

VCD *nachrichten*



Kreisverband Regensburg

Kavalleriestraße 9
93053 Regensburg
Tel. 0941/6989633

Mitgliederinformationen des VCD-Kreisverbandes Regensburg

Januar / Februar 2026

Liebes VCD-Mitglied,

diesmal wurde wieder einmal über den eigenen Tellerrand hinausgeschaut, um den in Regensburg oftmals „beschränkten Horizont“ zu erweitern und sich davon inspirieren zu lassen, wie andernorts mit dem Thema „Mobilitätswende“ umgegangen wird ...

Und in Anbetracht der nun unmittelbar bevorstehenden Kommunalwahlen ist es überaus interessant, auf der Website des ADFC nachzulesen, welche Meinungen die OB-Kandidierenden zu Fahrrad-Themen vertreten ...

Viel Spaß beim Lesen und
herzliche Grüße

Vorstand und Redaktion

*Bus-
systeme in
Frankreich*



Informationen
aus VCD-
Bundes-,
Landes- und
Kreisverband

Die Themen
dieser
Ausgabe

*ADFC-Podiumsdiskussion
mit OB-Kandidierenden*

Termine ...Termine ...Termine ...

Die Mitgliedertreffen finden am dritten Mittwoch eines Monats um 20:00 Uhr im Nebenzimmer der Kneitinger Gaststätte im Antoniushaus, Mühlweg 13 (Nähe Hermann-Geib-Straße) in Regensburg statt. Hier die (derzeit geplanten) Termine für das Jahr 2026:

Mittwoch, 18.03.2026
Mittwoch, 15.04.2026
Mittwoch, 20.05.2026
Mittwoch, 17.06.2026
Mittwoch, 15.07.2026
(Mittwoch, 19.08.2026)
Mittwoch, 16.09.2026
Mittwoch, 21.10.2026
Mittwoch, 18.11.2026

im Dezember ist kein Treffen geplant!

Wichtiger Termin

Regensburg *mobil* am 16.05.2026 von
11:00 Uhr – 18:00 Uhr auf dem Neu-
parrplatz / Mithilfe bei Auf-/Abbau und
Betreuung des Info-Standes ist sehr
erwünscht!

Argentinierstraße in Wien



Info-Kasten
zum Bürgerbegehren gegen die SRB

www.sallerner-regenbruecke.de

Inzwischen wurde das Bürgerbegehren gegen die Sallerner Regenbrücke durch mehr als 4.600 Unterschriften unterstützt. Bis ins Frühjahr hinein sollen mind. 7.000 Unterschriften gesammelt werden. Für das Einreichen der Unterschriften gibt es noch keinen Termin.

.. Informationen ... Informationen ... Informationen

Das VCD-Jubiläumsheft anlässlich 40 Jahre VCD auf Bundesebene und 37 Jahre VCD in Regensburg ist fertig!!



Nachdem monatelang intensiv in den VCD-Archiven (Papierordner und digital) geforscht wurde, konnten auf gut 30 Seiten die wichtigsten VCD-Aktionen aus 37 Jahren mit vielen, vielen Bildern und Grafiken zusammengestellt werden.

Viele Erfolge, aber auch einige Tiefschläge erlebten die VCD-Aktiven in all den Jahren ... Erinnerungen werden wach an den Bürgerentscheid zur „Autofreien Steinernen Brücke“ im Jahr 1997, den Aktionstag „Mattinger Straße“ im Jahr 1999, den Bürgerentscheid zum „Verkehrsberuhigten Domplatz“ im Jahr 2003 ... und an vieles mehr ...

Die Verleihung des VCD-Bruckmandl-Preises für das Jahr 2025



Mit dem goldenen VCD-Bruckmandl wird in diesem Jahr das Team des Stadtplanungsamtes Regensburg geehrt, das den Master- und Maßnahmenplan zur weiteren Verkehrsberuhigung der Altstadt erstellt hat. Zur Erinnerung: Die Leiterin des Stadtplanungsamtes, Frau Flemmig, hatte das Konzept bei der VCD-Jahreshauptversammlung im November 2025 vorgestellt.

Der Termin zur feierlichen Übergabe wurde noch nicht vereinbart.

