

Der Regensburger Straßenbahner

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





Regensburgs Straßenbahn in einer der engsten Straßenbahnkurven Deutschlands vor den heutigen Hotel-gaststätten Bischofshof, *Ölgemälde von W. Steib,* *siehe Text in der Innenseite*



Oldtimerbustreffen- eine rollende Zeitreise

Weit über 110 historische Fahrzeuge, darunter rund 70 Busse, kamen im September 2026 nach Regensburg

siehe Seite 3

Ausgabe 10 *Herbst 2026*

Das neue Schaltschranksystem der Regensburger Straßenbahn

Im Rahmen der laufenden Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme der historischen Straßenbahn in Regensburg wird das Fahrzeug auf einen batterieelektrischen Antrieb umgerüstet. Damit die historische Straßenbahn künftig unabhängig von einer Oberleitung betrieben werden kann, müssen zahlreiche moderne elektrische Komponenten in das bestehende Fahrzeug integriert werden. Eine zentrale Rolle übernehmen dabei die neu entwickelten Schaltschränke.

Nachdem sich meine vorherige Projektarbeit mit der Energieversorgung der 24-Volt-Bordelektronik beschäftigt hatte, stand im Mittelpunkt meiner Masterarbeit die Entwicklung eines umfassenden Schaltschranksystems. Ziel war es, die für den elektrischen Betrieb notwendigen Komponenten sicher und möglichst kompakt in das historische Fahrzeug zu integrieren und gleichzeitig die Voraussetzungen für einen zuverlässigen und einfach bedienbaren Betrieb zu schaffen.

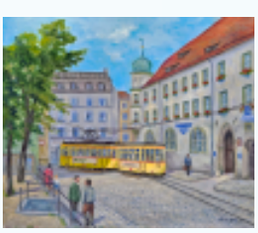
Eine besondere Herausforderung besteht dabei in den unterschiedlichen Spannungsebenen. Während Steuerung, Bedienelemente und verschiedene Hilfssysteme mit 24 Volt arbeiten, wird der eigentliche Antrieb aus einer Hochvoltbatterie mit mehreren hundert Volt versorgt. Beide Bereiche müssen sicher voneinander getrennt, gleichzeitig aber funktional miteinander verbunden werden.

Hierfür wurde das elektrische System auf zwei Schaltschränke aufgeteilt. Im Steuerschrank befinden sich hauptsächlich die Komponenten für Steuerung, Überwachung und Kommunikation. Herzstück ist eine speicherprogrammierbare Steuerung, kurz SPS. Sie verarbeitet die Signale der Fahrerstände und überwacht wichtige Betriebszustände der Straßenbahn. Der zweite Schaltschrank nimmt dagegen überwiegend die Komponenten des Hochvolt- und Antriebssystems auf.

Bei der Entwicklung musste insbesondere der begrenzte Platz im historischen Fahrzeug berücksichtigt werden. Die beiden Schaltschränke sollen hinter einem der Führerstände übereinander angeordnet werden. Auf diese Weise lässt sich die moderne Technik möglichst kompakt in das vorhandene Fahrzeug integrieren. Gleichzeitig müssen die Komponenten für Wartungsarbeiten zugänglich bleiben und die im Betrieb entstehende Wärme zuverlässig abgeführt werden.

Ein wesentlicher Bestandteil der Masterarbeit war deshalb auch die thermische Auslegung. Elektrische Bauteile erzeugen während des Betriebs Verlustwärme, die sich innerhalb eines geschlossenen Schaltschranks ansammeln kann. Anhand der Verlustleistungen der eingesetzten Komponenten und der verfügbaren Gehäuseflächen wurde untersucht, wie stark sich die Schaltschränke erwärmen und welche Maßnahmen zur Kühlung erforderlich sind.

Neben dem mechanischen und thermischen Aufbau spielte die elektrische Sicherheit eine besonders wichtige Rolle. Das Hochvoltsystem darf erst eingeschaltet werden, wenn die erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Beim Einschalten wird die Hochspannung daher nicht unmittelbar auf sämtliche Komponenten geschaltet. Stattdessen erfolgt zunächst eine kontrollierte Vorladung. Erst anschließend wird das Hochvoltsystem vollständig freigegeben.



Der Regensburger Stadtmaler Werner Steib hat sich ein außergewöhnliches Motiv vorgenommen. Er malte in akribischer Weise die engste Straßenbahnkurve Deutschlands. Vorbei fuhr die Bahn am Restaurant Bischofshof Hotel am Dom, damals noch mit der alten Bezeichnung in der Farbe blau
BISCHOFSHOF GASTSTÄTTE HOTEL
Wenn man das Bild betrachtet haben noch immer die alten Regensburger das Quietschen im Ohr. Das Bild wurde gerahmt vom Rahmenstudio Schlagbauer in der Hemauerstraße 14. W. Steib

Auch die Not-Halt-Funktion wurde in das Gesamtkonzept integriert. Betätigt der Fahrer einen Not-Halt-Taster, wird der Antrieb sicher abgeschaltet. Gleichzeitig bleibt die 24-Volt-Steuerung über separate Batterien weiterhin versorgt. Dadurch können wichtige Betriebszustände und Fehler auch nach einer Abschaltung weiterhin erfasst und angezeigt werden.

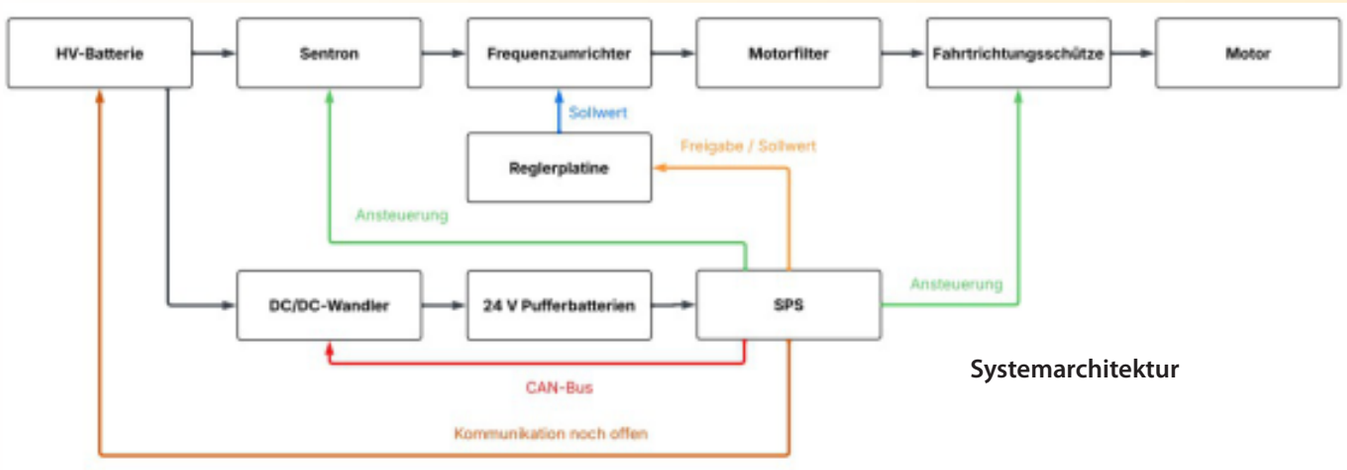
Eine weitere Besonderheit ergibt sich aus dem historischen Gleichstrommotor der Straßenbahn. Für einen Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt muss die Stromrichtung im Motor umgekehrt werden. Diese Aufgabe wird künftig automatisch durch zwei elektrisch angesteuerte Leistungsschütze übernommen. Eine gegenseitige Verriegelung verhindert, dass beide Fahrtrichtungen gleichzeitig eingeschaltet werden können. Der eigentliche Umschaltvorgang erfolgt nur bei stromlosem Motor.

Damit übernimmt die moderne Steuerung zahlreiche Aufgaben, die früher unmittelbar vom Fahrer oder durch mechanische Komponenten ausgeführt wurden. Gleichzeitig bleibt das grundlegende Funktionsprinzip des historischen Antriebs erhalten. Moderne Steuerungs- und Sicherheitstechnik wird damit gezielt eingesetzt, ohne das Fahrzeug vollständig neu zu konstruieren.

