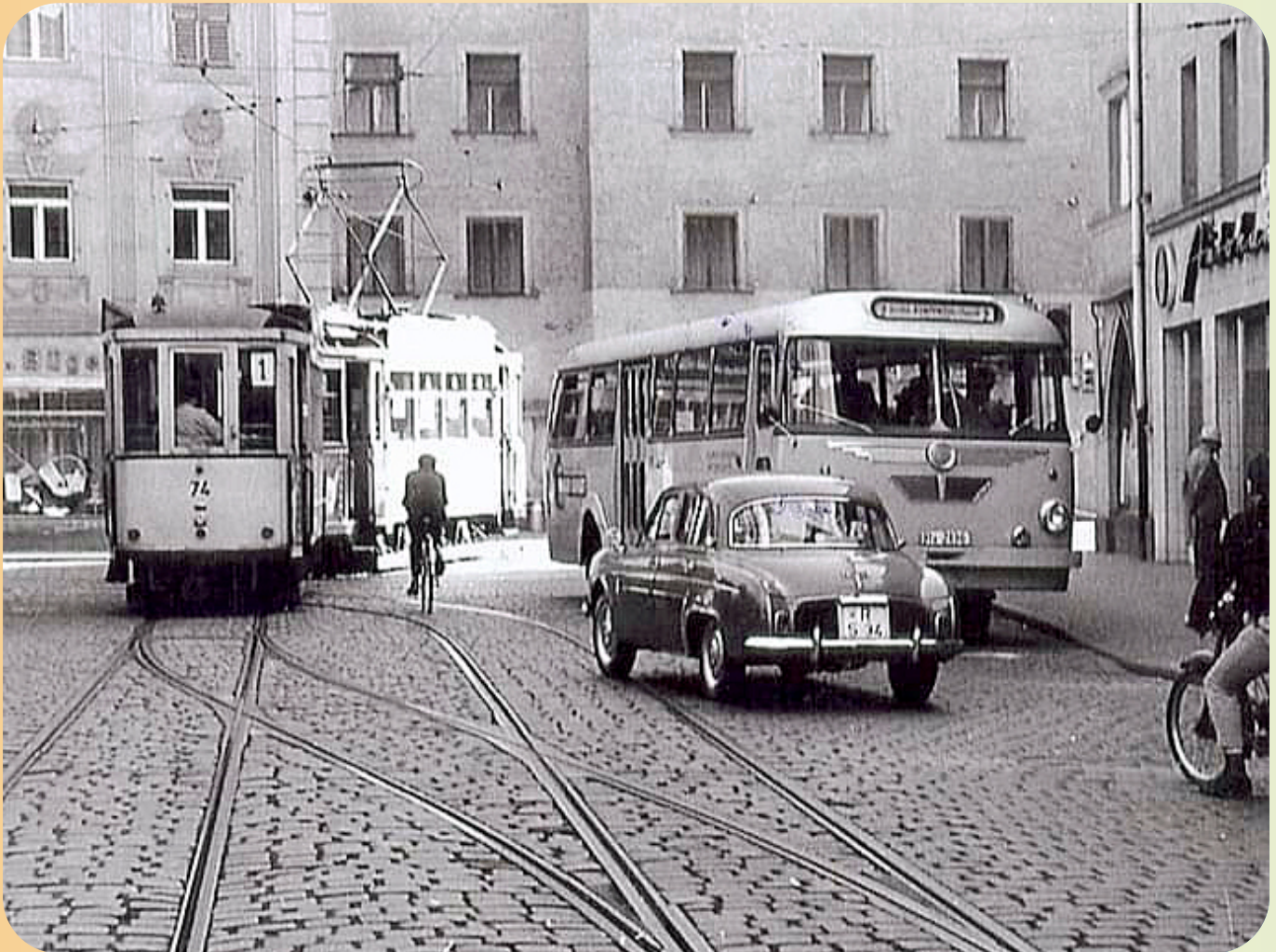




# DER REGENSBURGER Straßenbahner

IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.  
[www.strassenbahnregensburg.de](http://www.strassenbahnregensburg.de)



Regensburger Verkehrsverbund & das Stadtwerk.Regensburg  
präsentieren

## 3. Oldtimerbustreffen REGENSBURG

*Zeitreise auf Rädern - Regensburg rollt wieder*

**27.09.2026**

**Ausgabe 09**

**Frühjahr 2026**

## Vom Aschenputtel zur Dubai-Schokolade: Historische Straßenbahn begeistert Regensburg



Große Fortschritte, breite Unterstützung und außergewöhnliches ehrenamtliches Engagement prägten die jüngste Jahreshauptversammlung der IG Historische Straßenbahn Regensburg. Die Vorsitzenden Günther Dürrmeier und Marie Spreitzer zogen dabei eine durchweg positive Bilanz und gaben zugleich einen detaillierten Ausblick auf die nächsten Schritte des Bürgerprojekts.

„Der große Zuspruch zeigt uns, dass wir mit unserem Bürgerprojekt das Herz der Regensburgerinnen und Regensburger treffen“, betonte Günther Dürrmeier. Besonders hob er den Einsatz der Vereinsjugend her-

vor, die bei Veranstaltungen unterstützt, eigene Projekte wie ein Oldtimer-Bustreffen organisiert und mit professioneller Social-Media-Arbeit neue Zielgruppen erreicht.

Ein zentraler Meilenstein des Projekts ist die nun vollständig hergestellte historische Gleisstrecke an der Guerickestraße. Trotz erheblicher kurzfristiger Herausforderungen – unter anderem durch brandschutzrechtliche Anforderungen an eine Feuerwehrezufahrt sowie eine zwischenzeitlich entfernte Gleispassage – konnte die Strecke mit großem ehrenamtlichem Einsatz und externer Unterstützung wieder geschlossen wer-

den. Heute steht damit eine durchgängige, betriebsbereite Gleisstrecke zur Verfügung. „Das Gleis ist fertig und wartet nur noch auf die Straßenbahn“, so Dürrmeier.

Ein weiterer zentraler Baustein für den Betrieb der historischen Straßenbahn ist der geplante Unterstand direkt an der Gleisstrecke. Hierzu initiierte der Verein in Zusammenarbeit mit der OTH Regensburg einen studentischen Architekturwettbewerb. Unter der fachlichen Leitung von Architekten und OTH-Dozent Florian Plajer sowie Professorin Anne Beer von der Fakultät Architektur entwickelten insgesamt 15 Studieren-

denteams Entwürfe mit dem Ziel maximaler Funktionalität, einfacher Realisierbarkeit und möglichst geringer Baukosten.

Die drei besten Konzepte wurden prämiert und anschließend dem Stadtwerksdirektor Herrn Koller vorgelegt. Dieser griff das Thema unmittelbar auf und erklärte die Planung des Unterstands zur Chefsache. Seit Herbst arbeitet Herr Koller gemeinsam mit dem Stadtwerk intensiv an einer konkreten, umsetzungsnahen Planung, um der historischen Straßenbahn künftig einen dauerhaften, witterungsgeschützten Standort direkt am Gleis zu ermöglichen. Bei optimalem Verlauf könnten die Planungen bereits im Frühjahr 2027 abgeschlossen sein, sodass im Anschluss der Bau realisiert werden kann. Der Verein sieht das Engagement des Stadtwerksdirektors als entscheidenden Schritt für die langfristige Betriebssicherheit des Fahrzeugs.

Der historische Triebwagen selbst befindet sich nach seiner Restaurierung derzeit geschützt im Betriebshof der Straßenbahn Plauen, wo er seit mehreren Jahren kostenfrei und mit großer fachlicher Sorgfalt betreut wird. Ergänzend arbeitet die OTH Regensburg an einem batterieelektrischen Antriebskonzept für den

Wagen. Dieses wurde bereits erfolgreich bei öffentlichen Vorführungen erprobt und wird aktuell im Rahmen zahlreicher Projekt-, Bachelor- und Masterarbeiten weiterentwickelt.

Auch im Bereich der historischen Busse konnte der Verein bedeutende Akzente setzen. Vorsitzende Marie Spreitzer berichtete von mehreren Sonderfahrten, unter anderem bei Feuerwehrveranstaltungen sowie für Senioreneinrichtungen. Ein besonderer Höhepunkt war das zweite Oldtimer-Bustreffen in Regensburg mit über 36 Fahrzeugen aus mehreren Jahrzehnten. Aufgrund des großen Erfolgs ist das dritte Oldtimer-Bustreffen bereits terminiert und findet am 27. September 2026 am Dultplatz statt.

Die Entwicklung des Vereins wäre ohne eine außergewöhnlich breite Unterstützerbasis nicht möglich. Der Verein wird von zahlreichen Partnern aus Ehrenamt, Wirtschaft und öffentlichen Institutionen begleitet. „Vor fünf Jahren waren wir das Aschenputtel. Heute ist die alte Straßenbahn die neue Regensburger Dubai-Schokolade“, sagte Dürmeier unter großem Applaus und brachte damit den gewachsenen Stellenwert des Projekts auf den Punkt.

Im Rahmen der Jahreshauptversammlung wurde zudem Klaus Thöml nach zehn Jahren engagierter Vorstandsarbeit verabschiedet. Er legte sein Amt nieder, um bewusst Platz für die nächste Generation zu machen. Als Zeichen des Dankes und der Anerkennung für sein langjähriges Engagement ernannte ihn der Verein einstimmig zum Ehrenvorsitzenden.

Mit Jonas Fritsch wurde außerdem ein neuer 5. Vorsitzender gewählt, der künftig insbesondere den Bereich Kommunikation und digitale Präsenz verantwortet. „Nächster Halt: digitale Sichtbarkeit! Unsere historischen Busse und Straßenbahnen haben schon immer Menschen verbunden. Als fünfter Vorstand möchte ich genau das nun auch auf den digitalen Schienen fortsetzen und unsere Vereinsarbeit auf Social Media erlebbar machen“, erklärte Fritsch.

Ziel des Vereins bleibt es, die historische Straßenbahn und die Oldtimerbusse als fahrfähige Zeugnisse der Regensburger Stadtgeschichte dauerhaft zu erhalten und für die Bevölkerung erlebbar zu machen – als lebendigen Teil der Stadtkultur.

**Text und Foto  
Jan Maschek**

## Antiquariat REDIVIVUS Inh. Esther Mayerhofer Risakotta

Adolf-Schmetzer-Straße 23 · 93055 Regensburg  
Tel. 0941-94671155 · [www.redivivus.de](http://www.redivivus.de)

Regelmäßige Büchereinschätzung kostenlos!