Aus dem VCD-Bundes- und Landesverband



Einladung zur VCD-Akademie (online) vom 3.-6. März 2026

Die digitale VCD-Akademie findet einmal im Jahr statt – kostenfrei für alle VCD-Mitglieder!

Die Teilnehmer erwartet ein attraktives Online-Programm mit einem Vernetzungstreffen für Mitglieder und Aktive sowie 7 praxisnahe und fachlich fundierte Workshops. Themen sind u.a.

- VCD-Aktion „Freie Gehwege“, Ergebnisse und weitere Aktivitäten (3. März, 17:30 Uhr)
- „Förderung kindlicher Mobilität“ (4. März, 17:30 Uhr)
- „Schlafend zum Ziel“: Nachtzüge als Schlüssel zur europ. Verkehrswende (6. März, 19:30 Uhr)

Das vollständige Programm, weitere Informationen und den Anmeldelink gibt es unter vcd.org/akademie oder akademie@vcd.org. Die VCD-Akademie findet über Zoom statt; den Zugangslink erhält man nach der Anmeldung.

Einladung zum 12. Treffen der bayerischen Bahnreaktivierungs-Initiativen von Fr. 10. – So. 12. April 2026 in Rosenheim

Tagungshaus ist der Künstlerhof, Ludwigsplatz 15, 83022 Rosenheim

Das Programm wird am Freitag um 18 Uhr eröffnet – hier wird es um den Brennernordzulauf gehen. Der Samstag gehört dem klassischen Vortrags- und Diskussionsprogramm der (überwiegend) bayerischen Reaktivierungs-Initiativen. Getagt wird ca. von 12 bis 18 Uhr mit anschließendem Sektempfang im Tagungshaus. Am Sonntag, 12. April, fahren wir nach Bad Endorf für eine Sonderfahrt mit der Chiemgauer Lokalbahn von Bad Endorf nach Obing (mit Einkehr dort) und zurück. Anmeldung / Informationen unter landesbuero@vcd-bayern.de

Der ADFC fragte nach: Fahrrad-Themen im Kommunalwahlkampf

Am Montag, den 2. Februar 2026 diskutierte der ADFC im Gewerkschaftshaus mit den Regensburger OB-Kandidierenden über die Zukunft des Radverkehrs und die Mobilitätsentwicklung. Im Mittelpunkt standen die Fragestellungen

Wohin bewegt sich Regensburg? Und wie kommen wir dorthin?
Wo stehen die OB-Kandidierenden? Was sind ihre Pläne für die Zukunft des Radverkehrs und der Mobilitätsentwicklung?

Anschließend wurden die Antworten zu 8 Thesen auf der ADFC-Website als transparente Informations- und Entscheidungshilfe für Radfahrende zusammengefasst. Im Folgenden soll nur eine der Thesen beleuchtet werden, und auch hierbei nur die Antworten aus den „größeren“ Fraktionen. Es lohnt sich aber durchaus, vor der Kommunalwahl einmal einen Blick in die ADFC-Website (siehe unten) zu werfen, um einen Gesamteindruck zu bekommen!

These 6: Die Stadtverwaltung soll die Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30 ausschöpfen, um möglichst alle Straßenabschnitte, auf denen Radfahrende im Mischverkehr fahren, auf Tempo 30 zu begrenzen.

Dr. Thomas Burger (SPD): „Stimme zu – Wir führen Tempo-30-Zonen ein, wo dies die Sicherheit erhöht. Die rechtlichen Möglichkeiten sollten konsequent genutzt werden, um Radfahrende im Mischverkehr besser zu schützen. Gleichzeitig werde ich mich bei den entsprechenden Gremien wie dem Städtetag für eine Verbesserung der momentan leider immer noch zu eingeschränkten rechtlichen Möglichkeiten einsetzen.“

Dr. Astrid Freudenstein (CSU): „Stimme nicht zu – keine Angabe“

Horst Meierhofer (FDP): „Stimme zu – keine Angabe“

Michael Schien (Freie Wähler): „Stimme zu – Die Stadt wandelt bereits dort in Tempo-30-Zonen um, wo es rechtlich zulässig ist. Für einen Großteil der in Frage kommenden Straßen sollte die Umwandlung bereits geschehen sein.“

