

Die Regensburger Straßenbahn 1903 - 1964

von Günther Schieferl und Axel Schild

Mit der Einrichtung eines regelmäßigen Dampfschiffverkehrs vom Unteren Wöhrd aus ab 1837, der Eröffnung des Hauptbahnhofs 1859 und 1889 der Eröffnung der Walhallabahn von einem damals noch selbständigen Vorort aus waren in Regensburg typische Anlässe gegeben, die im 19. Jahrhundert in Städten zur Einrichtung öffentlicher Nahverkehrslinien führten. Das es während dieser ganzen Zeit bei zwei kurzlebigen Pferdeomnibus-Verkehren 1846-50 und 1891 blieb und die Regensburger ansonsten auf die Lohnkutschen oder Fiaker verwiesen waren den Vorläufern unserer Taxis, welche, übrigens das ganze 19. Jahrhundert hindurch, individuell und nicht linienmäßig verkehrten, und von welchen es um 1900 in der Stadt 46 gab, die einmal im Jahr am Haidplatz zur technischen Untersuchung zusammenkommen mußten das dürfte an der kompakten, mittelalterlich geprägten Anlage der Stadt gelegen haben.

Bis 1779 lebten die Regensburger hinter ihrer Stadtbefestigung. Dann wurde sie landseitig durch die Allee ersetzt, da sie mit fortschreitender Entwicklung der Feuerwaffen ihre militärische Bedeutung verloren hatten die Franzosen und Österreicher hätte sie 1809 kaum aufhalten können. Und ab 1812 wurde die Mauer auch donau-seitig abgetragen.

Aus den etwa 1 500 Regensburgern um 1450 waren bis 1830 rund 16000 geworden, 1840 bis 1855 zählte man kaum verändert rund 22000 Einwohner. Dann setzte zwar ein deutliches Wachstum ein. 1901 hatte Regensburg rund 45000 Einwohner. Von diesen lebten aber die meisten, über 40000, immer noch innerhalb des Alleegürtels. Die Regensburger Altstadt erstreckt sich in Ost-West-Richtung über etwa 2km, von Süden (Hauptbahnhof) bis zur Donau etwa 1km, bis zu der Stelle, wo 1889 die Abfahrt stelle der Walhallabahn eingerichtet wurde, noch einmal rund 500 m. Für Personen, die „gut zu Fuß“ sind, sind das kaum Entfernungen, wo sie nach einem öffentlichen Personenverkehrsmittel lechzen, auf das sie womöglich länger warten müssen, als sie zur Erreichung ihres Zieles zu Fuß benötigen.

Doch hatte die Stadt Ende des 19. Jahrhunderts begonnen, über ihre früheren Grenzen hinauszuwachsen, ablesbar an der Gründerzeit-Architektur entlang der Prüfeninger und Dechbettener Straße, östlich der Altstadt und jenseits der Bahnanlagen. Die kontinuierliche Entwicklung der Hafenanlagen im Stadtosten, die Ansiedlung von Industrie, z.B. 888 des neuen Schlachthofes und 1898 der neuen Zuckerfabrik in der Straubinger Straße, der Bau der kgl. Neuen Infanterie- und Kavalleriekasernen entlang der Landshuter Straße 1891 - 1916 zeigten an, dass Regensburg vermehrt neue Funktionen und Menschen als deren Träger an sich zog und damit in die Fläche wuchs. Auch hatte, seit die Bewohner nicht mehr eingesperrt hinter Stadtmauern lebten, der Ausflug ins Grüne an Bedeutung gewonnen. Unter diesen Voraussetzungen war es passend und geradezu vorausschauend, trotz noch kleiner Stadtfläche und Zentrumsnähe des Bahnhofs eine Straßenbahn einzurichten.



Der Pferdeomnibus

Das erste öffentliche Nahverkehrsmittel war ein 1881 ins Leben gerufenes Pferdeomnibusunternehmen. Begründer war der Eisenwarenhändler Michael Schwarz. Es gab drei verschiedene Linien:

- **Grüne Linie:** Schlachthof- Ostentor - Bischofshof- Kohlenmarkt -Arnulfsplatz- zum Westende
- **Rote Linie:** Jakobstor - Neupfarrplatz - Landshuter Straße - zum Schlachthof
- **Gelbe Linie:** Bahnhof- Maximilianstraße - Domplatz - Bischofshof- nach Stadtamhof

Die Stallungen waren in der Prüfeninger Straße, wo sich heute die Hedwigsklinik befindet. Da das Unternehmen keinen Gewinn brachte, wurde der Betrieb im Dezember 1891 eingestellt.