**Werde  
Mitglied  
in unserem  
Tram-Verein**

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

# „Darf ich mich vorstellen? Ich bin der Regensburger Turmwagen!“

## Viel Aufwand für die Pflege der Oberleitung in Regensburg

An manchen älteren Häusern in Regensburg kann man heute noch Befestigungshaken sehen, die einst zur Halterung des Fahrdrabtes der 1964 eingestellten Straßenbahn dienten. Bei Straßenbahnen genügt ein einzelner Fahrdrabt, meist aus Kupfer oder einer Kupferlegierung, da die Schiene als Rückleitung (Minuspol) der üblicherweise 600-750 Volt Gleichspannung dient. So war es auch in Regensburg. Beim im März 1953 zur Erschließung des nördlichen Stadtgebietes eingeführten O-Bus waren aber 2 Leitungen erforderlich, da die Schiene ja nun entfiel. In jedem Fall erhöhte sich der Pflegeaufwand der Infrastruktur zur Stromversorgung, die durch Witterungseinflüsse und mechanische Belastungen durch den Stromabnehmer immer wieder Störungen unterworfen war. Dazu rückten die Regensburger nach alter Väter Sitte mit Leitern an, die sie wohl meistens mit einem Straßenbahnwagen vor Ort verbrachten.



**Bild 1, Stadt Regensburg, Bilddokumentation**

Bild 1 von 1948 zeigt eine Situation, die heute sowohl der Berufsgenossenschaft aus Gründen der Arbeitssicherheit als auch dem Betriebsverantwortlichen wegen des hohen Personaleinsatzes den Schweiß auf die Stirn treiben ließe.

### **Die Münchener machen es vor ...**

München als Landeshauptstadt hatte ein viel größeres Netz zu pflegen als die max. 18,5 km (bis Kriegsende) der Regensburger und begann schon sehr früh mit Eigenentwicklungen von motorisierten Hebeeinrichtungen („Turmwagen“), zuerst noch mit Pferden gezogen, ab 1908 aber bereits auf einem PKW-Fahr-

gestell. Nach dem 1. Weltkrieg entstanden eigene Aufbauten auf FAUN-Fahrgestellen für Kommunalfahrzeuge, bereits mit schwenkbaren Bühnen, um das Fahrzeug auch seitlich der Schiene abstellen zu können. Ein Überfahren der Schienen war nicht mehr nötig.

Die Internetseite der „Freunde des Münchner Tram- bahnmuseums e.V.“ zeigt sehr umfassend die Entwicklung mit vielen Bildern ([www.fmtm.de/turmwagen-magirus-rundhauber](http://www.fmtm.de/turmwagen-magirus-rundhauber)). 1 bis 2 Monteure konnten nun in passender Arbeitshöhe und bereits mit Werkzeug und Kleinteilen versehen, auf ca. 5m über der Fahrbahn durch den Korb geschützt, arbeiten. Nach dem 2. Weltkrieg wandten sich dann auch die Münchner den Turmwagen der Magirus-Serie zu und ersetzten damit Altfahrzeuge und Kriegsschäden.

### **Magirus bietet einen Turmwagen als Serien- entwicklung an**

1945 lag das Land in Schutt und Asche, auch die Infrastruktur vieler Verkehrsbetriebe war durch den Krieg zerstört. Selbst manchen Turmwagen hatte der Bombenkrieg vernichtet — wie eben auch in München. Der LKW-Hersteller Magirus in Ulm, damals einer der Marktführer bei Lastwagen wie auch bei Feuerwehrfahrzeugen, erkannte den Bedarf und entwickelte ab 1946 auf Basis seiner mittleren LKW-Reihe einen Turmwagen mit hydraulischer Betätigung in Kleinserie.



**Bild 2**

Basis war ein Standardfahrgestell der jeweils aktuellen Serie mit Deutz-Motor, kostspielige Eigenentwicklungen der Verkehrsbetriebe mit speziellen Aufbauern konnten somit entfallen.

### Regensburg kauft ein....

Da der O-Bus bereits ab 1951 geplant wurde und eine Erweiterung zumindest in Gedanken vorlag, mussten auch Höhenarbeiten an Oberleitungen verstärkt bedacht werden. Wir kennen heute die Abläufe von damals nicht mehr, aber die Bestellung eines Turmwagens durch die „Stadtwerke, Abteilung Verkehrsbetriebe“ dürfte noch 1952, also vor dem Ersteintritt eines O-Busses im März 1953, geschehen sein.

Am 1.8.1953 erfolgte die Erstzulassung und der geschmückte Wagen auf Bild 2, vermutlich im Straßenbahndepot „Augustenstraße“ aufgenommen, zeigt den ganzen Stolz der Straßenbahner in jenen Tagen. Auf Bild 3 ist er bei der Baumpflege am Bismarckplatz zu sehen, noch mit den Besatzungskennzeichen wie bis 1956 üblich, offensichtlich störten Äste den Straßenbahnbetrieb auf der Linie 4 nach Kumpfmühl. Bild 4 zeigt einen Einsatz in der Gesandtenstraße.



Hist. Straßenbahn begeistert Regensburg, Jahres-

### Zum Abwracken verurteilt

1963 wurde der O-Bus durch Dieselbusse ersetzt und die beiden Fahrdrabtstränge galt es abzubauen. Zum 1.8.1964 folgte der letzte Teil der Straßenbahn. Mit dem Magirus-Turmwagen baute man nun das ab, für dessen Pflege und Erhalt er einst beschafft wurde. **Davon berichtet in diesem Heft auf Seite 11 ein MZ-Artikel vom 26.8.1963 und zeigt den Turmwagen im nächtlichen Einsatz.** Als diese für uns Straßenbahner noch heute schreckliche Aufgabe erledigt war, blieb keine Tätigkeit mehr für den Magirus, Dieselbusse brauchen keinen Fahrdrabt. Und über Abgase von Dieselfahrzeugen sprach man 1964 noch nicht. So wurde der Wagen 1966 von den Verkehrsbetrieben zur städtischen Feuerwehr abgeschoben, die aber auch kaum Verwendung fand. 1968 kam dann das endgültige aus in städtischen Diensten, ein Privatunternehmen kaufte das Fahrzeug und nutzte es weiter bis 1997.



Bild 4

### Eine Geschichte mit Happyend? Wo ist er heute?

Happyend? Ja und nein. Ja, einerseits ist es ein Wunder, dass das Fahrzeug bis heute unverbastelt und komplett überlebt hat, natürlich gezeichnet von den Spuren eines fast 73 Jahre währenden Daseins. Und so schön wie auf den Bildern 2 und 3 ist er nicht mehr. Aber auch nein, denn keiner mag ihn, es fehlt ein sicherer Abstellplatz, den er in städtischen Diensten hatte und ein bisschen Kleingeld, um ihn zu kaufen. Und es fehlt auch die Einsicht, dass das Fahrzeug ein Teil der Mobilitätsgeschichte in Regensburg ist, obwohl es heute natürlich nicht mehr kommerziell genutzt werden kann. Vielleicht gibt es in einer späteren Ausgabe des „Straßenbahners“ mehr und Gutes zu berichten, die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt.



Bild 5

**Defekter TW 46 mit dem Magirus als Notretter im Jahr 1964, vermutlich am „Platz der Einheit“ nach dem Jakobstor**

Und was blieb in München vom einstigen Turmwagen?

Natürlich sind heute längst moderne Fahrzeuge im Einsatz. Aber.....die Münchner Trambahnfreunde sind stolz auf ihren schönen orangefarbenen Magirus-Turmwagen von 1964 und verbrachten ihn im Herbst 2025 sogar mit dem Tieflader in eine andere Abstellhalle, da die alte baufällig war. Wie der Bildbericht im Internet mit Datum vom 16.10.2025 erzählt, wurde der Wagen als „absolut erhaltenswert“ und als „weltweites Unikat“ eingestuft. Wenn die wüssten, dass Letzteres nicht ganz stimmt, da die Regensburger einen 11 Jahre älteren Wagen gleichen Typs haben könnten....wer weiß, ob die nicht ziemlich neidisch wären. Aber noch haben ja die Regensburger ihren Wagen nicht.....“

Text von Helmut Dümmler

Bilder 2,3,und4aus dem Archiv SMO



S  
M  
H

## Stahlich Manglkammer Heß

Steuerberatung

Ihre Steuerberater  
in Nittendorf und  
Regensburg

Sitz Nittendorf:

Regensburger Str. 19  
93152 Nittendorf  
Tel.: 09404/95 13 - 0

Zweigniederlassung Regensburg:

Margaretenstr. 15  
93047 Regensburg  
Tel.: 0941/20 60 45 - 0



Wir bereiten  
uns vor –  
tu du es auch!

Hochwasser  
Stromausfall  
Bombenfund  
Unwetter  
Feuer

STADT REGENSBURG    BAYERISCHES ROTES KREUZ Kreisverband Regensburg    BISTUM REGENSBURG    DLRG OV Regensburg e.V.    evangelisch im donauidekanat regensburg

JOHANNITER Aus Liebe zum Leben    Malteser ...weil Nähe zählt.    RKT e.V.    Technisches Hilfswerk

BRAUEREIGASTSTÄTTE

# Kneitinger

· Familie Reichinger ·



Arnulfsplatz 3  
T 0941 52455 – knei.de



„Es geht hier ausdrücklich nicht um den Bau einer modernen Straßenbahn, sondern um die sichtbare Rückkehr eines einzigartigen historischen Kulturguts, das über Jahrzehnte das Stadtbild prägte und heute als rollendes Denkmal, touristisches Highlight und Impulsgeber für die Innenstadt neue Wirkung entfalten könnte.“

## **Historische Tram als Schlüssel zur Wiederbelebung der Maxstraße**

Die Maxstraße, einst pulsierende Einkaufsmeile, gilt heute als eine der größten städtebaulichen Problemzonen Regensburgs. Leerstände, sinkende Besucherzahlen und ein schleichender Bedeutungsverlust prägen das Bild. Genau hier sehen mehrere Kandidaten enormes Potenzial in der historischen Straßenbahn als touristischem, kulturellem und emotionalem Magneten.