Dr. Helene Sigloch (Bündnis 90/Die Grünen): „Stimme zu – Ich bin sehr froh, dass der Gesetzgeber uns inzwischen deutlich mehr Möglichkeiten gibt, Tempo 30 anzuordnen. Tempo 30 erhöht die Sicherheit im Straßenverkehr, weil die Bremswege kürzer sind und Unfälle seltener zu schweren Verletzungen führen. Gerade im Mischverkehr ist das wesentlich. Deshalb ist Tempo 30 ein wichtiges Instrument auf dem Weg zur Vision Zero. Besonders Radfahrende, Kinder und ältere Menschen können wir so besser schützen. Tempo-30-Regelungen tragen wesentlich zur Schulwegsicherheit bei und schaffen ein Umfeld, in dem sich Kinder selbstständiger und sicherer bewegen können. (...) Als Oberbürgermeisterin will ich hier noch einmal intensiv in die Diskussion mit der Verwaltung und Expert*innen gehen. Die neuen rechtlichen Möglichkeiten sind dazu da, genutzt zu werden!“

Benedikt Suttner (ÖDP): „Stimme zu – Diese Forderung hat die ÖDP-Fraktion seit Jahren immer wieder im Stadtrat per Antrag gestellt oder Anfragen und Anträge anderer Fraktionen zu dem Thema unterstützt – Sicherheit, Lärmbegrenzung und ein insgesamt für alle Verkehrsteilnehmer*innen verbesserter Verkehrsfluss wären die erfreuliche Folge.“

<https://regensburg.adfc.de>

Radverkehrsförderung in Wien

Zur Erinnerung: Im Juli des vergangenen Jahres verbrachten Kreisverbandsvorsitzender Wolfgang Bogie und seine Frau Ruth Fehrmann einige Tage in Wien. Im Rahmen einer Stadtführung konnten die Beiden sich davon überzeugen, dass in der österreichischen Hauptstadt bereits erstaunliche Dinge in Sachen Verkehrsberuhigung und Radverkehrsförderung geschehen sind. Nach dem Bericht über das „Supergrätzl Favoriten“ im 10. Bezirk soll nun die Fahrradroute Argentinierstraße im 4. Bezirk vorgestellt werden.

Anfang Dezember 2024 war auf der Website der Stadt Wien zu lesen: „70 neue Bäume, 2.800 qm entsiegelte Fläche – Konzept nach niederländischem Modell setzt neue Maßstäbe in Österreich – neuer Radhighway Süd damit komplett!“ Ein großer Meilenstein in Wiens Radwegoffensive war gesetzt: Die Umgestaltung der Argentinierstraße war nach nur einem Jahr Bauzeit abgeschlossen und wurde feierlich eröffnet! Die zentrale Radverbindung durch den 4. Bezirk, auf der 2022 über 1 Million Radfahrende gezählt wurden, ist durch die umfassende Umgestaltung enorm aufgewertet worden. Gleichzeitig erfolgte hiermit ein wichtiger Lückenschluss für die Radroute vom Karlsplatz über den Hauptbahnhof bis nach Niederösterreich. Mit markant rotem Belag, neuem Straßendesign und zahlreichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bringt die neue Fahrradstraße mehr Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr. Umfangreiche Begrünungsmaßnahmen und die Umgestaltung des St. Elisabeth-Platzes werten das ganze Grätzl auf.

10 Jahre lang wurde über die Argentinierstraße diskutiert, die Quartiersbevölkerung wurde von Anfang an in die Umgestaltung miteinbezogen. Um ihre Anliegen zu berücksichtigen, wurde 2022 der bisher größte Beteiligungsprozess im 4. Bezirk durchgeführt. Rund 2.500 Personen haben sich an der Abstimmung über mögliche Varianten beteiligt. Mit deutlicher Mehrheit wurde für die Neugestaltung der Argentinierstraße als Fahrradstraße gestimmt. Die meisten Menschen im Grätzl haben sich mehr Begrünung, Verkehrsberuhigung und sichere Fuß- und Radwege gewünscht – und genau diese Anliegen wurden umgesetzt und verbessern nun die Lebens- und Aufenthaltsqualität deutlich.