Im Rahmen der Masterarbeit wurden neben dem grundsätzlichen Aufbau der Schaltschränke auch die elektrische Verdrahtung, die Dimensionierung der Leitungen, die Kommunikation zwischen den Komponenten sowie das Bedien- und Sicherheitskonzept betrachtet. Die daraus entstandenen Schaltpläne, Berechnungen und Konstruktionsunterlagen bilden die Grundlage für den weiteren Aufbau und die spätere Inbetriebnahme.

Noch sind nicht alle Arbeiten abgeschlossen. Insbesondere das endgültige Batteriesystem muss in das Gesamtkonzept integriert werden. Darüber hinaus stehen der praktische Aufbau der Schaltschränke, die Anpassung der Steuerungssoftware sowie umfangreiche Tests und die Inbetriebnahme im Fahrzeug noch bevor.

Die Masterarbeit stellt damit einen weiteren Schritt auf dem Weg zur Wiederinbetriebnahme der historischen Straßenbahn dar. Sie zeigt zugleich, wie sich historische Fahrzeugtechnik und moderne Elektrotechnik miteinander verbinden lassen. Ziel ist nicht, den Charakter der Straßenbahn zu verändern, sondern mit zeitgemäßer Technik die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass das historische Fahrzeug auch künftig zuverlässig und sicher betrieben werden kann.



Systemarchitektur

Auszug aus der Masterarbeit für die OTH Regensburg:

Entwicklung und Auslegung eines modularen Schaltschranksystems für die batterieelektrische Umrüstung der historischen Straßenbahn Regensburg

Michael Schneid, Fakultät Elektro- und Informationstechnik

Oldtimerbustreffen- eine rollende Zeitreise

Weit über 110 historische Fahrzeuge, darunter rund 70 Busse, kamen im September 2026 nach Regensburg. Was 2024 mit zehn Fahrzeugen begann, ist heute ein öffentliches Oldtimerbustreffen mit bundesweiter Ausstrahlung.



Wer am Sonntag, 27. September 2026, den Dultplatz betrat, fand sich mitten in einer rollenden Zeitreise wieder: Insgesamt waren weit über 110 historische Fahrzeuge zu sehen: rund 70 Omnibusse sowie zahlreiche Oldtimer-Pkw und historische Einsatzfahrzeuge. Sie waren aus verschiedenen Teilen Deutschlands und dem benachbarten Ausland nach Regensburg gekommen. Zwischen glänzendem Lack, vertrauten Formen und dem unverwechselbaren Klang alter Motoren wurde sichtbar, wie lebendig die Omnibusgeschichte bis heute ist.

Dass sich das Treffen zu einer solchen Größe entwickeln würde, war am Anfang keineswegs absehbar. Die erste Zusammenkunft entstand 2024 eher spontan. Organisator Jan Mascheck erinnert sich an zehn Busse, die damals auf dem Ernst-Reuter-Platz zusammenka-



men. Schon im Jahr darauf waren es rund 35 Fahrzeuge. Für die dritte Ausgabe wechselte die Veranstaltung auf den Regensburger Dultplatz – und die Zahl der Busse verdoppelte sich noch einmal beinahe: 75 waren angekündigt, etwa 70 erreichten schließlich das Ziel. Ein tschechischer Teilnehmer musste wegen eines Motorschadens frühzeitig umkehren.

Offen für alle – und gemeinsam organisiert

Ein wichtiger Teil des Erfolgs ist das offene Konzept. Das Treffen richtet sich nicht nur an Vereinsmitglieder oder geladene Gäste, sondern an alle, die sich für historische Fahrzeuge interessieren. Gerade diese Zugänglichkeit unterscheidet die Regensburger Veranstaltung von vielen privaten



Bustreffen. Maschek sieht darin ein besonderes Merkmal – und möglicherweise sogar ein Alleinstellungsmerkmal unter den großen öffentlichen Bustreffen in Deutschland.

Getragen wird die Veranstaltung von drei Partnern: dem Oldtimerclub Regensburg, der IG Historische Straßenbahn Regensburg und dem Bundesverband der Postbusfahrer. Die Zusammenarbeit bringt unterschiedliche Perspektiven und Fahrzeuggeschichten zusammen. Neben den Bussen waren auch zahlreiche





Pkw und historische Blaulichtfahrzeuge zu sehen. Ein Teilemarkt, Verpflegungsangebote und Aktionen für Kinder machten den Dultplatz zugleich zu einem Ausflugsziel für Familien.

Vom Hotelbus bis zum Berliner Doppeldecker

Ein besonders weit zurückreichendes Kapitel der Omnibusgeschichte verkörperte der International Harvester Six-Speed Special aus dem Jahr 1923. Gebaut wurde der Bus in Chicago. Nach seiner Lieferung nach England diente er als Hotelbus auf der Strecke zwischen Brighton und London. Heute befindet sich das Fahrzeug bei Roland Gross in Nördlingen, der es 1988 erworben hat. Es gilt als das einzige bekannte erhaltene Exemplar dieses Typs. Dass ein über



hundert Jahre alter Bus nicht nur ausgestellt, sondern dank sorgfältiger Pflege auch noch gefahren werden kann, machte ihn zu einem der großen Anziehungspunkte des Treffens.

Einen ganz anderen Akzent setzte ein MAN-Doppeldecker aus Berlin.

Der 1980 gebaute Bus war mit seiner markanten Silhouette ein Publikumsliebling und wurde bei Sonderfahrten eingesetzt. Bis zu 89 Fahrgäste fanden darin Platz. Die Berliner Gäste hatten eine der längsten Anreisen hinter sich: Rund 500 Kilometer legten sie mit



ihrem Oldtimer zurück. Für viele Besucher war die Fahrt im Doppeldecker eine Gelegenheit, Omnibusgeschichte nicht nur anzuschauen, sondern unmittelbar zu erleben.

Auch im kleineren Maßstab erzählten die Fahrzeuge von technischen und gesellschaftlichen Veränderungen. Die Johanniter aus Würzburg brachten einen VW-Krankenwagen aus dem Jahr 1965 mit. Seine damalige Ausstattung – unter anderem eine Liege, eine Sauerstoffmaske und ein Verbandskasten – zeigte eindrücklich, wie sich die Anforderungen und Möglichkeiten im Rettungswesen weiterentwickelt haben. Historische Postbusse und Taxi-Fahrzeuge ergänzten das Bild.

Mehr als eine Ausstellung

Zum Programm gehörten auch Sonderfahrten. Eine führte nach Winzer, eine weitere über die vier Donau-Brücken im näheren Stadtgebiet. Die Fahrzeuge wechselten sich dabei ab, sodass verschiedene Bustypen im Einsatz erlebt werden konnten. Zugleich gab es einen Ausblick auf die Zukunft des histo-



rischen Nahverkehrs in Regensburg: Eine Fahrt zur Gleisanlage an der Guerickestraße machte deutlich, wo der letzte original erhaltene Regensburger Straßenbahnzug künftig verkehren könnte. Für regelmäßige Nostalgiefahrten fehlen der Straßenbahn noch eine geeignete Unterbringung und die Rückholung des Triebwagens aus seinem derzeitigen Depot in Plauen.

So verband das Treffen Vergangenheit und Zukunft: Es bewahrte nicht nur Fahrzeuge, sondern machte ihre Geschichten für ein breites Publikum erfahrbar. Aus zehn Bussen auf einem zentralen Platz ist in nur drei Jahren eine Veranstaltung mit rund 70 Omnibussen geworden. Der nächste Termin steht bereits fest: Am **26. September 2027** soll sich der Dultplatz erneut in einen Treffpunkt für Busgeschichte verwandeln.

