterbrechen: Einer der Gelenkbusse von der Linie 1 kreuzte protzig und vorfahrtheischend ihren Weg — der vielgepriesene technologische Fortschritt arbeitete mit Ellenbogen — „ob's guat is, woäß ma net g'wiß ...“



Tram-Sitzgestelle komplett restauriert

Der Triebwagen 47 (TW 47), um den sich der Verein Historische Straßenbahn Regensburg e.V. seit nunmehr 10 Jahren kümmert, wurde bekanntlich mit großem Einsatz von Spenden sowie Mitteln der Stadt von einer Firma in Krakau restauriert. Darüber hinaus haben aber die Vereinsmitglieder und -freunde einzelne Arbeiten am TW selbst übernommen, aus ehrenamtlichem Engagement und nicht zuletzt zur Kostensparnis. Kürzlich wurde ja von der Übergabe der hölzernen Teile an die Oberbürgermeisterin berichtet. Aber auch die eigentlichen Sitzkonstruktionen, die stählernen Gestelle, auf denen die Holzflächen montiert sind, wurden in eigener Arbeit sowie unter Mithilfe heimischer Firmen wieder hergerichtet.



Bild 1

Die Sitze hatten während der Jahrzehntelangen Freiluftaufstellung des Wagens bei den Verkehrsbetrieben erheblich gelitten. Wer sich darauf setzte, musste damit rechnen, ein paar Holzspreißel oder abblätternden Lack am Hosenboden mit nach Hause zu nehmen. Ursprünglich war aus Budgetgründen geplant, die Sitze im Wagen vorerst so zu belassen, wie sie waren. Das hätte natürlich auch die Restaurierung der hölzernen Innenverkleidung und des Lattenbodens erschwert. Die Gelegenheit, einen besseren Weg einzuschlagen, ergab sich Ende Oktober 2021 eher zufällig, als der erste Versuch zum Abtransport des Wagens scheiterte, weil ein viel zu hoher Sattelschlepper geordert worden war. Da gab die Vereinsführung spontan das OK, die 4 Einzel-, 3 Doppel- und 3 Vierersitze aus dem Wagen auszubauen. Ein Trupp von drei handwerklich begabten Straßenbahnhelfern erledigte die Arbeit im Laufe eines Vormittags, schwierig wurde es nur bei manchen Schrauben, an die man

nur herankam, wenn man sich zwischen die Schienen unter den Wagenboden legte.



Bild 2

Dabei kam man hautnah mit der Vergangenheit des Wagens in Berührung: Auf manchen Sitzen waren noch die Kreidebeschriftungen der letzten Inspektion



Bild 3

Anfang der 60er Jahre im Regensburger Depot zu lesen, z. B. 5. Sitz rechts im Wagen 47. In Darmstadt, wo der Wagen dann noch bis 1990 als Nr. 88 im Einsatz war, war die Inneneinrichtung anscheinend nie auseinandergenommen worden. Als

nächstes transportierte der eingespielte Arbeitstrupp die Sitze mit einem großen PKW-Anhänger in die privat von einem Mitglied angemietete Werkstatt im al-



Bild 4

ten Pfarrhaus von St. Cäcilia, wo man sich ans Zerlegen machte, um Holz- und Metallteile fachspezifisch bearbeiten zu können.

Zum Sandstrahlen wurde ein kleiner Betrieb in Obertraubling gefunden, der seine Arbeit hervorragend erledigte. Die Pulverbeschichtung führte eine Firma in Rosenhof durch. Die Rohre haben zwei Farben, im unteren Bereich sind sie braun, der obere Teil musste wie beim Original in der Farbe "Weißaluminium" lackiert werden. Bis Juli 2022 waren alle Arbeiten erledigt, seither haben wir die Gestelle wieder in der Werkstatt eingelagert.



Bild 5

Von dort aus wurden auch die Holzteile nach und nach an die Burgweintinger Schule zum Schleifen und Lackieren abgegeben. Alle Transporte führte der Trupp durch, der sich von Anfang an um die Sache gekümmert hatte. Als nächstes sollen nun die Verkehrsbetriebe das fertige Werk in die Bushalle in der Bajuwarenstraße bringen, wo sie eines Tages wieder im TW47 eingebaut werden, wenn der Wagen von seiner Zwischenabstellung aus Plauen zurückkommt.

Bild 1 In der Halle in der Regensbg. Dieselstraße beginnt am 30.10.2021 der Abbau Sitze aus dem TW 47

Bild 2 Am 30. Oktober 2021, Robert Hossfeld freut sich, dass der Ausbau erfolgreich vonstatten gegangen ist

Bild 3 Beim Ausbau kamen auch vor 1964 angebrachte Beschriftungen aus dem Regensburger Straßenbahndepot zum Vorschein, erkennbar an der Nummer 47.

Bild 4. Mai 2022 - Die Vereinsmitglieder Robert Hossfeld und Martin Kempter bringen die Rohrgestelle nach Obertraubling zum Sandstrahlen

Bild 5 Juli 2022 - Der fleißige Helfer Ronnie beim Abholen der frisch in Braun und Silber beschichteten Sitze

Foto und Text, 14.01.2024, Martin Kempter



The screenshot shows the homepage of Happacher Omnibusbetrieb. It features the company logo at the top left, followed by a banner image of two blue and white buses. Below the banner, there's a section titled "Unsere Leistungen:" with a list of services including Vereinausflüge, Betriebsausflüge, Schulausflüge, Linienerkehr, and individuelle Reiseplanung. To the right, there's information about the Omnibusbetrieb Happacher GmbH & Co. KG, located in Neutraubling, with contact details like phone number 09401/1586 and email address happacher-bus@happacher.de. A stylized coat of arms is also present.



A red poster with a yellow warning triangle containing an exclamation mark. To the right, the text "Wir bereiten uns vor - tu du es auch!" is written in large white letters. Below the text, there's a list of emergency situations: Hochwasser, Stromausfall, Bombenfund, Unwetter, Feuer, ..., followed by logos for various organizations: Stadt Regensburg, Bistum Regensburg, DLRG OV Regensburg e.V., Johanniter, Malteser, RKT e.V., and Technisches Hilfswerk.



The screenshot shows the homepage of the Technisches Hilfswerk Ortsverband Regensburg. The background is blue, and the text "Technisches Hilfswerk" is prominently displayed in white, with a gear icon integrated into the letter "t". Below it, "Ortsverband Regensburg" is written in smaller white text.



A logo for the "Historische Straßenbahn Regensburg e.V.". It features a circular emblem with a vintage streetcar in the center. The text "Interessengemeinschaft Historische Straßenbahn Regensburg e.V." is written around the circle, and the website "www.strassenbahnregensburg.de" is at the bottom.

Plauener Straßenbahn GmbH
Wiesenstraße 24
08527 Plauen
Telefon: 03741 2994-0
E-Mail: info@straßenbahn-plauen.de

Hotel Alexandra
Bambergstraße 17
08529 Plauen
Telefon: 03741 71 95 1
Info@hotel-alexandra-plauen.de

**SONDERFAHRÄTEN
MIT DER BIER-ELEKTRISCHEN
2024**

Alexandra HOTEL **PSB**



Du suchst eine neue berufliche Herausforderung in einem krisensicheren Unternehmen?

Dann lass uns doch gemeinsam in die neue Bausaison 2024 starten.