So funktioniert die Fahrradstraße – die wichtigste Neuerung: Der Straßenraum wurde völlig neu aufgeteilt und verkehrsberuhigt. Fahrräder und Autos teilen sich nun die rot eingefärbte Fahrbahn,



wobei Radfahrende Vorrang haben und auch nebeneinander fahren dürfen. Wie bei Wohnstraßen ist durch die Fahrradstraße keine Durchfahrt für Kfz gestattet – Zu- und Abfahrten für Autos bleiben möglich, sind aber neu organisiert, es gilt wie bisher Tempo 30.

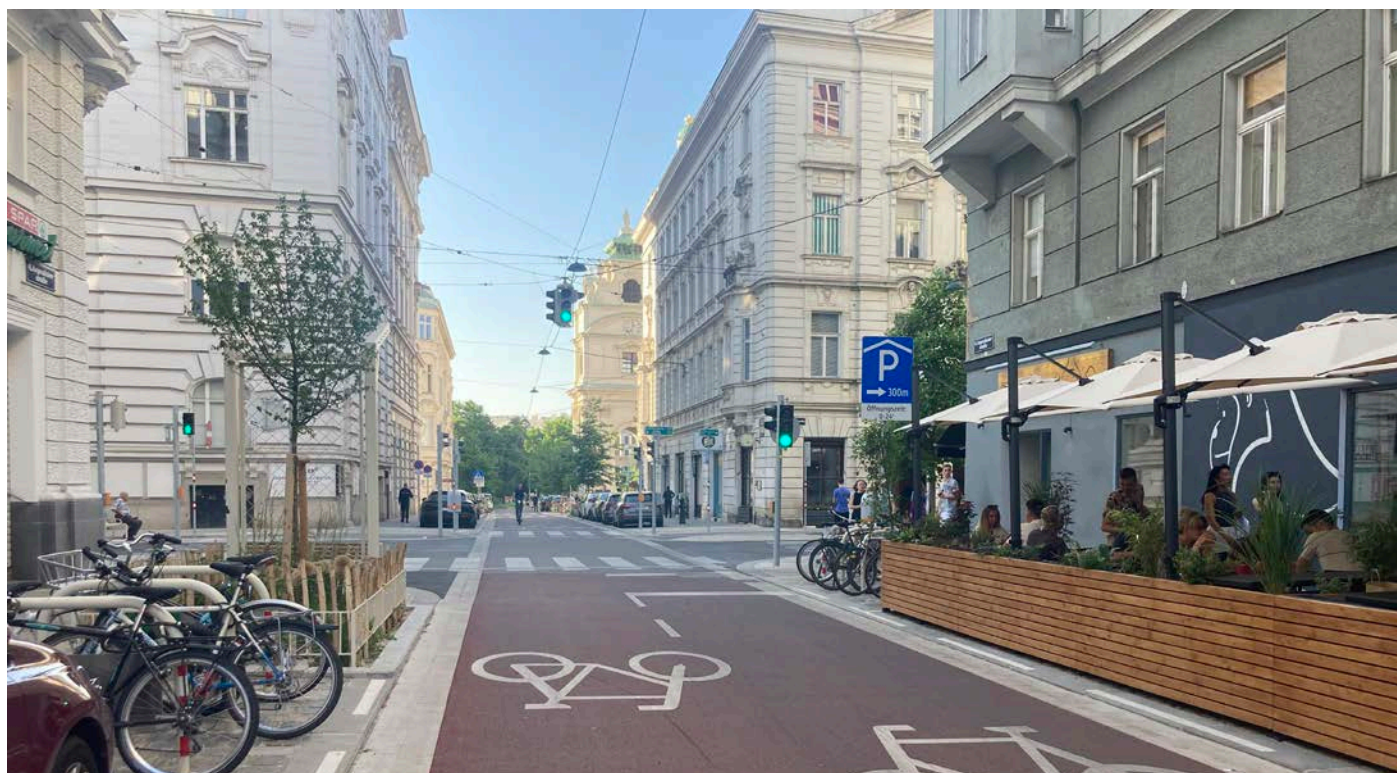
Um die neue Verkehrsorganisation im Grätzl zu kommunizieren, wurden rund um die Argentinierstraße vor der Eröffnung nochmals Info-Flyer an die Haushalte verteilt, damit allen klar wird, wie die Fahrradstraße funktioniert und welche Änderungen es geben wird. „Selbstverständlich werden alle Zeit brauchen, um sich an die neue Fahrradstraße und die Neuerungen im Grätzl zu gewöhnen. Manche Wege müssen neu gedacht werden und nicht alles wird von heute auf morgen reibungslos funktionieren. Wir ersuchen um Verständnis und Geduld und sind überzeugt, dass sich alles bald gut einspielen wird“, so Lea Halbwidl, die Bezirksvorsteherin.

