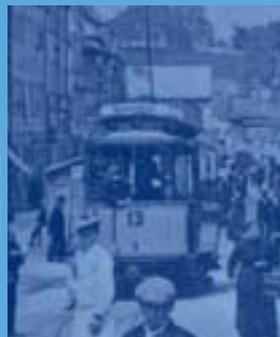


Heiner Eichermüller  
Martin Kempter

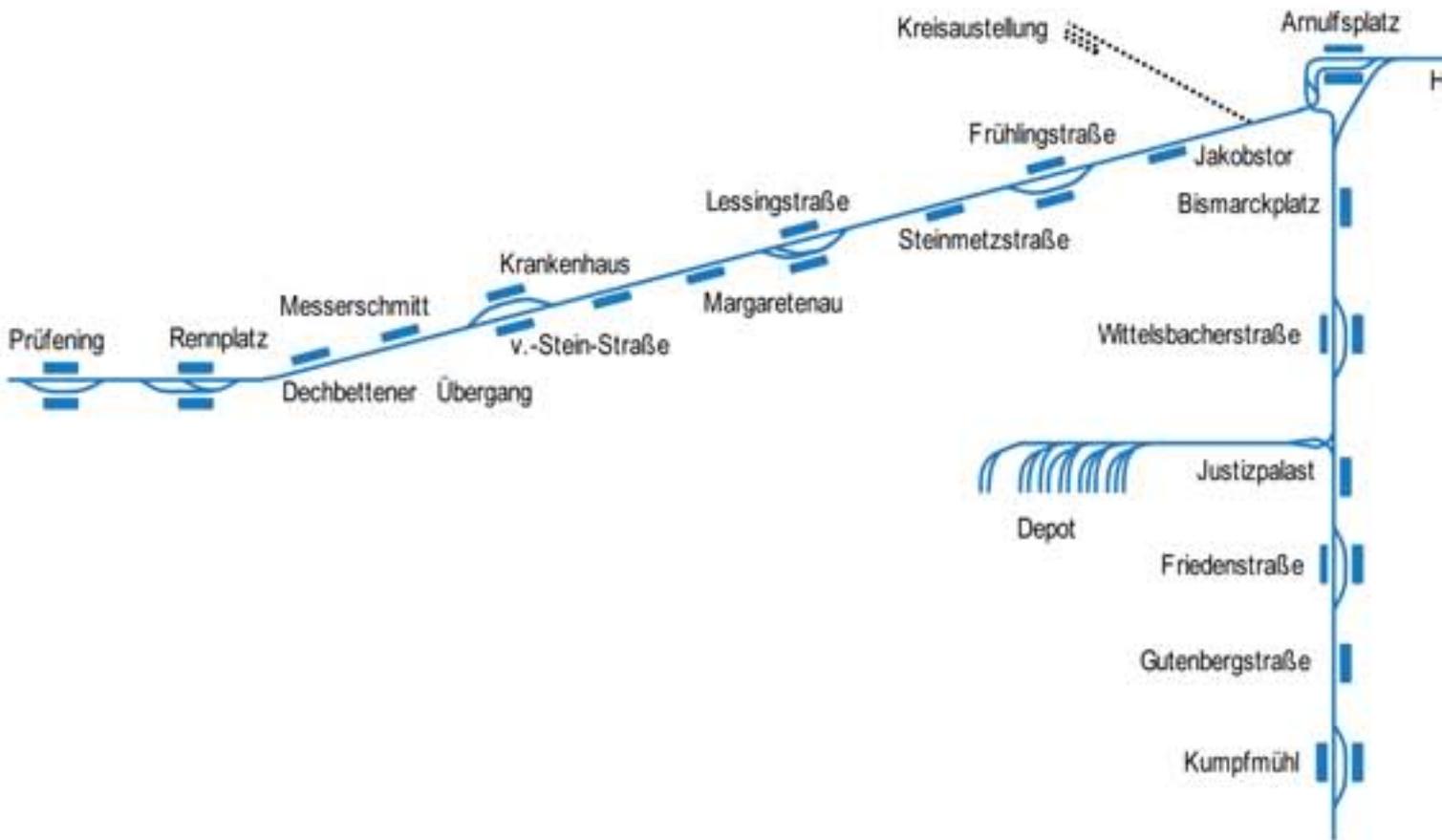
# Straßenbahn in Regensburg

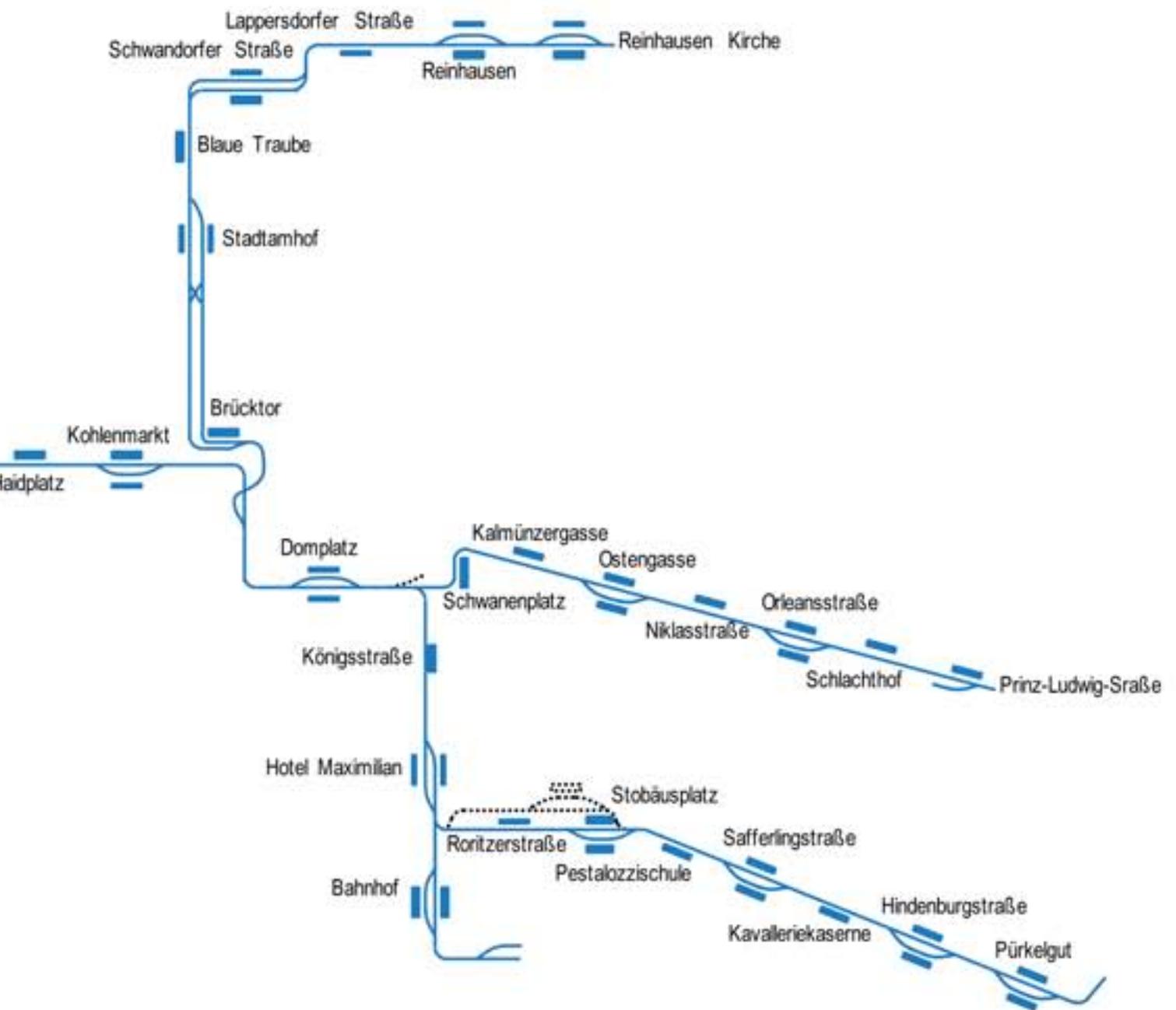


# Gleisplan der Regensburger Straßenbahn

während der größten Ausdehnung von 1.7.1936 bis 22.11.1944

[Grafik: H. Eichermüller]





-  Haltestelle mit Ausweiche
-  Bedarfshaltestelle
-  Stilgelegte Strecke



Heiner Eichermüller · Martin Kempter  
Straßenbahn in Regensburg



**Heiner Eichermüller  
Martin Kempfer**

*Im Zuge der Recherche für dieses Buch sind uns nur wenige Farbfotos begegnet, auf denen man – wie hier – die Regensburger Straßenbahn in ihrem Vorkriegsanstrich sieht: Triebwagen 30 vor dem Ostentor. [Foto: K. Haslbeck ca. 1940]*

# **Straßenbahn in Regensburg**

  
**BUCHVERLAG**

Bibliografische Information Der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-86646-318-9

1. Auflage 2015

© 2015 MZ-Buchverlag in der H. Gietl Verlag & Publikationsservice GmbH, Regenstauf  
([www.gietl-verlag.de](http://www.gietl-verlag.de))

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-86646-318-9

Vorwort .....	7
1 Pferdeomnibus .....	8
2 Planung, Bau und Eröffnung .....	15
3 Erweiterungen bis zur größten Ausdehnung .....	23
4 Gleisanlagen und Betrieb .....	38
5 Pläne, die Straßenbahn am Leben zu erhalten .....	60
6 Geplante Ablösung durch Oberleitungsbusse .....	69
7 Unterwegs auf der Linie 1 von Prüfening nach Pürkelgut .....	76
8 Stilllegungen und Ende des Betriebs .....	100
9 Fahrzeuge und Betriebshof .....	111
10 Was danach geschah .....	132
11 Derzeitiger Nahverkehr im Raum Regensburg .....	139
12 Visionen zur Stadtbahn .....	146
Nachwort .....	154
Die Autoren .....	159
Nachweise .....	160

*TW 36 Richtung Prüfening wartet  
am Arnulfplatz auf den Gegenzug.*

*[Foto: Bildstelle der Stadt Regensburg Februar 1963]*



*Blick vom Karmelitenkloster auf den Alten  
Kornmarkt mit TW 48 [Foto: C. Heilmeier Mai 1963 oder 1964]*