„Die Vision endet aber eigentlich erst, wenn wir die Tram auch in der Altstadt wieder sichtbar machen. Andere europäische Städte haben es uns vorge-macht.“ (Thomas Thurow, Brücke)

Auch Astrid Freudenstein (CSU) hebt die historische Bedeutung hervor: Die Straßenbahn war über viele Jahrzehnte hinweg ein prägendes Element unseres Stadtbildes – nicht nur als Verkehrsmittel, sondern auch als Symbol für Fortschritt und moderne Stadtentwicklung.“

## **Breite politische Rückendeckung für das historische Projekt**

Dass es sich nicht um eine nostalgische Spielerei, sondern um ein ernstzunehmendes Kultur- und Stadtentwicklungsprojekt handelt, unterstreichen zahlreiche weitere Stimmen.

Thomas Burger (SPD) fordert eine klare Verankerung im Selbstverständnis des Stadtwerks: „Meiner Überzeugung nach sollte die das Stadtwerk Regensburg GmbH die Auseinandersetzung mit Mobilitätsgeschichte als integralen Bestandteil ihrer Tätigkeit sehen dürfen.“

Michael Schien (Freie Wähler) sieht das Projekt auf der Zielgeraden:

„Knapp 60 Jahre nach der Stilllegung der letzten Trasse im Jahr 1964 und 11 Jahre nach der Vereinsgründung biegen Sie auf die Zielgerade ein.“

Helene Sigloch (Grüne) lobt die Verbindung aus

Denkmalpflege und Innovation:

„Toll finde ich, dass Sie das Historische nicht nur bewahren, sondern gekonnt mit zukunftsweisenden Innovationen verbinden. Damit sind Sie nicht nur Bewahrer, sondern auch Vorreiter!“

## **Historische Straßenbahn als touristisches Highlight**

Auch für den Tourismus eröffnet die historische Tram neue Perspektiven.

Christian Janele (CSB) schlägt eine attraktive Erlebnisroute vom Hauptbahnhof bis zum Dom vor:

„Gerne unterstütze ich Sie auch bei der Suche nach einer touristischen Route, die vom Bahnhof bis zum Dom führt und Besucher sowie Einheimische gleichermaßen begeistert.“

Die geplante Tramhalle als neues Zuhause der historischen Fahrzeuge, unterstützt durch das Stadtwerk, sieht Astrid Lamby (ÖDP) als wichtigen Meilenstein „Jetzt soll ‚die Tram‘ auch noch ein Zuhause bekommen, eine Tramgarage, unterstützt durch das Stadtwerk.“

## **Ein Projekt, das die Stadt bewegt**

Horst Meierhofer (FDP) erinnert an spektakuläre Aktionen wie den einmaligen Dom-Blick beim Bürgerfest, ermöglicht durch den Einsatz eines Schmidbauer-Krans:

„Sie schaffen es darüber hinaus mit einer Vielzahl toller Aktionen unsere Stadt zu bereichern.“

Patrick Großmann (MdL, Landratskandidat) bringt die emotionale Dimension auf den Punkt:

„Die Regensburger Straßenbahn war einst ein Symbol für Aufbruch und Modernität. Heute ist sie ein wichtiger Teil unseres kulturellen Gedächtnisses.“

Landrätin Tanja Schweiger blickt bereits auf die nächsten Schritte:

„Vielleicht können wir schon im nächsten Jahr gemeinsam den Triebwagen auf dem Gleis in der Guerickestraße erleben.“

## "Wohin mit dem Ding..." - eine Straßenbahngeschichte in mehreren Akten

**Geschichte wiederholt sich, das wissen wir aus Politik und Gesellschaft. Leider gilt das auch für die Regensburger Straßenbahn: immer wieder die Frage : wohin damit? Doch der Reihe nach ...**

### Ein tolles Geschenk aus Darmstadt!

Im Spätsommer 1990 erhielt der damalige technische Geschäftsführer der Stadtwerke Regensburg, Bernd-Reinhard Hetzenecker, einen Anruf aus Darmstadt. Die HEAG (Hessische Elektrizitäts AG) bot die Abgabe eines ehemaligen Regensburger Straßenbahnzuges, bestehend aus Motorwagen und Beiwagen an, da alle vier Züge, die 1964 von Regensburg gebraucht gekauft wurden, zur Ausmusterung in Darmstadt anstünden. Hetzenecker überzeugte auch seinen Kollegen Dieter Baldauf, damals Gesamtgeschäftsführer von Stadtwerken und REWAG, und die Sache nahm Fahrt auf.

So bekam ich den Auftrag, die beiden Wagen unbeschädigt nach Regensburg verbringen zu lassen und vorläufig(!) in der Werkstatt zu deponieren. Die Rede war von einigen Monaten. Mit Hilfe von Kranwagen und Tieflader der Fa. Schupp gelang das auch, am 27.11.1990 trafen die Wagen in Regensburg ein. Die Lokalpresse „MZ“ und „die Woche“, berichteten.



Mit einem Radgreifer wird die Tram vorsichtig vom Sattelschlepper gehoben und auf ein Hilfsgleis aufgesetzt.

Bild aus der MZ, Regensburger Stadtumschau vom 28.11.1990

Die Verbringung kostete günstige 5.800 DM zzgl. MwSt., wie in der Presse auch angegeben wurde, die Abgabe des Zuges erfolgte nach Erinnerung von Bernd-Reinhard Hetzenecker kostenfrei von Seiten der HEAG. Im Buch unserer Kollegen „Straßenbahn in Regensburg“ werden 2.000 DM genannt, das könnten aber auch Kosten für Arbeitszeit und Spesen eines von mir per Schreiben vom 25.10.1990 bei der HEAG erbetenen Mitarbeiters bedeuten. Wie auch immer, es war nur ein symbolischer Preis, der den Aufwand der HEAG kaum abdeckte. Zudem hatte man bei der

HEAG natürlich die besseren Wagen, den TW 47 und den BW 79, für Regensburg ausgewählt. Das ist alles umso erstaunlicher, als zwischen den Verkehrsbetrieben von Regensburg und Darmstadt keine geschäftlichen Beziehungen bestanden. Heute könnte man sagen, die HEAG-Mitarbeiter haben den musealen Wert der Wagen sofort erkannt. Auch die Zusammenarbeit damals mit HEAG-Betriebsleiter Hr. Baum und Meister Hr. Krebs war sehr angenehm, hatte ich doch von Straßenbahnen zu dieser Zeit nur wenig Ahnung. Sofort nach Rückkehr des Zuges tauchte aber die Frage auf: was machen wir mit dem Ding, da es ja keine Gleise mehr gibt in Regensburg? Inzwischen entdeckten Straßenbahnfreunde, die in die „heiligen“ Hallen der Werkstatt gepilgert waren, zwei „folgeschwere“ Umbauten der Darmstädter an den Wagen: die Türen waren auf elektrischen Antrieb per Knopfdruckbetätigung umgebaut worden und die Fahrzeugfront zierte ein „neumodischer“ Scheinwerfer, wohl der besseren Helligkeit wegen. Ersteres konnte man tolerieren, aber der Scheinwerfer? Welch schlimme Optik! Also machte sich Meister Krebs auf meine Bitte hin auf die Suche und tatsächlich! Am 11.3.1991 traf ein Paket mit einem schönen Original-Scheinwerfer in Regensburg ein, - erneut gratis (siehe Bild unten). Zudem hatten wir auch Schienenelemente aus Darmstadt für eine endgültige Aufstellung mitgeliefert bekommen, die wir im Außenbereich des Betriebshofes bereitlegten.

Statt eines Begleitbriefes		HEAG Verkehrs-GmbH	
Geschäftsführung: Jägerstraße 207, 6 Darmstadt Betriebsdirektion: Klappacher Straße 172, 6 Darmstadt Telefax 4 19346, Telefax (0 61 51) 709-41 05			
Datum	11. März 1991	Telefon-Nr.	(06151) 709-1/709- 4125
Abteilung	920	Name	Krebs
Anlagen	1 Frontlampe u.2 Schlüssel		
HEAG Verkehrs-GmbH Postfach 11 07 61 - 6100 Darmstadt 11		Bemerkungen	
Regensburger		Sehr geehrter Herr Dümler	
Verkehrsbetriebe GmbH		Wir senden Ihnen wunschgemäß eine	
zu Hd. Herrn Dümler		Frontlampe u. 2 Sicherheitsschlüssel	
Greflingerstraße 22		97 HB 748 zur Verwendung am Wagen	
6400 Regensburg 11		88 kostenfrei zu.	
		Mit freundlichen Grüßen	
		HEAG Verkehrs-GmbH	

### Bistro, Cafe oder Info-Stand? Was tun mit dem Ding?

In Regensburg lief es nicht so gut: zwar hatte die Geschäftsführung der Stadtwerke im Vorfeld der Rückkehr bereits an ein Bistro, Cafe oder einen Info-Stand gedacht, zum Beispiel am Ernst-Reuter-Platz, wo damals noch in der Mitte Autos geparkt werden durften.

Auch ich erstellte eine einfache Skizze der Bahn als Cafe, sogar mit angebauter Kundentoilette. Aber nun blühte die Stadtbürokratie auf: Denkmalpflege, Stadtplanungsamt, Kulturdezernat, Liegenschaftsamt, Bauordnungsamt und das Amt für öffentliche Ordnung zogen alle Register. Schreiben und Notizen gingen hin und her, die Bedenken wuchsen. Alle machten vorab klar, dass sie keinerlei Kosten zu tragen gedachten und die Bahn allein Sache der Stadtwerke-Tochter RVB wäre. Auch die damalige Oberbürgermeisterin Christa Meier hatte schon in einem Schreiben vom 29.11.1990 durchblicken lassen, dass sie sowieso einen Standort im Betriebshof bevorzugen würde, -immerhin ein ehrliches Wort. Freude über die Rückkehr eines Stücks der Stadtgeschichte, wie sie mancher Leserbrief in der Presse erkennen ließ, sieht aber anders aus. Ich lernte auch, dass im Falle einer gastronomischen Nutzung (die dann sowieso mit Schreiben des Stadtplanungsamtes vom 8.4.1991 untersagt wurde) zudem eine getrennte (!) Personaltoilette nötig sei; warum das Liegenschaftsamt den Aufstellort auf „Dispositionsbeschränkung des Freistaates Bayern von 1880“ zu prüfen hatte, habe ich bis heute nicht begriffen. Ob da noch der König Ludwig die Hand im Spiel hatte? Oder wieherte hier nur der Amtsschimmel? Mehrfach trafen sich hochgradig besetzte Gruppen aus der Stadtverwaltung ohne Vertreter der Stadtwerke und besprachen drei verschiedene Abstell-Standorte im Umfeld des Ernst-Reuter-Platzes. Ich sollte einmal an einer Sitzung teilnehmen, hatte aber vorher Urlaub eingereicht, sodass mir dieses Vergnügen entging. In Kürze: die drei Positionen am Ernst-Reuter-Platz wären genehmigungsfähig, aber nur als Info-Stand, eine gastronomische Nutzung wurde untersagt: da wäre ein Bauantrag nötig und zudem bleibt das Toilettenproblem....und ....und. Natürlich ahnte die Geschäftsführung, dass hohe Unterhaltskosten, erwartbar auch durch Vandalismuschäden und Sprayer, zu tragen wären. Das Protokoll zur Geschäftsführungssitzung vom 18.12.1990 sah bereits den Einbau von Panzerglas(!) in die Fahrzeuge vor. Und dann nur für einen Info-Stand? Die ganze Geschichte „roch“ ein bisschen nach „Verhinderungsstrategie“ städtischer Stellen und die Geschäftsführung der Stadtwerke zog zurück. Letztlich passierte gar nichts, die Straßenbahn stand weiter in der Werkstatt auf provisorisch angefertigten Eisenprofilen (die Schienen waren ja der endgültigen Aufstellung vorbehalten) unter dem fahrbaren 5-Tonnen-Kran und behinderte dessen Nutzung, was beim Personal wenig Freude auslöste. Ein anderer Platz ließ sich in der mit Gruben und Hebebühnen bestückten Räumlichkeit nicht finden und die Busabstellhallen waren voll. Wer wollte einen aktiven Linienbus im Freien abstel-