Für nähere Informationen zu den verschiedenen Stellenangeboten besuche uns unter www.wadle.de/Karriere

WIR STELLEN EIN

In den Bereichen:
Ingenieurtiefbau, Asphalt- & Straßenbau,
Kanal- & Rohrleitungsbau, Spezialtiefbau,
Sanierung

Wadle Bauunternehmung GmbH • Oskar-von-Miller-Straße 6 • 81051 Esslingen
Tel.: +49 9103/90 90-0 • E-Mail: jobs@wadle.de

Dieses Buch lässt die Geschichte der Straßenbahn in Regensburg wieder lebendig werden.

Heiner Eichermüller · Martin Kempter
Straßenbahn in Regensburg
164 Seiten, Format 21x28 cm, Hardcover
ISBN 978-3-86646-318-9 9,90 €



Heimat
battenberg
gielt verlag

Pfälzer Straße 11 · 93128 Regensburg
Tel. 09402 9337-0 · E-Mail: info@battenberg-gielt.de
www.battenberg-gielt.de

Steigen Sie ein! E-Carsharing in Regensburg.

Umweltbewusst und flexibel: Unsere Elektroautos warten an zahlreichen Standorten. Gleich registrieren und einsteigen.

**das Stadtwerk.
Earl**



Der "Packerlbus" KOM 229 stellt sich vor!

Im Sommer 1991 wandten sich die Regensburger Verkehrsbetriebe (damals RVB, heute SMO) endgültig der Niederflurtechnik bei ihren Linienbussen zu und ließen die Innovation durch eine neue Farbgestaltung der Busse mit dem noch heute geläufigen „signalgelb“ jedem Bürger sichtbar werden.



Foto Berthold Isaak

Der Abschied von der Standardfarbe des öffentlichen Personennahverkehrs noch aus Straßenbahnzeiten war vollzogen. So kamen um die Jahreswende 1991/92 10 neue Gelenkbusse des Herstellers MAN und 4 neue Solobusse(2-Achser) von Mercedes in Mannheim in den Fuhrpark, die Serie KOM 226-229. Die letzteren hatten es besonders in sich, wie schon einmal kurzzeitig ab 1959 orderte man eine 3-türige Ausführung auch für 2-Achser, um den Fahrgastfluss an Haltestellen zu beschleunigen, jetzt aber mit automatisch gesteuerter Tür hinten.



Foto Berthold Isaak

Damit verbunden waren neue Türsicherungen zum Schutz des Fahrgastes. Eine elektrisch betriebene

und beheizte(!) Rampe an der mittleren Tür mit Absenkmöglichkeit des gesamten Wagenkastens erlaubten Rollstuhlfahrern auch bei ebenerdiger Haltestelle den Zugang. Wen wundert es da, dass der Anschaffungspreis dieser Wagen um ein Drittel höher lag als der Preis der ein Jahr zuvor beschafften noch hochflurigen Busse? Allerdings bot damals die Niederflurtechnik im Vorderbereich der Wagen noch keine abgesenkten Seitenfenster, sodass der Fahrgäste noch auf ein Sitzplatzpodest steigen musste. Diesen Umstand änderten die Hersteller erst ab 1994.

Die Verkehrsbetriebe führten mit diesen Niederflurwagen aber noch weitere Neuerungen ein: Anfang der 90er Jahre begann die Diskussion über die Klimatisierung von Linienbussen, zuerst aus Sicherheitserwägungen nur für den Fahrer. Eine „auf-Dach“-Klimaanlage über dem Fahrerplatz mit Anblasung von oben wurde Ende 1995/Anfang 1996 bei den Wagen 226-229 sowie bei einigen später beschafften Fahrzeugen nachgerüstet.



Foto Berthold Isaak

Erst im November 1996 legte der Branchenverband VDV (Verband deutscher Verkehrsbetriebe) den ersten Entwurf einer technischen Schrift zur Klimatisierung von Linienbussen vor, sodass die Regensburger sich zu den Vorreitern der Fahrerplatzklimatisierung in Linienbussen zählen dürfen. Diese Technik wurde dann für alle künftigen Busbeschaffungen der RVB eingeführt. Die Vollklimatisierung—also auch des Fahrgastbereiches—kam erst ab 2015.

Der Wagen KOM 229 blieb trotz guter Einsatzfah-

rungen wie seine 3 Schwesterfahrzeuge nur knapp 12 Jahre im Fuhrpark der RVB und wurde im Dezember 2003 von einem privaten Busunternehmen in der mittleren Oberpfalz übernommen, das ihn aber nur wenig nutzte. Im Freien abgestellt, begann der Rost zu nagen und das Fahrzeug landete schließlich 2014 in schlechtem Zustand bei einem Bushändler in Kulmbach. Während die Schwesterfahrzeuge längst im Ausland verschwunden waren, entdeckten Busfreunde dort den ehemaligen „Regensburger“ und im Frühjahr 2015 gelang der Rückkauf für kleines Geld durch den Werkstattbetrieb SFT.

Eine Vollrestaurierung von Karosserie und Aufbau war unvermeidlich und konnte durch den Werkstattbetrieb SFT aus finanziellen wie personellen Gründen nur nebenbei erfolgen, sodass der Wagen im September 2017 noch als Fragment beim „Tag der offenen Tür“ der Öffentlichkeit präsentiert wurde und die Fertigstellung erst 2023 geschah. Heute aber zeigt sich das Fahrzeug als Schmuckstück und Teil der Geschichte der RVB/SMO und kann für Sonderereignisse mit Fahrer auch angemietet werden.

Text Helmut Dümler

City Mail Regensburg GmbH
Rathenaustraße 9 | 93055 Regensburg
info@city-mail.de | (0941) 307 8558-0

Post Service Südost GmbH
Maierhofweg 7 | 94081 Fürstenzell
info@postservice-suedost.de | (0851) 851 7783-0

Chiemgau Post Trostberg
Am Waltershamer Feld 20 b | 83308 Trostberg
info@chiemgau-post.de | (08621) 508 859-0

Brief- und Paketdienst mit Fullservice

Abholservice Frankierung
Kurierzufuhren Paketversand
Kuvertierung Wareneinlagerung
Etikettierung Druck Falz
Postfachleerung

Digitale Services

Digital-Anbindungen
Datenaufbereitung Personalisierung
Paketerfassung
Sendungsverfolgung

Ihre Geschäftspost in guten Händen

... aus der Region - in die Welt !



Achtung ! Neue Telefon-Nummern !!!

POST SERVICE
Südostbayern

CITY MAIL

Chiemgau Post

Ihr Postverbund in Südostbayern

Der "Packerlbus" im Weihnachtseinsatz

Regensburger "Packerlbus" nach fünf Jahren wieder beim Neupfarrplatz

Gemütlich in der Regensburger Altstadt die Weihnachtseinkäufe erledigen, Geschenke shoppen und zwischendurch den ein oder anderen Glühwein trinken auf einem der Christkindlmärkte in der Innenstadt – und das ohne Tüten und Päckchen schleppen. Dafür sorgte nach fünf Jahren Pause 2023 wieder der Regensburger Packerlbus am St. Kassiansplatz.

Die IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. führte zusammen mit dem Regensburger Verkehrsverbund, das.Stadtwerk Mobilität, der REWAG, der Stadt Regensburg, dem Stadtmarketing, dem Regensburger Hotelverein, CITY-MAIL, der Faszination Altstadt, der Regensburg Touristik GmbH uvm. in einer konzertierten Aktion den mit einer langen Tradition verbundenen „Regensburger Packerlbus“ an den vier Adventssamstagen in der Altstadt durch.