Text: Jan Maschke
Bilder: Wolfgang Ruhl



Erinnerung eines ehemaligen Stadtwerkelehrlings an die Regensburger Straßenbahn

Als kaufmännischer Lehrling der Stadtwerke Regensburg musste man auch sämtliche Werke durchmachen, dass man einen Überblick bekommt. Das waren pro Werk so zirka vier bis sechs Wochen. Gaswerk, Wasserwerk, Elektrizitätswerk und Straßenbahndepot. Als Lehrling sechs Wochen Straßenbahnerwerkstatt in der Augustenstraße, das war meine schönste Ausbildungszeit. Ich durfte immer mit dem Reklamewagen (Dornkat aus Kornsaat) mitfahren und die Weichen am Kohlenmarkt stellen, wenn wieder in eine andere Richtung gefahren wurde. Leiter der Straßenbahnwerkstatt war der Desing, Josef, Jahrgang 1902, er ging mit meinem Vater in die Volksschule.

Am Freitag, wenn Feierabend war versammelte sich die ganze Mannschaft und man sang das Lied: „s´ist Feierabend", dazu trank jeder eine Halbe Bier oder zwei. Einen Mitarbeiter animierten sie immer, dass er einen ganzen Hering hinunterschluckte, dann fasste er sich in den Mund und holte den Hering wieder herauf. Dafür zahlten ihm seine Kollegen „eine halbe Bier".

Am besten hat mir gefallen, wenn die Wagen frisch gestrichen wurden, hellgelb, dann kam noch das Regensburger Schlüsselwappen drauf, das waren große Abziehbilder. Früher waren die Straßenbahnen hellgrün. Die letzte „Grüne" fuhr vom Domplatz zum Schlachthof. Ich war ein theaterbegeisteter Mensch und viel im Regensburger Stadttheater. Wenn das Orchester nicht spielte und eine Straßenbahn vorbeifuhr hörte man im Zuschauerraum das Vorbeirumpeln der Bahn.

Der Benediktinermönch Pater Emmeram fuhr immer von Prüfening Endstation in die Stadt. Der Schaffner wollte ihm eine Fahrkarte verkaufen, Pater Emmeram sagte, „ich lebe im Kloster und habe kein Geld". Die Straßenbahner hatten für ihn einen Spitznahmen, der Semmeltod von Prüfening. Oft hat er in der Bahn eine alte Semmel gegessen. Erst später hat er dann doch Fahrkarten im Vorverkauf gekauft und ich musste ihm immer eine Quittung ausstellen für das Finanzamt.

Beim Peterskircherl war eine Baracke als Unterkunft für die Schaffner. Es gab eine Schaffnerin mit dem Spitznamen Madam Pit. Sie war die Lebensgefährtin vom Operettenbuffo Charly Göbbel. Beide betrieben das Künstlerlokal Blauer Hecht in der Kepplerstraße. Charly Göbel war auch Hofnarr bei der Faschingsgesellschaft Narragonia. Madam Pit stieg in der Baracke auf den Tisch und führte zum Gaudium der Kollegen einen Schleiertanz auf. Kontrolleur Eisenschenk kam hinzu und sagte: „Ja was ist denn da los!". Der Tanz wurde natürlich sofort abgebrochen.

Nachdem die Straßenbahn am 1.August 1964 eingestellt wurde, kam die Frage auf: „Wohin mit den Bediensteten?". Die Einen kamen in die KFZ-Zulassungsstelle, die Anderen zum Ordnungsamt, man sagte zu denen „Marktinspektor", die erhoben am Donaumarkt die Standgebühren. Damit sie „Amtlicher" ausschauten, setzten sie die alte Uniformmütze auf, natürlich ohne das Flügelrad. Den Schaffner Eibl, Erich und den Siegler, Vinzenz setzte man ins Theater an die Kasse. Der Eibl war immer gut aufgelegt. Wenn ich meine Theaterkarten holte, sagte er immer zu mir: „Jetzt kommt der Herr Doktor Wadelkrampf". Fragte man den Eibl, was er vorher gemacht hat dann sagte er: „Ich war Oberleutnant bei der Straßenbahn". Andere setzte man ein als Kulissenschieber,

zum Beispiel den Dengler. Der Dengler holte immer in der Theaterpause beim Kneitinger mit dem Maßkrug, versteckt hinterm Arbeitsmantel, das Bier. Sein ehemaliger Chef der Regensburger Verkehrsbetriebe Paust, stand an der Bushaltestelle, der Dengler ging auf ihn zu, und der Paust suchte das Weite. Der Dengler hat den Paust nicht mögen, vielleicht hatte der Paust Angst gehabt vor dem Maßkrug.

Ich selbst landete in der Stadtwerkekasse, die im Neuen Rathaus, Parterre war. Jeder Schaffner hatte eine Erstausstattung an Fahrscheinen. In der Kasse mussten sie das Geld sauber auf Holzbrettern aufrichten, es wurde von mir gezählt und für den eingelieferten Betrag bekamen sie dann wieder Fahrscheinblöcke. Beim „Geldrollen" stand der Abteilungsleiter Mißlbeck neben mir. Wenn mir eine Rolle auseinanderfiel, bekam ich einen sanften Schlag mit einem Stock auf meine Hände, so lernte ich das „Geldrollen". Die Stadtwerkekasse, so wurde es uns immer von den Banken bestätigt, liefert das schönste Geld.



Nach Jahrzehnten hat mich der Künstler und Grafiker Peter Dorn angesprochen und hatte gesagt, dass er als Student Aushilfsschaffner war und ich ihm das Geld abgenommen habe.

Text und Bild
Ölgemälde Historische Wurstküche
Werner Steib, Kunstmaler



BUSGESCHICHTEN UND NACHTGESPENSTER

In den 90er Jahren, als unser allseits bekannter Oldtimer-Stadtbus KOM 229 noch jung war und gerade seinen Liniendienst aufgenommen hatte, war es so : einige Zeit vor Mitternacht fuhr der letzte Bus des Tages noch auf Linie und erreichte wenig nach Mitternacht mit Dienstende das Depot, wo er noch vom Tankdienst der Werkstattorganisation „RFG“ versorgt wurde. Das hieß in Kürze: Betankung, Entnahme und Erneuerung von Wagenbegleitkarte und Tachoscheibe sowie Aufstellung in den Abstellhallen für den Einsatz am nächsten Tag. Der Tankdienst endete damals um 0:30 Uhr, bis ca. 22 Uhr war noch eine Kurzreinigung vor allem des Fahrerplatzes durch eine Fremdfirma auf dem Plan, da danach aber nur noch spärlich Wagen eintrafen, war ein Einsatz dieser Truppe bis zum Schluss unwirtschaftlich. Die letzten Wagen blieben also ungereinigt.

Diese letzten Busse des Tages fingen v.a. im Sommer auch zahlreiche Nachtschwärmer des Weltkulturerbes „Regensburg“ ein, denen ein Taxi zu teuer und ein Fahrrad wegen gesteigertem Alkoholkonsum nicht dienlich erschien und die auf diese Weise in ihre Quartiere, meist Studentenbuden, kommen wollten. Manche überfiel im Bus sehr bald die Müdigkeit und die im Heck befindliche 5er-Sitzbank der Busse lud zum flachlegen ein—natürlich in der Hoffnung, an der Endhaltestelle aufzuwachen. Der Fahrer, selbst auch müde von der Arbeit(und nicht vom Alkohol), verließ nach Dienstende das Fahrzeug im Betriebshof vor dem Wartungstrakt der RFG unter Mitnahme seiner Tasche, die Reiniger waren nicht mehr da und der Tankservice, ebenfalls müde um diese Zeit, waltete seines Amtes ohne einen Blick in den Heckbereich des Fahrzeuginnenraumes zu werfen. Es kann wie es kommen musste.