len, damit eine alte Straßenbahn ein schönes Plätzchen bekam? Also: abgestürzt in die Niederungen der städtischen Bürokratie. Die Kollegen der HEAG ahnten wohl kaum, was sie mit der Überlassung der Bahn „angerichtet“ hatten. Erst 1995 „bäumte“ sich die Straßenbahn nochmals massiv auf: eine Präsentation beim Bürgerfest war angedacht!

### **III Ein großes Halali beim Bürgerfest 1995 (23.-25.6.1995): doch bald ein Cafe?**

Beide Wagen wurden zum Bürgerfest in die Neuhausstraße verfrachtet, direkt neben dem städtischen Theater. Der Motorwagen TW 47 war zum Sitzen und Schauen da, im Beiwagen BW 79 hatte ich nierenförmige Tischchen aus Sperrholz anfertigen und montieren lassen, damit Besucher im Wagen Tassen und Teller für Kaffee und Kuchen abstellen konnten. Die wurden übrigens erst 23 Jahre später, bei der Restauration 2018; entfernt. Da die Damen des „Sekretärinnen-Clubs“ als Betreiber zu Höchstleistungen aufliefen, war die Aktion ein voller Erfolg und erzeugte eine beachtliche Resonanz in der Öffentlichkeit. Leider war der Erfolg nicht auch finanzieller Art, da allein der Transport der beiden Wagen ca. 10.000 DM verschlungen hat. Der Abtransport in der Nacht am Montag, 26.06.1995, ab 1:30 Uhr war ein Abenteuer, da einige betrunkene Nachtschwärmer die Bahn lieber in der Stadt belassen wollten.

Und was passierte dann? Nichts, der Zug stand wieder in der Werkstatt am Kranplatz und nervte die Belegschaft. Man wusste ja nicht, wohin damit.

### **IV Endlich entsorgt vor das RVB-Dienstgebäude! Wohin sonst?**

Hurra, wir sind sie los.....nach Erstellung eines Gleisbettes mit Schienen vor dem Dienstgebäude der RVB (heute SMO) wurde der Zug dort versperrt aufgestellt und am Anfang von der RVB-Betriebsleitung für Besprechungen v.a. mit städtischen Stellen und für kleine Feste genutzt.

Als „Hüter“ der Straßenbahnschlüssel bekam ich das immer mit. Auch Schüler sollten die Bahn sehen. Aber die Aufstellung im Freien ohne jeglichen Schutz war ein Fehler: außen nagte der Rost, innen häufte sich der Staub, da die Bahn in keinem Reinigungsplan vorkam. Es stieg aber auch der modrige Geruch im Innenraum durch eingedrungenes Kondenswasser, sodass die Nutzung immer spärlicher wurde. Ja, es stank und Schimmel machte sich breit! Ein Anstrich außen im Jahr 1999 am Motorwagen (am Anhänger nicht), konnte den Verfall kaum bremsen und richtig Geld in die Hand nehmen für eine Sanierung wollte auch niemand. Die Tragödie nahm ihren Lauf.....

## V Der Abgang naht.....oder?

Am 14.07.2003 berief Rainer Kuschel, damals Betriebsleiter der RVB und mein Kollege, nach umfassender Faktensammlung eine Gesprächsrunde ein, um Handlungsempfehlungen für die Geschäftsleitung zum Thema „Straßenbahn“ zu erarbeiten. Das Ding empfanden viele als Ärgernis. Aus dem Denkmal war ein Schandmal geworden. Verschiedene Szenarien und die erwartbaren Kosten daraus wurden entwickelt. Am Schluss lautete die Empfehlung im Protokoll: am besten wäre es, die Bahn an einen Interessenten zu verschenken, als Alternative drohte die Verschrottung. Leider (oder glücklicherweise?) wollte niemand das Geschenk und die Verschrottung unterblieb ebenfalls.



**Soll er wieder "so" aussehen?  
TW 47 vor der Restaurierung**

Es war dann etwa im Jahr 2008 (das genaue Datum ist mir nicht mehr erinnerlich), als ich zuerst einen Anruf und dann Besuch von einem Straßenbahn-Sammler aus Heidelberg (evangelischer Theologe!) bekam. In der inzwischen gut vernetzten Szene war der verwaiste Straßenbahnzug in Regensburg längst aufgefallen. Der Sammler wollte den Zug übernehmen, sofern er gratis zu haben sei, und in ein zentrales Museum in Halle an der Saale deponieren. Das gefiel uns natürlich. Doch Bernd-Reinhard Hetzenecker, inzwischen Hauptgeschäftsführer der Stadtwerke, zögerte. Es hatte sich eine Sympathieszene für die Bahn entwickelt und er fürchtet negative Pressestimmen und einen Imageverlust für die RVB, wenn die Bahn plötzlich nicht mehr da wäre. Er wurde damit zum zweiten Mal zum „Retter“ der Straßenbahn. Also blieb das Ding vor dem RVB-Gebäude stehen. Die Folge war jedoch ein völliger Bedeutungsverlust der Bahn. Vereinzelt weitere Restaurierungsplanungen blieben ergebnislos, scheiterten an Kosten, bis acht „wildentschlossene Männer“ 2014 die IG historische Straßenbahn Regensburg gründeten. Doch das ist eine andere Geschichte, die zu gegebener Zeit und nicht hier erzählt werden soll. Nur so viel: inzwischen gibt es in der IG natürlich auch wildentschlossene Frauen.

## VI Schöne Grüße aus Plauen: wohin mit dem Ding?

Nach einer Verlagerung der Bahn 2017 in eine gemietete Halle im Umfeld des Schrottplatzes in der Dieselstraße (Schrottplatz? Welch ein böses Omen!) wurde die Restauration des Anhängers BW 79 in Regensburg in die Tat umgesetzt. Im Oktober 2021 erfolgte der Transport des Motorwagens nach Krakau, wo auch historische Straßenbahnen von Nürnberg, Wien und anderen Städten fahrfertig (!) aufbereitet werden. Dies geschah auf Initiative der IG historische Straßenbahn Regensburg unter Verwendung von gesammelten Spendengeldern und Steuermitteln der Stadt. In den Amtsstuben der städtischen Verwaltung schien man die Bahn längst vergessen zu haben, aber -o Schreck, im Mai 2023 war sie fertig restauriert, in perfektem Zustand und fuhr tatsächlich! Um einige Studienarbeiten durch die OTH Regensburg durchführen zu lassen, nahm die „Plauener Straßenbahn GmbH“ auf Bitte und Initiative der IG den Motorwagen auf. Dort gibt es Gleise, Oberleitung und ein passendes Stromnetz und alles gratis (!) für das Regensburger „Stiefkind“. Sogar kleinere Arbeiten mit Studenten der OTH sowie an der Elektrik erledigte die Werkstatt in Plauen kostenfrei. Nun braucht Plauen aber Platz für neue Elektrobusse und wieder taucht die alte Frage auf: wohin mit dem Ding? Zum Anhänger BW 79, der inzwischen in einer Busabstellhalle verstaubt, immerhin vor Regen geschützt? Und sollte man das Entgegenkommen der Plauerer Freunde weiter strapazieren? Wiederholen sich die Vorgänge von 1990/91?

## VII Fazit : die bekannte Frage, wohin mit dem Ding?



**TW 47 nach der Restaurierung**

Sicher, der Straßenbahnzug gehört den Stadtwerken, seit 1977 eine ausgegliederte Eigengesellschaft, und nicht der Stadt. Aber die Stadt als Eigentümer bis 1964 muss mit im Boot sein und rechtliche, finanzielle und organisatorische Voraussetzungen schaffen für eine vernünftige Betreuung und evtl. Nutzung des Zuges, dessen Abstellung im Betriebshof 1990 nur eine Übergangslösung sein sollte. An Impulsen von Seiten der Stadtwerke hat es nicht gefehlt. Kommunalpolitiker und Stadträte lassen sich gerne mit der Straßenbahn und ihren Protagonisten in den Me-

dien ablichten, da die Straßenbahn wie auch alte Busse selbst bei jungen Leuten positiv besetzte Nostalgie weckt. Das ist aber zu wenig, wir brauchen ein Umdenken, zielgerichtete Entscheidungen und bei wachsender Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in Ballungsräumen muss auch der museale Charakter von Altfahrzeugen und Gerät in vernünftigem Umfang gepflegt werden. In anderen Städten ist das längst als Teil der Stadtgeschichte erfolgt; hoffen wir,

dass die derzeit laufenden Arbeiten an der Guerickestraße zu einem Happyend führen. 35 Jahre nach Anlieferung der Straßenbahn wäre es Zeit dafür, sie darf nicht wieder „so“ aussehen.