"Packerl" konnten zwischengelagert oder sogar mit City-Mail verschickt werden

Das Abgeben und das Aufbewahren der „Packerl“ am Bus war kostenlos, mit CITY-MAIL konnte zudem ein Partner gefunden werden, der doch etwas „Moderne“ in dieses Konzept brachte: Man konnte sich auch das Packerl an seine Heimadresse im Stadt- und Landkreis Regensburg kostenfrei zustellen lassen! (nur bis zu bestimmter Größe und Gewicht!). Der Bus war an jedem Adventssamstag von 11:00 bis 18:00 Uhr am Kassiansplatz an altbewährter Stelle zu finden!

Ein Gewinn für Kaufleute und Besucher



Mit dieser Aktion wollten alle Beteiligten den Regensburger Bürgerinnen und Bürgern sowie allen Besuchern ein Stück Regensburger Tradition zurückgeben, den Besuch während der staden Zeit in den Geschäften und auf den Christkindlmärkten so

angenehm wie möglich gestalten. Im Zeitalter des stark explodierenden Online-Versandhandel haben die Kaufleute und Geschäfte, die eine Innenstadt liebenswert und einmalig machen stark zu leiden. Diese Aktion sollte es sowohl den Kundinnen und Kunden, den Besuchern wie auch den Geschäftsleuten so einfach wie möglich machen, die Weihnachtseinkäufe zu erledigen und auch bei dem einen oder anderen Glühwein durch die vorweihnachtliche Altstadt zu flanieren.

"Packerlbus" hat in Regensburg eine lange Tradition

Der Verein IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. betrieb den Bus ehrenamtlich und sammelte hier Spenden für die Restaurierung der historischen Regensburger Stadtbusse. Erst kürzlich sind die ehemaligen Mitglieder des Regensburger Busvereins hier dem Straßenbahnverein beigetreten und man geht nun mit vereinten Kräften zum Erhalt der Regensburger Verkehrsgeschichte voran.



Der Bus selbst wurde liebevoll dekoriert von den fleißigen Mitgliedern des Vereins. Günther Schieferl und Esther

Mayerhofer-Risakotta erstellten zudem eine Collage an den Scheiben des historischen Busses KOM229, der erst kürzlich restauriert wurde, mit alten Fotomotiven der Regensburger Straßenbahn wie auch vielen historischen Regensburger Bussen. Diese Fotocollagen zogen die Blicke der vorbeiflanierenden Gäste magisch an.

Bilder links: Michael Siegmar
oben: Jonas Fritsch
Text Jan Maschek



Landkreis
Regensburg



Regensburger Land

Der Kreis Regensburg in Geschichte und Gegenwart



Regensburger Land 2023
Der Landkreis Regensburg in
Geschichte und Gegenwart
Band 9 | 2023

Neuerscheinung

Band 9 | 2023 der Reihe bietet wieder ein Kaleidoskop an bereichernden Eindrücken, ein lebendiges und buntes Bild der Region um Regensburg in Geschichte und Gegenwart.

Die Aufsätze behandeln unter anderem das innige Verhältnis von Papst Benedikt XVI zu seiner Heimatgemeinde Pentling, die Veränderungen der Kulturlandschaften als Lebensräume im Regensburger Land oder die Ergebnisse der archäologischen Forschung rund um die Burg Wolfsegg. Lohnenswert ist sicherlich auch ein Blick auf prägende Persönlichkeiten aus dem Kulturleben oder liebevoll sanierte Baudenkmäler.



ISBN 978-3-7954-3862-3
gebundenes Buch, 168 Seiten, 19,95 €
Verlag Schnell & Steiner Regensburg
Ab sofort erhältlich

FIRMENGRUPPE RÖSL

Lohankirchnerstraße 19, 93051 Regensburg | Tel. 0941/30761-0 | info@roesl.de | www.roesl.de

Ihr zuverlässiger Partner am Bau in Bayern & Sachsen seit 1968

ERDBAU • ABBRUCH • TRANSPORTE • ENT SOR GUNG & RECYCLING • STEINE & ERDEN

Kennen Sie schon unseren Lehrpfad für Geologie, Landschaft & Rohstoffabbau?

Geplante Führungen 2024:

14.04. | 12.05. | 09.06. | 14.07. | 18.08. | 15.09. (Tag des Geotops) | 13.10. -jetzt anmelden!

Schwalbenneststraße 8, 93051 Regensburg, Anmeldung unter lehrpfad@roesl.de oder 0941/30761-24

Mehr Infos:




Starkbierzeit

adlersberg.com


FREIWILLIGE FEUERWEHR REGensburg
LÖSCHZUG SCHWABELWEIS

Antiquarische Bücher über die historische Straßenbahn Regensburg

Das Antiquariat REDIVIVUS stellt sich vor

Vergriffen« gibt es seit dem REDIVIVUS Antiquariat nicht mehr! Geht nicht gibts nicht!

Die Erfahrung, verzweifelt und oft auch vergeblich nach vergriffenen Büchern über Straßenbahnen, Eisenbahnen und Modelleisenbahnen zu suchen, macht wohl jeder Sammler einmal.

„Ich wollte mich nicht damit abfinden“, so: Esther Mayerhofer-Risakotta, Eigentümerin des Antiquariats.

Sie rief vor kurzem die Abteilung „Straßenbahn“ ins Leben mit einem vielseitigen Sortiment, rund um die deutschlandweite Geschichte der historischen Straßen- und Eisenbahnen, und deren Lokomotiven.

„In meinem Online-Shop finden

Sie neue und antiquarische Bücher rund um die Bahn, die interessierte Kunden staunen lassen, welch vielfältige Angebote zur Verfügung stehen. Der persönliche Besuch im Laden erfreut die Kunden, da kommt schon mal ein wichtiger Termin ins Schwanken oder wird gar abgesagt, da das Stöbern wichtiger für einige Kunden geworden ist. Durch Ankauf von Nachlässen aus Privatbesitz, komme ich sofort an sehr rare Bücher, Sondersammelgebiete, Postkarten, Bilder, also an alles was die Eisenbahn-, Straßenbahn- und Modellbahnbereiche betrifft. Ebenfalls vernetzen sich meine Endkunden oftmals durch gute Gespräche im Laden miteinander“, so Frau Mayerhofer-Risakotta.

Die Suche im Shop nach antiquari-

schen, gebrauchten und vergriffenen Büchern, wird vereinfacht durch vielseitige Beschreibungen, Bilder und den ausgewiesenen Zuständen der Bücher, da jedes Buch im Einzelnen gesichtet, besichtigt, durchgeblättert und auf den Zustand und Wert geprüft wird.

„Mein letzter Schatz, den ich gefunden habe, ist etwas ganz was Besonderes für mich. Ein Album, zusammengestellt nur durch viele Zeitungsartikel, rund um die historische Straßenbahn.“

„Ich freue mich auf Ihren persönlichen Besuch. Auch können Sie unter www.redivivus.de im Shop stöbern“, so Frau Mayerhofer-Risakotta.

Text:

Esther Mayerhofer Risakotta

Antiquariat REDIVIVUS Inh. Esther Mayerhofer Risakotta

Adolf-Schmetzer-Straße 23 · 93055 Regensburg
Tel. 0941-94671155 · www.redivivus.de

Sucht Regionalgeschichte Oberpfalz – Ortschroniken

BLICK RICHTUNG ZU(c)KUNFT!

DU MÖCHTEST BERUFLICH

www.benex-akademie.de

UMSTEIGEN?