Planung, Bau und Verlängerung

Wegen der Pflasterung verschiedener Straßen und Plätze um die Jahrhundertwende, erhielt das Straßenbahnprojekt in Regensburg günstigere Chancen. Der damalige Oberbürgermeister, Oskar von Stobäus, und Baurat Ernst Ruoff, holten Angebote verschiedener Baufirmen ein. Die Nürnberger Elektrizitätsgesellschaft vormals Schukert & Co. Bekam den Auftrag am 17.02.1899. Nach Erlaubniserteilung des Prinzregenten Luitpold von Bayern, begann man sogleich mit dem Bau des Elektrizitätswerkes einschließlich des Depots in der Augustenstraße 6. Zwei Linien, in Meterspur, mit einer Fahrdrachtspannung von 550 Volt Gleichstrom wurden errichtet.

1. Stadtamhof- Steinere Brücke - Weiße Hahnengasse - Bischofshof- Domplatz -Kornmarkt Maximilianstraße - Hauptbahnhof
2. Schlachthof- Ostengasse - Kalmünzerstraße -. Kornmarkt - Domplatz - Kohlenmarkt - Ludwigstraße - Arnulfsplatz - Wilhelmstraße.



Von den Gleisbauern und den Ingenieuren wurden höchste Anforderungen und höchstes Können in den engen Straßen der Stadt gefordert. Besondere Schwierigkeiten gab es am Bischofshof, der Auffahrt zur Steinernen Brücke und in der Zufahrt ins Depot. Weiterhin waren einige Straßenbegradigungen, Häuserumbauten und Abschrägungen erforderlich. Das Hauptaugenmerk lag bei dem Stadtturm der Steinernen Brücke, dem Jakobstor und dem Ostentor. Nach Verlegung der Schienen und erfolgreich bestandenen Probefahrten wurden die beiden Linien am 21 April 1903 eingeweiht. Eine Verlängerung bis Prüfening wurde bereits am 25.08.1903 für den Verkehr freigegeben. Die nächste Erweiterung war am 29.03.1911, nämlich von der Maximilianstraße zu den Kasernen.

Mit dem Beginn der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke nach München 1926, mit der eine Elektrifizierung des Hauptbahnhofes einherging, hob man die Kumpfmühler Brücke an. Nun erst wurde eine Linie nach Kumpfmühl gebaut, welche am 03.02.1927 zum ersten Mal befahren wurde. Gleich beschloß und baute man die Verbindung zwischen Bismarckplatz, Neuhausstraße zum Arnulfsplatz um ein bequemes Umsteigen zwischen den Linien zu erreichen. Ein weiterer, größerer Aus- und Neubau fand 1933 in Form einer Verlängerung der Stadtamhofer Linie nach Reinhausen statt. Die stark ausgefahrenen Gleise der Walhallabahn wurden erneuert, die Strecke mit Fahrdracht überspannt und über die Schwandorfer Straße, Regenbrücke nach Reinhausen-Kirche geführt. Bürgermeister Dr. Otto Schottenheim übergab am 01.10.1933 die Strecke feierlich dem Verkehr. Der letzte Streckenausbau war von der Kasernenlinie Prinz-Rupprecht-

Straße zur Einhauserstraße Pürklgut, womit das Regensburger Straßenbahnnetz seine größte Ausdehnung von 17 km Gleislänge erreicht hatte.



