

# „Die Stadtbahn Regensburg auf dem Regensburger Campus“ Informationsveranstaltung an der OTH am 12. Dezember 2023

## Beantwortung von Fragen aus dem Chat

Gliederung / Fragenkomplexe:

- Gründe für die Linienführung und Einschätzung zu Alternativen ohne zentrale Campusquerung?
- Weitere Fragen zur Campusquerung
- Ist eine unterirdische Führung der Stadtbahn möglich?
- Wäre die Seilbahn eine Option für die Campusanbindung?
- Welche Herausforderungen ergeben sich für die Querung der Trasse im Campusareal?
- Oberleitungen bei der Campusquerung?
- Wie wird der Verlust von Parkplätzen kompensiert?
- Wie kann sichergestellt werden, dass das Campusfest auch weiterhin möglich ist?
- Welche Lärmwirkungen sind zu erwarten und welche Minderungsmaßnahmen sind vorgesehen?
- Was ändert sich an der Radverkehrsanbindung aus Richtung Hauptbahnhof/Arcaden?
- Sonstige Fragen zum Radverkehr
- Welcher Verkehrsablauf ergibt sich mit der Stadtbahn?
- Wie wird der Mischverkehr von Tram und Kfz-Verkehr konkret gestaltet?
- Sonstige Fragen zur Anbindung des Campus aus dem Umfeld (u.a. P+R Anlagen)
- Erweiterungsoptionen der Stadtbahn im Stadtgebiet und in die Umlandgemeinden?
- Sonstige Fragen zu SPNV
- Welche Auswirkungen kann die Bauphase mit sich bringen?
- Fragen zum Zeitplan
- Fragen zu Fahrzeug, Betrieb und Tarif
- Sonstige Fragen
- Allgemeine Fragen und Kritik an der Veranstaltung

# Gründe für die Linienführung und Einschätzung zu Alternativen ohne zentrale Campusquerung?

**Fr. 10**

Warum wird die Stadtbahn nicht über die Galgenbergstraße geführt bzw. warum wird das Jahnstadion und das dazugehörige Park & Ride nicht mit der Stadtbahn angeschlossen?

**Fr. 20**

Die Friedenstraße (Die vor den Arkaden) ist teilweise SIEBEN spurig und würde parallel zu der geplanten OTH Trasse laufen und könnte dann auch problemlos an die A93 angebunden wären. Zum Galgenberg hoch könnte man ja dann auch eine Bahn hochbauen. Wieso nimmt man nicht dieser Straße 2 Spuren?

**Fr. 50**

Warum muss die Bahn über den Campus fahren. Sie kann doch auch unter der Uni durch.

**Fr. 63**

Ist bei einer Führung der Stadtbahntrasse über die Albertus-Magnus-Straße ("durch den Keller der Uni") auch eine Einrichtung einer kombinierten Bus- & Tramhaltestelle im bereits überbauten Bereich denkbar, ähnlich wie an den Hauptbahnhöfen in Erfurt bzw. Augsburg (in Bau)? Dies könnte die bislang sehr düstere "Kellerdurchfahrt" doch immens aufwerten und käme mit einem geringeren Herstellungsaufwand an Witterungsschutzbauwerken aus...

**Fr. 65**

Was spricht gegen die Trasse Albertus-Magnus-Straße? Die Zahlen waren ähnlich wie für die OTH-Trasse.

**Fr. 67**

Die Variante über die Albert-Magnus-Straße scheint eine genauso gute Anbindung wie die Trasse über den OTH-campus zu bieten, wieso wurde diese Möglichkeit verworfen?

**Fr. 68**

Warum wurde die Kreuzung nicht direkt südlich des Friedhofs(Seybothstraße) in Betracht gezogen?

**Fr. 72**

Wieso wird die Stadtbahn nicht über die Friedenstraße ausschließlich auf der Universitätsstraße geführt um das Campusleben nicht zu stören?

**Fr. 74**

Hat man auch eine Trasse über die Bischof-Konrad-Straße geprüft (als Alternative zur OTH-Campusquerung)?

**Fr. 78**

Worin wird die Notwendigkeit der Querung des Campus über die belebte Grünfläche zwischen OTH und Uni gesehen, wenn dadurch die Einheit aus Uni und OTH gesplittet wird und die Zahlen von Herrn Dr. Molitor keine maßgebliche Verbesserung im Vergleich zur Führung über die Albertus-Magnus-Straße zeigen?

**Fr. 84**

Was sind die negativen Punkte der Albertus Magnus Straße im Hinblick auf Studierende?

**Fr. 85**

Warum wurde die Querung über die Albertus Magnus Straße verworfen. Die genannten Gründe leuchten mir nicht ein.

**Fr. 211**

Wäre am Bio-Park bzw. Beim Unisport auch eine Querung möglich?

**Fr. 216**

Wäre eine West-Ost-Querung auch nördlich vom Campus in der Verlängerung der Seybothstraße entlang der Friedhofsmauer und weiter zwischen AfA sowie Gebäude G-J denkbar und wenn nein, was steht dem entgegen?!