AUSBILDUNGS-
TRIEBFAHRZEUG-
FÜHRER (M/W/D)

deutschlandweit

KONTAKT: Tel.: 09402 / 4763400
personal@benex-akademie.de

oder

TRIEBFAHRZEUG-
FÜHRER (M/W/D)

deutschlandweit

BONEX
AKADEMIE

Ab Oktober im DEZ

Station Regensburg

Prüfungscenter

Gütekennzeichnung

Änderungsprüfungen

Sicherheitsberatung

DEKRA Automobil GmbH
Nordgaustraße 6, 93059 Regensburg
dekra.de/station-regensburg

FleiWa Fleischwaren aus Wald
Oberpfälzer Wurstwaren

Kamingeräuchertes
Nach alter Tradition hergestellt

In Roßbach jeden Montag Schnäppchen-Markt

20 % auf alles
außer auf bereits reduzierte Artikel

Schlegelstücke und Rückenstücke

handgerollt und 6 Wochen geäckt
langsam kalt geräuchert und an der Oberpfälzer Luft gereift

immer solange Vorrat reicht

Verkaufsstellen: 5x in Regensburg - Ritterdorf - Kallmünz
Produktion und Vertriebskantoor Roßbach - Wald, Sissenscher Straße 10
Weitere Adressen und Öffnungszeiten: Info-Tel. 09483/81273-0 - www.fleiwa-fleischwaren.de

== Der weite Weg bis zur Guerickestraße ==

Streckenvorschläge

Wir haben in der Vergangenheit bereits viele Vorschläge unterbreitet, wo die historische Straßenbahn fahren könnte. Im aktuellen Koalitionsvertrag ist die Streckensuche sogar explizit mit einem eigenen Punkt enthalten!

2015: Donaulände

Anfang September 2015 stellte die Interessengemeinschaft ihr neues Nutzungskonzept für einen regelrechten Museumsbetrieb auf der Regensburger Donaulände zwischen dem Museum der bayerischen Geschichte und dem Marina Quartier vor. Das Kon-

zept sieht eine Aufstellung des Triebwagens am neuen Parkhaus auf dem Wöhrd vor. Im Oktober erhielt die Interessengemeinschaft die Rechtsform eines eingetragenen Vereins.

Vorteile:

Sinnvolle gewinnbringende Nutzung für den Tourismus und die Bürger der Stadt

Nachteile:

unbekannt

Status: Stadtverwaltung lehnt ab!

2017 - 2019 Maxstraße

Zur Aufwertung der Maximilianstraße schlugen wir die Bahn als 'querliegender Fahrstuhl' zwischen den Geschäften vor: Die Interessengemeinschaft Historische Straßenbahn 2017 hat das Konzept der gewinnbringenden Nutzung der Straßenbahn als Attraktion für die Altstadt von Regensburg und zur Wiederbelebung der Maximilianstraße vorgeschlagen. Die Maximilianstraße hat nach der Umgestaltung von 2002 in der Bevölkerung stark an Image verloren. Die Lokal-

zeitung titelte „Der Maxstraße fehlt der Charme.“ Die fehlende Unverwechselbarkeit der Straße und das ihr fehlende „Wohlfühlambiente“ könnte nach Auffassung der IG Historische Straßenbahn durch den Einsatz der historischen Straßenbahn wiedererweckt werden, wie auch im Fall von Istanbul, wo eine historische Straßenbahn am Tunel-Platz startet, am Tag 6000 Fahrgäste befördert und mittlerweile als eines der wichtigsten Wiedererkennungssymbole Istanbuls gilt.

Vorteile:

Attraktivitätssteigerung der Maximilianstraße

Nachteile:

Baukosten in der Maximilianstraße
BOStrAB (Betriebsordnung Straßenbahn)

Status: Stadtverwaltung lehnt ab!

2020 Donaustaufer Straße, ehemaliges Walhallabahngleis

Das Anschluss-Gleis der von Heydschen Chemiefabrik ist noch fast vollständig erhalten und ist auf Holzschwellen geschraubt.

Das Gleis befindet sich im Besitz der Stadt Regensburg und ist bereits vom Bahnbetrieb freigestellt!

Vorteile:

Das Gleis muss 'nur' umgespurt werden
Eine kurze Vorführstrecke mit Unterkunft wäre möglich

Nachteile: ?

Bisher nichts bekannt (außer Arbeit für den Verein)
Status: auf der Trasse ist ein 2018 beschlossener Radweg geplant, **Stadtverwaltung lehnt ab!**

2021: Februar, Strecke zwischen OTH und Universität Regensburg

Auf der zukünftigen Stadtbahntrasse war geplant, ein temporäres Gleis oben aufzubauen, einen Unterstand

zu errichten und Erkenntnisse, die in Projekten der OTH gewonnen werden könnten vor Ort zu testen.

Vorteile:

- Vermittlung der Grundlagen im Bereich Elektrotechnik, Metall, Mechatronik, Fahrzeugtechnik, Holz etc. für Auszubildende an Berufsschulen i
- Berufliche Orientierung von Schülern im Rahmen von Exkursionen
- Überprüfung von theoretischen Erkenntnissen anhand 12t-Schienenfahrzeug plus Anhänger
- Mehrere Fahrtage pro Jahr für die Regensburger z.B. Museumstag, Nacht der Wissenschaft, Unifeste, etc.
- Top-Attraktion bei Infoveranstaltungen und Kongressen an OTH/Uni ...

Nachteile: ?

Bisher nichts bekannt (außer Arbeit für den Verein)

Status: **Hochschulen und Stadtverwaltung lehnen ab!**

ab 2022 Guerickestraße

Das Anschluss-Gleis des ehemaligen Versorgungsamtes ist noch fast vollständig erhalten, auf Holzschwellen geschraubt, der Bereich ist noch nicht überplant,

Vorteile:

- Das Gleis muss 'nur' umgespurt werden
- Eine kurze Vorführstrecke mit Unterkunft wäre möglich
- Biotop links und rechts der Trasse bleibt erhalten, Lärm entsteht keiner

das Gleis befindet sich im Besitz der Stadt Regensburg und ist bereits vom Bahnbetrieb freigestellt!

Nachteile: ?

- Bisher keine bekannt
- Viel Arbeit für den Verein

Chronologie Straßenbahngleis Guerickestraße in Regensburg



- November 2021
Martin Kempter, Jan Mascheck und Robert Hossfeld eruieren ein brach liegendes Gleisstück in der Guerickestraße
- Januar 2022
Treffen mit Bahngutachter Dr. Konrad Schliephake, Stadträten und Vertretern der Presse am Gleis
- Juni 2022
Treffen mit Stadplanungsamt
- November 2022
Gestattung der Nutzung und der Herrichtung des Gleises
- Januar 2023
erster Gleispflegetag und Rodung mit Garten- und Forstservice Christian Feibig
- Weitere Gleispflegetage Februar & März
- April 2023
Asphaltierung des Bahnübergangs
- Mai 2023
Umspurung durch Swietelsky Bahnbau

Natursteine
Marmor
Granit u. Dolomit
Splitte
Kiese
Findlinge

Transporte
Schwertransporte
Sattelkipper
Tieflader
Kran-LKW

HEIMGÄRTNER
Natursteine · Mineralstoffe

Lager in Sarching
An der Kreisstraße R23
93092 Barbing

Tel. 09403 954841
Fax 09403 954843
info@heimgaertner-natursteine.de
www.heimgaertner-natursteine.de

Regensburger
Personen
Schiffahrt

GK
KLINGER

Komm zu unserer Feuerwehr!