Mehr Platz für den Fußverkehr, bessere Aufenthaltsqualität

Die Argentinierstraße konnte zur klimafitten Lebensader durch den 4. Bezirk umgestaltet werden. Durch den Wegfall des alten, zu schmalen Radweges entstand Platz für breite Gehwege und Begrünungsmaßnahmen. Bepflanzung, helle Pflasterung und Wasserelemente sorgen im Sommer für Abkühlung und besseres Mikroklima. Knapp 100 Grünbeete mit 70 neuen Bäumen und rund 50 Hochstammsträuchern begrünen die Radroute. In Summe wurden nach dem Motto „Raus aus dem Asphalt“ ca. 1.300 qm Asphalt durch Grünflächen und 1.500 qm durch neue Pflasterung entsiegelt. 2 Wasserspiele, 3 Vernebelungsanlagen, 3 Trinkhydranten und 1 Trinkbrunnen ermöglichen Abkühlung in heißen Sommermonaten. 28 Mikrofneiräume und rund 100 neue Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen im konsumfreien Raum ein. 20 zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten und 2 WienMobil-Stationen mit Leihrädern runden das Mobilitätsangebot ab.

Die neue Fahrradstraße bringt außerdem eine klare Trennung des Fuß- und Radverkehrs. Verbesserte Kreuzungsbereiche mit vorgezogenen Gehwegen sorgen für bessere Sichtbeziehungen, breitere Gehwege und über einmündende Gassen gezogene Gehwegpflaster erleichtern dem Fußverkehr das Queren. Ganz besonders gewann der St.-Elisabeth-Platz: Er wurde vergrößert, es gibt mehr Platz für Bäume, Spielgeräte und Wasserspiele. Der Radverkehr führt nicht mehr wie bisher mitten über den Platzbereich.

siehe <https://www.fahrradwien.at>



die neue Zonierung des Straßenraumes

Höherwertigere Bussysteme in Frankreich

Nach dem Stadtbahn-Aus am 9. Juni 2024 ist man nun in Regensburg dabei, die Potentiale und Möglichkeiten zu einem „höherwertigeren“ Bussystem zu ermitteln. In diesem Zusammenhang hatte das Stadtwerk Mitglieder des Aufsichtsrates und des Planungsausschusses sowie Mitarbeitende der Stadtverwaltung zu einer Exkursion nach Frankreich (3.-5. November 2025) eingeladen. Ziele bei der Besichtigungsfahrt waren die Städte Strasbourg, Metz und Nancy. Eingeladen war auch Benedikt Benz, ADFC-Vorsitzender und Mitglied des VCD-Kreisvorstandes, der die wichtigsten Eindrücke im nun folgenden Bericht festgehalten hat.

„Strasbourg verfügt über ein ergiebiges ÖPNV-Netz bestehend aus Straßenbahnen und Bussen, welches 2013 um die erste hochwertige Buslinie G ergänzt wurde. Diese ist 5 km lang, ca. 80 % davon auf eigener Trasse. Gründe für die Einrichtung einer Bus- statt Straßenbahnlinie waren laut dem Projektleiter die wesentlich schnellere Umsetzung von etwa 8 Monaten verglichen mit 6 bis 7 Jahren für eine Straßenbahnlinie. Bei den Bussen handelt es sich um Gelenkbussen mit einer Länge von 18 m. Die Kosten für die Linie G waren mit gut 30 Mio. € ein Drittel der Kosten einer schienengebundenen Linie. Für die eigene Trasse wurden 185 Parkplätze aus dem öffentlichen Raum entfernt. Das System übertraf bei Einführung die prognostizierten Fahrgastzahlen um 10 % und der Takt musste verdichtet werden.