# Vorwort

„Als wir jüngst in Regensburg waren, sind wir mit der Straßenbahn gefahren ...“, so lautet der Text des berühmten Regensburger Liedes zwar nicht, aber trotzdem wurde die gute alte Straßenbahn nicht nur von den Regensburgern, sondern auch von vielen Touristen sehr gerne benutzt. Am 1. August 1964 fuhr die letzte Straßenbahn durch die Altstadt von Regensburg. Das bisher einzige Gesamtwerk über die Regensburger Straßenbahn wurde von Walter Zeitler verfasst und ist in drei Auflagen erschienen, zuerst im Jahr 1981. In vielen weiteren Fachbüchern und Fachzeitschriften wurde ebenfalls über die Straßenbahn in Regensburg berichtet. Wir Autoren haben uns zum Ziel gesetzt, sämtliche Informationen aufzuarbeiten und Fehler zu korrigieren, um ein neues umfangreiches Werk über ein Regensburger Kulturgut zu verfassen. Dazu wurden unter anderem mehr als 1.500 Bilder gesammelt und archiviert, ca. 60 Minuten Filmmaterial gesichtet und

ausgewertet, alte Stadtpläne und Luftaufnahmen durchgestöbert und vor allem noch lebende Zeitzeugen gefunden und befragt. In diesem Buch ist erstmals auch mindestens ein Foto von jedem Triebwagen und fast jedem Beiwagen abgebildet.

Neben der Straßenbahn werden auch der Pferdebus, der O-Bus, die Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie ein Ausblick auf eine mögliche Zukunft des ÖPNVs in Regensburg diskutiert.

An dieser Stelle wollen wir uns bei allen bedanken, die uns mit zahlreichen Diskussionen und Ideen geholfen haben dieses Buch zu schreiben. Wir wünschen unseren Lesern viel Spaß bei der Lektüre und Anregungen sich selbst mit der Materie zu beschäftigen.

Regensburg, Oktober 2015  
Heiner Eichermüller und Martin Kempter

# 1

## Pferdeomnibus

### 1846 – 1849: Omnibus der Königlich bayerischen Donau-Dampfschiff-Fahrt

Der fahrplanmäßige öffentliche Personenfernverkehr war den Regensburgern schon sehr lange vertraut: Seit 1696 konnte man von hier jeden Dienstag mit dem sogenannten Ordinari-Schiff die Donau abwärts nach Wien und seit 1699 mit der Thurn-und-Taxis-Postkutsche zwei Mal wöchentlich zunächst nach Eger und zurück fahren, bald darauf auch über Nürnberg und Frankfurt nach Amsterdam. Im städtischen Nahverkehr ging man entweder zu Fuß oder ließ sich, wenn man schweres Gepäck bei sich hatte, von den Wirtsleuten mit einem Gespann chauffieren.