<p><b>Fr. 217</b> Was spricht gegen eine Streckenführung über die Friedenstraße/Universitätsstraß über die Ecke Kullman's Diner?</p>
<p><b>Fr. 232</b> Kann die Stadtbahn nicht auch weiter südlich über den Campus geführt werden? Warum direkt an der OTH?</p>
<p><b>Fr. 234</b> Die Wenigsten haben etwas gegen die Stadtbahn, aber gegen die direkte Campus Querung direkt</p>
<p><b>Fr. 1</b> Warum über die Campuswiese?</p>
<p><b>Fr. 3</b> Könnte die Stadtbahn nicht am Arbeitsamt und an der OTH vorbeigeführt werden, bei dem derzeitigen Radweg?</p>
<p><b>Fr. 208</b> Wie sieht's mit der Trasse am Friedhof vorbei (nördlich) aus?</p>
<p><b>Fr. 61</b> Warum wird die Stadtbahn durch eine bestehende Grünfläche (OTH Campus) geführt, anstatt über bestehende Straßen? (zB Otto-Hahn-Str.) Die Straßen würden dann für Autos eingeschränkter nutzbar, aber das ist auch u.a. Sinn der Stadtbahn, den Autoverkehr zu verringern.</p>

### **Antwort**

Die mögliche Linienführung der Stadtbahn wurde umfassend untersucht. Dabei wurden die Fahrgastpotenziale, die sich durch die verkehrswichtigen Einrichtungen im Stadtsüden ergeben, berücksichtigt, die entsprechenden Verkehrsverflechtungen ausgewertet und so ein Liniennetz abgeleitet, das eine effiziente und für die Fahrgäste attraktive Bedienung sicherstellt. Von der Linie zum Campus sollen neben Universität und OTH zugleich auch Arbeitsamt, Finanzamt, TechCampus, Bezirksklinikum, Universitätsklinik sowie das P+R-Angebot am Jahnstadion angebunden werden. Eine Linienführung, die lediglich über die Galgenbergstraße nach Süden führt, würde wichtige Einrichtungen im Umfeld der Universitätsstraße (Bezirksklinikum, Universitätsklinikum) außen vorlassen und hätte zudem einen tendenziell schlechteren Erschließungseffekt für die Universität selbst. Umgekehrt würde auch eine Erschließung, die lediglich die Universitätsstraße befährt, die Einrichtungen an der Galgenbergstraße außen vorlassen (TechCampus, im weiteren auch FOS/BOS).

Eine Querung des Campus in der Albertus-Magnus-Straße wurde als Variante geprüft. Eine solche Trasse wurde aber verworfen, da zum einen die Stadtbahn dann keine ausreichend dimensionierte Haltestelle auf Höhe der heutigen Bushaltestelle erhalten kann. Für die Haltestelle können hier keine ausreichend breiten Warteflächen gebildet werden, die dem Ein- und Aussteigerbedarf genügen würden. Auch würde die Länge der Haltestelle dazu führen, dass aus der Busanlage nichtmehr nach Westen ausgefahren werden könnte. Des Weiteren käme es bei Befahrung der Albertus-Magnus-Straße zu einer Beeinträchtigung sensibler Nutzungen der Universität. Ein Queren auf Höhe Seybothstraße ist trassierungstechnisch nicht möglich. Auch würden sich hierdurch wieder Erschließungsnachteile für die o.g. Umfeldziele ergeben. Auch ein Queren des Campus in der Straße Am Biopark hätte erhebliche Erschließungsdefizite zur Folge.

## Weitere Fragen zur Campusquerung

### Fr. 132

Wie weit lässt sich die Trasse auf dem Campus in Nord-Süd Richtung verschieben? Evtl. Bis vor das Vielberth Gebäude.

### Fr. 157

Könnte die Stadtbahn auch nördlich des Vielberthgebäudes über den Campus geführt werden?

Die OTH hat nur mit der Hauptwiese eine Außenfläche, die als Ruhe- und Ausgleichsfläche dient im Gegensatz zur Universität. Eine südlicher gelegene Linienführung würde der OTH weiterhin eine eigene Ruhefläche ermöglichen.

### Fr. 191

Könnte die Querung ca. 40 Meter weiter nördlich geprüft werden, um die Trasse auf die wenig frequentierte Wiese zu nutzen statt die stark genutzte kleine Wiese neben der Hauptwiese der OTH?

### Fr. 195

Wurde auch eine Querung des Campus weiter südlich in Betracht gezogen? Aktuelle Querung ist ja sehr nah am modularen Forschungsgebäude.

### Fr. 96

Warum geht man mit der Querung nicht 100 oder 150 m Richtung Süden. Also zwischen die bestehenden Gebäude von OTH und Uni?

### Fr. 99

Könnte man die Trasse auch zwischen Uni und Parkplätze legen? Also weiter nach unten/Süden?

### Antwort

Es ist grundsätzlich nicht ausgeschlossen, die Trasse in ihrer Lage zwischen Universität und OTH im Detail anzupassen. Berücksichtigt werden müssen hierbei die Entwicklungsabsichten der Universität für die einzelnen Campusflächen.

### Fr. 71

Warum wurden keine Nachteile der Trassenführung über den Campus untersucht?

### Fr. 87

Was sind in Ihren Augen die negativen Punkte zur Variante über den Campus?

### Antwort

Nachteile wurden auch für die Querung am Campus untersucht. Die damit einhergehende Trennungswirkung der heute zusammenhängenden Grün-/Freiflächen ist sicher ein gewisser Nachteil. Jedoch wird in der Planung versucht, diese Nachteile so gut es geht zu vermindern. Der gestalterischen Integration der Stadtbahn in den Campus hat deshalb eine hohe Aufmerksamkeit in den anstehenden Planungsphasen.