Löschzug Schwabelweis
der Freiwilligen Feuerwehr Regensburg

Email: info@feuerwehr-schwabelweis.de

SWIETELSKY
BAHNBAU

SWIETELSKY BRINGT INFRASTRUKTUR AUF SCHIENE

- Gleisunterbau konventionell
- Gleisunterbau maschinell
- Schotteroberbau Gleise
- Schotteroberbau Weichen
- Feste Fahrbahn Gleise und Weichen
- Oberbau Schwellbetrieb
- Fahrleitung
- Bahnstrom
- Signalechnik
- Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Baustellensicherung
- Baustellenlogistik
- zert. Werkstätte für Schienenfahrzeuge
- Vermessung
- Planung und Projektierung
- Maschinendienstleistungen

Mehr Infos & Kontakt
auf unserer neuen Webseite:
swietelsky.com

Christian Feibig

Garten- und Forstbetrieb




- Baumfällungen
- Garten- und Baumpflege
- Wurzelstockfräsen

- Rollrasen
- Baggerarbeiten
- Aushub (Haus/Pool)

93128 Regenstauf
Tel.: 09402 / 7840 422 - Mobil: 0151 / 5879 8299
gartenservice-feibig@web.de
www.gartenservice-feibig.de

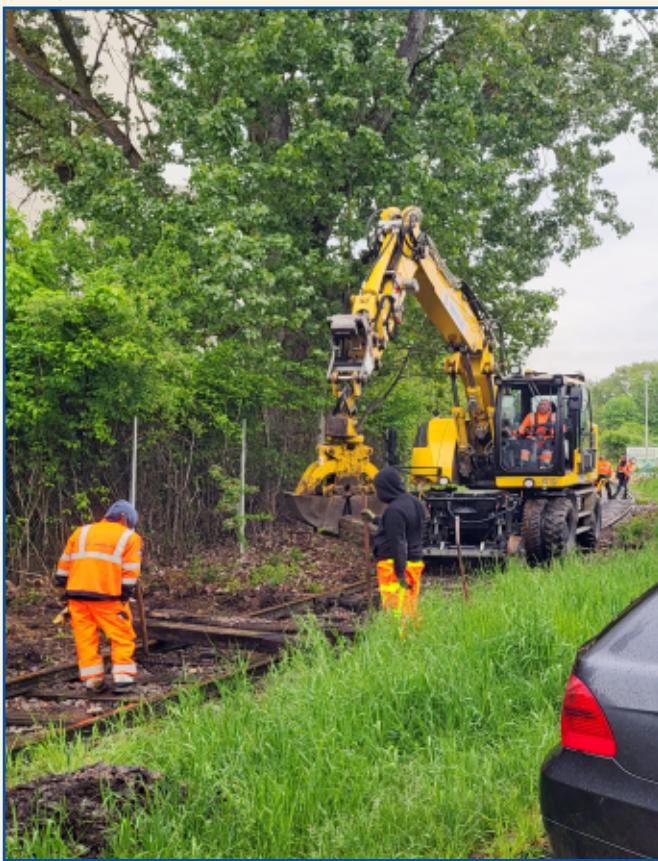


Unser Gleisdreieck, der "Swietelsky-Bogen"

Bereits im Januar 2023 schnitt der bekannte Garten- und Forstbetrieb Christian Feibig aus dem Landkreis Regensburg die gesamte Gleisstrecke frei! Das war die Grundlage für alle weiteren Arbeiten!



Im Mai 2023 spürte uns die Firma "Swietelsky Rail München" ein ca. 300 m langes Teilstück um, in einem zweiten Schritt ist die Umspurung weiterer ca 300 m geplant, so dass am Ende 0,6 km eines Gleises mit der Spurweite von 1000 mm für unsere Tram zur Verfügung stehen!



Die Bahn wird auf dem "Swietelsky-Bogen" zu speziellen Anlässen für die Regensburger bewegt werden. Ziel ist es für die alte Tram eine Vorführfahrstrecke zu errichten, so dass die Regensburger Bürgerinnen und Bürger „Ihre“ alte und frisch restaurierte Straßenbahn als Fahrzeug und nicht als Standzeug erleben können.



Die Unternehmensgruppe SWIETELSKY ist ein führendes Bauunternehmen in Zentral- und Osteuropa. Mit der Kraft von rund 12.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, mehr als 3,5 Milliarden Euro Bauleistung sowie einer dezentralen Organisationsstruktur ist sie ein internationaler Player, nationaler Winner und regionaler Champion. Sie decken das gesamte Leistungsspektrum am Bau ab und sind bekannt für höchste Qualität, Flexibilität und Termintreue.

1936 wurde SWIETELSKY in Österreich gegründet. Bereits 1960 wurde die Firmengründung in Deutschland eingeleitet, erster Sitz des Unternehmens war in München. Schon 1963 gelang es, im Landkreis Traunstein Fuß zu fassen und die Aktivitäten der Niederlassung München verlagerten sich immer mehr nach Südostoberbayern. 1975 zog die Zentrale von München nach Traunstein um.

Die Aktivitäten von SWIETELSKY erstrecken sich auf alle Sparten des Bauwesens. Begonnen hat die Erfolgsgeschichte im Tiefbau und mittlerweile zählen sie zu den führenden Straßenbauern Europas. Weitere besonders am deutschen Markt wichtige Geschäftsfelder sind der Hochbau, der Generalunternehmerbau und der Bahnbau.



Fotos und Text:
IG Hist. Straßenbahn

Stadtbahnplanungen haben Meilenstein erreicht – Bürgerentscheid am 9. Juni 2024

Die Ergebnisse der Vorplanungen für eine Stadtbahn in Regensburg liegen vor. Ende März wurden unter anderem der aktualisierte Streckenverlauf und das Bedienkonzept sowie die Nutzen-Kosten-Untersuchung im Stadtrat behandelt. Dabei wurde auch entschieden, über die Fortsetzung der Planungen einen Bürgerentscheid abzuhalten. Er findet am 9. Juni 2024 – parallel zur Europawahl – statt.

Vorgaben für hohe staatliche Fördergelder erfüllt

Ob ein Straßen- oder Stadtbahnprojekt förderfähig ist, hängt vom Ergebnis der sogenannten Nutzen-Kosten-Untersuchung ab. Für die Regensburger Stadtbahn haben die bisherigen Planungen einen Nutzen-Kosten-Indikator von 1,54 ergeben, das heißt, der Nutzen beträgt das 1,54-Fache der Kosten. Damit erfüllt das Projekt die Voraussetzungen, um mit hohen finanziellen Zuschüssen von Bund und Land gefördert zu werden. Für die Stadt Regensburg bleibt ein Eigenanteil von ca. 334 Millionen Euro (Kostenstand für 2023; hochgerechnet auf das Jahr 2030: ca. 464 Mio. Euro), das entspricht knapp 40 Prozent der Gesamtkosten.