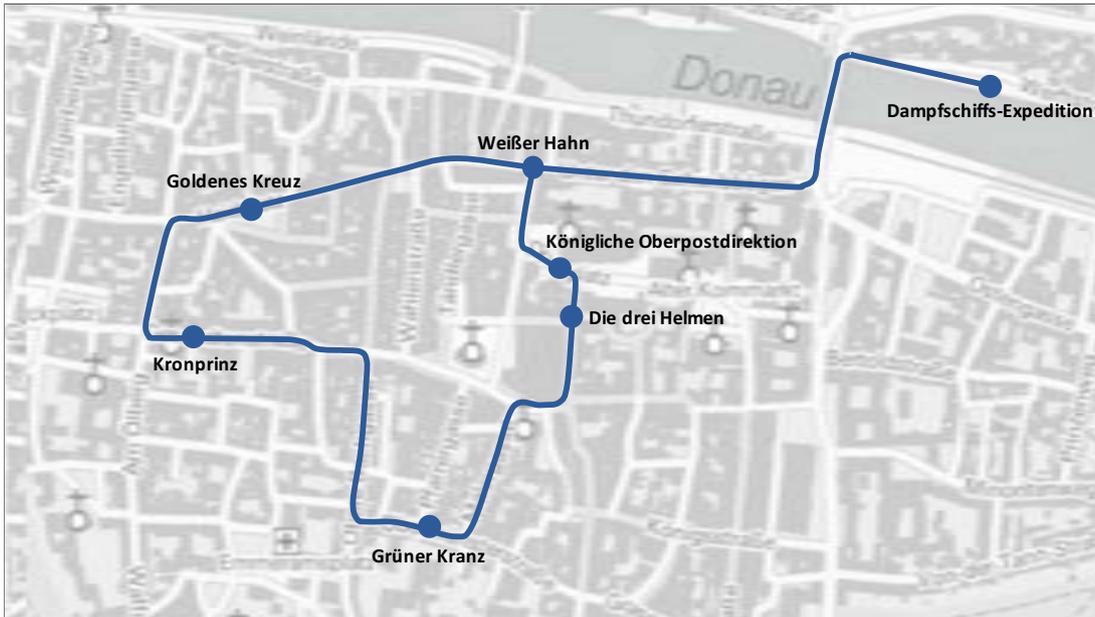
Im Jahr 1838 gewann die Donau durch die Einführung regelmäßiger Dampfschiffahrten als Verkehrsweg stark an Bedeutung. Innerhalb des Königreichs Bayern sah man Regensburg als Stadt am Wasser, weswegen es erst viel später als andere Orte ans neu entstandene Eisenbahnnetz angeschlossen wurde. Mit der Eröffnung des zwar überwiegend dem Frachtverkehr dienenden Ludwig-Donau-Main-Kanals nach Bamberg im Jahr 1846 und den immer wieder unternommenen Versuchen, auch auf der Donau oberhalb der Steinernen Brücke einen Dampflinienbetrieb aufzunehmen, sollte Regensburg regelrecht im Mittelpunkt eines Schifflinien-Sterns liegen. Aber auch im Postkutschenwesen gab es in dieser Zeit durch die Einführung der Eilpost Fortschritte, und da war Regensburg ebenfalls ein wichtiger Knotenpunkt.

Die Eilwagen starteten beim Oberpostamt an der Ecke Domstraße/Pfauengasse, das alte Gebäude wurde 1894 bei der Erweiterung der Domstraße zum Domplatz abgerissen. Die Abfahrtstelle der Dampfschiffe lag am

Unteren Wöhrd in der heutigen Wertstraße. Die Zufahrt war zwar gepflastert, aber das Gelände war uneben und steil, und konnte von den Fahrzeugen der Eilpost nicht direkt angefahren werden. Wer in Regensburg ankam, stieg häufig in einem der Gasthöfe ab, und fuhr an einem der nächsten Tage weiter.

Bei der Bewältigung des Verkehrs zwischen den Abfahrtstellen und den Unterkünften stieß der Individualverkehr schon damals an seine Grenzen. Um die Dampfschiffs-Expedition herum blockierten sich die an- und abfahrenden Fuhrwerke und konkurrierten um die günstigsten Stellplätze. Abhilfe schaffte ein Privatunternehmer, der Lohnkutscher Andreas Müller, im Jahr 1846. Abgestimmt auf die Fahrzeiten der Schiffe ließ er einen Omnibus von den wichtigsten Gasthöfen zum Anleger verkehren. Es handelte sich natürlich um ein Pferdegespann, aber da der Kraftomnibus noch nicht erfunden war, bezeichnete man ihn noch nicht als Pferdebus. Heute würden wir womöglich von einem Shuttlebus sprechen. International orientiert war man schon damals: Die Fahrpreise waren auf Schildern an den Wagentüren in deutsch und französisch, der damaligen Weltsprache der Reisenden, angeschrieben. Wenn man die Fahrstrecke vom Dampfschiff über die Post und zu den in zeitgenössischen Reiseführern aufgelisteten namhaften Gasthöfen nachmisst, kommt man auf eine Länge von 2,8 km. Bemerkenswert ist vor allem, dass sich das Unternehmen offensichtlich in den ersten zwei Jahren seines Bestehens lohnte, so wie vorbildhafte Nahverkehrsbetriebe noch heute.

Dem Privatunternehmen wurden sowohl durch die Königliche Postverwaltung als auch von Seiten der Regierung der Oberpfalz und Regensburg allerhand behördliche Auflagen gemacht:



*Linienplan, rekonstruiert aus der Lage der Gasthäuser, der Hauptpost und dem Schiffsanleger. Alle Fahrten verliefen über die damals noch Hölzerne, heute Eiserne Brücke.*

[Grafik H. Eichermüller und M. Kempter, Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 629/15]

*Einbeziehung der Postwagen-Anschlüsse, komfortable Federung der Wagen, Gepäcktransport nur auf dem Dach (was den Aufenthalt an den Haltestellen nicht gerade beschleunigt haben dürfte), Einhaltung festgesetzter Abfahrtszeiten (was vermutlich auch davor schon selbstverständlich gewesen sein dürfte), Läuten einer Glocke, um die nicht in Gasthäusern untergebrachten auf die Fahrmöglichkeit aufmerksam zu machen.*

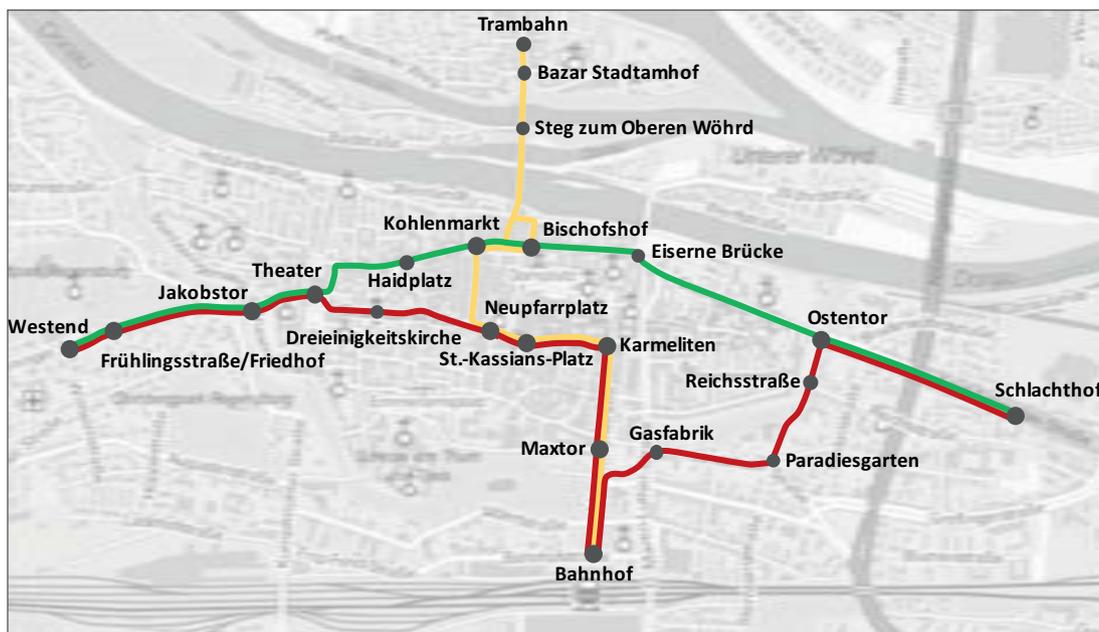
Was letztlich dazu geführt hat, dass der Betrieb defizitär wurde, ist nicht überliefert. Mit zu seiner Einstellung haben jedenfalls auch die Verhältnisse am Schiffsanleger geführt, manche dieser Probleme kennt man auch heute noch von großen Verkehrsknoten: Reisende, die sich über lästige Bettler beklagen, Bierausschank mit unangenehmen Begleiterscheinungen, Quartiersvermittler und Lohnkutscher, die aufdringlich ihre Dienste anbieten und dazu ein großes Gedränge, bei dem sogar einmal ein Kind ins Wasser gestoßen wurde.