Zwischen 0:30 Uhr und 4:30 Uhr, der Dienstaufnahme des Frühdienstes am Folgetag, ruhte damals der Betrieb und alle Wagen standen im Depot oder der Werkstatt, wenn Mängel vorlagen. Ein privater Wachdienst drehte in dieser Zeit seine Runden und belegte dies auch durch Stichstellen. Besondere Vorkommnisse waren im „Wachbuch“ zu notieren, welches der Meister am nächsten Tag kontrollierte. Da las man dann, „Unbekannte Person plötzlich in den Abstellhallen aus einem Bus gekommen, entfernte sich sehr rasch vom Betriebsgelände“ oder so ähnlich. Langschläfer gab es aber auch. Da startete der Fahrer der Frühschicht gegen 4:45 Uhr im Depot den Motor, der direkt unter der 5er-Sitzbank werkelte. Während der Motor noch die Bremsanlage befüllte, um abfahren zu können, tauchte plötzlich eine fremde Person von hinten auf, murmelte ein verschlafenes „Hallo“ zum völlig verdutzten Fahrer und verschwand rasch durch die geöffnete Vordertür in Richtung Ausgang. Merke: am Morgen ist der Alkohol verraucht, da kann der Motor schon als Wecker wirken! Wie wird das wohl heute sein, wenn Elektrobusse völlig geräuschlos ihre Arbeit aufnehmen? Die 5er-Sitzbank gibt es immer noch…..

Helmut Dümler



Natursteine
Marmor
Granit u. Dolomit
Splitte
Kiese
Findlinge

Transporte
Schwertransporte
Sattelkipper
Tieflader
Kran-LKW

HEIMGÄRTNER
Natursteine · Mineralstoffe

Gewerbepark A4
93086 Wörth an der Donau

Tel. 09482/80 20 50
Fax 09482/80 50 555

info@heimgaertner-natursteine.de
www.heimgaertner-natursteine.de

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





Bereits im Heft 10 fälschlicherweise angekündigt

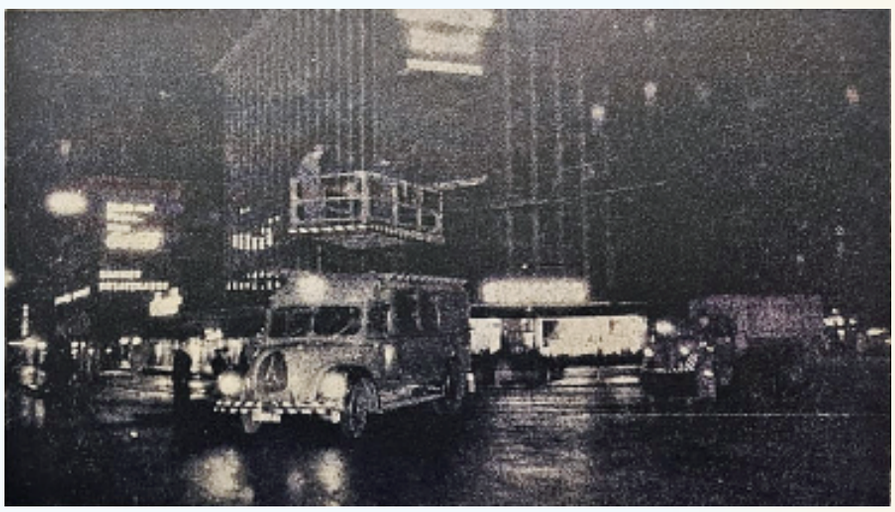
Der Abbau der Oberleitung vom Bahnhof bis zur Danziger Freiheit erfolgt in Etappen

1600 Zentner Kupfer der Oberleitung wandern zum „alten Eisen"

Tote Leitung verursachte noch Kosten und Kopfzerbrechen / Schwierigstes Teilstück am Ernst-Reuter-Platz / Straßenbahn fiel aus

ti. Zehn Jahre lang speiste sie die Motoren der Oberleitungsbusse auf der Linie 3 der städtischen Verkehrsbetriebe. Jetzt kam in der Nacht zum Samstag ein Spezialtrupp und begann am Ernst-Reuter-Platz mit dem Abbau der seit dem 1. Juni dieses Jahres toten Leitung. 16 000 Zentner Kupfer werden jetzt zum „alten Eisen" gelegt. Im strömenden Regen begannen die Monteure ihre Arbeit, für die sie die Nacht gewählt hatten, damit sie auf dem sonst verkehrsreichen Platz nicht gestört wurden. In luftiger Höhe zwickten sie vom Rüstwagen aus den rechten der beiden Leitungsdrähte ab. Die jeweils 30 Meter langen Drahtstücke wurden zusammengerollt und wanderten mit den abmontierten Halteklauen auf den Lastwagen.

Am nächsten Wochenende wird die linke Leitung entfernt. Man mußte sich für diese „Arbeitsteilung.' entscheiden, da Spannung und Zug viel zu stark waren, um beide Leitungen zur gleichen Zeit ohne Gefahr abzubauen. Besondere Schwierigkeiten stellten sich an der Kreuzung der Oberleitung mit einer Straßenbahn ein. Mit Rücksicht auf die Abbauarbeiten verkehrte die Straßenbahn ab 20 Uhr nur bis zum Kohlenmarkt. Von dort bis Pürkelgut waren Omnibusse eingesetzt. Die Polizei sicherte die Abbauarbeiten auf dem schwierigsten Teilstück vom Finanzamt bis zum Bahnhof. Am Samstagvormittag wurde die Strecke bis zur Cäcilienkirche in Angriff



Bei Nacht und Ne gen begannen die Monteure eines Spezialtrupps mit dem Abbau der überflüssig gewordenen Oberleitung am Ernst-Reuter-Platz. *Aufnahme: Spitta*

genommen. Das Teilstück von der Reichsstraße über die Nibelungenbrücke hatte man bereits einige Tage vorher von der toten Oberleitung befreit, da diese Arbeiten im Hinblick auf die neue Auffahrt der Wöhrdstraße vordringlich waren, Wann die restliche Leitung bis zur Danziger Freiheit abmontiert wird, steht noch nicht fest, da der Spezialtrupp nur noch am nächsten Wochenende zur Verfügung steht. Die übrigen Arbeiten müssen dann von den Monteuren der Verkehrsbetriebe bewältigt werden.

Seit der Stillegung des Oberleitungsbusses im Mai dieses Jahres hat die tote Leitung den Verkehrsbetrieben noch eine Menge Kosten und Kopfzerbrechen verursacht. So mußte die Leitung nach wie vor gewartet und kontrolliert werden, Außerdem mußte der Turm- wagen ausrücken, sobald Schwertransporte oder Bagger unter der Leitung durchfuhren, Bekanntlich hat sich die von langer 'Hand vorbereitete Umstellung der Verkehrsbetriebe von Oberleitungsbussen auf Gelenkzüge völlig reibungslos vollzogen. Die Stadt hat für 520 000 Mark zunächst vier Gliederbusse angeschafft, die jetzt die Fahrgäste auf der Linie 3 befördern. Im Zuge der Rationalisierungsmaßnahmen bei den Verkehrsbetrieben, wird im nächst. Sommer auch die Regensburger Straßenbahn in den Ruhestand versetzt.



Artikel der MZ vom 26.8.1963
entdeckt von Frank Steinwede im Archiv der SMO

Guerickestraße - eine befahrbare Tramstrecke

Jahrzehntelang war der letzte erhaltene Regensburger Straßenbahnzug ein Ausstellungsstück ohne eigene Strecke. Im Juni 2026 hat sich das geändert: Mit dem Abschluss der Gleisarbeiten im sogenannten „Swietelsky-Bogen" steht der IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. nun eine durchgehend befahrbare Trasse zur Verfügung.



Im Juni 2026 hat die IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. den letzten Abschnitt eines rund 600 Meter langen Gleisbogens in der Guerickestraße in Regensburg fertiggestellt. Die Strecke, die zu Ehren der bauausführenden Firma Swietelsky Rail München, den Namen „Swietelsky-Bogen“ erhielt, ist damit durchgehend auf einer Spurweite von 1.000 Millimeter befahrbar. Zuvor hatte das Gleisstück aus mehreren nicht zusammenhängenden Abschnitten bestanden.