Visualisierung: Stadtbahn auf der Eisernen Brücke

Bild: Stadt Regensburg, Bilderdokumentation; Fahrzeugdesign: Panik Ebner Design GmbH Stuttgart

Optimierter Trassenverlauf im Stadtorden und Verbindung zwischen Burgweinting und Uniklinikum

Im Zuge der Stadtbahn-Planungen und der damit verbundenen Bürgerbeteiligung wurde das Kernnetz, mit dem die Stadtbahn startet, konkretisiert und angepasst. Folgende Linienführung hat sich dabei als die vorteilhafteste herausgestellt:



GUT ZU WISSEN

Alle Informationen zur Planung und zum anstehenden Bürgerentscheid finden Sie auf der Stadtbahn-Webseite. Hier zeigt u.a. eine **interaktive Karte** das Kernnetz. **Klick für Klick** können Sie jeden planerischen Schwerpunkt öffnen und nachlesen, was geplant ist und wie die Planungen zustande kamen.

www.stadtbahnregensburg.de

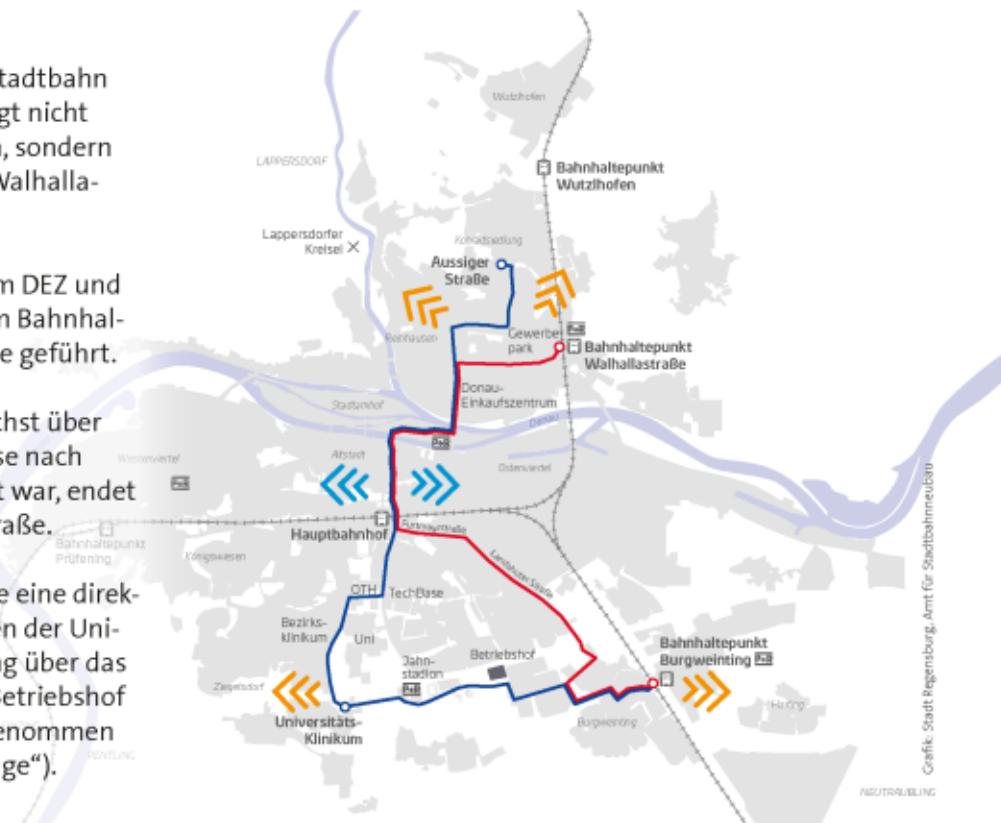


- Die Anbindung der Stadtbahn an die Eisenbahn erfolgt nicht mehr über Wutzhofen, sondern über den Haltepunkt Walhallastraße.

- Linie B wird vorbei am DEZ und dem Gewerbepark zum Bahnhaltelpunkt Walhallastraße geführt.

- Die Linie A, die zunächst über die nördliche Sandgasse nach Wutzhofen angedacht war, endet nun in der Aussiger Straße.

- Im Stadtsüden wurde eine direkte Verbindung zwischen der Uni-klinik und Burgweinting über das Jahnstadion und den Betriebshof in die Planungen aufgenommen (sogenannte „Südspange“).



Kurze Taktzeiten

Auch das Betriebskonzept aus der Machbarkeitsstudie von 2017 wurde im Zuge der Planungen stetig weiterentwickelt und optimiert.

Im Ergebnis ist nun folgende Bedienung geplant:

- Die Linie A verkehrt im 10-Minuten-Takt zwischen Aussiger Straße und Burgweinting-Bahnhof. Im Abschnitt Isarstraße - Universität fahren zusätzliche Bahnlinien der Linie A, so dass sich hier ein 5-Minuten-Takt ergibt.
- Die Linie B verkehrt alle 10 Minuten.

Auf dem Streckenabschnitt, in dem Linie A und B parallel fahren (Landratsamt – DEZ – Hauptbahnhof), sinken die Taktzeiten damit sogar unter 5 Minuten.

Bürgerentscheid am Tag der Europawahl

Am 9. Juni 2024 können alle stimmberechtigten Regensburgerinnen und Regensburger abstimmen: „Sind Sie dafür, dass die Stadt Regensburg die Planungen für eine Stadtbahn fortsetzt?“ Wenn der Bürgerentscheid negativ ausfällt, werden die Planungen eingestellt. Wenn er positiv ausfällt, werden die Vorplanungen Schritt für Schritt weiter ausgearbeitet. Auch bei diesen Planungsschritten wird es eine umfangreiche Bürgerbeteiligung geben.

Historische TW 36 - 38

Die fabrikneuen Straßenbahn-Triebwagen der Serie V für Regensburg

1929 lieferte die Nürnberger Firma MAN drei neue Straßenbahnen-Triebwagen nach Regensburg; es waren die Tw 36 bis 38. Anhand von Werkfotos von MAN und den von Martin Kempter zur Verfügung gestellten Fotografien baute der Modellbauer Albert Hiller ein Modell des fabrikneuen Tw 37 im Maßstab M=1:10. Davon schuf der Stadtphotograf Stefan Effenhauser Aufnahmen von Meisterhand mit denen im Folgenden der Wagentyp der Regensburger Serie V vorgestellt wird.



Die drei Wagen waren etwas über 9 m lang und 2 m breit. Der Abstand der beiden Achsen betrug 2,20 m. Jede der Achsen wurde von einem 54 PS starken Reihenschluss-Gleichstrommotor angetrieben. Die Tw verfügten über 16 Sitzplätze und 32 Stehplätze.



Ansicht des hinteren Wagenendes.

Das untere Schnurende des Stangen- bzw. Rollenstrom-abnehmers endete im sog. „Trolleyfänger“. Eine Spiralfeder im Inneren dieser am Wagenende aufgesteckten Blechdose sorgte dafür, dass die Schnur immer leicht gespannt blieb. Sollte das Laufrad des „Stangerl“ von der Oberleitung abspringen, so sorgte eine Fliehkraftsperrre im Inneren – ähnlich wie beim Sicherheitsgurt – dass das Stangerl vom Seil zurückgehalten wurde.

Der neumodische Pantographenscheibenwischer wurde durch Drehen eines Hebels hinter der

Glasscheibe quer über die Scheibe gezogen. Die obere Hälfte der Frontscheibe konnte stufenweise nach innen oder ganz nach unten geklappt werden.



Der Stangenstromabnehmer wurde durch Hebelwirkung von vier starken Zugfedern an die Oberleitung gezogen. Die neuen Tw hatten erstmals zwei Flettnerlüfter am Dach, die sich im Fahrtwind drehten und gleichzeitig Frischluft in den Fahrgasträum pumpten. Die Menge der Luftzufuhr konnte durch Drehgitter an der Wagendecke reguliert werden (vgl. Abb. 4). Unterhalb des Laufstegs waren auf jeder Seite zwei Fähnchenhalter für je zwei Fähnchen für Festtage.