So endete also im Jahr 1849 dieses von der Idee her fast modern anmutende Transfer-Bus-System wieder. Es war seiner Zeit

voraus. Erst 10 Jahre nach seiner Einstellung wurde die Domstadt ans Eisenbahnnetz angeschlossen. Das Problem der Omnibuszufahrt zu den Schiffsanlegern wird heute noch diskutiert.

### **1891: I. Regensburger Omnibus-Unternehmung des Michael Schwarz**

Vierzig Jahre vergingen, in denen sich die Stadt gewaltig veränderte. Als letzte große Stadt in Bayern erhielt sie 1859 endlich einen Bahnanschluss, es siedelten sich Gewerbe und Industrie an, außerhalb des mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Befestigungsringes wurden Vorstädte errichtet. Die Einwohnerzahl stieg rapide von 21.000 (1849) auf 38.000 (1891). Zusammen mit dem zwar immer noch eigenständigen, aber wirtschaftlich, verkehrlich und im täglichen Leben eng mit Regensburg verbundenen Stadtamhof kam man sogar auf 42.000 Einwohner. Mit dieser Entwicklung stand Regensburg nicht allein, und so war es auch hier bekannt, wie man in



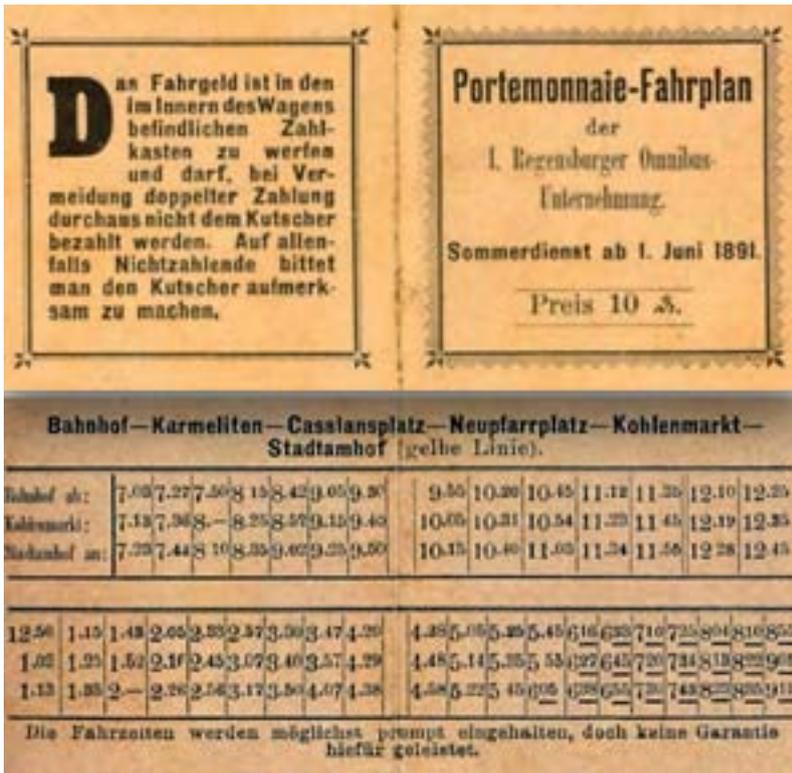
Maximaler Linienverlauf der Pferdeomnibusse 14.05. – 15.11.1891. Der Linienverlauf wurde mehrfach geändert und eingeschränkt, die rote Linie verkehrte ab 24.05. nur zwischen Westend und Bahnhof.

[Grafik: H. Eichermüller und M. Kempfer, Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 629/15]

der Nachbarschaft, z. B. in München und Ingolstadt, die sich daraus ergebenden Verkehrsprobleme anging, nämlich mit Pferdebahnen. In dieser Situation gründete ein Privatmann, der Regensburger Eisen-großhändler Michael Schwarz ein Omnibus-unternehmen, was damals immer noch, ohne dass man es extra dazu sagen musste, bedeutete, dass die Wagen von Pferden gezogen wurden. Der vierzig Jahre zurück-liegende Vorgängerbetrieb war anscheinend nicht mehr im Bewusstsein der Regensbur-ger verankert, und so nannte sich die neue Firma „Erste Regensburger Omnibus-Unternehmung“. Am 27.10.1890 beantragte Schwarz die Konzession für drei Linien beim Stadtmagistrat. Es dauerte bis zum 9.5.1891, bis ihm die Genehmigung erteilt wurde. Schon 5 Tage später, am 14.5.1891 konnte er den Betrieb auf der ersten, der grünen Linie aufnehmen. Die Kennzeich-nung der Linien durch Farben, I – rot, II – grün und III – gelb, war in der Genehmigung festgelegt worden. Die Fahrzeuge trugen auf dem Dach Routentafeln sowie eine Scheibe – und bei Nacht ein Licht – in der entsprechen-

den Farbe. Nach Eintreffen weiterer Wagen und Pferde ging am 18.5.1891 die rote Linie in Betrieb, sie wurde aber am 24.5. auf den Teil Westend – Bahnhof beschränkt. Ab Juni lief der Verkehr im gesamten Netz. Die Wagen fuhren von 6:40 Uhr morgens bis 21:15 Uhr abends im 25-Minuten-Takt. Der Fahrpreis betrug 10 Pfennig und war – was modern anmutet – vom Fahrgast selbst in einen Kasten im Fahrzeug einzuwerfen. Der Kutscher konnte allerdings Geld wechseln und „Abonnementmarken“, also Mehrfahr-tenkarten, verkaufen. Das Schwarzfahren versuchte man durch soziale Kontrolle zu unterbinden, auf dem Umschlag des Fahr-plans wurde an die ehrlichen Fahrgäste appelliert, „auf allenfalls Nichtzahlende bittet man den Kutscher aufmerksam zu machen.“

Der Name des Linienanfangspunkts Westend ist heute als Stadtviertelname in Regensburg nicht mehr gebräuchlich, sorgte aber auch damals für Verwirrung, da die gleichnamige Straße an ganz anderer Stelle verläuft. Er bezog sich auf das gehobene Wohnviertel, das seit 1870 zwischen der Prüfeninger



Portemonnaie-Fahrplan ab 1. Juni 1891. Er war auf Karton gedruckt und gefaltet 5,5 x 5,5 cm groß.  
[Quelle: Archiv der Stadt Regensburg]