### Fr. 8

Der Sinn der Bahn soll doch sein das wir Autos aus Regensburg wegbekommen? Wieso müssen wir dann Flächen überbauen die als Freizeitareal dienen? Es gibt seeehr viele Straßen in Regensburg in der ich viel lieber eine Stadtbahn sehen wollen würde

**Fr.22**

Warum werden die Schienen nicht einfach am Biopark entlang gelegt? Problem gelöst diggi

**Antwort**

Ein Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV erfolgt v.a. dann, wenn der ÖPNV nicht nur die verkehrswichtigen Ziele auf kurzem Wege erreicht, sondern diese auch in einem dichten Takt anbindet, so dass Nutzer - ohne auf den Fahrplan schauen zu müssen - das ÖPNV-Angebot durchgängig verfügbar haben. Die gewählte Linienführung stellt eine kurze Verbindung her zwischen Innenstadt zu den Zielen am Campus (OTH, Universitätsforum und Mensa, Busumstieg an der Universitätsstraße) und verkehrt auf dieser Strecke alle fünf Minuten auch in einen attraktiven Takt, da sich hohe Nachfrage und dichter Takt wechselseitig bedingen. Der Querungsbedarf des Campus ergibt sich zum einen aus den technischen Schwierigkeiten, die Albertus-Magnus-Straße zu befahren. V.a. aber ergibt sich durch die Querung an der OTH eine wesentlich bessere Erschließung der angrenzenden Ziele durch die dort vorgesehene neue Haltestelle für die OTH, die dann für Fahrgäste ohne das Queren von Fahrbahnen direkt erreicht werden kann.

**Fr. 238**

Haben sie überprüft, ob die Albertus-Magnus-Straße auch wirklich so konfliktbehaftet ist, mit dem Autoverkehr und Lieferverkehr?

**Fr.241**

Mit einer Teilnutzung der Tiefstraßen der Universität für den MIV sollten die Tiefgaragen doch mit der Straßenbahn nutzbar sein, oder?

**Antwort**

Die Albertus-Magnus-Str. hat zahlreiche Nachteile für eine Trassenführung der Stadtbahn. Dies sind nicht nur die Konflikte mit dem Auto- und Lieferverkehr, sondern auch die mangelnden Sichtverhältnisse zwischen Stadtbahn und einbiegenden Kfz (aus den Tiefgaragenausfahrten). Hinzu kommen die o.g. Defizite der Haltestellenausbildung.

**Fr.144**

Wieso kann man nicht vor dem Vielberth Gebäude bei der Uni queren?

**Antwort**

Dies ist eine Möglichkeit, die im Weiteren noch untersucht werden könnte. Abhängig ist dies von den Flächenbedarfen, die die Hochschuleinrichtungen in diesem Bereich haben.

**Fr.189**

Ist die Linienführung zum Betriebshof im Westen auch schon sicher in der ersten Umsetzung? Oder könnte es sein, dass das Jahnstadion und die dortige P+R Anlage erst später angebunden werden?

**Antwort**

Nach derzeitigem Planungs- und Erkenntnisstand besteht eine sehr hohe Wahrscheinlichkeit, dass die Trassenführung vom Betriebshof kommend über das Universitätsklinikum zum Campus bereits im ersten Schritt mit umgesetzt wird und dabei die P+R-Plätze mit angebunden werden.

**Fr.24**

Wie genau sollen Banken an einer Haltestelle die gerade existierenden Grünanlagen zwischen Uni und OTH als „Treffpunkt“ ersetzen?

**Antwort**

Im Zuge der weiteren Stadtbahnplanung erfolgt eine Neugestaltung der Haltestellen und des Umfeldes unter Einbeziehung der Grünflächen. Eine Haltestelle kann neben der bloßen Ein- und Ausstiegswahl im Alltag der Studenten auch eine multifunktionale Rolle als urbaner Treffpunkt spielen.

**Fr.49**

Könnte die Verbindung auch über die Bischof-Konrad-Straße geschehen?

**Antwort**

Diese Variante hätte ein zu geringes Fahrgastpotenzial, da fast alle verkehrlichen Ziele entlang der Galgenbergstraße nicht angebunden wären (siehe Antworten oben).

**Fr.114**

Wie wurde die Personenanzahl der Fahrgäste bei der Variante über die Galgenbergstraße zum Jahnstadion berechnet? Wurden die baldigen Neubauten an der Otto-Hahn-Straße mit einberechnet? Wurde davon ausgegangen, dass die P+R Anlage dabei wesentlich attraktiver ist für Leute die in die Stadt Regensburg wollen oder aus dieser kommen, da die Linienführung direkt in die Stadt führt? (Also wird davon ausgegangen, dass die P+R Anlage bei der Variante mit mehr Fahrgästen verknüpft ist, als bei den anderen Varianten.)

**Antwort**

Die Planung bezieht sich auf einen sog. Prognosefall. Bei der Ermittlung der Trassenführung wurden alle heute absehbaren strukturellen Entwicklungen im Stadtgebiet berücksichtigt - und somit auch die bauliche Entwicklung an der Otto-Hahn-Straße. Die P+R-Anlage am Stadion wurde dabei in den Modellüberlegungen ebenfalls mitberücksichtigt. Ein Zuwachs an Fahrgästen auf der sog. Südtangente ergibt sich aber nicht nur durch die P+R-Anbindung, sondern auch durch zusätzliche Fahrgäste aus dem Bereich Burgweinting, die über die Südtangente schneller an Ziele des Campus und dessen Umfeld gelangen als wenn diese - ohne Südspange - über den Hauptbahnhof zum Campus fahren müssten.

**Fr.55**

Wird das "grün" auf dem Campus erhalten/integriert?

**Antwort**

Es ist vorgesehen die Stadtbahntrasse in diesem Bereich als Rasengleis auszubilden. In den anstehenden Planungsphasen wird die gestalterische Integration der Trasse auch unter landschaftsplanerischem Fokus weiter zu entwickeln sein.

# Ist eine unterirdische Führung der Stadtbahn möglich?

**Fr. 59**

Was spricht gegen eine Tunnellösung unterhalb des Campusgeländes - außer der Wirtschaftlichkeit?

**Fr. 64**

Warum geht die Stadtbahn nicht durch den Uni-Tunnel, da würde sie am wenigsten stören

**Fr. 88**

Wieso kann man den Campus nicht über oder unterführen?