Auf dem Dach befanden sich auch die Kästen mit den elektrischen Bremswiderständen, Spiralen aus Konstantan.

Beim beschleunigten Wagen konnten die beiden Gleichstrommotoren auch als Gleichstromgeneratoren arbeiten. Die kinetische Energie des Wagens erzeugte dann Strom, der über die Bremsstufen des Fahrschalters in die Dach-Bremswiderstände geleitet und dort in Abwärme umgewandelt wurde. Je größer der elektrische

Widerstand der am Dach zusammen geschalteten Widerstände war, desto stärker wurde der Wagen durch die als Generator arbeitenden Motoren abgebremst. Zu schnell durfte man diese Kurzschlussbremse nicht herunterschalten, sonst blockierten die Räder. Sie funktionierte aber immer sicher ohne den Oberleitungsstrom.



Der Oberleitungsstrom wurde zuerst durch die große Drosselspule vor den Oberlichtenfenstern der Plattform geleitet. Die Spule bewirkt, dass sich eine plötzliche Spannungserhöhung (z.B. Blitzschlag) auf der Eingangsseite erst mit Verzögerung auf der Ausgangsseite aufbaut. Der Hörner-Blitzableiter ist so eingestellt, dass sich die Überspannung über einen Lichtbogen direkt in die Gleise, d.h. Erde entlädt und die elektrischen Einrichtungen des Tw nicht zerstört. Im Normalfall fließt der Strom dann zu dem truhennartig aussehenden Kästchen mit den Hörnerableitern auf Porzellanisolatoren. Es enthält den sog. „Automaten“ der bei großem Stromfluss die Stromzufuhr abschaltet und als Überlastungsschutz dient.

Blick in den Fahrgastraum.



Die Oberteile der Seitenfenster konnten zum Öffnen nach oben geschoben werden. Innen konnten vor die Seitenfenster zum Schutz vor der Sonne „Rolleaus“ heruntergezogen werden. Am Türrahmen rechts oben war die Notbeleuch-

tung angebracht. Das war im Prinzip ein ausklappbarer Kerzenhalter. Die aufzusteckende Kerze erhelle bei Stromausfall das Wageninnere. Damals mussten die Fahrgäste noch durch Emailschilder darauf hingewiesen werden, dass Rauchen und Ausspucken verboten ist.

Bremsstufen. Der Umschalthebel hatte die Funktion eines Zündschlüssel und einer Gangschaltung für Vorwärts und Rückwärts. In der Nullstellung konnten Kurbel und Umschalthebel nach oben abgezogen und ans andere Wagenende mitgenommen werden.

Die rechte Kurbel, die Handbremse hatte unten ein Sperrzahnrad mit Sperrklinke. Der Zylinder über dem Zahnrad enthielt einen Ratschenmechanismus, so dass man die Kurbel auch abschnittsweise anziehen konnte.

Der linke Fußtaster liess beim Betätigen Sand auf die Schienen rieseln; der rechte war die Signalglocke, die „Hupe“ der Straßenbahn.

Führerstand TW 36

Die Führerstände der Tw 36 – 38



waren in Regensburg erstmals mit Nockenfahrschaltern der Firma Siemens Schuckert ausgestattet. Diese hatten neun Fahrstufen und sechs

Text: Albert Hiller

Fotos: Stefan Effenhauser
Albert Hiller



GROSSES BEWEGEN ALS
► **KRANFAHRER** (M/W/D)
► **LKW-FAHRER** (M/W/D)
► **INDUSTRIE-MONTEUR** (M/W/D)
DIE KRAFT ZUR LÖSUNG.

Steigen Sie ein bei Deutschlands Marktführer für Krantchnik / Spezialtransporte. Unterstützen Sie unser professionelles Team am Standort Regensburg.

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!

- T +49 941 79989-0
- personal@schmidbauer-gruppe.de
- www.schmidbauer-gruppe.de



WIMEX GROUP

Wir suchen Sie
für unsere Verwaltung
in Regenstauf!

Ausbildungsstellen & Jobs unter:
karriere.wimex-group.com

Stadtbahn in Bordeaux

Bordeaux ist die neungrößte Stadt in Frankreich und hat viel mit Regensburg gemeinsam. 2007, ein Jahr nachdem die Altstadt von Regensburg mit Stadtamhof 2006 zum Welterbe ernannt wurde, wurde auch die Altstadt von Bordeaux UNESCO Welterbe.

Als in Bordeaux der öffentliche Nahverkehr mit Bussen, ähnlich wie in Regensburg, nicht mehr aufrechterhalten werden konnte, beschloss man die 1958 stillgelegte Straßenbahn wieder einzuführen. Der Beschluss zum Bau einer Stadtbahn fiel im Februar 1997, die Bauarbeiten begannen im Januar 2000 und die erste Linie wurde im Dezember 2003 eröffnet. Vom Beschluss zur Eröffnung vergingen somit 6 Jahre und 10 Monate. In Regensburg wurde die Stadtbahn im Juni 2018 beschlossen. Vergleichsweise müsste damit die Eröffnung in einem Jahr stattfinden. Davon sind wir leider weit entfernt!



In Bordeaux war abzusehen, dass die Stadt den Welterbe Status erhalten wird. Aus diesem Grund musste für die Strecken in der Altstadt eine Lösung gefunden werden, um einen oberleitungsfreien Betrieb zu ermöglichen. Die 3 geplanten Linien müssen eine Strecke von jeweils 3,5km oberleitungsfrei fahren. Die Kapazitäten von Batteri-

en waren vor 25 Jahren für so lange Strecken noch nicht ausgereift bzw. die Fahrzeuge würden mit passender Batterie zu schwer werden. Eine andere Lösung musste gefunden werden.



Für Bordeaux wurde von Alstom das APS (System Alimentation Par Sol) entwickelt. Zwischen den beiden Schienen ist eine Stromschiene, die in 8 Meter langen stromführenden Schienen und einem 3 Meter isolierten Abschnitt eingeteilt ist. Der stromführende Abschnitt wird nur aktiviert, wenn sich das Fahrzeug über der Schiene befindet. Diese Stromzuführung ist 3-mal so teuer wie eine Oberleitung, auch die Fahrzeuge kosten 100.000 Euro mehr. In den ersten Betriebsjahren gab es oft Probleme mit Kurzschlüssen, vor allem bei Regen. Der Betrieb musste dann mit Bussen aufrechterhalten werden. In der Zwischenzeit hat sich das APS-System bewährt und wird in weiteren vier Städten in Frankreich sowie sechs Städten im Rest der Welt benutzt.

In Regensburg ist, ebenfalls wegen des Welterbe Status, ein 1,5 km Streckenabschnitt ohne Oberleitung geplant. Die Fahrzeuge in Regensburg werden dazu mit Batterien ausgestattet.

Seit der Eröffnung ist das System weiter ausgebaut worden. Eine vierte Linie wurde hinzugefügt und im Februar 2020 ist das Streckennetz auf 77,3 km angewachsen. Weitere Verlängerungen der bestehenden Linien sind in Planung.

Die Stadtbahn Bordeaux fährt zur Hauptzeit im 4-Minuten Takt und befördert täglich über 350.000 Personen. Die Gleise sind durchgehend auf einem eigenen Bahnkörper verlegt und erreichen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 21 km/h. Damit ist die Stadtbahn in Bordeaux die schnellste in Frankreich. Die 130 Stadtbahnen haben ihr Zuhause in 3 Betriebshöfen.