Helmut Dümler



**Fleischwaren** *aus Wald*  
Oberpfälzer Wurstwaren





In Roßbach  
jeden Montag  
Schnäppchen-Markt  
20% auf alles!  
(außer bereits reduzierte Ware)

**Kamingeräuchertes**  
Nach alter Tradition hergestellt



handgesalzen  
und 6 Wochen gepökelt

**Schlegelstücke und Rückenstücke**



langsam kalt geräuchert  
und an der Oberpfälzer Luft gereift



immer solange  
Vorrat reicht

Regensburg: Sudetendeutsche Straße 1 c, Di. bis Sa. geöffnet  
Wilhelm-Raabe-Straße 14, Fr. u. Sa. geöffnet

Produktion und Verkauf  
Roßbach/Wald, Süssenbacher Straße 18 · Mo. 7-17, Di.-Do. 7-13, Fr. 7-18, Sa. 7-12  
Info-Tel. 09463/81273-0 · [www.Fleiwa-Fleischwaren.de](http://www.Fleiwa-Fleischwaren.de)

# DECHANT

Reisen und mehr ...

Ihr Busunternehmen vor Ort....

*Moderner umweltfreundlicher Fuhrpark.*



- Schulausflüge
- Betriebsausflüge
- Vereinsausflüge

**Busgrößen von 8 bis 65 Sitzplätzen**

**Dechant Reisen GbR Oberschlagweg 2 93128 Regenstauf**

**Tel: 09402 / 93220**

**Fax: 09402 / 932220**

**Email: [dechant@dechantreisen.de](mailto:dechant@dechantreisen.de)**

# Die Friedrich-Zeche in Regensburg-Dechbetten



Seit dem Jahr 1903 werden in der Friedrich-Zeche in Dechbetten verschiedene Rohstoffe gewonnen. Was einst im Untertagebau begann, geschieht heute ausschließlich nur noch im Tagebau. Als Nachfolger der einstigen Ziegelei Renz ist die Grube seit dem Jahr 2000 im Besitz der Firmengruppe Rösl.



Die Geschichte der Entstehung der Rohstoffe, die aktuell in der Friedrich-Zeche abgebaut werden, liegt mehrere Millionen Jahre zurück. Dies alles kann

sowohl auf eigene Faust als auch im Rahmen einer gebuchten Führung erkundet werden.

Auf dem Rundweg durch den Geologischen Lehrpfad unternehmen Besucher:innen eine spannende Reise durch das Erdzeitalter der letzten 140 Millionen Jahre.



13 informative und selbsterklärende Tafeln, sowie bei Führungen diverse Exponate, wie beispielsweise einige interessante Versteinerungen, informieren über Geologie, vorzeitliches Leben, Veränderungen der Landschaft und den Bergbau.

Ein paar Höhepunkte des Lehrpfades:

- Der erdzeitliche Plattenweg zeigt im Zeitraffer die Geschichte unserer Erde

- Die Rekonstruktion eines Tertiärwaldes ver-

Eine kleine Besonderheit einer Bahnstrecke ist in Regensburg zu finden! Sie existiert auf dem Areal der Friedrich-Zeche in Regensburg-Dechbetten mit seinen beiden Lehrpfaden, dem Geologischen Lehrpfad der Firmengruppe Rösl und dem Bodenentdeckerpfad der IG gesunder Boden e.V. Viele Leute wissen zwar, dass da oben kurz vor der Autobahn dieses interessante Kleinod existiert, aber manche scheuen sich auch, dort einfach mal reinzugehen, obwohl das Gelände täglich rund um die Uhr geöffnet ist.

**schaft einen Eindruck über die Pflanzenwelt, die zur Zeit der Braunkohleentstehung in unseren Breiten vorherrschte**



- Ein faszinierendes Relikt aus dieser Zeit ist der gut erhaltene Überrest einer Mooreiche, an dem sich die Entstehung von Braunkohle gut erkennen lässt

- Der Ausblick vom Aussichtshügel auf das Abbaugebiet in der Grube, wo auch der aktuelle Anstich des Braunkohleflözes gut sichtbar ist. Ein weiterer Höhe-

punkt des Lehrpfades ist die historische Grubenbahn, die bis ins Jahr 1982 Rohstoffe aus der Grube in die nahegelegene Dechbettener Ziegelei transportierte. Die dazu erforderliche Gleisanlage wurde 2004, dem Jahr der Eröffnung des Lehrpfades, von den Regensburger Eisenbahnfreunden (RSWE e.V.) angelegt und wird seitdem durch diesen Verein betreut. Mit der Grubenbahn, deren



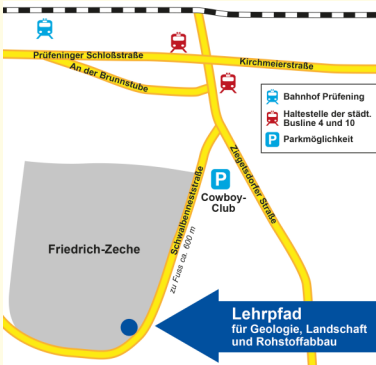
Lok noch aus Zeiten des einstigen Grubenbetriebes bis 1982 stammt, kann man auch auf dem etwa 450 Meter langen Rundkurs das Gelände bequem auf diese Weise erkunden. Diese Gleisanlage verfügt durchgehend über ein Dreischienengleis, um darauf sowohl mit Fahrzeugen mit 500mm als auch mit 600mm Spurweite fahren zu können



Derzeit entsteht neben dem Lehrpfadgelände ein neuer sechsständiger Lokschuppen, in welchem die umfangreiche Feldbahnsammlung mit zahlreichen hochinteressanten Exponaten untergebracht ist. Neben mehreren Lokomotiven von verschiede-

nen Firmen und Unternehmen aus der Region ist das Prunkstück eine *Gmeinder-Heeresfeldbahn-Lokomotive von 1937*, welche einst im Truppenübungsplatz in Grafenwöhr im Einsatz war. Nach Fertigstellung des neuen Lokschuppens werden dort auch zwei bei RS-WE noch vorhandene originale Wagen der *ehemaligen Walhallabahn*, welche jeweils vor Jahren in einer spektakulären Aktion durch den Verein geborgen wurden und demnächst komplett aufgearbeitet werden, untergestellt sein.

**Das Lehrpfadgelände ist für Besucher jederzeit kostenlos geöffnet.**



Für Gruppen werden fachkundliche Führungen angeboten, welche auf die Altersstruktur der jeweiligen Gruppe abgestimmt sind. Solche Führungen können bei Interesse mit einer Fahrt mit der Grubenbahn verbunden werden.

Text und Fotos:  
Rösl GmbH & Co. KG





## GEOLOGISCHER LEHRPFAD

Führungen können mit einer vergnüglichen Fahrt in der historischen Grubenbahn, die bis ins Jahr 1982 Rohstoffe aus der Grube in die nahegelegene Ziegelei transportierte, verbunden werden.

Weitere Infos unter:  
0941/30761-24 oder [Lehrpfad@roesl.de](mailto:Lehrpfad@roesl.de)  
[www.roesl.de/naturschutz/geo-lehrpfad-regensburg](http://www.roesl.de/naturschutz/geo-lehrpfad-regensburg)





**Termine für Führungen wären:**  
19.04., 17.05., 14.06., 10.07., 19.07., 16.08., 20.09., 18.10.2026, jeweils ab 15.00 Uhr.



# Gichhofener

BIERSPEZIALITÄTEN AUS DEM SCHÖNEN LABERTAL



Der freundliche Versandshop

Wir wünschen der  
IG Historische Straßenbahn  
Regensburg e.V. viel Erfolg.

für Freunde des Schienenverkehrs und Büssing. Schauen Sie bei uns im Onlineshop vorbei. In Deutschland ab 25 € Versandkostenfrei, ins Ausland kundenorientierter Versandpreis

[www.region-im-modell.de](http://www.region-im-modell.de)

## Meine erste Begegnung mit der Regensburger Straßenbahn

Als ich im Jahr 1987 in meiner Heimatstadt Hannover für mein Studium der Geographie (Schwerpunkte Stadt- und Verkehrsplanung) einen Praktikumsplatz bei der ÜSTRA (Hannoversche Verkehrsbetriebe AG) antrat, hatte ich den Plan, mich mit den Themen des ÖPNV näher zu beschäftigen. Dieser „Plan“ ging aus heutiger Sicht auf, denn ich blieb bis heute der Branche treu.

Nun aber zurück ins Jahr 1987, ich hatte meinen studentischen Arbeitsplatz bei der ÜSTRA in Hannover in einem kleinen Raum, der zugleich als Archiv der Planungs- und Entwicklungsabteilung diente. Dort fanden sich in Regalen zahlreiche Fachbücher, Verkehrslinienpläne und Informationsmappen verschiedener Verkehrsbetriebe und auch eine Kiste mit Fotos und Postkarten anderer Städte, auf denen Busse und Straßenbahnen prangten. Diese sahen anders aus als die mir bekannten Bahnen in Hannover und waren schon deshalb sehr interessant.

Natürlich war das sehr spannend und ich warf neben meinen Projektarbeiten zur Stadtbahn Hannover auch mal den einen und anderen Blick in die Bestände des Archivs.

Da fiel mir dann ein kleines Foto, ca. 4 x 6 cm mit der Regensburger Straßenbahn in die Hände. Die Bahn war mir noch völlig unbekannt, aber auf der Rückseite war zum Glück notiert „Regensburg 1937“. Das Foto entstand somit 50 Jahre zuvor und mit meinen gerade 27 Jahren hatte es mich noch nicht nach Regensburg geführt. Der Anlass der Aufnahme war vermutlich die Reise eines Mitarbeiters der Hannoverschen Verkehrsbetriebe nach Regensburg. Denn auch damals interessierte man sich als „Straßenbahner“ dafür, wie wohl die Kolleginnen und Kollegen in den anderen Städten ihren Betrieb organisierten und meisterten.

Der unbekannte Fotograf lichtete den Triebwagen Nr. 22 vor dem Alten Rathaus ab, der wie die gesamte Fahrzeugflotte zu diesem Zeitpunkt noch mit Stangenstromabnehmer fuhr. Erst nach dem zweiten Weltkrieg wurde im Jahr 1947 das „Stangerl“ abgeschafft und auf Scherenstromabnehmer umgestellt.

Das Foto hatte bei der ÜSTRA sogar den 2. Weltkrieg überlebt und das ist bemerkenswert, denn die Stadt wurde 1943 schwer bombardiert und war großflächig zerstört.



Tram 22 zum Bahnhof Regensburg, 1937

Im Praktikum und in meinem anschließenden Studentenvertrag habe ich in vielen Stadtbahnthemen in Hannover mitwirken dürfen. Mein Studium schloss ich dann Anfang 1989 erfolgreich ab und fand sogleich eine Anstellung als Verkehrsplaner im Hause der ÜSTRA. Im Folgejahr bekam ich sogar eine zweiwöchige Fahrerschulung in der Stadtbahn, um praktisches Verständnis für die anstehenden Planungsarbeiten zu „erfahren“. Das war ausgesprochen hilfreich und zählte zu den wirklich beeindruckenden Momenten für mich.