**Fr. 93**

Ist eine unterirdische Führung im Bereich des Campus möglich. Der Geländeanstieg an der Galgenbergstraße würde dies sicherlich ermöglichen.

**Fr. 130**

Was spricht gegen einen Tunnel unter der Wiese?

**Fr. 166**

Warum keine U-Bahn

**Fr. 2**

Würde eine unterirdische Anbindung des Campus erwogen?

**Fr. 209**

Gibt es etwas was gegen einen Tunnel in offener Bauweise im Bereich der Campuswiese spricht?

**Fr. 210**

Wie viel kostet eine unterirdische Haltestelle OTH Regensburg?

**Fr. 213**

Wäre es möglich die Straßenbahn am Campus unterirdisch zu führen, wie die Burgunder-Trasse angedacht war?

## Antwort

Eine unterirdische Führung der Stadtbahn wäre zunächst 5-6 Mal so teuer wie die oberirdische Führung. V.a. aber müsste die zentrale Haltestelle auf dem Campusgelände ebenfalls unterirdisch ausgebildet werden und hätte nicht die leichte Zugänglichkeit aus dem Umfeld heraus wie eine an der Oberfläche gelegene Haltestelle. Über Zugangsbauwerke wie Treppen, Fahrstühle oder Rampen müssten die Nutzer aus nördlicher oder südlicher Zugangsrichtung erst in den Untergrund geführt werden, was ebenfalls eine zergliedernde Wirkung für das Campusgelände hätte. Gerade bei den großen Fahrgastzahlen, die für den Campus tagtäglich abzuwickeln sind und die teils als Gruppe bzw. Pulk von der Haltestelle ins Umfeld abgehen, ist eine komfortable Zugänglichkeit der Haltestelle eine ganz wesentliche Qualität für die Nutzbarkeit des ÖPNV-Systems. Eine unterirdische Haltestelle würde zudem in den Abend- und Nachtstunden eine gewisse soziale Unsicherheit erzeugen.

Die Stadtbahn hingegen - ähnlich der geplanten Straßenverbindung (sog. Campus-Spange) - lediglich unter der zentralen Grünachse hindurchzuführen, würde durch die Länge der Rampen, die eine Stadtbahntrasse hätte, dazu führen, dass die zentrale Fußgängerachse lediglich eine Breite von ca. 10m haben könnte. Auch könnte dann eine Haltestelle für die OTH nicht mehr auf dem Campus zu liegen kommen, da eine Haltestelle im Bereich der Rampen eine zu starke Längsneigung hätte, um noch als barrierefrei angesehen zu werden.

Eine wie auch immer geartete unterirdische Führung stünde grundsätzlich vor denkmalpflegerischen Herausforderungen, zumal im Untergrund alte Brunnenanlagen vorhanden sind, die nach derzeitigem Kenntnisstand erhalten werden müssen.



# Wäre die Seilbahn eine Option für die Campusanbindung?

## Fr. 16

Ist eine Seilbahn zwischen Bahnhof und Klinikum nicht hinsichtlich der Investitionen, Personalbedarfen und Realisierungszeitraum zu bevorzugen?

## Fr. 139

Warum nicht neues wagen und mit einem Seilbahn-Konzept in eine nachhaltige Zukunft schweben?

## Fr. 200

Warum werden die Hochschulen nicht über eine Seilbahn zum Bahnhof angeschlossen? Der Grund, warum es bisher keine urbanen Seilbahnen in Deutschland gibt, ist auch, dass es erst seit kurzem förderfähig ist. Als in Ulm die Stadtbahn geplant wurde, war dies noch nicht der Fall, also war dies dort ein klarer Hinderungsgrund, der bei uns nicht mehr vorhanden ist.

## Fr. 204

Warum wurde die Seilbahn-Idee verworfen?

## Fr.228

Warum nicht mutig sein und eine Gondel wagen?

## Antwort

Eine Seilbahn hat sicherlich ihre Stärken. Eine Seilbahn stellt eine Punkt-zu-Punkt-Bedienung dar, die eine schnelle Bedienung einer Hauptrelation ermöglicht. Verbunden ist dies allerdings mit einem erhöhten Aufwand beim Zu- und Abgang an den Seilbahnhaltestellen.

Mit der Stadtbahn als höherwertigem ÖPNV-System möchte die Stadt aber ein Angebot schaffen, dass in einem großen Netz neben einzelnen stark nachgefragten Abschnitten für vielfältige Verkehrsbedarfe im Stadtgebiet ein nutzbares Angebot herstellt und eine leichte und direkte Zugänglichkeit an zahlreichen Haltestellen entlang der Trasse bietet. Zudem soll die Stadtbahn an vielen Stellen mit anderen öffentlichen Verkehrsangeboten (Bus, SPNV, Sharing Angeboten) auf kurzem Wege verknüpft werden. Wenn auch eine Seilbahn in der Relation Hbf.-Campus gewisse Stärken ausspielen könnte, so hätte sie doch beträchtliche Nachteile für die o.g. Verkehrsaufgabe in Bezug auf das Stadtgebiet. Der Stadtrat hat sich 2018 ganz bewusst für die Planung einer Stadtbahn entschieden.

Ein Blick zu Städten, die Seilbahnen in Erwägung ziehen, zeigt im Übrigen auch, dass es sehr schnell Vorbehalte von Anwohnern gibt gegen das mögliche „Überflogen werden“ ihres Grundstücks, mögliche Einblicke in Wohnungen oder andere Beeinträchtigungen der Privatsphäre. In Regensburg als Welterbenstadt wären außerdem Fragen der gestalterischen Verträglichkeit zumindest im Altstadtbereich kaum lösbare Herausforderungen.

## Welche Herausforderungen ergeben sich für die Querung der Trasse im Campusareal?

### Fr. 113

Wird eine Querung überall auf der Campustrasse möglich sein?