Rückbau und Stilllegung

Durch die Sprengung der Steinernen Brücke und der Regenbrücke während des 2. Weltkrieges am 23.04.1945 kam es zur ersten großen Stilllegung, genauer gesagt zur Betriebseinstellung auf den Streckenabschnitten Domplatz - Reinhausen und Ernst-Reuter-Platz - Hauptbahnhof. Mit dem Umbau der Weißenburgstraße und dem Bau des Oberleitungsbus-Netzes, kam es auf der Schlachthoflinie zu erheblichen Behinderungen, ja zum Teil kam der Verkehr zum Erliegen. Die Schuld wurde natürlich der Straßenbahn zugeschoben. Sie wurde am 10.10.1955 durch Omnibusse ersetzt. Testweise sollte für vier Wochen die Kumpfmühler Linie durch Omnibusse befahren werden. Hierbei blieb es leider bis heute. Mit der Restlinie 1 Prüfening - Pürklgut war das Regensburger Straßenbahnnetz jetzt nur noch 7,5 km lang. Durch mehrere Gutachten der als „Straßenbahntod“ verschrienen Dr. Lehner und Prof. Leibbrand strebte man die Stilllegung des Restbetriebes an. So fuhr der letzte Zug am 01.08.1964 ins Depot. Bürgermeister Hans Weber lud zur Abschiedsfahrt der Regensburger Straßenbahn von der Endhaltestelle Pürklgut ein. Die vollbesetzten Züge 40/62 und 47/77 führen geschmückt die Landshuter Straße über Stobäusplatz, Kohlenmarkt zum Arnulfplatz. 20.000 Regensburger Bürger erwiesen ihrer Tram die letzte Ehre und verabschiedeten sich so von einem Stück Regensburger Geschichte. In den nächsten Monaten wurden die Altwagen zerlegt und verschrottet. Die „Neuen Züge“ 45-48 und 77-80 wurden günstig an die Stadt Darmstadt verkauft. Die Fahrleitung wurde gleich abgebaut und die Rillengleise ausgeteert. Als einziger „Überlebender“ kam der Beiwagen ~r.72 zum Kindergarten Hohes Kreuz. Er wurde Jahre später auch verschrottet. Im Zuge der Straßenerneuerungen wurden alle Schienen ausgebaut. Heute erinnert im Stadtbild nicht mehr an die gute alte Straßenbahn.

Der Wagenpark

Zum Eröffnungstermin standen 16 Triebwagen, Baujahr 1902 der Firma MAN - Nürnberg, für den Betrieb zur Verfügung. Sie hatten 2x1 8 PS und waren 6920 mm lang. Offene Plattformen und Rollenstromabnehmer waren die typischen Merkmale. 13 Wagen benötigte man für den Auslauf und drei waren Reserve. Die Fahrzeuge trugen die Betriebsnummer 1-16. Als der Ausflugsverkehr nach Prüfening immer stärker wurde, mietete man von der Würzburger Straßenbahn drei offene und zwei geschlossene Beiwagen, welche man später ankauft. Sie wurden als Nr.52-56 eingereiht. Für die Kreisausstellung im Sommer 1910 kaufte die Stadt drei neue Triebwagen. Sie waren mit 8600 mm etwas größer und hatten verglaste Plattformen. Die größeren Radstände von 1800 mm erlaubten den Triebwagen eine größere Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Die Triebwagen 17, 18 und 19 waren bei Personal und den Fahrgästen gleichermaßen beliebt. Im November 1911 kaufte man vier größere Beiwagen (Nr.57-60) dazu. Sie wurden ebenfalls von MAN geliefert. Im Oktober 1919 kamen erneut drei Triebwagen mit 2x40 PS Leistung hinzu, sie

erhielten die Betriebsnummern 20-22. Als 1927 das Streckennetz erheblich erweitert wurde, kaufte man gleich 13 MAN-Triebwagen (23-35) und 9 Beiwagen (61-69). Neun weitere Triebwagen (36-44) und sieben Beiwagen(70-76) wurden geordert. Diese Fahrzeuge waren wesentlich moderner und ausgereifter. Sie hatten neun Fahr- und sechs Bremsstufen, 2200min Achsstand und eine Länge von 9020mm.

Nur einer Gemeinschaftsbestellung mit den Städten Mannheim, Freiburg, Kiel, Darmstadt, Hamm und München bei der Firma Rathgeber in München, ist es zu verdanken das Regensburg 1955 zu einem günstigen Preis vier neue Straßenbahnzüge erhielt. Es waren die ersten mit Stahlaufbau, Fahrersitzen und Schienenbremsen. Ferner hatten sie gummigefederte Radsätze und die Innenbeleuchtung mit Leuchtstoffröhren. Zu der damaligen Zeit waren dies elegante Züge welche überall sehr beliebt waren. Das Platzangebot lag bei 100 Personen pro Wagen.