Nach weiteren beruflichen Stationen wechselte ich im Februar 2010 schließlich nach Regensburg, an den Ort, von dem ich das kleine Foto so gut in Erinnerung behielt. In Regensburg angekommen war ich bis 2018 als Betriebsleiter für den Stadtbusbetrieb beim Stadtwerk zuständig und konnte nun endlich persönlich am Aufnahmeort des kleinen Fotos vor dem Alten Rathaus vorbeigehen. Da die wunderschöne Altstadt von Regensburg glücklicherweise den Krieg nahezu unbeschädigt überlebt hatte, konnte ich mir die Situation von 1937 sehr gut „bildhaft“ vorstellen.

Für mich schloss sich der Kreis meiner beruflichen Tätigkeiten zu meiner Studentenzeit, als sich in 2018 abzeichnete, dass nun auch in Regensburg eine Stadtbahn geplant werden soll. Und das war für mich

natürlich ein besonderes Highlight und es hat mich besonders gefreut, das ich fortan als Projektleiter Stadtbahn beim Stadtwerk.Mobilität arbeiten konnte. Wir haben als *Stadtwerk.Mobilität* die Stadt im Projekt mit allen betrieblichen Themen zum Fahrzeug, Betriebshof und Betriebskonzept unterstützt. Doch leider kam das Ende des Stadtbahnprojektes am 9.06.2025, da der Bürgerentscheid mit knapper Mehrheit gegen die weiteren Planungen der Stadtbahn stimmte. Nach sechs Jahren intensiver Arbeit und mit großer Überzeugung für dieses Projekt war ich natürlich über dieses Ergebnis sehr enttäuscht.

Text; Frank Steinwede  
Foto: Archiv der Stadtbahn Hannover



## „Wer die Kurve am Bischofshof am Dom genommen hat, hatte sich ein Bier verdient.“

Wo einst Deutschlands engste Straßenbahnkurve für Quietschen und Nervenkitzel sorgte, kehrt heute Ruhe und Genuss ein.

- ✓ 87 wunderschöne **individuelle Zimmer & Suiten**
- ✓ Restaurant mit **fünf unterschiedlichen Gasträumen**
- ✓ Großzügiger **gemütlicher Biergarten**
- ✓ Verschiedene **gut ausgestattete Tagungsräume**
- ✓ **Eigene Parkgarage** direkt am Haus
- ✓ **E-Ladesäulen** und ausreichend **Platz für Räder** etc.

Restaurant • Hotel • Biergarten  
**Bischofshof**  
am Dom

Krauterermarkt 3 · 93047 Regensburg · Tel. 0941/5846-0  
[info@hotel-bischofshof.de](mailto:info@hotel-bischofshof.de) · [www.hotel-bischofshof.de](http://www.hotel-bischofshof.de)

# Von der historischen *Straßenbahnkurbel* zum modernen

## Fahrhebel

M. Schächinger, OTH Rgbg

Bereits in der Ausgabe 2/2023 dieser Straßenbahnzeitung wurde eine kurze Einführung zum von der OTH geplanten batterieelektrischen Antriebssystem gegeben.

Das historische Konzept zum Fahren der Straßenbahn besteht, auf das Wesentliche reduziert, aus einer Handbremse und einer Straßenbahnkurbel (Abb. 1).



Fahrstand der historischen Straßenbahn (Abb. 1)

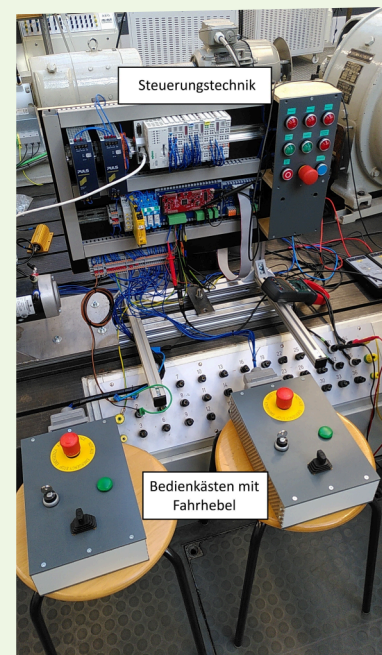
Letztere diente im historischen Betrieb zum Beschleunigen und auch teilweise zum Bremsen. Es ist sozusagen ein kombiniertes Gas- und Bremspedal, das mit der Hand betätigt wird. Dazu werden, je nach Kurbelstellung, verschiedene Vor- und Bremswiderstände zum Antriebsmotor geschaltet. Beim Beschleunigen wird, abhängig von der Größe des Vorwiderstands, die vom Motor aufgenommene Leistung reduziert. Beim Bremsen hingegen wird die vom Motor zurückgespeiste elektrische Energie in den Bremswiderständen in Wärme umgewandelt. Man kann schon erahnen, dass in diesem Betrieb ein beachtlicher Teil, der zum Antrieb notwendigen Leistung, an den Widerständen verloren geht.

Nun soll für den zukünftigen Museumsbetrieb in der Guerickestraße die benötigte Antriebsener-

gie von einer Batterie bereitgestellt werden. Damit nicht eine unnötig große Batteriekapazität benötigt wird, soll der Antrieb über einen neuen leistungselektronischen Umrichter, kurz Chopper genannt, erfolgen. Die Triebfahrzeugführer:in arbeitet nun anstelle der Straßenbahnkurbel mit einem Fahrhebel. Dieser überträgt lediglich ein Signal, das den gewünschten Motorstrom darstellt. Die nachgeschaltete Steuerung und Regelung sorgt dann dafür, dass dieser Strom im Motor eingepreßt und konstant gehalten wird. Der Fahrhebel funktioniert somit ähnlich wie ein Gaspedal im Auto. Für das Erreichen und Halten einer gewünschten Geschwindigkeit ist dann die Triebfahrzeugführer:in verantwortlich.

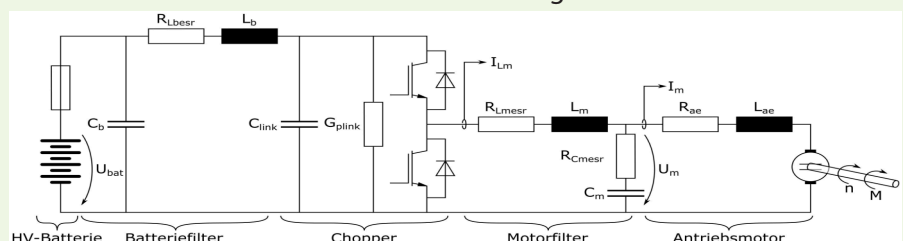
Was muss nun geschehen, dass aus dem Signal des Fahrhebels ein Stromfluss im Motor zustande kommt? Der erwähnte Chopper wird dazu zwischen die Batterie und dem Antriebsmotor geschaltet. Dieser kann dann durch schnelles Ein- und Ausschalten einen nahezu konstanten Strom durch den Motor fließen lassen. Der fast konstante Strom ergibt

sich dabei aus der Trägheit des Motors, der sich salopp gesagt gegen eine Änderung des fließenden Stroms wehrt. Zudem müssen die Ein- und Ausschaltzeiten des Choppers ausreichend kurz sein. Aktuell ist für den Chopper eine

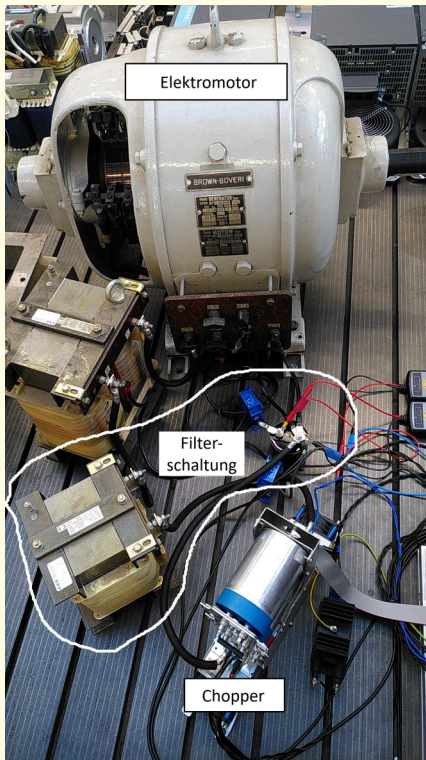


Steuerungstechnik des Laboraufbaus mit Bedienkästen für jede Fahrtrichtung (Abb. 3)

Schaltfrequenz von 10 kHz geplant. Demnach schaltet die Leistungselektronik innerhalb von 100 Mikrosekunden je einmal ein und wieder aus. Diese sehr kurzen Schaltzeiten sind einerseits notwendig um einen in etwa konstan-



Chopperzeichnung Vereinfachtes Schaltbild des geplanten Antriebsstrangs (Abb. 2)



Leistungsteil des Laboraufbaus zum Testen der neuen Antriebstechnik (Abb. 4)

ten Stromfluss zu gewährleisten, bringen jedoch auch negative Eigenschaften mit. So würden ohne

weitere Gegenmaßnahmen beispielsweise die steilen Spannungsfanken die Isolation der Motorwicklung belasten. Ebenfalls treten auf der Batterieseite sehr hohe Stromspitzen auf, da am Eingang des Choppers nur dann ein Strom fließt, wenn die Leistungselektronik eingeschaltet ist. Aus diesem Grund wird je ein zusätzliches Filter vor und nach dem Chopper verbaut (vgl. vereinfachtes Schaltbild in Abb. 2). Das Filter zwischen Chopper und Motor besteht aus einer Induktivität und einer Kapazität. Dieses Filter sorgt für eine möglichst konstante Spannung am Motor.

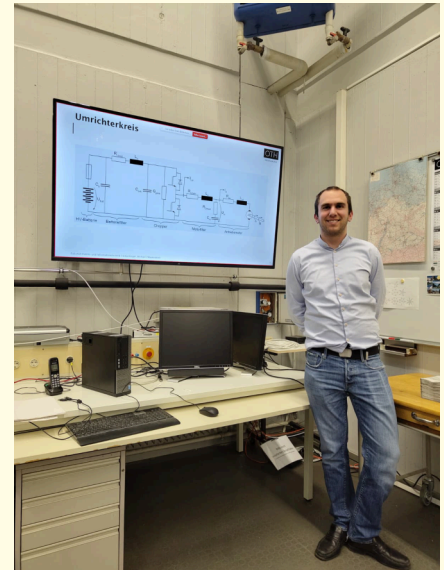
Getestet wird das neue Antriebssystem derzeit im Labor Elektrische Maschinen und Antriebstechnik der OTH Regensburg.