### Fr. 117

Ist es möglich auf der gesamten Breite zu Fuß oder mit dem Rad die Stadtbahn-Trasse zu queren

### Fr. 155

wie viele Stellen sind für die Querung geplant? Umwege wegen der Trasse wären ...

### Fr. 168

Die Vorschläge der Querung beziehen sich aktuell nur auf den nördlichen Bereich des Campus. Wurde auch über eine Querung weiter im Süden, nördlich des Vielberthgebäudes nachgedacht?

### Fr. 120

Wie werden die Übergänge über die Gleise im Bereich des Campus geregelt?

### Fr. 131

Wie genau sind Überquerung für 32 000 Studenten geplant? (Im Vergleich zu den anderen Unis mit Stadtbahnen hat Regensburg die größte Anzahl an Studenten)  
Kann Sicherheit und Schnelligkeit gewährleistet werden?

### Fr. 30

Wie wird die Trasse im Campusbereich baulich abgegrenzt bzw. geschützt, um den Fußgänger- und Radverkehr zu schützen?

### Fr. 23

Wie würde die Querung durch den Campus konkret aussehen? Welche Maßnahmen sollen ergriffen werden, um den gemeinsamen Campus nicht komplett zu teilen, sondern den großen Vorteil eines Regensburger Campus zu erhalten?

### Antwort

Orientiert an den heute bestehenden Wegebeziehungen auf dem Campus und dem zusätzlichen Querungsbedarf an der Stadtbahnhaltestelle wird die Trasse auf dem Campusareal voraussichtlich an fünf Stellen gequert werden können. Um gestalterisch besser integriert werden zu können, soll die Trasse auf dem Campus größtenteils als Rasengleis ausgestaltet werden, der nicht an jeder Stelle begangen werden sollte. Eine gestalterische Führung durch höhere Bepflanzung kann unterstützend wirken, um die Passanten zu den Querungsstellen zu leiten. Für ein sicheres Miteinander von Stadtbahn, Fußgängern, Radfahrern oder auch Rollstuhlfahrern ist ein Queren auf eine gewisse Anzahl zu begrenzen. Hierbei können sich alle Verkehrsteilnehmer wesentlich besser aufeinander fokussieren und mögliche Gefährdungen ausgeschlossen werden. Querungsstellen der Trasse werden zudem signalisiert. Der Querungsbedarf durch Fußgänger verteilt sich über den Tag und dürften zu keinen wechselseitigen Behinderungen führen.

## Oberleitungen bei der Campusquerung?

**Fr. 101**

Ist die Stadtbahntrasse über den Campus mit Oberleitung geplant?

**Fr. 107**

Sind im Campus-Bereich Oberleitungen geplant?

**Fr. 184**

An welchen Abschnitten der Trasse wird auf Oberleitungen verzichtet?

**Fr. 66**

Sind überall Oberleitungen geplant?

**Fr.156**

Ist für den Campus ein Grüngleis ohne Oberleitung geplant? Gibt es Zäune? Wie wird die Trasse gequert?

**Fr. 31**

Kann man den Campus auch ohne Fahrleitung befahren?

**Antwort**

Derzeit ist geplant, die Stadtbahn in der Stadt Regensburg einschließlich des Campusbereichs mit Oberleitung auszuführen. Eine Ausnahme bestehen lediglich in der Altstadt, in der in einem kurzen Abschnitt von knapp 1 km Länge ohne Oberleitung und stattdessen mit Batteriebetrieb gefahren werden soll. Hiermit wird in diesem Abschnitt den besonderen Anforderungen des denkmalgeschützten Welterbebereichs Rechnung getragen.

**Fr. 40**

Sind für die Feuerwehr der Stadt Regensburg neue niedrigere Löschfahrzeuge/Drehleitern aufgrund der Oberleitungen erforderlich?

**Antwort**

Die Oberleitung wird so ausgeführt, dass Anleitern an Gebäuden mit den üblichen Drehleiterfahrzeugen möglich bleibt. Auf in der Vergangenheit übliche Verankerungen der Oberleitung an Gebäudefassaden soll weitestgehend verzichtet werden, wodurch Konflikte mit Anleitervorgängen vermieden werden.

# Wie wird der Verlust von Parkplätzen kompensiert?

**Fr. 7**

Was passiert mit den Parkplätzen? Die Studierenden, die im Umland leben, müssen mit dem Auto fahren. Und es ist ohnehin bereits quasi unmöglich nach 08:30 Uhr einen Parkplatz zu finden

**Fr. 33**

Wo genau und in welcher Kapazität ist ein Park & Ride für die Universität/OTH-Anbindung geplant?

**Fr. 15**

Wieviel Parkplätze an OTH/Uni müssen durch die Stadtbahn gestrichen werden?

**Fr. 42**

Die Parkplätze an der OTH sind jetzt schon viel zu wenig. Durch die Stadtbahn wird die Nachfrage hoffentlich verringert, trotzdem werden noch viele mit dem Auto kommen. Durch die aktuelle Gleisführung werden sogar Parkplätze weggenommen, gibt es Pläne diese zu ersetzen bzw. mehr Parkplätze zu schaffen?

**Fr. 53**

Werden ggf. wegfallende Parkplätze durch z.B. im Semesterticket integrierte P&R Plätze am Jahnstadion kompensiert?

**Fr. 94**

Die Parkplatzsituation an der OTH ist sowieso schon begrenzt. Studenten von außerhalb, die diese Parkplätze überwiegend nutzen müssen, profitieren allerdings nicht von der Stadtbahn. Wo sollen neue Parkplätze geschaffen werden an der OTH/Uni um dieses Vorhaben auszugleichen?