Umspurung statt Neubau

Die Arbeiten konzentrierten sich auf die präzise Anpassung der vorhandenen Gleislage. Befestigungselemente wurden gelöst, neu positioniert und wieder fixiert; speziell angefertigte Spurstangen sorgten für eine konstante Spurweite entlang der gesamten Trasse. Auch bestehende Weichen wurden aufwendig integriert, wobei Schienen teilweise gekürzt und neu ausgerichtet werden mussten. Ein Großteil der vorhandenen Gleissubstanz blieb dabei erhalten. Parallel zu den Bauarbeiten wurde die Trasse, die über einen längeren Zeitraum stark überwuchert gewesen war, freigelegt und durch regelmäßige Mäharbeiten sowie Rückschnitte in den Wintermonaten dauerhaft offengehalten. Diese Pflegearbeiten erfolgten in Zusammenarbeit mit dem Garten- und Forstbetrieb Christian Feibig.

Text un d Foto:
Jan Mascheck



Regensburger und Plauener Straßenbahnfreunde vertiefen Zusammenarbeit

Zu einem umfangreichen Werkstattgespräch trafen sich Vertreter der Plauener Straßenbahn GmbH, des Traditionsvereins der Plauener Straßenbahn e. V. sowie der IG Historische Straßenbahn Regensburg e. V. im Betriebshof der Plauener Straßenbahn. Im Mittelpunkt standen technische Erfahrungen aus der fertiggestellten Umspurung des sogenannten Swietelsky-Bogens, aktuelle Entwicklungen rund um die Regensburger Tramgarage sowie die weitere Zusammenarbeit beim historischen Regensburger Triebwagen 47. Die langjährige Partnerschaft zwischen den Straßenbahnfreunden aus Plauen und Regensburg wurde dabei erneut vertieft.

Hochrangige Besetzung aus Plauen und Regensburg



An dem Treffen nahmen auf Plauener Seite unter anderem Andreas Fries, neuer Leiter der Werkstatt der Plauener Straßenbahn, Dominik Pietzsch, Vorsitzender des Traditionsvereins der Plauener Straßenbahn e. V., Sven Lippold sowie weitere Vereinsmitglieder teil. Die Regensburger Delegation wurde durch den Vorstand der IG Historische Straßenbahn Regensburg e. V. mit Günther Dürrmeier, Jan Mascheck und Claudia Krause vertreten. Ein weiterer wichtiger Tagesordnungspunkt war die Vorstellung des aktuellen Planungs- und Baufortschritts der künftigen Regensburger Tramgarage. Die Vertreter der IG Historische Straßenbahn Regensburg informierten ihre Plauener Partner über den derzeitigen Stand des Projekts und die weiteren vorgesehenen Schritte.Mitfahrt mit dem Regensburger Triebwagen 47.

Ein Höhepunkt des Besuchs war die Mitfahrt mit dem Regensburger Triebwagen 47 auf dem Gelände des Plauener Betriebshofes. Die Teilnehmer konnten die erfolgreiche Wiederinbetriebnahme des Fahrzeugs unmittelbar erleben.

Historische Rundfahrt mit dem Plauener Triebwagen 21

Zum Rahmenprogramm gehörte außerdem eine Rundfahrt mit dem historischen Plauener Triebwagen 21. Der Wagen wurde 1905 von MAN Nürnberg gebaut und zählt zu den bedeutendsten erhaltenen historischen Straßenbahnen Deutschlands. 2025 feierte die Plauener Straßenbahn das 120-jährige Jubiläum dieses außergewöhnlichen Fahrzeugs.

Vorbildliche Partnerschaft zwischen Plauen und Regensburg



Das Werkstattgespräch verdeutlichte erneut die außergewöhnlich enge Zusammenarbeit zwischen den Straßenbahnfreunden in Plauen und Regensburg. Der historische Triebwagen 47 steht dabei als Symbol für die erfolgreiche Kooperation beider Städte. Mit dem erfolgreichen Werkstattgespräch vom 11. Juli 2026 wurde die Grundlage für weitere gemeinsame Projekte gelegt.

Text: Jan Maschek
Fotos: Rolf Schmetzer





Otto-Schwerdt Mittelschule im Elektrolabor

Straßenbahnprojekt begeistert Mittelschüler

20 Schülerinnen und Schüler der Otto-Schwerdt-Mittelschule besuchten das Elektrotechnik-Labor der OTH Regensburg und erhielten spannende Einblicke in die Entwicklung des batterieelektrischen Antriebs der Historischen Straßenbahn. Die Exkursion war ein Dankeschön der IG Historische Straßenbahn für die langjährige Unterstützung der Schule.

Die Jugendlichen, die bereits die historischen Sitzbänke der Straßenbahn restauriert haben, lernten moderne Elektrotechnik kennen und erhielten zugleich neue Perspektiven für Ausbildung und Studium. Ziel des Projekts ist es, die restaurierte Straßenbahn künftig ohne Oberleitung im Regensburger Osten fahren zu lassen. Dafür fehlen derzeit noch die Antriebsbatterie und eine Unterstellmöglichkeit.









Mittelschüler im Labor der OTH mit Prof. B. Hpfensperger, Schulleiter W. Lang und dem zweiten Vorstand der IG Hist. Straßenbahn G. Dürrmeier, ***Fotos von Groh-Schad***



Der Midibus-
- eine Lösung für den Altstadtverkehr in Regensburg oder teure Spielerei?

Ein paar Gedanken vorab zum Midibus:

Was ist ein Midibus? Empirisch wurden in den 50er und 60er Jahren 2-achsige normale Stadtbusse mit 10-11,5 m Länge ausgeführt, die Breite von maximal 2,5 m gibt die Straßenverkehrszulassungsordnung (kurz StVZO) vor. Als ab 1968 der „Standardlinienbus 1" (kurz SL 1) durch den Branchenverband (damals VÖV, heute VDV, „Verband deutscher Verkehrsbetriebe") und die Busindustrie eingeführt wurde, war eine Länge von maximal 11,0 m für den normalen 2-Achser definiert. Es galt, Fahrdynamik der Wagen und maßliche Vorgaben des Straßenbaues in Einklang zu bringen. Mit dem SL2 ab 1976 änderte sich das auf maximal 12,0 m, um mehr Fahrgäste aufnehmen zu können. Aber natürlich gab es Anwendungen in einigen Städten für kürzere und/oder schmälere Fahrzeuge, als „Midibus" bezeichnet, v.a. bei Städten mit historischem Altstadtkern. Der Bedarf und damit die zu produzierenden Stückzahlen unterhalb der Normalgröße waren aber gering. Eigenentwicklungen der Hersteller lohnten sich selten, kleine Serien übernahmen spezielle Subunternehmer der großen Anbieter. Manchmal wurde nur der Radstand der 12 m-Wagen durch Entnahme einer Fenstereinheit verkürzt bei gleichem Überhang, was zu Schaukeleffekten beim Fahren führte. Zudem waren dann Länge und Breite der Busse individuell, festgelegt durch den Hersteller und nicht durch eine Norm des Branchenverbandes.

Der 1. Versuch: es fehlt das Verkehrskonzept

In Regensburg fuhren bis in die 90er Jahre selbst Gelenkbusse der Hauptlinien 1 und 2 durch den Altstadtbereich, was natürlich zu Konflikten mit Fußgängern und Radfahrern führte— und die PKW waren ja auch noch da. Diskussionen in Stadtrat und Medien griffen das Thema auf. Ein erster Schritt wurde durch die 1990 als Nachfolgerin von Friedrich Viehbacher neu ins Amt gekommene Oberbürgermeisterin Christa Meier(SPD) gesetzt. Die Verkehrsbetriebe RVB mieteten folglich sechs Midibusse als Vorführfahrzeuge von drei verschiedenen deutschen Herstellern an, alle mit konventionellem Dieselantrieb:

1 Mercedes-Benz O 402,
mit Außenmaß 8,07 x2,40 m

1 MAN/Göppel SN 182
mit Außenmaß 8,70x2,37 m

4 Neoplan N 409/N 4009/ N 4007 mit Längen
von 7,8 bis 9,5 m bei normaler Breite von 2,5 m

Die Wagen von Neoplan waren bereits niederflurig ausgeführt ***(Bild 1)***, die Außenmaße waren den Anforderungen angepasst. Gedacht war ein 5-Minuten-Takt der sechs Wagen, der Fahrgast sollte also kaum Wartezeiten erleben.