Foto 1:

An der Haltestelle „Porte de Bourgogne“ kreuzen sich die Linien A und C. Die stromführenden Mittelschienen sind deutlich zu erkennen.

Foto 2:

Ein Zug der Linie C unterwegs auf einem oberleitungsfreien Rasengleis.

Foto 3:

Fahrzeug 2226 auf einem Abschnitt mit Oberleitung.

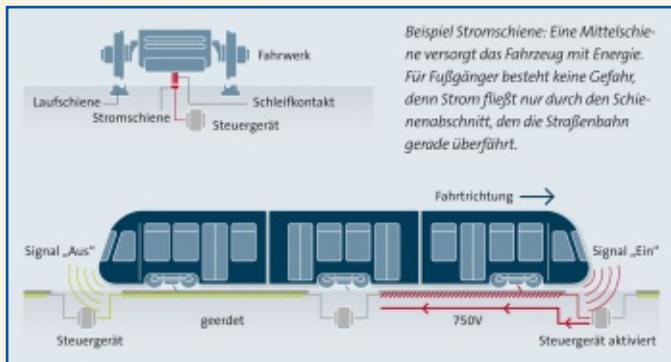
Text und Fotos:

Heiner Eichermüller

Fahren ohne Oberleitung

Oberleitungsfreies Fahren

Bordeaux hat es vorgemacht: Seit 2003 fahren dort mehrere Tramlinien durch die Innenstadt, ohne das Stadtbild mit Oberleitungen oder Masten zu beeinträchtigen. Die Energie für den Betrieb der Straßenbahn kommt beispielsweise aus dem Boden. Die Bahnindustrie hat in den vergangenen Jahren verschiedene Techniken entwickelt, die- je nach Anforderungen vor Ort- zum Einsatz kommen. Die Innovationen finden besonders in historischen Stadtzentren und auf landschaftlich schönen Strecken Anwendung.



Die oberleitungsfreie Stromzufuhr hat zahlreiche Vorteile:

- Robustheit

Die unter dem Asphalt verlegten Kabel für die Energiezufuhr sind kaum witterungsanfällig.

- Montage:

Da auf Oberleitungen verzichtet wird, ist die Infrastruktur vergleichsweise einfach zu installieren.

- Städtebau:

Oberleitungs frei fahrende Straßenbahnen schützen sensible Stadträume wie historische Altstädte und Parklandschaften.

Aktuell befinden sich drei verschiedene Systeme für oberleitungsfreie Straßenbahnen auf dem Markt bzw. in der Entwicklung:

- Stromschiene:

Die Straßenbahn bezieht ihre Energie aus einer Mittelschiene. Wird die Stromschiene von einem Fahrzeug überfahren, aktiviert es per Funk den Schienenabschnitt unter der Bahn. Das System ist seit 2003 unter anderem in Bordeaux und Reims im Einsatz.

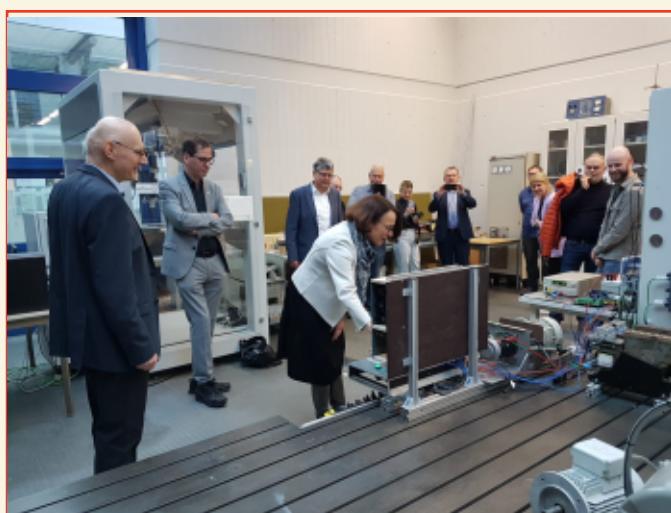
- Rekuperation mit Energiespeicherung:

Das System nutzt Energie, die beim Bremsen bisher ungenutzt freigesetzt wird. Mithilfe von Hochleistungskondensatoren – so genannten Super-Caps – wird diese Energie gespeichert. So kann eine Straßenbahn bis zu 2,5 km ohne externe Stromzufuhr fahren. Die Technik wird derzeit beispielsweise auf der Strecke zwischen den portugiesischen Städten Almada und Seixal genutzt.

- Induktion:

Die Tram erhält ihre Energie berührungslos aus unterirdisch installierten Kabeln, die sich automatisch aktivieren, sobald die Bahn über den entsprechenden Abschnitt fährt. Das System wird seit 2009 in Bautzen und seit Mai 2010 in Augsburg getestet und zur Serienreife geführt.

Text und Grafik aus: *Bahntechnik erklärt*
Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.



Der Besuch unserer Frau Oberbürgermeisterin im Elektrolabor u.a. im Beisein des OTH-Präsidenten mit Erläuterung und Bedienung der fertigen „**Laborstraßenbahn**“

war ein großartiger Erfolg für das gemeinnützige Bürgerprojekt "Alte Regensburger Straßenbahn".

Ein ausführlicher Bericht erfolgt in der nächsten Ausgabe unserer Zeitung.

Inhalt

Plauen und seine Straßenbahn	1
Straßenbahnsitze von Schülern restauriert	2
Als die Trambahn noch fuhr	3
Straßenbahngestelle komplett restauriert	5
Der "Packeribus" KOM 229 stellt sich vor!	8
Der "Packeribus" im Weihnachtseinsatz	10
Antiquarische Bücher zur Straßenbahn	12
Der weite Weg bis zur Guerickestraße	13
Unser Gleisdreieck	16
Stadt bahn	17
Historische Triebwagen	19
Stadt bahn in Bordeaux	21
Fahren ohne Oberleitung	22

Liebe Leserin, lieber Leser,

mit der zweimal im Jahr erscheinenden Mitgliederzeitung wollen wir allen Unterstützerinnen und Unterstützern des historischen Regensburger Straßenbahnvereins danken und über die Vereinsarbeit berichten.

Ein besonders großer Dank gilt an dieser Stelle allen Ehrenamtlichen und Inserenten, die unsere Vereinszeitung durch ihre Beiträge mit Leben füllen.

Vielen Dank an alle, die an der Mitgliederzeitung wieder mitgearbeitet haben.

...Viel Spaß beim Lesen!

Spendenkonto: IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.,

DE69 75050000 0026688309, Sparkasse Regensburg

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

1. VORSTAND

IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.

Verantwortlicher i.S. d. 55 Abs. 2 RStV,

Dipl. Ing. Agr. Jan Mascheck, Maxhütte-Haidhof

VEREINS-DATEN

REDAKTION

ANZEIGENVERWALTUNG

DRUCK

BEZUGSPREIS

SPENDENKONTO

ERSCHEINUNGSWEISE

ERSCHEINUNGSDATUM

e-mail: mail@strassenbahnregensburg.de, www.strassenbahnregensburg.de

Claudia Krause, Rolf Schmetzer, mail@strassenbahnregensburg.de

Claudia Krause, Rolf Schmetzer, mail@strassenbahnregensburg.de

print medien service - Richard Hofmeister, Auweg 8, Saxberg; 93161 Sinzing

FÜR EINE SPENDE BEDANKEN WIR UNS !

IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.

De69 7505 00000026 6883 09, Sparkasse Regensburg

print- u. online als pdf

April 2024