**Fr. 95**

Da die Parkplätze an der OTH sowieso bereits knapp sind, ist für den Verlust dieser durch die Stadtbahn ein Ausgleich z.B. in Form eines Parkhauses am Campus der OTH geplant?

**Fr. 103**

Verlieren wir 300+ Parkplätze durch den Bau der Stadtbahn oder werden irgendwo anders Parkplätze geschaffen?

**Fr. 106**

Was passiert mit den Leuten die von weiter weg mit dem Auto kommen und dann weniger Parkplätze zur Verfügung haben?

**Fr. 118**

Werden die wegfallenden Parkplätze z.B. durch den Bau von Parkhäusern ersetzt?

**Fr. 128**

Wenn die Parkplätze der Hochschulen ohne Umweg an die Stadtbahn angebunden sind im Gegensatz zur P+R Anlage am Jahnstadion, besteht dann nicht die Gefahr, dass die Parkplätze der Hochschulen durch Pendler\*innen genutzt werden und so nicht mehr den Hochschulangehörigen zur Verfügung stehen?

**Fr. 129**

Die Stadtbahn verläuft im Best-Case über Parkflächen, die schon jetzt massiv überlastet sind. Wie lautet die Lösung für alle Studenten, die im Landkreis wohnen und auf ihr Auto angewiesen sind, um nach Regensburg zu kommen? Parken im teuren Parkhaus am Tech Campus kann keine Lösung sein, und das Biopark-Parkhaus ist für die OTH nicht attraktiv.

**Fr. 158**

Was passiert mit den Parkplätzen, die durch die Bahn verloren gehen? Ist hier eine Tiefgarage als Ausgleich geplant und wird es eine mögliche Ausgleichsfläche für die Wiese geben? Für die OTH.

**Fr. 164**

Der Campus hat viel zu wenig Parkplätze. Durch die Stadtbahn verschwinden viele Parkplätze. Viele sind trotz Stadtbahn weiterhin auf das Auto angewiesen, weil sie durch die Trassenführung nicht angebunden sind. Wo können diese Personen parken?

**Fr. 171**

Wie werden die verlorenen Parkplätze am Campus ersetzt?

**Fr. 185**

Werden die verlorenen Parkplätze irgendwo ersetzt?

**Antwort**

Das Angebot der Stadtbahn stellt eine deutliche Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in puncto Attraktivität und Beförderungskapazität für den Campus dar, die zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV führen wird. Hierdurch ist ein Absinken des Parkdrucks am Campus zu erwarten, sofern ansonsten keine Zunahme der Studierendenzahlen bis zur Umsetzung der Stadtbahn unterstellt wird. Als Ersatz für die ca. 160 durch die Trassenführung entfallenden Stellplätze am Campus wird durch die Stadtbahn aber zusätzlich das Park-and-Ride-Angebot am Stadion einbezogen. Hier bestehen derzeit 1.800 Stellplätze, von denen ein Großteil als P+R-Angebot mit der Stadtbahn angebunden werden kann. Die Stadion-Parkplätze sind für Studenten und Beschäftigte, die mit dem Pkw aus der Region kommen, schnell von der Autobahn aus erreichbar, hier kann bequem geparkt und auf die in dichtem Takt zur Universität und OTH fahrende Stadtbahn umgestiegen werden. Grundsätzlich besteht aber auch die Möglichkeit, Parkflächen auf dem Campus selbst nachzurüsten (z.B. durch Parkhausbauten). Letzteres obliegt aber dem Freistaat Bayern als Eigentümer der Fläche.

**Fr. 104**

Es müssen zwangsweise alle Autos die auf dem Parkplatz (Universitätsstraße) parken wollen die Schienen kreuzen, es staut sich jetzt schon zu Stoßzeiten auf die Straßen raus und blockiert dort wie wollen Sie dem entgegenwirken

**Fr. 97**

Wie erfolgt die Zufahrt zum Parkplatz über die Universitätsstraße?

**Antwort**

Mit dem Auto kommt man von der Universitätsstraße in ähnlicher Lage wie die bestehende Zufahrt auf das Campusgelände. Erst auf dem Campusgelände erfolgt dann die Querung der Stadtbahntasse, um die Parkflächen westlich der zentralen Grünachse zu erreichen. Wenn die Stadtbahn die Zufahrt zum Parkplatz quert, wird dies den zufahrenden Kfz signalisiert.

# Wie kann sichergestellt werden, dass das Campusfest auch weiterhin möglich ist?

**Fr. 13**

Wie sind zukünftige Campus-Feste, die bisher auf dem Gelände zwischen OTH und Uni stattgefunden haben, geplant?

**Fr. 18**

Inwiefern sehen Sie Veranstaltungen wie das Campusfest, welches eines der größten Feste ist, das Universität und OTH vereint, mit Straßenbahn auf dem Campus in Gefahr?

**Fr. 36**

Es wird ja überlegt, dass die Stadtbahn direkt über den Campus der OTH läuft (Vor der Informatik/Mathematik Fakultät). Hier finden jedoch regelmäßig Veranstaltungen statt, welche maßgeblich zum Leben am gesamten Campus beitragen. (Beispiele hierfür sind unter anderem Connecta oder das Campus-Fest). Desweiterem wird dieser Platz von viele Studenten für Sport, Picknicks und vielen weiterem gern genutzt. Nun haben viele Studenten ihre Sorgen geäußert, dass diese Aktivitäten durch die Stadtbahn nicht mehr stattfinden können. Die Frage also: Werden weiterhin auf diesem Platz Events möglich sein.

**Fr. 152**

Thema Campusfest: wie sehen da Ihre Pläne aus, um dieses Event zukünftig auch möglich zu machen?

**Fr. 180**

Können sie mit Sicherheit sagen, dass Großveranstaltungen wie das Campusfest auch weiterhin so möglich sind?