Ältere ausgediente Wagen verdienten ihr Gnadenbrot noch als Arbeitswagen. So der TW 10 als Schleppwagen, TW 15 als Schleifwagen und der TW 17 als Reklamewagen. Diese Fahrzeuge wurden alle am 18.02.1955 beim Brand im Straßenbahndepot vernichtet. Ab 1959, nach der Einstellung der Kumpfmühler Linie, wurden der TW 27 zu Reklame- TW 33 zu Salzstreu- und TW 35 zu Arbeitszwecken umgebaut. Ferner gab es noch einen Bremsmesswagen und einen Schneepflugschiebewagen.

Der 2. Weltkrieg ging nicht spurlos am Fahrzeugpark vorüber. Zwei Bombentreffer am 13.03.45 beschädigten die Triebwagen 23, 24, 28, 30, 32 und 36 so schwer das sie bei MAN in Nürnberg wieder aufgebaut werden mussten. Gleiches gilt für die Beiwagen 57, 62, 68 und 70.

Mit vier betriebsfähigen Triebwagen begann nach dem Krieg der Fahrbetrieb zwischen Arnulfsplatz und Prüfening.

Ab 1948 wurden große Umbauten an den Fahrzeugen vorgenommen. Alle verbliebenen Triebwagen erhielten Scherenstromabnehmer, Fahrtrichtungsanzeiger, Schienenbremsen, Bremslichter, Sicherheitsverglasung und beleuchtete Linienkästen. Die Triebwagen 23-44 und die Anhänger 57-76 waren bis zur endgültigen Einstellung täglich auf den Strecken unterwegs und liefen gemeinsam mit den neuen Zügen.

Am Schienennetz wurden auch Modernisierungen vorgenommen, so wurden die Weichenabzweigungen in der Neuhausstraße und am Alten Kornmarkt auf elektrische Bedienung umgebaut womit das lästige Umstellen mit dem Weichenstellhebel von Hand entfiel. Auch kam das Anbringen von Reklame an den Fahrzeugen nun verstärkt zum Einsatz. Seit 1903 waren die Wagen alle grün mit postgelben Stirnseiten und vielen feinen Zierlinien. Seitlich zwischen der Aufschrift *Regensburger Straßenbahn* war die Wagenummer angebracht. Ab Nr.35 entfiel der Schriftzug. 1948 lackierte man die Wagen alle einheitlich gelbbeige mit roter Bauchbinde. Das Straßenbahndepot befand sich in der Augustenstraße 6. Die Hallen umfassten 16 Gleise, welche mit einer Gleisharfe verbunden waren. Zwei Gleise führten in die Werkstatt mit Hebeständen, Kran, Radschleifanlage und Schmiede. Drei Gleise waren über eine Schiebebühne zum Abstellen von Sommerbeiwagen und Dienstwagen erreichbar. Die restlichen elf Stände von je 50 m Länge waren bis zum Schluss täglich in Betrieb. Wegen des großen Kurvenauschlages der neuen Wagen waren nur die Gleise 10 und 13 von diesen befahrbar. Später wurden die Stände 14-16 zum Einstellen der 0-Busse verwendet. Im November 1990 kam der Triebwagen 47 und der Beiwagen 77 wieder von Darmstadt nach Regensburg zurück. Die Fahrzeuge sind heute als technisches Denkmal im Betriebshof der Regensburger Verkehrsbetriebe aufgestellt.

Wagenteilung und Auslauf

In der Blütezeit waren täglich folgende Züge im Einsatz:

- Linie 1 Prüfening 12 TW und 12 BW, Sonntag zus. 6 BW
- Linie 2 Reinhausen 6 TW, Sonntag zus. 2 BW
- Linie 3 Schlachthof 3 TW
- Linie 4 Kumpfmühl 3 TW, Allerheiligen zus. 2 TW

Die Züge verkehrten im 6 Minutentakt.

Der Auslauf sah folgendermaßen aus: 05.30 Uhr, der erste TW(Kaserne) nimmt vom Depot zwei Beiwagen mit. Ein BW wird am Arnulfsplatz abgehängt. Der restliche Zug fährt weiter zum Pürklgut. Der nachfolgende TW hängt den am Arnulfsplatz stehenden BW an und fährt nach Prüfening. Kurs 4, 8 und 12 waren mit neuen TW aufgestellt. Ab Sonntagmittag wurden

die Beiwagen über die Drei-Mohren-Straße angekuppelt und in Richtung Domplatz und Pürklgut gezogen.