Das höherwertige Bussystem „METTIS“ der Stadt Metz wird mit Hybrid-Doppelgelenkbussen betrieben, die ca. 24 m lang sind. Die Aufmachung der Busse erinnert an eine Straßenbahn, ebenso die Umsetzung mit eigenen Fahrspuren im Verkehrsraum und die Entfernung der einzelnen Haltestellen von ca. 400 bis 500 m. Durch das besondere Design und die eigenen Trassen hebt sich das System deutlich von den „regulären“ Buslinien ab. Es herrscht ein 10-Minuten-Takt zwischen 5 und 24 Uhr, zu den Spitzenzeiten werden Verstärkerbusse eingesetzt. Im Hintergrund sorgt ein zentrales dynamisches Verkehrssteuerungssystem („GERTRUDE“) dafür, dass die Busse so wenig wie möglich an roten Ampeln stehen müssen – nur bei dramatischen Auslastungen an Knotenpunkten, wie Rückstau auf Autobahnen, erhalten Busse keine Vorfahrt. Durch Zählstellen weiß das System genau, wo wieviele Busse und Fahrzeuge allgemein unterwegs sind und ggf. warten, und wie Signale optimal zu schalten sind. Mit all diesen Maßnahmen sind die METTIS-Busse mit etwa 20 km/h im Durchschnitt unterwegs. Der Hersteller der Busse Van Hool meldete 2024 Insolvenz an, wodurch keine Ersatzteile mehr bestellt werden können. Das stellt den Betriebshof vor große Herausforderungen. Derzeit können noch zugekaufte und ungenutzte Busse „ausgeschlachtet“ werden. Das weitere Vorgehen in Zukunft ist offen.

Noch nagelneu ist das hochwertige Bussystem in Nancy, das erst 2025 eingeführt wurde. Dort ver-



METTIS-Bus in Metz

kehren ebenfalls Doppelgelenkbusse mit 24 m Länge. Auf 7 von 11,1 km handelt es sich um Oberleitungsbusse mit Batterie für den sensiblen Innenstadtbereich. Die eigenen Trassen sind leicht aufgeraut, was zu einer optischen Hervorhebung und Aufwertung, jedoch zu negativer Beeinflussung des Fahrgefühls führt. Aufgrund der fehlenden Motorengeräusche, der Länge der Fahrzeuge und der eigenen Trasse geht das Fahrgefühl trotzdem schon in Richtung Straßenbahn.

Alle drei Bussysteme weisen Stärken, jedoch auch die üblichen Schwächen von Bussystemen auf. Deutlich ist vor allem die fehlende Barrierefreiheit. Trotz Neueinführung gibt es in Nancy einen deutlichen Unterschied zwischen Einstiegs- und Bordsteinhöhe. Immerhin zeigen dort an den Haltestellen subtile Markierungen an, wo der (einzige) Einstieg mit einer automatisch ausfahren- den Rampe möglich ist. Das ist eine Verbesserung, jedoch (z.B. bei mehreren Kinderwagen oder Rollstühlen) nicht immer praktikabel. Die Fahrzeuge müssen, wie bei Bussen üblich, alle 10 bis 12 Jahre ausgetauscht werden – verglichen mit Straßenbahnen, die grundlegend mehrere Jahrzehnte fahren können. Die Kapazität der Busse ist um den Faktor zwei bis drei niedriger. In Metz fahren aufgrund fehlender Doppelgelenkbusse auch einfache Gelenkbusse, die (wie wir erleben durften) deutlich nicht ausreichen. Ein flexibler Einsatz der extralangen Busse auf anderen Linien ist aufgrund der fehlenden Haltestellenlängen nicht möglich.

Positiv lässt sich hervorheben, dass die Busse bei allen drei getesteten Systemen nicht im Stau stehen und so ein zügiges Vorankommen garantiert ist. Lediglich in Strasbourg müssen die Busse auf kreuzende, stets bevorrechtigte Straßenbahnen warten.

Die Exkursion hat gezeigt, dass höherwertige Bussysteme Potential haben, auch wenn sie nicht die Qualität und Leistungsfähigkeit einer Stadtbahn erreichen. Für die Umsetzung braucht es deutlichen politischen Rückhalt, Parkplätze und Fahrspuren umzuwidmen und die Bevorrechtigung an Knotenpunkten einzurichten.