Bild 1, Neoplan-Bus 1990 am alten Rathaus

Der Versuch ab Donnerstag, 15.11.1990 war auf fünf Wochen terminiert und sollte bis Heilig Abend laufen, erreichte jedoch nicht das geplante Ende. Mangelnde Vorbereitung und gewisser Widerstand des politischen Gegners---der bis in Führungsetagen und Betriebsratsgremien der Verkehrsbetriebe reichte---waren das eine. Die ungeschickte Sperrung nur der Gesandtenstraße mit Umlenkung des Verkehrs in die Donaumagistrale waren das andere. Ein Verkehrschaos in der Vorweihnachtszeit war also erwartbar. Zudem hatte die „Mittelbayerische Zeitung" bereits am 12. November 1990 eine kostenfreie (!) Fahrt angekündigt, da eine Tarifgestaltung in der Kürze der Vorbereitungszeit nicht möglich war. Der

Fahrgast erhielt nun ein Ticket vom Fahrer, das er aber nicht bezahlen musste. So forderte es die Regierung der Oberpfalz mit Blick auf die erforderliche Abrechnung mit ÖPNV-Fördermitteln. Fahrer klagten über ungewohnt enge Kabinen in den kleineren Bussen und die in Kleinserie gebauten Wagen---die als Vorführobjekte in ganz Deutschland herumwanderten--- wiesen technische Mängel auf, die einem stabilen Betriebseinsatz entgegenstanden. Für eine gründliche Überprüfung vorab in der Werkstatt hatte die Zeit gefehlt. Der 130.000 DM teure Versuch endete vorzeitig im Durcheinander. Die Thematik „Midibus“ wurde also nicht weiterverfolgt, einen Kauf von Bussen in dieser Fahrzeugklasse durch die RVB gab es vorerst nicht.

Der 2. Versuch: die Umsetzung mit Erdgasantrieb

Im März 1996 gewann der CSU-Kandidat Hans Schaidinger die Wahl zum Oberbürgermeister und wollte sein Wahlkampfversprechen einlösen: Regensburg soll ein Altstadtbussystem mit Midibussen erhalten! Klar war inzwischen, dass nur ein Gesamtkonzept zur Verkehrsberuhigung in der Altstadt die Einführung von Midibussen sinnvoll macht. Im Frühsommer 1997 schrieben die Verkehrsbetriebe folglich vier Midibusse (nur 4!) aus, alternativ mit Diesel- oder Erdgasantrieb. Da zu jener Zeit Busse mit Erdgasantrieb im Focus (oder „Trend“?) der Politik standen, hatten auch die Regensburger Verkehrsbetriebe 1996 einen konventionellen 12 m-Bus mit Erdgasantrieb beschafft (KOM 150; Hersteller MAN), eine Erdgas-Füllstation der REWAG war am Betriebshof folglich bereits vorhanden -- auch für ein Müllfahrzeug des städtischen Fuhramtes. Mit Midibussen sollte dieser Trend gemäß den Wünschen der Stadtpolitik fortgesetzt werden, was den Technikern im Verkehrsbetrieb Sorgen bereitete. Designstudios dagegen freuten sich über Aufträge der Verkehrsbetriebe, die neue Technik dem Kunden auch visuell besonders schmackhaft zu machen. Die Fa. Neoplan konnte schließlich bis zum 15.April 1998 alle vier Wagen vom Typ N 4007 liefern ***(Bild 2)***, nachdem ein Vorläuferfahrzeug bereits im März auf der Messe „dona 98“ zu besichtigen war. Die Busse mit 2,38 m Breite und 8,31 m Länge wurden als KOM 151-154 in



Bild 2, Neoplan Typ N 4007

den Fuhrpark eingruppiert. Als Antrieb diente ein in Großbritannien hergestellter Cummins-Motor, der als Dieselmotor entwickelt auf Erdgasantrieb nach dem Ottomotor-Prinzip umgebaut war. Motoren deutscher Hersteller waren nicht verfügbar. Leider war der Schaukeleffekt durch den kurzen Radstand deutlich spürbar und ständige Motorprobleme wegen Störungen an der Zündanlage und der hohen Auspuffhitze trieben die Unterhaltskosten hoch. Gerissene Kühler und defekte Federdome an der Motorseite beschäftigten die Werkstatt ebenfalls. Ersatzteile waren teuer und oft erst nach Wartezeiten verfügbar, der Motor erforderte teure Sonderöle; die Reifen waren eine Spezialanfertigung, da an der Antriebsachse keine Doppelbereifung möglich war. Die Sorgen der Techniker waren also nicht unbegründet, der Werkstatt wurde nicht langweilig. Als ein Mehrbedarf an Fahrzeugen erkennbar war, wandten sich die Verkehrsbetriebe glücklicherweise einer Neuentwicklung des Hauses Mercedes-Benz zu : der Dieselelektrisch angetriebene „Cito“ mit sehr langem Radstand, aber ähnlichen Außenmaßen



Bild 3 Cito (aus KOM 155-156)

(8,91 m Länge, 2,35 m Breite). KOM 155 ***(Bild 3***) trat am 24.11.1999 seinen Dienst bei der RVB an, KOM 156 dann 2 Jahre später im November 2001. Diese beiden Fahrzeuge liefen zuverlässig und entsprachen den Erwartungen von Fahrgästen und Betreiber.

Der 3. Versuch: die Midibusse verschwinden wieder, Normalbusse als Ersatz!

Mit Argusaugen verfolgten die Verantwortlichen der Verkehrsbetriebe die Unterhaltskosten dieser Fahrzeuge als Defizit-Treiber und eine Untersuchung vom Juli 2004 durch den Verfasser deckte auf, dass ein Erdgas-betriebener Neoplan-Midibus etwa doppelt so hohe Kosten verursachte wie einer der beiden „Citos“ bei gleichem Einsatzprofil und natürlich überstiegen die Kosten deutlich den Unterhalt eines konventionellen 12 m-Busses. Folglich trafen Aufsichtsrat und Geschäftsführung im Juli 2006 die Entscheidung, die Midibusse abzugeben. Dies bedeutete aber auch das Ende der als zuverlässig eingeschätzten „Cito“-Wagen. Leider war auch ein Wechsel auf diesen Fahrzeugtyp nicht mehr möglich, da der Hersteller Mercedes-Benz inzwischen die Produktion auf Grund zu geringer Nachfrage eingestellt hatte. Noch im Juli 2006 verließen also die 4 Neoplan N 4007 Regensburg Richtung Bulgarien, im Februar 2007 übernahm ein Aufkäufer dieser Fahrzeugart die beiden „Citos“. Das Abenteuer „Midibus“ war in Regensburg vorerst zu Ende. Die Altstadtlinie wurde mit konventionellen 12m-Bussen weitergeführt, häufig mit dem ebenfalls erdgasbetriebenen KOM 150 von MAN. Es kamen aber auch Dieselfahrzeuge zum Einsatz.

Der 4. Versuch. Auf ein Neues!! Midibusse kommen wieder---aber elektrisch!