Straße und dem Dörnbergpark entstand. Tatsächlich erreichte die geschlossene Bebauung in dieser Zeit dort ihr vorläufiges westliches Ende. Als Endhaltestelle wird im Konzessionsantrag die Friedrichstraße benannt. Diese Straße wurde um das Jahr 1900 mit der im weiteren Verlauf bereits so benannten Wilhelmstraße vereinigt, und erschien unter dem neuen Namen wiederum als Endhaltestelle, als die Straßenbahn eröffnet wurde. Auch die nächste Haltestelle, die Frühlingsstraße hat ihren Namen geändert. Sie steht seit 1948 als Ludwig-Eckert-Straße im Stadtplan und war bis 1964 Straßenbahnhaltestelle. Ausgerufen wurde beim Halt des Pferdebusses aber auch der Friedhof, der sich damals etwa auf die Hälfte der Fläche des heutigen Stadtparks erstreckte. An diesen erinnern heute noch die jüdischen Grabsteine, die Kapelle und das jetzt anderen Zwecken dienende frühere Leichenhaus. Nach wie vor bekannt und sichtbar ist das Jakobstor. Als der Pferdeomnibus hindurch

fuhr, besaß es noch den bald darauf wegen der Straßenbahn abgebrochenen neugotischen Torbogen, ähnlich wie das Karlstor am Stachus in München. Seit Juli 1891 erwähnen zeitgenössische Zeitungsartikel im Bereich des „Westends“ nur noch diese Haltestelle, offenbar wurde der Linienweg dem mangelnden Bedarf entsprechend gekürzt. Besondere Beachtung verdienen die Haltestellen jenseits der Steinernen Brücke. Es fällt auf, dass der heute noch Brückenbasar genannte Platz vom Unternehmer als „Bazar Stadthof“ bezeichnet wird, obwohl er als ehemaliges Territorium der Regensburger Stadtbefestigung ausdrücklich nicht der selbständigen Stadt Stadthof zugestanden wurde. Erst mit der Eingemeindung Stadthofs im Jahr 1924 verlor dieser Umstand weitgehend seine Bedeutung, lebt aber in den Grundbucheintragen und Katasterplänen und – für jedermann sichtbar – in den noch die Regensburger Wachteinteilung zeigenden Hausnummern der

## PFERDEOMNIBUS

eingeschossigen Ladenzeilen weiter fort. Beim Bau der Straßenbahn spielte diese Grenze noch eine Rolle. Da aber der Pferdebus keine baulichen Maßnahmen erforderte, sah man wohl großzügig über diesen Fauxpas hinweg. Diese Einbeziehung des Nachbarortsverkehrs kann als fortschrittlich angesehen werden.

Erklärungsbedürftig dürfte die Bezeichnung der Haltestelle am Stadtamhofer Linienende als „Trambahn“ sein. Hiermit meinte Michael Schwarz nicht die erst 1903 eröffnete Regensburger Straßenbahn, sondern die seit 1889 auf der Stadtamhofer Hauptstraße beginnende Walhallabahn nach Donaustauf (später verlängert bis Wörth). Solche Lokalbahnen, wurden damals in Anlehnung an den englischen Begriff tramway Trambahnen genannt. Die Gleise solcher Bahnen waren üblicherweise auf vorhandenen Straßen verlegt. Gezogen wurden sie entwe-

der von Pferden oder – wie unser Walhallabockerl anfangs – von Lokomotiven, die wegen des gefälligeren Aussehens und in der Hoffnung, dass dies die Zug- und Reittiere weniger scheu machen würde, wie Waggons verkleidet waren. Sowohl die auf der Fahrbahn verlegten Schienen als auch das kastenförmige Aussehen der Fahrzeuge haben solche Kleinbahnen mit den frühen innerstädtischen Straßenbahnen gemeinsam, daher verwundert es nicht, dass sich der Begriff im Sprachgebrauch auf diese übertragen hat.

Auch wenn es noch keinen Tarifverbund gab, ermöglichte der Pferdebus in Stadtamhof und am Hauptbahnhof Umsteigebeziehungen zur Eisenbahn im Nah- und Fernverkehr. Die I. Regensburger Omnibus-Unternehmung fungierte so als Bindeglied zwischen der Königlich Bayerischen Staatsbahn und der Lokalbahn-Aktiengesellschaft, die

*Wagen Nr. 5 der I. Regensburger Omnibus-Unternehmung am Kohlenmarkt. Auf dem Dach die Routentafel der „gelben Linie“: Stadtamhof – Kohlenmarkt – Neupfarrplatz – Bahnhof, links vom Einstieg der Tarifaushang, links am Haus eine Haltestellentafel. [Foto: Bildstelle der Stadt Regensburg 15.6.1891]*



als privates Eisenbahnverkehrsunternehmen die Strecke in die nordöstlichen Vororte betrieb.

Die Stadtverwaltung hatte eigens auf den Antrag des Michael Schwarz hin ein 13 Paragraphen umfassendes Regelwerk mit dem Titel „Ortspolizeiliche Vorschriften für den Betrieb von Omnibussen in der Stadt Regensburg“ erarbeitet. Die Regierung der Oberpfalz, bis heute zuständig für die Genehmigung von Buslinien in und außerhalb der Stadt, bestätigte die Übereinstimmung mit den Rechtsnormen des Deutschen Reiches und des Königreichs Bayern. Nach Beschluss des Magistrats, des heutigen Stadtrats, unterzeichnete Bürgermeister Oskar von Stobäus, nach dem später ein wichtiger Verkehrsknoten im Stadtosten benannt wurde, die Vorschrift. Darin wurde z. B. festgelegt, dass die Omnibusse im Gegensatz zum übrigen Verkehr auch während der Parademusik der Garnison über den dafür benutzten Platz fahren durften und dass generell in schnellerer Gangart als im Trabe nicht gefahren werden darf, an Kreuzungen sogar nur im Schritte. Manches andere aber, was damals erstmals festgeschrieben wurde, erscheint uns bis heute selbstverständlich, wenn wir ein öffentliches Verkehrsmittel besteigen:

§2 *Die im Gebrauche befindlichen Wagen sind fortlaufend zu nummeriren [sic!]; außerdem ist jeder Wagen mit einem Schilde zu versehen, auf welchem die Route angegeben ist.*

§6 *Das Dienstpersonal hat gegen das fahrende Publikum ein höfliches und zuvorkommendes Benehmen zu beobachten.*

§8 *An jeder Haltestelle ist dieselbe vom Wagenführer auszurufen.*

§10 *Im Inneren ist das Rauchen verboten. Geladene Gewehre und feuergefährliche Gegenstände sind vom Transport gänzlich ausgeschlossen.*

Die letztgenannte Regelung findet sich nach wie vor in den aktuellen Beförderungsbedingungen des Regensburger Verkehrsverbands, nur dass Rauchen und das Tragen

von Waffen nun nicht mehr im selben Atemzug genannt werden. Und selbst Einbahnregelungen, die bis heute unerlässlich sind, um das Durchkommen in engen Gassen zu ermöglichen, gehen auf die Zeiten des Pferdeomnibusses zurück:

§11 *Die nach Stadtamhof fahrenden Wagen haben ihren Hinweg durch die Brückstaße und ihren Rückweg durch die weiße [damals kleingeschrieben] Hahnengasse zu nehmen.*