**Fr. 38**

Ist es möglich, dass die Stadtbahn tagesweise an bestimmten Orten nicht fährt, wenn z.B. große Feste auf der Campus-Wiese stattfinden?

**Fr. 151**

"Mehr Platz und Raum bieten" Die Bahn ist relativ "nah" an der grünen Wiese, wo im Sommer immer ein kleines Fest veranstaltet wird. Wie würde das Fest aussehen, wenn die OTH-Studenten und (Professoren) auf das Fest verzichten müssten, da eventuell betrunkene Studenten und (Professoren) in der Nähe der Gleise sind.

**Fr. 163**

Kann die Stadtbahn an einem Tag ausgesetzt werden, sodass das Campusfest stattfinden kann? Ich denke nicht, dass es sonst aus Sicherheitsgründen möglich wäre

**Fr. 21**

Mit der Trassenführung über den Campus würden OTH und Uni deutlich getrennt. Das aktuell wichtige und hervorzuhebende Merkmal des gemeinsamen Regensburger Campus würde wegfallen und auch Veranstaltungen wie das, am Campus und in der gesamten Stadt bekannte, Campusfest könnten nicht mehr durchgeführt werden. Wie stehen Sie zu diesem Verlust von hochschulübergreifender Kultur und wegfallendem Austausch zwischen Uni und OTH? Sind diese Punkte für die Studierendenstadt Regensburg nicht relevant?

**Fr. 145**

Wie kann unser Campusfest sichergestellt werden, wenn die Stadtbahn den Campus quert?

**Fr. 181**

Wird die Stadtbahn dann bei Großveranstaltungen die wichtige Nord-Süd Trasse dann noch befahren?

**Fr. 188**

Zum Thema Campusfest und was Frau Maltz-Schwarzfischer meinte, zum Campusfest kommen tausende von Leuten was eigentlich einem Open Air gleicht natürlich plant keiner Eine Bühne auf die Gleise zu bauen aber es käme doch auch keiner auf die Idee ein Festivalgelände zu kreuzen... kurz warten und weitergehen ist da keine Lösung, das ist Schönrederei! Vorallem nicht wenn ein paar Leute angetrunken sind.

**Fr. 230**

Für die Vereine am Campus ist es enorm wichtig, dass deren Veranstaltungen nicht eingeschränkt werden, da es sich um die Einnahmen für das Jahr handelt und ohne diese die Vereine und somit das Campusleben den Bach runtergeht. Für so etwas wäre es wichtig, dass z.B. das Campusfest möglichst uneingeschränkt stattfinden kann, das betrifft fast alle Vereine und Fachschaften. Außerdem ist die Campuswiese der OTH sehr wichtig für Messen, Tag der offenen Türe usw., auch die Parkplätze und die Zufahrt/Anlieferzone auf den Campus sowohl von Seite Universitätsstraße als auch von Seite Galgenbergstraße sollte weiterhin möglich sein.

**Fr. 111**

Wie wollen sie mit betrunkenen Studenten (was doch öfter mal der Fall ist) welche potenzielle von der Querung gefährdet werden umgehen?

**Fr. 37**

Warum muss die Trasse direkt über die Campuswiese führen?

**Antwort**

Der Stadt ist bewusst, wie wichtig das Campusfest für die Studierenden von OTH und Universität ist. Die Erreichbarkeit der einzelnen Flächen - sowohl bei Auf- und Abbau als auch zum eigentlichen Festbetrieb - muss gewährleistet werden. Es gibt grundsätzlich verschiedene Lösungen und Möglichkeiten das Campusfest und die Stadtbahn miteinander in Einklang zu bringen und ggf. sogar zu verknüpfen. Im Einzelnen müssten diese in den anstehenden Planungsphasen gemeinsam mit den Beteiligten diskutiert und weiterentwickelt werden. Folgende Ansätze sind denkbar:

1. räumliche Neuordnung der Campusfest-Nutzung auf dem Campusareal zwischen OTH und Universität ggf. unter Einbeziehung weiterer Flächen. Im Ergebnis sollte geprüft werden, ob und in welcher Form in der Zeit des Campusfestes ein Stadtbahnbetrieb noch möglich ist.

2. Sofern eine Einschränkung des Stadtbahnbetriebs notwendig wird, kommen folgende Varianten in Betracht:

a). Die Stadtbahn dient den Campus mit einer geringeren Fahrtenfolge an, quert dabei aber mit stark verminderter Geschwindigkeit noch den Campus.

b). Die Stadtbahn dient den Campus aus Richtung Innenstadt lediglich bis zur Haltestelle OTH an und endet dort. Optional könnte auch eine Anfahrt des Campus von Süden bis Haltestelle Universität erfolgen. Hierbei würde die Campuswiese zum Zeitpunkt des Festes nicht gequert.

c). Es erfolgt gar keine Bedienung der Stadtbahnlinie zwischen Hauptbahnhof, Campus und Universitätsklinikum während des Festes. Ersatzweise verkehren Busse zum Campus und den temporär nicht angebundnen Zielen

Die unterschiedlichen Vor- und Nachteile der einzelnen Lösungsansätze müssen aus allen Perspektiven vertiefend betrachtet und abgewogen werden. Eventuell gibt es auch noch weitere Ansätze, die geprüft werden können.

Allgemein sei nochmal darauf hingewiesen, dass es sich bei der Stadtbahn um ein urbanes Verkehrsmittel handelt, das auf querende Personen durch vorausschauende Fahrweise reagieren kann. Ein erhöhtes Gefährdungspotenzial geht aus dem Miteinander von Stadtbahn und Fußgänger nicht hervor. Außerdem sei betont, dass die Stadtbahn am Campus auch für die Festbesucher bei ihrer An- und Abreise ein attraktives Angebot bieten kann.