Die Sache war damit noch nicht erledigt: „Grüne : große Busse raus aus der Altstadt“ lautete die Schlagzeile der „Regensburger Woche“ vom 9.12.2008. „Zu groß und zu viele Abgase“ war der Tenor von Umweltgruppen gegenüber dem Busverkehr in der Innenstadt. Kostenüberlegungen bremsten aber den Eifer einzelner Gruppen, man hatte aus den Erfahrungen mit den Gasbussen gelernt. Die Wende dauerte also bis Mai 2014, denn ab dann hieß der neue Oberbürgermeister Joachim Wolbergs (SPD), Bürgermeister wurde Jürgen Huber (Die Grünen). In diversen Städten in Deutschland wurden zu dieser Zeit bereits Versuche mit emissionsfreien Elektrobussen gefahren, teils batteriebetrieben, teils über Brennstoffzellen, die als Energiequelle mit Wasserstoff versorgt werden. Diese Idee der Emissionsfreiheit war keineswegs neu, schon bei der Olympiade in München 1972 waren emissionsfreie Elektrobusse von MAN im Einsatz mit angehängten Batteriewagen, die rasch gewechselt werden konnten. Marktführer bei kleinen Elektrobussen war zu dieser Zeit um 2014 die Fa. Solaris in Polen und so war ein elektrisch angetriebener Midibus dieser Marke im Focus der Planungen. Selbst Preise waren schon besprochen worden. Zuvor war aber ein Ladesystem zu entwickeln, basierend auf den Streckenanforderungen des Verkehrsbetriebes. Induktiv am Boden laden oder per Oberleitung? Wo sind Lademöglichkeiten vorzusehen? Schließlich entstand eine Ladestation über Pantograph (Dachstromabnehmer) im Betriebshof wie auch am Bahnhof, zudem konnte in der Werkstatt auch mit Kabel geladen werden. Der Bürger sollte in der Innenstadt keine Bodenladung mitbekommen, um nicht Ängste zu erzeugen. Leider war der Solaris-Bus über 9 m lang und in der Stadt plante man, bisher nicht bediente Bereiche anzufahren, z.B: den „Emmeramsplatz“ oder den „unteren Wöhrd“ (was schließlich aber doch unterblieb). Dafür war der Wagen von Solaris ungeeignet. Es blieb nur der von den „Wiener Linien“ im deutschen Sprachraum 2013 eingeführte Midibus der italienischen Firma Rampini, angetrieben durch Technik der Fa. Siemens, die auch die Ladetechnik in Regensburg bestückte. Mit einer Breite von 2,20 m bei 7,72 m Länge schaffte das Fahrzeug selbst enge Kurven in der Regensburger Altstadt. Die Ausschreibung von fünf dieser hochpreisigen Fahrzeuge durch die RVB im Herbst 2015 war somit Formsache, da damals in dieser Größenklasse Alternativen fehlten. Bereits im Sommer 2015 traf ein von den Wiener Linien gemieteter Versuchsbus zur Probe ein und wurde mit grüner Folie beklebt, der Kennfarbe des RVV in Regensburg, um den Bürgern die künftige Gestaltung der Altstadtbusse auch visuell nahezubringen. Ein Name für den Fahrzeugtyp war auch schnell gefunden: „Emil“,



Bild 4, Neustart elektrisch mit Rampini-Bussen, Bild vom 2.Mai 2017

eingruppiert als KOM 900-904. Anders als 1990 sollte eine gründliche Vorbereitung der Neuerung Missstimmung unter der Bürgerschaft vermeiden. Kurz vor Jahresende 2016 traf dann der erste der fünf Wagen mittels Tieflader aus Italien ein. Am 2.Mai 2017 konnte der erste reguläre Busbetrieb mit Elektrobussen in Bayern mit der Eröffnung durch Oberbürgermeisterin Gertrud Maltz-Schwarzfischer beginnen ***(Bild 4)***. Es war eine Idee vom Vorgänger Joachim Wolbergs, die Busse auch als Plattform zur Erprobung von Innovationen Regensburger Firmen zu nutzen, dies führte zu verschiedenen Anwendungen, die wichtigste geschah im Wagen 901, in den ein von der Fa. AVL in Regensburg entwickelter Antriebsmotor eingebaut und angepasst wurde. Die Schlagzeile „ein Emil macht gleich schlapp“ in der „Rundschau“ vom 3.5.2017 lässt die Schwierigkeiten erahnen, die die Neuerung bereitete; erst allmählich gelang es, die konventionellen Dieselbusse aus der Altstadt abzuziehen und durch kleine Elektrobusse zu ersetzen. Der Betrieb war zu Anfang ein Experiment, das erste dieser Art in Bayern. Die Öffentlichkeit war dennoch positiv eingestellt, ein nachgerüstetes Klingelsignal half, Fußgänger zu warnen, die den ungewohnt leisen Bus nicht kommen hörten. Im Januar und im Mai 2025 wurde die Rampini-Flotte durch zwei elektrische Fahrzeuge des britischen Herstellers Mellor coachcraft mit den Außenmaßen 7,01x2,12 m ergänzt (als KOM 998 und KOM 999 eingefügt), die nur per Kabel geladen werden und bei Projektstart noch nicht zur Verfügung standen. Mit diesen zwei weiteren, günstig erworbenen, farblich aber anders gestalteten Gebrauchtfahrzeugen konnten dann Netzerweiterungen in Regensburg realisiert werden.

Fazit? Irgendwann ein 5. Versuch ohne Fahrer?

Was wird die Zukunft bringen? Die Vergangenheit zeigt jedenfalls, dass der Weg des öffentlichen Verkehrs in der Altstadt von Umbrüchen gekennzeichnet war und ein Blick in die Zukunft schon deshalb schwierig ist, weil auch Medien und parteipolitische Einflüsse die Entwicklung stark mitgestaltet haben---oft mehr als den Verantwortlichen in den Verkehrsbetrieben lieb war. Dies zeigt sich auch in der häufig wechselnden Farbauswahl der Fahrzeuge.

Der Midibus war immer ein Versuchsfeld in Regensburg und sicherlich kein billiges. Aber wer Neues beginnt, muss immer Lehrgeld bezahlen; das dürfte auch für einen vielleicht in Zukunft fahrerlosen Betrieb gelten.

Autor: Helmut Dümler

Bild 1: Neoplan 1990 am alten Rathaus
Bild 2: Neoplan N 4007 (aus KOM 151-154)
Bild 3: Cito (aus KOM 155-156)
Bild 4: Neustart elektrisch mit Rampini-Bussen, Bild vom 2.Mai 2017



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

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 Vorsitzende der Bussektion, Marie Spreitzer, hatte die Route geplant und saß als aktive Busfahrerin selbst am Steuer eines vom Stadtwerk Regensburg. Mobilität bereitgestellten Linienbusses, tangierte im Rahmen der Fahrt bekannte Sehenswürdigkeiten der Stadt und zweigte nach „Bewältigung“ einiger Leckereien durch die Teilnehmer auch zudem 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



Klasse 7b auf den Spuren der alten Straßenbahn

Am 29.06.2026 unternahmen die 29 Schülerinnen und Schüler der 7b des Goethegymnasiums bei Sonnenschein und angenehmen 25°C eine Reise in die Vergangenheit. Bei ihrer Lehrerin Frau Dr. Thanner hatten sie im Deutschunterricht einen Text von Günther Schieferl behandelt. Dabei kam die Idee auf, sich einmal direkt in der Stadt anzuschauen, wie es war, als die Straßenbahn noch gefahren ist. Geführt wurde die Tour von unserem Mitglied Martin Kempter. Jedes Kind bekam einen historischen Fahrschein, auf dem auch das Liniennetz verzeichnet ist. Los ging es am Jakobstor, das sein heutiges Aussehen der Straßenbahn verdankt. Unterwegs hatten die Kinder die Aufgabe, die noch an einigen Häusern vorhandenen Befestigungen der Oberleitung zu finden. Nach einem Zwischenhalt mit Brotzeitpause am Bismarckplatz führte der Weg bis zur ehemaligen Haltestelle am Kohlenmarkt. Die Auswirkung der Straßenbahn auf die Steinerne Brücke wurde anhand von historischen Fotos gezeigt, dann war die zur Verfügung stehende Schulstunde schon wieder um und die Klasse machte sich mit dem 1er Bus, der hier immer noch dem Weg der Tram-Linie 1 folgt, auf den Rückweg in die Schule.