So stolz man in Regensburg auf das großstädtische Verkehrsmittel war, so wenig wurde es allerdings im Alltag genutzt. Anscheinend haben es die Regensburger zunächst wie eine Attraktion ausprobiert, das erklärt den in den ersten vier Monaten kostendeckenden Betrieb. Auf Dauer sind die meisten aber dann doch wieder zu Fuß gegangen. Der Betreiber versuchte, mit geänderten Linienwegen, besser auf Zuganschlüsse abgestimmte Fahrzeiten und durch werbende Zeitungsartikel mehr Fahrgäste zu gewinnen. Außerdem bemühte er sich, sein Unternehmen auf eine breitere Basis zu stellen, indem er Anteilscheine ausgab. Der Erfolg blieb jedoch aus, und so wurde im November 1891 der Betrieb zunächst reduziert und zuletzt am 15.11.1891 die verbliebene grüne Linie eingestellt. Einige Honoratioren drängten den Eigentümer, den Verkauf der Pferde und Wagen noch bis zum 12.12.1891 hinauszuschieben und unternahm Ende November einen letzten Versuch, eine Aktiengesellschaft zur Weiterführung zu gründen. Es kam aber nur die Hälfte des benötigten Kapitals zusammen, die Firma wurde also aufgelöst. Die Stadt beteiligte sich nicht, schon damals gab es Überlegungen zum Bau einer motorgetriebenen, auf Schienen fahrenden Straßenbahn. Zum Scheitern beigetragen hat sicher auch Folgendes:

- Die Angelegenheiten des Pferdeomnibusses sind ausgiebig in der Presse behandelt worden. Der Betreiber hat versucht, auf jeden Änderungswunsch einzugehen, der ihm über Leserbriefe hinterbracht wurde.

## PFERDEOMNIBUS

---

Ähnlich wie heute – nur in anderen Medien – haben sich also viele berufen gefühlt, ihre Meinung kundzutun und mitzubestimmen. Als es jedoch die Möglichkeit gab, Verantwortung zu übernehmen und sich mit unternehmerischem Risiko finanziell an dem Unternehmen zu beteiligen, da hat es nicht gereicht. Sämtliche Bürger der Stadt zusammen schafften es gerade einmal, die Hälfte von dem zusammenzubringen, was zuvor ein Einzelner eingebracht hatte. Man kann also durchaus behaupten, dass das Projekt zerredet worden ist.

- Sowohl der mit 10 Pfennigen zwar auch andernorts übliche, gemessen an der damaligen Kaufkraft aber nicht unerhebliche Fahrpreis, als auch die Tatsache, dass gleich zwei Linien das Villenviertel im

Westend anbanden, lassen darauf schließen, dass sich das Bus-Angebot in erster Linie an Begüterte richtete. Ein Massenverkehrsmittel, ein Begriff der heute fast synonym für den öffentlichen Personennahverkehr verwendet wird, kann es also nicht gewesen sein. Auch die Kapazität von 8 Plätzen alle 25 Minuten lässt eher darauf schließen, dass bestenfalls Bequemlichkeit, nicht aber die schlichte Notwendigkeit des Transports den Ausschlag gaben, ob dieses Verkehrsmittel genutzt wurde.

Während seit dem vorhergehenden Versuch über 40 Jahre vergangen waren, so dauerte es bis zum nächsten nur noch 12 Jahre. Und wie man sehen wird, hat man die Fehler der Vergangenheit nicht wiederholt, so dass das nächste Verkehrsmittel über 60 Jahre Bestand hatte.

*Bei der Einstellung der Regensburger Straßenbahn erinnerte man sich an die Anfänge und ließ einen Nachbau des Omnibusses von 1891 bespannt mit Pferden der Reitschule Dobs dem Festzug vorausfahren.*

[Foto: Bildstelle der Stadt Regensburg 1.8.1964]



# Planung, Bau und Eröffnung

Regensburg war die neunte bayerische Stadt, die einen elektrischen Straßenbahnbetrieb eröffnete. Nach München (1895), Nürnberg und Fürth (1896), Neu-Ulm (1897), Bamberg (1897), Augsburg (1898), Würzburg (1900) und Hof (1901) kam Regensburg erst 1903 zu einer Elektrischen Straßenbahn. Die Stadt Landshut war 1913 die 10. und letzte Stadt in Bayern mit einem Straßenbahnbetrieb. Die Planungen für eine Straßenbahn in Regensburg gehen auf das Jahr 1897 zurück. Natürlich steht eine fast 2000-jährige Stadt vor ganz anderen Herausforderungen als eine Großstadt wie München. Der Altstadtbereich ist über Jahrhunderte gewachsen, die Straßen sind schmal und verwinkelt. Trotzdem war es der Stadt wichtig, den Bahnhof, die Altstadt, vor allem den Domplatz, den Kohlenmarkt und auch Stadtamhof zu erschließen. 1898 wurde ein Beschluss gefasst, bei Straßenum- und Neubauten eine zukünftige Straßenbahn mit einzuplanen. Am 14. April 1898 gab es eine Ausschreibung, bei der 10 Firmen gebeten wurden, Angebote über den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn zu erstellen. Am 17. Februar 1899 ging es endlich los. Die Stadt schloss mit der Elektrizität-Aktiengesell-

schaft (vormals Schuckert AG) einen Vertrag zum Bau einer elektrischen Straßenbahn in Regensburg.

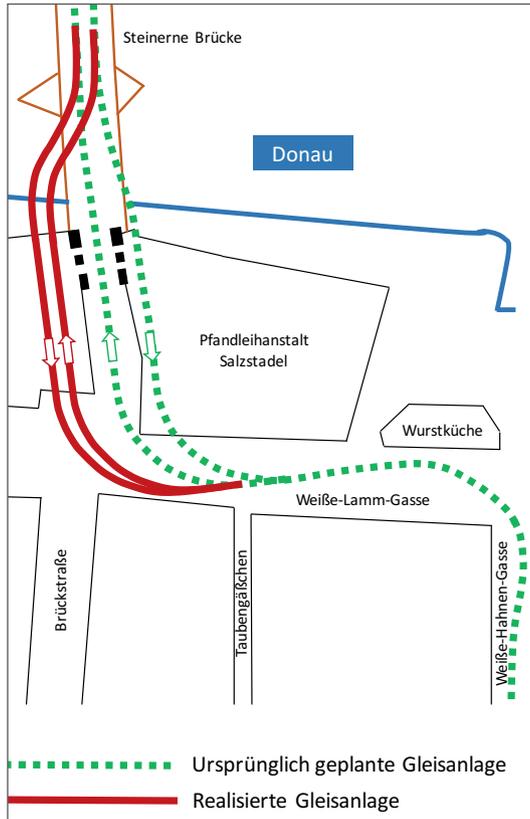
Durch die schmalen Straßen im Altstadtbereich war es auch notwendig, viele bauliche Maßnahmen durchzuführen. Erster Streitpunkt war, ob die Straßenbahn überhaupt den Domplatz anfahren durfte und wo die Oberleitungen angebracht werden sollten. Nach mehreren Jahren einigte die Stadt sich mit dem bischöflichen Ordinariat, und es wurde erlaubt, den Domplatz als zentrale Umsteigestelle zu errichten.