Regensburg kann und muss aus den gesehenen Beispielen lernen, um den öffentlichen Verkehr in Regensburg bedeutend attraktiver und schneller zu machen. Ein „weiter so“ kann es aufgrund der Defizite im bestehenden System nicht geben.“



Sicherung der Barrierefreiheit bei unterschiedlichen Höhen

© B. Benz

Ergänzung von B. Benz:

Der Besuch in den französischen Städten hat gezeigt, dass dort ein höherwertigeres Bus-System auch als Zwischenschritt oder -lösung gewählt wurde, um schnell den Klimaschutz voranzubringen und Verkehrsprobleme zu lösen. Es wurde aber darauf verwiesen, dass längerfristig durchaus in Richtung Stadtbahn gedacht wird und bei ausreichenden Fahrgastzahlen eine Stadtbahnlinie folgen soll.

... Information ... Information ... Information ...

Derzeit laufen im VCD-Kreisverband die Vorbereitungen für eine 2. ÖPNV-Tour (nach der von 2016), die zusammen mit „das Stadtwerk.Mobilität“ durchgeführt wird und zu der die Mitglieder des dann neuen Regensburger Stadtrates eingeladen werden. Eine Vorbesprechung beim Stadtwerk hat bereits stattgefunden. Inhaltlich liegt der Fokus auf der Ertüchtigung wichtiger ÖPNV-Haupttrouten und ihrer Haltestellen für ein höherwertigeres Bussystem und die Verbesserung von Verknüpfungs-/ Umsteigepunkten.

Impressum / Bezug VCD-nachrichten

Die VCD-nachrichten erscheinen seit 1989 zweimonatlich als Mitgliederinformationen des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) Kreisverband Regensburg
c/o Kavalleriestraße 9
93053 Regensburg
Tel. 0941/6989633

Redaktion: Monika Seywald, Tel. 0941/793017
Fotos (wenn kein Name genannt): M. Seywald
Zur Vermeidung der Kosten für Druck und Postversand werden die VCD-nachrichten nur noch digital (kostenlos) als pdf-Datei an die Abonnenten gemailt. Einmal im Jahr wird weiterhin die Ausgabe mit der Einladung zur JHV an alle

Mitglieder per Post versendet.

Wenn neue Interessenten die VCD-nachrichten per Mail zugeschickt bekommen möchten, bitten wir um Zusendung einer Mailadresse. Zur Finanzierung seiner verkehrspolitischen Arbeit ist der VCD-Kreisverband jedoch dankbar für jede finanzielle Unterstützung! Spenden können daher überwiesen werden auf das Spendenkonto des VCD-Kreisverbandes:

Konto-Nummer: 260 696 74 bei der Sparkasse Regensburg, BLZ 750 500 00

IBAN: DE08 7505 0000 0026 0696 74

BIC: BYLADEM1RBG

Kennwort: Spende für VCD-Kreisverband
Bitte Absender deutlich angeben!

Leserforum

Die VCD-nachrichten sollen interessierte Mitglieder über die Aktivitäten des Kreisverbandes Regensburg informieren; sie möchten aber auch ein Forum des Meinungsaustauschs sein. Deshalb wollen wir unter der Überschrift „Leserforum“ Leserbriefe, Anregungen und Kritik veröffentlichen. Dabei sind wir auf die Mithilfe unserer Leserschaft angewiesen, denn nur eine rege Beteiligung führt zu einer lebendigen Diskussion.

Zuschriften erreichen die Redaktion der VCD-nachrichten

- per Post:
VCD-Kreisverband Regensburg
c/o Kavalleriestraße 9
93053 Regensburg
- per e-mail:
wolfgang.bogie@vcd-bayern.de
wolfgang.bogie@gmx.de
monika-seywald@t-online.de



Im Rahmen der Vorbesprechung der geplanten ÖPNV-Tour bei „das Stadtwerk.Mobilität“ am 04.02.2026 erhielten Wolfgang Bogie und Monika Seywald die Gelegenheit, mal einen Blick in die hochinteressante Leitstelle für den Regensburger Busverkehr zu werfen ...