Jeden Tag am Abend wurden die Beiwagen ab 19.00 Uhr doppelt am Arnulfplatz abgestellt und mit einem Dienstwagen zum Depot geschleppt.



Was die Straßenbahn alles beförderte:

Von normalen Fahrgästen bis etwas schwankenden Spätheimkehrern, Soldaten, Kinobesuchern, Marktweibern und sogar der Fürst von Thurn und Taxis war ein guter Fahrgast. Für spätere Theaterbesucher stand sogar ein Extrawagen in der Drei-Mohren-Straße für die sichere Heimfahrt bereit.

Nicht zu vergessen sind die vielen Wanderer am Sonntag und die Fans von Jahn Regensburg, welche mit doppelten Garnituren zu und von den Fußballspielen gefahren wurden. Während und nach dem Krieg beförderte die Straßenbahn sogar Milch, Obst, Gemüse und Kohlen. Auch LKW wurden manchmal in der Zeit als das Benzin knapp war gezogen.

Beziehungskiste Straßenbahn

Die Walhallabahn hat ihren Personenverkehr vor fast 40 Jahren eingestellt und verschwand vor gut 30 Jahren endgültig von der Bildfläche. Die Regensburger Straßenbahn wurde vor nunmehr 35 Jahren stillgelegt. Mindestens seit einer Generation haben die Regensburger diese ihre Verkehrsmittel nicht mehr benutzen können und sind oft länger noch auf andere umgestiegen. Dennoch haben viele Regensburger das „Walhallabockerl“ und die städtische Straßenbahn nicht vergessen. Und sie haben sie nicht nur nicht vergessen, wie sie etwa auch nicht vergessen würden, ob voriges Jahr ein Schaltjahr war. Sie haben ihr „Walhallabockerl“ und ihre Regensburger Straßenbahn nicht vergessen. Sie betrachten sie als liebenswürdigen Teil ihres Lebens; ihre Augen beginnen zu leuchten, wenn die Sprache auf diese früheren Lebensmittel kommt; als gäbe es nicht längst schon Ersatz dafür, wird Trauer bekundet, und als hätten dafür nicht auch von Benutzerseite bevorzugte alternative Verkehrsmittel zu den Gründen beigetragen, ein „Die hätten's ned stillegn solln!“

Wie ist das zu erklären?

Sicher hat das damit zu tun, dass diese Verkehrsmittel in ihrer Blütezeit und für viele Regensburger auch danach noch ohne Alternative waren. Man hat sich mit ihnen angefreundet, weil sie eine Mobilität brachten, eben ein Lebensmittel waren. Aber das erklärt nicht die emotionale Beziehung noch Jahrzehnte später.

Vielleicht ist die daher zu verstehen, dass die Benutzer damals gut eine Generation jünger waren, mehr in der schaffensreichen Lebensmitte standen, auf die und ihre Lebensmittel sie nun mit Wehmut zurückblicken. Allerdings hat sich eine solche Wehmut auch schon bei der Abschiedsfahrt der Straßenbahn gezeigt, als 20.000 Regensburger die Fahrtstrecke säumten. Die emotionale

Beziehung ist also wohl vor Einstellung der Straßenbahn und lange vor einem Lebensrückblick in späteren Lebensjahren entstanden.

Vielleicht ist sie auch daher zu verstehen, das den Benutzern das „Walhallabockerl“ und die Straßenbahn eben nicht nur Mobilität brachten, sondern auch zahllose Erlebnisse, die, aus einer verklärenden Rückschau betrachtet, für so etwas wie „die gute alte Zeit“, für eine vordergründig gemütlichere Gangart standen; für eine Langsamkeit, die gezwungenermaßen stressvermeidend war; für persönliche oder gemeinsame Erlebnisse, Anekdoten, deren Zustandekommen in dieser Atmosphäre zugelassen, bemerkt und angenommen werden konnte. Die hätten's ned stillegn solln! Kann ein heutiges oder künftiges öffentliches Verkehrsmittel in Regensburg je wieder eine solche emotionale Bedeutung bei seinen Benutzern erreichen? Viel ‚emotionale Energie‘ wenden Verkehrsmittelbenutzer oft für ihr Privatkraftfahrzeug auf. Aber wenn's nicht gerade ein liebevoll gepflegter Veteran ist, so steht hier in der Regel eine andere Emotion im Vordergrund als bei den vorgenannten Veteranen des „öffentlichen Personennahverkehrs. Nicht Gemütlichkeit im Sinne von Langsamkeit, sondern allenfalls im Sinne von Komfort, Wohnatmosphäre dieses Raumes auf Rädern, in dem man tagtäglich etliche Zeit verbringt. Nicht Erlebnisse im gemeinsamen Verkehrsraum, sondern Selbstdarstellung mittels Wagenklasse, Typ, Farbe, Ausstattung, Verkehrsverhalten usw. Kann daneben ein öffentliches Verkehrsmittel überhaupt bestehen?