An diesem Aufbau (Abb. 3 und 4) kann die Steuerung auf die korrekte Funktion überprüft, und wichti-

ge Messwerte für zukünftige Arbeiten aufgezeichnet werden.

**Verfasser:**

**Michael Schächinger**



Artikel zur Masterarbeit mit dem Titel:

*"Modellbasierte Implementierung, Parametrierung, Aufbau und Erprobung des Antriebsregelkreises für die Historische Straßenbahn in Regensburg"*

Landkreis Regensburg

# bewusst.sein

## 2026

DAS KULTURPROGRAMM IM LANDKREIS REGENSBURG

**Broschüre jetzt erhältlich!**

Infos unter [www.landkreiskultur.de](http://www.landkreiskultur.de)

# OTH

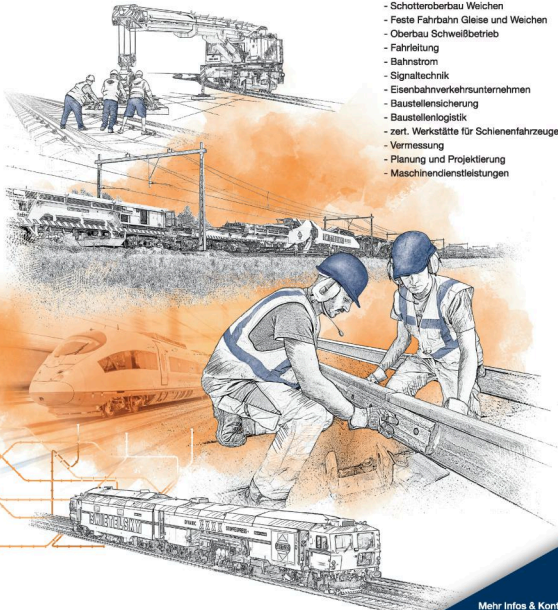
# REGENSBURG



## BAHNBAU

**SWIETELSKY  
BRINGT INFRASTRUKTUR  
AUF SCHIENE**

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



Mehr Infos & Kontakt  
auf unserer neuen Website:  
[swietelsky.com](http://swietelsky.com)

**Ab Oktober im DEZ**

**Station Regensburg**

- Hauptuntersuchung
- Gutachten/Bewertung
- Änderungsabnahme
- Sicherheitsprüfung

**DEKRA Automobil GmbH**  
Nordgaustraße 6, 93059 Regensburg  
[dekra.de/station-regensburg](http://dekra.de/station-regensburg)

## 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

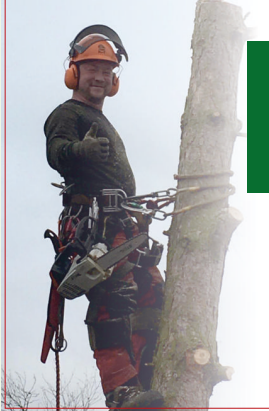
**Natursteine**  
Marmor  
Granit u. Dolomit  
Splitte  
Kiese  
Findlinge

**Transporte**  
Schwertransporte  
Sattelkipper  
Tieflader  
Kran-LKW

# 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](mailto:gartenservice-feibig@web.de)  
[www.gartenservice-feibig.de](http://www.gartenservice-feibig.de)



# Der Adlersberg

Der sonntägliche Ausflug in die abwechslungsreiche Umgebung von Regensburg war ab den 50er und 60er Jahren für viele Familien ein fester Bestandteil des arbeitsfreien Festtages. Zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bahn oder Straßenbahn wurden die verschiedenen Ausgangspunkte erreicht. Von denen aus begannen die Wanderungen zu beliebten Zielen, meist mit der Hoffnung verbunden, vor allem von den Kindern, dort mit einer Einkehr in eines der Gasthäuser belohnt zu werden.

Klassische Familientouren führten gerne vom damaligen Straßenbahndaltepunkt Prüfening über eine der beiden westlichen Donaubrücken nach Sinzing, Alling oder Etterzhausen, von dort des Öfteren über den Adlersberg wieder zurück in die Stadt. Für Schüler nahezu jeden Alters wurde gerne der Weg über die Winzerer Höhen, vorbei an der Watzlik Kapelle hinauf zum Adlersberg als Schulausflug gewählt. Zurück ging's über Mariaort, manchmal noch dort mit einer kleinen Einkehr verbunden, wieder ab Prüfening mit der Straßenbahn in die Stadt zurück. Geändert hat sich bis heute an diesen Touren nicht viel, außer das an Stelle der gemütlichen Straßenbahn, der man am Endhaltepunkt Prüfening beim Umrangieren als Kind voller Interesse zuschauen konnte, heute moderne Busse den Transport übernommen haben.

Immer noch pilgern die Regensburger, Jung und Alt, Familien und Kinder, den Berg hinauf zum ehemaligen Dominikanerinnenkloster Adlersberg, das von 1232 bis 1250 errichtet wurde. Nach den Wirren der Reformation um 1542 schloss das Kloster seine Pforten für immer. Später kam das Anwesen in bürgerliche Hände und wechselte öfter den Besitzer. Im Jahr 1838 erwarb der Braumeister Michael Pröbl das Ökonomiegut "Arlasberg" und die "Breystadt" mit seinen zum Teil aus gotischer Zeit bestehenden Gebäuden. Nunmehr lebt und wirkt seit fünf

Generationen die Familie Prössl an dieser historischen Stätte. Selbstgebrautes Bier, gut bürgerliche Küche und der weit über die Grenzen von Regensburg bekannte Bockanstich mit dem Palmator, sorgen dafür, dass der Adlersberg ein stets beliebtes Ausflugsziel bleibt.

**Rolf Schmetzer**



**Freiheit,  
die schmeckt!**

**Freier Adler - Alkoholfrei**



**SEMP**  
CONSULTING

SYSTEMS  
ENGINEERING  
MANAGEMENT  
PROFESSIONALS

### Erinnerungen eines Studentenaushilfsschaffners

von unserem Gründungsmitglied Thomas Friedrich

#### Noch ein Straßenbahner

Ein unvergessener Straßenbahner war auch der Wallner Heiner. Von Gestalt eher klein und schwächlich verbreitete er stets eine Aura des Missmuts um sich herum. Dennoch genoss er im Kreis der Kollegen ein beträchtliches Ansehen. Auch seine Stammschaffnerin, mindestens einen halben Kopf größer als er und auch in den horizontalen Richtungen voll ausgewachsen, war ihm treu ergeben. Meist hockte er schweigend hinter seinen Kurbeln. Und wenn er doch einmal etwas sagte, war es fast immer eine Grantlhauerei oder eine Unmut-säußerung. Die konnte dann allerdings sehr gründlich ausfallen. Es hieß, er könne von einer Endhaltestelle bis zur anderen (planmäßige Fahrzeit 36 Minuten) ununterbrochen fluchen, ohne sich auch nur ein einziges Mal zu wiederholen.

#### • Nicht ausspucken. •

Einmal hatte ich mit ihm Frühdienst am ersten Weihnachtsfeiertag. Den zweiten Wagen nach Prüfening. Als wir ausrückten war es kalt, es war dunkel, die Stadt war wie ausgestorben und selbstverständlich hatten wir auf unserer ersten Fahrt nach Prüfening hinaus keinen einzigen Fahrgast. Der Wallner Heiner hockte schweigend hinter seinen Kurbeln, ich stand hinter ihm, so rollten wir durch die Winternacht. An der Ausweiche Freiherr-vom-Stein-Straße (etwa in

Höhe der heutigen Bushaltestelle Michael-Burgau-Str.) kam uns schon der erste Wagen aus Prüfening entgegen. Und durch die halb zuge-

Besetzung des Fahrzeuges	
Sitzplätze	16
Stehplätze	43
Schaffner	1
Plätze	60

frorenen Fenster-scheiben drüben konnte man sehen, dass da tatsächlich schon ein paar Leute drinsäßen. Wo die wohl hinwollten? Da plötzlich brach der Wallner Heiner sein Schweigen. „Do schau hi“, sagte er zu mir und deutete mit dem Kopf zu dem anderen Wagen hinüber, „hockas scho wieder drin, de Depen.“ Im Klartext sollte das wohl heißen, so blöd müsste ich mal sein, wenn ich nicht Dienst hätte, am ersten Weihnachtsfeiertag in aller Herrgottsfrüh in einem halb zugefrorenen Straßenbahnwagen durch die Winternacht zu gondeln.

#### Finale

Am 1. August 1964, das war ein Samstag, war der letzte Betriebstag der Regensburger Straßenbahn. Danach wurde sie durch Busse ersetzt.

Am späten Vormittag dieses letzten Betriebstages ereignete sich noch eine kleine Panne. Infolge eines Oberleitungsschadens in oder in der Nähe der Landshuter Unterführung stand nämlich schlagartig die ganze Linie still mit allen zwölf im Einsatz befindlichen Zügen. So etwas war meines Wissens vorher

in Jahrzehnten nicht vorgekommen. Mein Fahrer und ich, wir standen gerade in der Ausweiche Rennplatz, in Fahrtrichtung stadteinwärts und wunderten uns, dass ewig der Gegenwagen nicht kam. Solche Dinge wie Betriebsfunk oder Handys gab es damals ja längst noch nicht. Wir bemerkten zunächst nicht einmal, dass wir keinen Strom hatten, denn solange man nicht fährt, braucht man auch keinen Strom. Als schließlich der Sachverhalt doch irgendwie zu uns durchsickerte, dachten wir uns, na ja, das war's dann wohl mit der Regensburger Straßenbahn. Aber der Schaden wurde tatsächlich noch einmal behoben, und zwar nach meiner Erinnerung ziemlich schnell, und nach einer guten Stunde oder so lief der Betrieb dann normal weiter bis zum Schluss.

Gegen neun Uhr abends rollten dann die ersten Busse anstelle der Straßenbahn durch die Stadt. Vorher hatte noch eine Abschiedsfahrt mit zwei geschmückten Zügen vom Pürkelgut bis zum Arnulfplatz stattgefunden. Zehntausende standen an der Strecke, viele mit Tränen in den Augen. Die meisten Regensburger hingen sehr an ihrer altertümlichen, fest ins Stadtbild eingewachsenen Straßenbahn mit ihren rumpeligen Wagen, dem gemächlichen Betriebsablauf und der vielfach abenteuerlichen Führung der Gleise, auf denen sie durch die Altstadtgassen mäanderte und den

Autoverkehr behinderte, der sich damals noch überall durch die Altstadt zwängte.