Die Regierung der Oberpfalz äußerte im Januar 1900 auch große Bedenken, dass die Straßenbahn über die Steinerne Brücke fahren sollte. Außerdem war das Brücktor zur Steinerne Brücke in Richtung Stadtamhof für die Straßenbahn viel zu eng. In einem ersten Plan 1900 wollte man den westlichen Teil des Salzstadels, damals Pfandamtsgebäude, abreißen, um Platz für die Straßenbahn zu machen. Die Straßenbahn sollte dann in Richtung Stadtamhof durch das Brücktor fahren und im Linksverkehr weiter über die Steinerne Brücke bis Stadtamhof. Auf der Gegenrichtung verlief der Weg über eine

**Straßenbahnbetriebe in Bayern.** [Tabelle: H. Eichermüller mit Daten von Wikipedia]

Städte mit elektrischer Straßenbahn in Bayern					
Stadt	Eröffnung	Stilllegung	Spurweite	Größte Streckenlänge	Anmerkung
München	23.6.1895	-	1.435 mm	164 km	weiterer Ausbau geplant
Nürnberg	2.5.1896	-	1.435 mm	74 km	weiterer Ausbau geplant
Fürth	2.5.1896	20.6.1981	1.435 mm	5,6 km	eingestellt und durch U-Bahn ersetzt
Neu-Ulm	15.5.1897	17.12.1944	1.000 mm	0,9 km	Teil der Ulmer Straßenbahn
Bamberg	1.11.1897	10.6.1922	1.000 mm	ca. 8 km	ingleisig mit Ausweichen
Augsburg	1.9.1898	-	1.000 mm	45,4 km	weiterer Ausbau geplant
Würzburg	4.9.1900	-	1.000 mm	19,7 km	weiterer Ausbau geplant
Hof	5.8.1901	14.11.1922	1.000 mm	3,1 km	ingleisig mit Ausweichen
Regensburg	21.4.1903	1.8.1964	1.000 mm	15,4 km	ingleisig mit Ausweichen
Landshut	15.1.1913	19.3.1945	1.000 mm	2,5 km	1,35 km zweigleisig

## PLANUNG, BAU UND ERÖFFNUNG



**Geplante und realisierte Gleisanlage im Bereich des Brücktors.**

[Grafik: H. Eichermüller]

Verbreiterung der Steinernen Brücke auf der östlichen Seite. Da der Abriss und Umbau des Salzstadels, Hausnummer F76, 90.000 Mark gekostet hätte, wurden letztlich die Gebäude westlich des Brücktores (F74 und F75) für 89.000 Mark gekauft und im Herbst 1901

abgerissen und eine 8,50 Meter breite Durchfahrt für die Straßenbahn geschaffen. Um danach wieder in die Brückenfahrbahn einzuschwenken, wurde der erste Bogen der alten Brücke um ein natursteinverkleidetes Stahlbetongewölbe erweitert, das – aus gleichem Material wiederaufgebaut – bis heute die Trasse der Straßenbahn vor Augen führt. Außerdem wurde lange darüber diskutiert, ob die geplante Geschwindigkeit über die Steinernen Brücke von den geplanten 7 km/h auf 4,6 km/h reduziert werden sollte. Man befürchtete zu viele Probleme mit Fußgängern und den übrigen Verkehrsteilnehmern. Die Elektrizität-Aktiengesellschaft machte auch ständig klar, dass es ohne eine Anbindung von Stadtamhof an das Straßenbahnnetz, keine Straßenbahn in Regensburg geben werde.

Eine weitere Herausforderung war die Kurve vom Krauterermarkt zur Weißen-Hahnen-Gasse. Bereits vor Vertragsabschluss im Februar 1899 war geplant, das Gebäude vom Bischofshof abzureißen oder abzuschrägen. Erst ein Jahr später kam die Idee auf, dafür das Dambergshaus gegenüber abzureißen. Die Stadt kaufte dieses Haus für 85.000 Mark, aber statt es abzureißen wurde es für 3.864 Mark abgeschragt. In diesem Zustand ist es auch nach 115 Jahren noch.

Zwei weitere Herausforderungen waren ein Haus auf der Linie zum Schlachthof, das Haus

**MAN-Werkfoto von TW 14 in Nürnberg.**

[Foto: MAN-Werkarchiv  
Schienenfahrzeuge, Sammlung  
W.-D. Richter 1902]



## PLANUNG, BAU UND ERÖFFNUNG

---



Die Durchfahrt zur Steinernen Brücke wurde ermöglicht durch den Abriss von 2 Häusern westlich des Brücktors und die Errichtung einer 8,50 Meter breiten Durchfahrt. Die beiden TW 5 und 16 begegnen sich vor dem Brücktor. Ein Polizist regelt den Verkehr. [Foto: Sammlung M. Kempter 1903]



TW 7 fährt nach Stadtamhof. An der Weiche fährt er ins linke Gleis ein, das dann nach rechts abbiegt. Dabei kreuzt er das rechts liegende Gleis, das nach links in die Goliathstraße führt. Das Kaufhaus Otto Fries befindet sich im Damberghaus, dessen rechte Ecke abgeschrägt wurde, um Platz für die Straßenbahn zu machen. [Foto: Sammlung P. Milic 1907]

## PLANUNG, BAU UND ERÖFFNUNG

---

des Bäckers Lermer, später Eiser, dessen Ecke abgeschrägt werden musste (H 120, das Eckhaus Kalmünzergasse/Ostengasse. Als es in den 60er Jahren dem Straßenverkehr im Weg stand, wurde es ganz abgerissen. Seinen Standort erkennt man immer noch an den aufgemalten Fenstern auf der Brandmauer des Nachbarhauses Ostengasse 4) sowie die Durchfahrt durch das Jakobstor. Der aus dem 19. Jahrhundert stammende neugotische Zierbogen zwischen den beiden Türmen wurde im Zuge des Straßenbahnbaus einfach entfernt.

Zur Stromversorgung errichtete die Elektrizität-Aktiengesellschaft ein Elektrizitätswerk an der Augustenstraße 6 und nahm den Betrieb bereits am 14. Februar 1900 auf. Die Konzession zum Bau und Betrieb einer Straßenbahn in Regensburg und den Nachbargemeinden erfolgte am 30. Juli 1901.

Bereits einen Monat vor Baubeginn wurde im Juli 1902 beantragt, eine Überlandlinie, in Verlängerung von der geplanten Endhaltestelle an der Wilhelmstraße, nach Prüfening zu bauen. Diese Linie wurde wegen des zu erwartenden regen Ausflugsverkehrs nach Prüfening als wichtig und umsatzfördernd betrachtet. Dazu wurde später am Moltkeplatz eine Abstellanlage für 5 Beiwagen eingerichtet. Dort trafen die Linien vom Bahnhof und vom Schlachthof zusammen

und damit war es, außer an Markttagen, die beste Stelle, die Fahrgäste auf die Linie nach Prüfening umsteigen zu lassen.