Mit dem zweiten Anlauf zu einem „Altstadtbus“ und einer auf Emotionen zielenden Werbung für ihn ist 1998 so etwas versucht worden. Emotionen gab es zuhauf, wenngleich nicht in der beabsichtigten Richtung. Vor allem Senior(innen), obwohl sie den Altstadtbus häufiger als andere Gruppen nutzten, beklagten im wesentlichen die umständlichere Erreichbarkeit des Stadtzentrums und die mangelnde Verfügbarkeit von Sitzplätzen. Parkhauskunden, die mit einem Kombiticket zum Umsteigen auf den Altstadtbus animiert werden sollten, blieben ihm weitgehend fern. Offenbar hat man, Vorwarnungen zum Trotz, Senior(innen) weniger als Zielgruppe berücksichtigt, als sie tatsächlich eine sind. Wenn der Altstadtbus in Streckenführung und Fahrzeugen mehr auf diese Zielgruppe zugeschnitten würde, könnte er vielleicht positivere Emotionen wecken. Wenn er die Parkhäuser tatsächlich anführe, von denen aus man in den Altstadtbus umsteigen soll, fände er hier vielleicht auch mehr Resonanz. Für die Stadt kostspielig ist er auch dann noch auch das konnte man vorher wissen, aber dann steht den Kosten zumindest ein beachtenswerter infrastruktureller Nutzen gegenüber.

Was die emotionale Wirkung moderner „öffentlicher Verkehrsmittel“ anbelangt, so wird zwar ein nicht geringer und zunehmender Aufwand getrieben, ihre Anmutungsqualität der von Privatautos anzugleichen. Ob die tatsächlichen oder erwünschten Kunden aber wirklich darauf Wert legen, da der Bus oder Zug ein „lächelndes“ Formdesign, ein auffälliges Farbdesign, buntes Mobiliar und Club-Sitzecken hat? Wahrscheinlich betrachten die Kunden moderner „öffentlicher Verkehrsmittel“ diese wesentlich nüchterner. Praktisch sollen sie sein, also pünktlich, oft und schnell verkehren, bequem und gut zugänglich sein. Emotionen wecken sie dann eher dadurch, da sie die Erwartungen gegebenenfalls nicht erfüllen; so wie der Aufzug, der „mal wieder nicht kommt“. Das Verkehrsmittel einen herzlichen Bezug durch Gemütlichkeit, Langsamkeit, Muße vermitteln, Würde wohl voraussetzen, dass ihre Benutzer einem solchen Erleben überhaupt oder mindestens bei der Fortbewegung etwas abgewinnen könnten. In unserer von ständigem Höher-Schneller-Weiter geprägten Wettbewerbsgesellschaft ist eine solche Einstellung jedoch nicht zu erwarten. Eine künftige Regensburger Straßenbahn, Stadtbahn oder irgendein anderes Schienenpersonenverkehrsmittel für Regensburg und Umgebung, wie es vielfach in die Diskussion geworfen worden ist, wird von daher enttäuschen, insoweit es an der emotionalen Bedeutung von „Walhallabockerl“ und der alten Regensburger Straßenbahn anknüpft. Es wird aber mit der gleichen Selbstverständlichkeit wie heute DB-Zug, RVV-Bus, Aufzug oder Rolltreppe in Anspruch genommen werden, wenn es die Erwartungen an Pünktlichkeit, Verfügbarkeit, Schnelligkeit, Bequemlichkeit, Zugänglichkeit usw. erfüllt. Daran mögen dann in zweiter Linie positive Emotionen aufbauen wie „entspannt ankommen“ usw.

Aufnahmen: Sammlung RSWE e.V.