Foto: Martin Kempter

Als Dank für die Führung bekam Martin ein Glas selbstgemachten Hollerblütengelee überreicht, sowie eine großzügige Spende für unseren Verein. Wir werden das Geld in die Fertigstellung unserer Fahrstrecke in der Guerickestraße stecken, danke an die Klasse 7b! Auf dem Nachdruck des alten Fahrscheins (aus dem Straßenbahnbuch von Kempter/Eichermüller, Slg. H. Heilmeier) ist die Strecke gekennzeichnet, die die Kinder bei ihrer Tour zurückgelegt haben. Dieses Jahr gab es schon eine solche Führung für eine Gruppe von Studenten. Drei jeweils einstündige Führungen für die Öffentlichkeit fanden am Tag des Offenen Denkmals (13.09.) statt. Eine Gelegenheit zur Teilnahme gibt es dieses Jahr noch im Rahmen des Herbstsymposions der Denkmalpflege am Sonntag, 22.11.2026, 14 Uhr ab Domplatz (Abfahrtstelle der Stadtrundfahrten).

Klasse 7b, Goethegymnasium Regensburg,
Martin Kempter

Schmidbauer



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
www.schmidbauer-gruppe.de

Das Eck am Bischhofshof

Zu den wohl ungewöhnlichsten Abschnitten des früheren Regensburger Straßenbahnnetzes gehörte die Verbindung zwischen Domplatz und Arnulfsplatz. Schon damals musste sich die Straßenbahn den Straßenraum mit dem übrigen Verkehr teilen – auch wenn die Zahl der Automobile im Vergleich zu heute noch sehr überschaubar war.



Foto: H. Hartlaub

Besonders anspruchsvoll war dabei ein äußerst enger Kurvenverlauf der Gleise, deren Kurvenradius lediglich 15 m betrug.. Sie lag im Bereich zwischen dem Bischofshof und dem Krauterermarkt und führte weiter bis zur Goliathstraße, unmittelbar vor dem damaligen Kino Olympia.

Wer im Bischofshof bei einem gemütlichen Aufenthalt saß, bekam das Straßenbahngeschehen zwangsläufig mit. Trotz der massiven Gebäudemauern war das Quietschen und Kreischen der Räder deutlich zu hören. Tagsüber erschien ungefähr alle drei Minuten eine Bahn.

Für die Fahrgäste war vor allem die Fahrt vom Domplatz in Richtung Arnulfsplatz ein Erlebnis. Wer sich vorne bei dem Fahrer aufhielt – dieser saß damals häufig noch auf einem Fahrradsattel – konnte beim Durchfahren der Kurve beinahe den Eindruck gewinnen, direkt in das Schaufenster des Haushaltswarengeschäfts Fries zu fahren. So dicht führte die Bahn an dem Gebäude vorbei.

Doch nicht nur für die Fahrgäste war diese Stelle bemerkenswert. Für die Fahrer bedeutete die enge, zugleich ansteigende Kurve eine echte Herausforderung. Der Zug musste vom Kohlenmarkt mit genügend Schwung heranfahren. War die Geschwindigkeit zu gering, konnten die Reibungskräfte zwischen Rädern und gebogenen Schienen dazu führen, dass die Straßenbahn in der Steigung zum Stillstand kam.

Hinzu kam der Gegenverkehr. Der Fahrer musste darauf vertrauen, dass die Verkehrsteilnehmer das an der Fassade des Bischofshofs angebrachte Signal einer Ampel beachteten, die den Verkehr regelte. Sie wurde von der Straßenbahn selbst über einen Schalter an der Oberleitung ausgelöst und zeigte den übrigen Verkehrsteilnehmern mit rotem Licht, dass die Bahn die Engstelle passieren wollte.



Foto: Otmar Fritz

Bei der historischen Regensburger Straßenbahn (1903–1964) galt die Kurve an der Ausfahrt der Steinernen Brücke in die Weiße-Lamm-Gasse bzw. weiter in die Weiße-Hahnen-Gasse als eine der engsten Stellen im gesamten Netz. Die enge Altstadt machte dort besonders kleine Kurvenradien erforderlich.

Auch für Radfahrer war dieser Kreuzungsbereich äußerst riskant. Man hatte lediglich die Schienenstücke der ursprünglichen Strecke über die Steinerne Brücke nach Reinhausen am Kreuzungsende jeweils abgeschnitten, so dass die zwei kreuzenden Schienenpaare den Radfahrern höchste Konzentration und Geschicklichkeit abforderten.

Von der einstigen Enge ist heute kaum noch etwas zu erkennen. Ein auffälliger Hinweis auf die damalige Situation ist jedoch geblieben: die abgeschrägte Ecke des Wohnhauses an der Einmündung zur Weißen-Hahnen-Gasse. Sie lässt noch erahnen, wie wenig Platz Straßenbahn, Radfahrer, Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer an dieser Stelle einst miteinander teilen mussten.



Stadtplan von Regensburg im Jahre 1905 aus der Vogelschau , Quelle Stadtarchiv



Hier ist die Verzweigung der Gleise für die beiden Linien Richtung Steinerne Brücke und zum Kohlenmarkt in der Bildmitte zu erkennen
Bilddokumentation Stadt Regensburg 1907

„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 · www.hotel-bischofshof.de









Zukunftsvision!

Die Strecke, die zu Ehren der bauausführenden Firma Swietelsky Rail München den Namen ***„Swietelsky-Bogen“*** bekam, wird, wie in einer Zukunftsvision links dargestellt, durchgehend auf einer Spurweite von 1.000 Millimeter befahren werden.

Visualisierung Wolfgang Ruhl



Freiwillige Helferinnen und Helfer für das Bürgerfest 2027 gesucht
Die IG Historische Straßenbahn Regensburg e. V. sucht Unterstützung für die Schmidbauer-Krangondelaktion beim Bürgerfest vom 18. bis 20. Juni 2027.

Wer gern mit anpackt und Teil einer besonderen Bürgerfestaktion sein möchte, ist herzlich willkommen.
Gesucht werden Freiwillige für folgende Aufgaben:
Ob mit Erfahrung oder zum ersten Mal dabei – wir freuen uns über jede helfende Hand. Auf alle Helferinnen und Helfer warten außerdem jede Menge Spaß, Freigetränke und kostenloses Essen.
Interessierte können sich telefon. unter **0177 5814969** oder per E-Mail an **mail@strassenbahnregensburg.de** melden.

Wir freuen uns auf viele Unterstützerinnen und Unterstützer und ein gelungenes Bürgerfest 2027!

Inhalt

Moderne Technik im historischen Fahrzeug	*1*
Oldtimerbustreffen-eine rollende Zeitreise	*3*
Erinnerung eines Stadtwerkelehrlings	*5*
Busgeschichten und Nachtgespenster	*7*
Oberleitung wird zum Alteisen	*9*
1600 Zentner Kupfer -altes Eisen?	*9*
Guerickestraße-eine Tramstrecke	*10*
Zusammenarbeit der Straßenbahnfreunde	*11*
Otto-Schwerdt-Mittelschule im E-Labor	*12*
Der Midibus-Lösung oder Spielerei	*13*
Seniorenfahrt	*17*
Klasse 7b und die alte Straßenbahn	*18*
Das Eck am Bischofshof	*19*
Zukunftsvision?	*21*
Freiwillige Helfer gesucht	*22*

Liebe Leserin, lieber Leser,

mit der zweimal im Jahr erscheindenden 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	IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. Verantwortlicher i.S. d. 55 Abs. 2 RStV Dipl. Ing. Agr. Jan Mascheck, Maxhütte-Haidhof
VEREINS-DATEN	e-mail: mail@strassenbahnregensburg.de www.strassenbahnregensburg.de
REDAKTION	Claudia Krause, Rolf Schmetzer, mail@strassenbahnregensburg.de
ANZEIGENVERWALTUNG	Claudia Krause, Rolf Schmetzer, mail@strassenbahnregensburg.de
DRUCK	print medien service - R. Hofmeister, Auweg 8, Saxberg; 93161 Sinzing
BEZUGSPREIS	FÜR EINE SPENDE BEDANKEN WIR UNS !
SPENDENKONTO	IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. De69 7505 00000026 6883 09, Sparkasse Regensburg
ERSCHEINUNGSWEISE	print- u. online als pdf
ERSCHEINUNGSDATUM	November 2026

Herbst 2026