Am 7. August 1902 war es endlich soweit. Nach mehr als 5 Jahren der Planung begann man mit dem Bau der Strecken. Zuerst mussten Kanalschächte, Wasserleitungen und Hydranten versetzt werden. Das Verlegen der Schienen und Oberleitungen folgte ab 20. September 1902. Die Triebwagen von verschiedenen Herstellern mussten verglichen und spezifiziert werden. Zu diesem Zeitpunkt gab es von anderen Betrieben schon viel Erfahrungen, die Regensburg sehr nützlich waren. Schließlich wurden die ersten 16 Triebwagen bei MAN in Nürnberg bestellt. Die ersten zwei Triebwagen trafen am 10. Dezember 1902 in Regensburg ein. Die erste Probefahrt der Straßenbahn vom Depot über Bismarckplatz, Haidplatz, Domplatz zum Bahnhof fand am 9. Januar 1903 statt, die erste Probefahrt für die Strecke vom Bahnhof nach Stadtamhof am 3. März 1903. Am 3. April 1903, vor dem Betriebsbeginn der Regensburger Straßenbahn, wurden von Würzburg 10 offene Beiwagen übernommen. Diese ehemaligen Pferdebahnbeiwagen sollten für die zukünftige Linie nach Prüfening genutzt werden.

Feierliche Eröffnung der ersten Linie vom Bahnhof nach Stadtamhof war am 21. April

*Der 1828 errichtete Zierbogen zwischen den Türmen des Jakobstors war für die Straßenbahn zu eng und wurde abgebrochen. [Foto: Sammlung Karl]*





Rückkehr von der ersten Probefahrt nach Stadthof am 3. März 1903. [Foto: Stadt Regensburg, Bilddokumentation 3.3.1903]

## PLANUNG, BAU UND ERÖFFNUNG

---



*TW 9 an der Endhaltestelle Stadthof, welche sich an der damaligen Stadtgrenze auf Regensburger Seite befindet.*  
[Foto: Sammlung P. Milic 6.8.1904]



*TW 1 kehrt von Prüfening zurück und ist hier kurz vor dem Jakobstor zu sehen.* [Foto: Sammlung P. Milic 1903]



*TW 14 fährt am Moltkeplatz in Richtung Bahnhof. [Foto: Sammlung P. Milic 1904]*

1903. 6 Triebwagen waren im Einsatz, wobei ein Triebwagen für je 6 Minuten am Bahnhof stand und bei Ankunft des Wagens aus Stadtamhof sofort abfuhr. Eigentlich sollte die Strecke durch Stadtamhof führen und an der Endhaltestelle der Walhallabahn enden. Stadtamhof war damals eine selbstständige Gemeinde und genehmigte den Bau durch ihre Hauptstraße nicht. Die Fahrgäste sollten die 200 Meter zur Walhallabahn zu Fuß zurücklegen und unterwegs in den Geschäften auch Geld ausgeben. Somit endete die Linie am nördlichen Brückenfuß, genau an der Stadtgrenze.

Am 1. Mai 1903, also 10 Tage später, ging die Linie vom Schlachthof zur Wilhelmstraße mit 7 Triebwagen in Betrieb. Somit waren 13 von 16 Triebwagen im täglichen Einsatz. Nach Eröffnung der Linie nach Prüfening am 25. August 1903, mit Triebwagen 10 und Beiwagen 55, wurden zwei weitere Triebwagen benötigt, so dass ab diesem Zeitpunkt nur noch

ein Wagen in Reserve war. Um die Anzahl der Reservewagen auf 2 zu verdoppeln, kam es zu folgender Änderung im Betriebsablauf: Die Haltestelle Bahnhof wurde um 100 Meter in die Maximilianstraße verlegt und die Fahrgeschwindigkeit zwischen Bahnhof und Domplatz von 12,0 km/h auf 13,5 km/h erhöht. Damit konnte man den Standwagen am Bahnhof einsparen. Die Fahrgäste, die eine Weiterfahrt mit der Bahn hatten, sparten sich einige Meter Fußweg zum Bahnhof.

Am 17. Juni 1903 berichtete die Elektrizitäts-Aktiengesellschaft einen Umsatz von 22.465,60 Mark und war damit mit den Einnahmen der ersten 2 Monate sehr zufrieden.

Ein modernes Verkehrsmittel war natürlich auch ein Grund Zeichnungen anzufertigen, wie bei Triebwagen 1.

Die nächsten 7 Jahre wurde, bis auf einen kurzzeitigen Pendelbetrieb zwischen Bismarckplatz und Justizpalast, der Betrieb unverändert durchgeführt.

## PLANUNG, BAU UND ERÖFFNUNG

---



*TW 2 ist auf dem Weg zur Wilhelmstraße und fährt gleich durch das Ostentor. [Foto: Sammlung P. Lachner 1904]*



*Foto des Triebwagens 1 bei der Probefahrt auf der Steinernen Brücke. [Foto: Stadt Regensburg, Bilddokumentation 3.3.1903]*



*Gemälde derselben Szene mit TW 1 auf der Steinernen Brücke. [Foto: M. Kempter 15.04.2015, mit freundlicher Genehmigung von Hutkönig]*



*TW 16 erreicht gleich die Endhaltestelle am Bahnhof. [Foto: Sammlung P. Milic 1907]*





<b>D</b> er Fahrgeld ist in den im Innern des Wagens befindlichen Zeitkarten zu zahlen und darf bei Verweigerung des letzteren Zahlung verweigert werden. Auf allfällige Nachzahlung ist das Recht vorbehalten.		<b>Perfekte-Fahrplan</b> der 1. Regensburger Straßen- Eisenbahn Erscheint am 1. Juni 1899 Preis 10 A.	
<b>Regensburg - Kesselbrunn - Dampfmühl - Neupfarrplatz - Talmühl - Stadtmühl (alte Linie)</b>			
Regensburg	10.00	11.00	12.00
Kesselbrunn	11.00	12.00	13.00
Dampfmühl	12.00	13.00	14.00
Neupfarrplatz	13.00	14.00	15.00
Talmühl	14.00	15.00	16.00
Stadtmühl	15.00	16.00	17.00
Regensburg	16.00	17.00	18.00
Kesselbrunn	17.00	18.00	19.00
Dampfmühl	18.00	19.00	20.00
Neupfarrplatz	19.00	20.00	21.00
Talmühl	20.00	21.00	22.00
Stadtmühl	21.00	22.00	23.00
Regensburg	22.00	23.00	24.00



Dieses neue Buch von den Autoren Heiner Eichermüller und Martin Kempter lässt die 61-jährige Geschichte der Straßenbahn in Regensburg wieder lebendig werden. Umfangreiche Recherchen und viele von Archiven, Privatpersonen und Zeitzeugen beigeuerte auch farbige Aufnahmen sowie Liniennetzpläne, Gleispläne und Tabellen ergänzen sich zu einem umfangreichen Werk. Sämtliche Trieb- und fast alle Beiwagen sind abgebildet. Außerdem werden auch der Pferdeomnibus, der O-Bus, der bestehende Nahverkehr in Regensburg sowie eine mögliche Stadtbahn behandelt. Auf 160 Seiten mit mehr als 250 Bildern, Grafiken, Tabellen und Zeichnungen stellt dies ein umfangreiches Werk über ein bedeutendes Regensburger Kulturgut dar.