Achtung! Die Trambahn kommt!  
Natürlich entgegen der Einbahnregelung.

Manche wünschten sie dafür auch zum Teufel zusammen mit dem ganzen anderen sperrigen alten Graffi, welches heute frisch angestrichen und hergerichtet Weltkulturerbe ist. Wenn heute noch oder wieder eine Straßenbahn durch die Altstadt fahren würde, etwa auf der Route der Altstadtbusse, dann wäre das sicherlich eine große Attraktion.

Nachdem die letzte Straßenbahn auf Nimmerwiedersehen im Depot verschwunden war, gab es zum Trost für alle Straßenbahnerinnen und Straßenbahner im Saal der (damals noch städtischen) Polizei am Minoritenweg noch ein Abschiedessen mit reichlich Freibier. Ein seltener Anfall von Großzügigkeit der Regensburger Verkehrsbetriebe.

### Busse

Als die Straßenbahn stillgelegt wurde, tat ich auf dem Bus weiter Dienst. Als Ersatz für die Straßenbahn waren zwölf nagelneue Gelenkbusse angeschafft worden, Marke Mercedes mit Aufbauten

der leider auch schon längst eingegangenen traditionsreichen Karosseriebaufirma Gaubtsch in Berlin, die ersten Gelenkbusse in Regensburg. Entsprechend den damaligen Gepflogenheiten waren sie für den sogenannten „Fahrgastfluss“ eingerichtet. Das heißt, am Ende des Nachläufers befand sich eine breite Doppeltüre und dahinter eine geräumige Einstiegsbucht. Neben der Tür saß auf einem fest eingebauten Podest der Schaffner. Die Fahrgäste mussten hinten einsteigen, beim Schaffner einen Fahrschein lösen oder ihre Sichtkarte vorzeigen und dann noch vorne durchgehen. An den vorderen Türen durfte nur ausgestiegen werden. Als wir einmal in der Landshuter Straße stadteinwärts fuhren (die Linie 1 fuhr anfangs noch ins Kasernenviertel wie vorher die Straßenbahn), da stieg irgendwo der Wallner Heiner ein. In Uniform und mit einer dicken Aktentasche, also offenbar auf dem Weg zum Dienst. Er knurrte irgendwem, was man vielleicht als Gruß interpretieren konnte und nahm in der Einstiegsbucht Aufstellung, seine Tasche zwischen die Füße geklemmt. Als wir aus der D.-Martin-Luther-Straße in die Albertstraße einbogen (damals fuhren die Linien 1 und 2 noch nicht „verkehrt herum“, d. h. entgegen dem Fahrtziel durch die Albertstraße), da machte der Nachläufer naturgemäß einen scharfen Schwenk. Den Wallner Heiner holte es von den Beinen und es haute ihn hinten ins Eck, wo er mehr liegend als stehend hängenblieb. Nach einer langen Schrecksekunde und während er

versuchte, sich wieder aufzurappeln, brach es aus ihm heraus: „Kreiz-Kruze-fix“ giftete er. „Der Scheiß-Bus der va-reckte. Wia-ra Birn-sackl hauts di umanand dahe-rin, wia-ran Pfeifa-deckel“, und dann noch einmal ein ellenlanger Fluch.

Irgendwie hat er schon recht gehabt, der Wallner Heiner, oder? Und noch heute, wenn es die Fahrgäste im Bus wieder einmal recht



durcheinanderwirft, kann man ältere Semester sagen hören: „Des hat's bei der Trambahn net gem!“

### Stadtbahn

Seit Jahrzehnten schon ist ja immer mal wieder die Rede davon, dass erneut ein Straßenbahnbetrieb aufgebaut werden soll in Regensburg. Nur heißt so etwas heutzutage nicht mehr einfach Straßenbahn, nein, „Stadtbahn“ wird es jetzt wichtigtuerisch genannt. Nur kommen tut sie nie, die tolle Stadtbahn. Warten wir eben noch einmal fünfzig Jahre. In Regensburg geht's halt nicht so schnell.

- **Schilder** aus einem alten Regensburger Straßenbahnwagen aus der Sammlung des Verfassers

- Abschrift des Manuskripts, Lektorat und Beratung bei der Abfassung: Martin Kempter 2014/2015

### City Mail Regensburg GmbH

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

### Post Service Südost GmbH

Maierhofweg 7 | 94081 Fürstzell  
info@postservice-suedost.de | (0851) 851 7783-0

### Chiemgau Post Trostberg

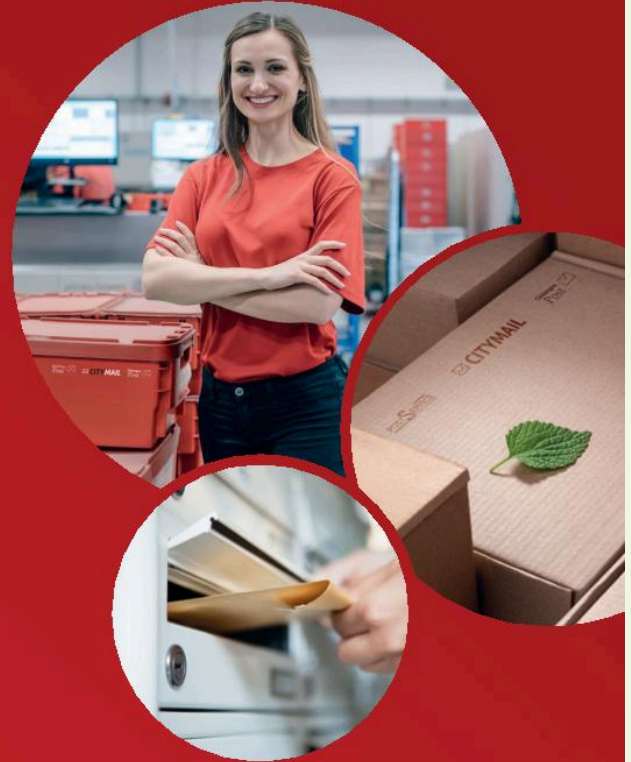
Am Waltershamer Feld 20 b | 83308 Trostberg  
info@chiemgau-post.de | (08621) 508 859-0

# Ihre Geschäftspost in guten Händen

... aus der Region - in die Welt !

## Brief- und Paketdienst mit Fullservice

Abholservice  
Kurierfahrten  
Kuvertierung  
Etikettierung  
Postfachleerung  
Frankierung  
Paketversand  
Wareneinlagerung  
Druck  
Falz



## Digitale Services

Digital-Anbindungen  
Datenaufbereitung  
Personalisierung  
Paketerfassung  
Sendungsverfolgung

**Achtung ! Neue Telefon-Nummern !!!**



Ihr Postverbund in Südostbayern

# VS wolfgang siegmar

## Polsterei

Killermannstraße 18  
93049 Regensburg  
Telefon 0941/3995125

seit 1995



## Seniorenfahrt

„Einen schönen Vormittag bereitete das städtische Altenheim RSG in Kumpfmühl 15 Seniorinnen und Senioren am 15.10.2025.



RSG-Geschäftsführerin Wibke Buchinger lud gemeinsam mit der Bussektion der „Interessengemeinschaft historische Straßenbahn Regensburg“ zu einer Rundfahrt in und um Regensburg ein. Die Vor-

sitzende der Bussektion, Marie Spreitzer, hatte die Route geplant und saß als aktive Busfahrerin selbst am Steuer eines vom Stadtwerk Re-



gensburg. Mobilität bereitgestellten Linienbusses, tangierte im Rahmen der Fahrt bekannte Sehenswürdigkeiten der Stadt und zweigtenach „Bewältigung“ eini-

ger Leckereien durch die Teilnehmer auch zu dem geplanten Gleissegment im Stadtosten ab, auf dem die historische Straßenbahn ab Mitte 2027 pendeln soll.

Viele der Mitfahrer freuten sich über diese Initiative der „IG historische Straßenbahn“ mit der Stadt Regensburg, hatten sie doch die Straßenbahn noch im aktiven Einsatz bis 1964 erlebt.

Pünktlich zum Mittagstisch endete der Ausflug wieder am Ausgangspunkt.“

**Bilder: Jonas Fritsch**

**Text: Helmut Dümler**

Mit nur einem Wisch immer das passende Ticket für Bus und Bahn.

QR Code: [rgvswipe.de](https://www.rgvswipe.de)

**Start** **Ziel**

**RGVswipe: einchecken, losfahren, auschecken**

**RGV** Regensburger Verkehrsverbund

**Schmidbauer**

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 Krantechnik / Spezialtransporte. Unterstützen Sie unser professionelles Team am Standort Regensburg. Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!

▶ T +49 941 79989-0  
▶ [personal@schmidbauer-gruppe.de](mailto:personal@schmidbauer-gruppe.de)  
▶ [www.schmidbauer-gruppe.de](http://www.schmidbauer-gruppe.de)

## Inhalt

Hist. Straßenbahn begeistert Regensburg, Jahres-HV	1
Regensburger Turmwagen	3
Politiker blicken in die Zukunft	6
Straßenbahngeschichte in mehreren Akten	7
Die Friedrich-Zeche	11
Erste Begegnung mit der Regensburger Straßenbahn	13
Straßenbahnkurbel und Fahrhebel	15
Von Prüfening nach Pürkelgut (3)	19
Die Seniorenfahrt	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

**hier einfach spenden:**

#### **IMPRESSUM**

HERAUSGEBER  
1. VORSTAND

VEREINS-DATEN

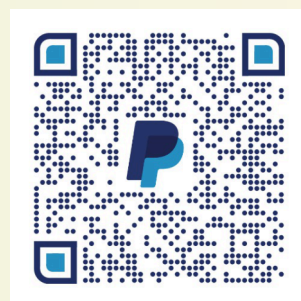
REDAKTION  
ANZEIGENVERWALTUNG  
DRUCK  
BEZUGSPREIS  
SPENDENKONTO

ERSCHEINUNGSWEISE  
ERSCHEINUNGSDATUM

IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.  
Verantwortlicher i.S. d. 55 Abs. 2 RStV  
Dipl. Ing. Agr. Jan Mascheck, Maxhütte-Haidhof  
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 - R. 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  
Mai 2026



**Frühjahr 2026**