**Fr. 242**

Brauchen Feste wie das Campusfest zukünftig extra Genehmigungen von der Stadt, wenn die Straßenbahn über den Campus führt?

**Antwort**

Nein, es handelt sich beim Campusfest um die Nutzung eines Privatgeländes. Dafür ist OTH/ Universität selbst zuständig.



# Welche Lärmwirkungen sind zu erwarten und welche Minderungsmaßnahmen sind vorgesehen?

## Fr. 48

Gibt es ein Konzept wie mit dem entstehenden Lärm am Campus (zB Vorlesungssäle in der Nähe der Haltestellen) der OTH umgegangen werden soll?

## Fr. 153

Wie ist die Lärmbelastung in den anliegenden Gebäuden der OTH im Lehrbetrieb einzuschätzen?

## Fr. 115

Wie sieht es mit der Lautstärke der Bahn aus? Die Bahn befindet sich bereits relativ nahe am Gebäude für Informatik und Mathematik. Wie wird der hier entstehende Lärm gedämpft?

## Fr. 167

Ruheflächen sind notwendig, damit vorallem auch hochsensible Studierende zwischen den Vorlesungen einen Ort zum Entspannen finden können, um den Hochschulalltag meistern zu können.

Wie kann man den Lärm der Straßenbahn auf den Wiesenflächen möglichst niedrig halten?

Wie stark wirkt sich die Geschwindigkeit darauf aus bspw. 20 km/h statt 30 km/h?

## Fr. 172

Wie gehen Sie mit dem Bahnlärm an der OTH um, der sich massiv auf die Architektur und das Mathematikgebäude auswirkt?

## Fr. 178

Die Linie würde alle 5min wenige Meter vor Vorlesungsräumen der OTH vorbeifahren. Wie wird sichergestellt, dass die Lehre nicht beeinträchtigt wird?

## Antwort

Der Bau und Betrieb einer Stadtbahn bringt zwangsläufig gewisse Geräusche mit sich, die nicht vollständig eliminiert werden können. Dennoch können etliche Maßnahmen dazu beitragen, die Geräuschbelastung für Anwohner und Umgebung zu reduzieren. Grundsätzlich werden Niederflurfahrzeuge eingesetzt, bei denen auch die Radsätze/Drehgestelle nochmal abgeschirmt werden. Radreifen und Gleisoberflächen werden regelmäßig geprüft und geglättet, was für einen leisen Lauf der Fahrzeuge sorgt. Zusätzlich haben die vorgesehenen Grünleise mit hochliegender Vegetationsebene eine schallmindernde Wirkung. Auch werden Kreuzungen und Weichen vermieden auf dem Campusgelände. Die vom Stadtbahnbetrieb ausgehende Lärmemission wird nach den gesetzlich geforderten Berechnungsverfahren in den anstehenden Planungsphasen gebäude- und stockwerksscharf ermittelt. Hierbei wird auch die Fahrgeschwindigkeit der Stadtbahn mit zu Grunde gelegt. Sollte es hierbei zu einer Überschreitung der geforderten Grenzwerte kommen, sind weitere Minderungsmaßnahmen zu prüfen und in einem Schallschutzkonzept darzulegen. Als letztes Mittel kommen hierbei auch Schallschutzfenster mit hoher Dämmungsfunktion in Betracht. Das Schallschutzkonzept ist wesentlicher Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. Grundsätzlich steht bei den Betrachtungen zum Schall - genauso auch bei Erschütterungen - das "Schutzgut Mensch" im Fokus. Hier gelten wesentlich höhere Schutzstandards als es etwa für Bauwerke gefordert ist. Gefährdungen für Gebäude sind deshalb nicht zu erwarten.

# Was ändert sich an der Radverkehrsanbindung aus Richtung Hauptbahnhof/Arcaden?

## Fr. 126

Wird der Radverkehr in der Galgenbergstraße vom Campus zu den Arkaden sicherer? Durchgehender Radweg statt Radfahrstreifen trotz Mischverkehr?

## Fr. 83

Ist der Bahnkörper auf der vergleichsweise engen Galgenbergstraße für den Individualverkehr befahrbar?

## Fr. 90

Warum müssen sich am Galgenberg die bergab fahrenden Radler wieder die Fahrbahn mit Autos Straßenbahn teilen? Das ist doch keine Verbesserung. Wird die markierte Radspur blockiert muss man in den Gleisbereich. Da sind doch Stürze vorprogrammiert!

## Fr. 80

Abschnitt Arkaden bis zur alten Mälze: Wie gewährleisten sie die Sicherheit der Fahrradfahrer?

## Antwort

Die Gewährleistung der Sicherheit, sei es auf Gehwegen oder Radwegen, hat einen hohen Stellenwert. Der Planung der Stadtbahn werden deshalb die einschlägigen Regelwerke zu Grunde gelegt, in denen der Stand der Technik widerspiegelt ist. Für den Radverkehr ist grundsätzlich ein Verkehrsangebot zu schaffen, das räumlich abgesetzt von der Gleiszone liegt. Konkret in der Galgenbergstraße wird es deshalb einen 2,50 m breiten Radweg in Fahrtrichtung Süden und einen 2,00 m breiten Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Norden geben. Damit würde eine deutliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation eintreten. Die Stadt wird zur Herstellung der benötigten Verkehrsraumbreiten zum Teil auch Privatgrund erwerben müssen.

Die Stadtbahn verkehrt auf der nördlichen Galgenbergstraße im Mischverkehr. D.h. Stadtbahn und Kfz-Verkehr teilen sich den selben Verkehrsraum, der bereits eine Breite von 7,15m aufweist. Die bergab fahrenden Radler haben – wie oben dargestellt - ein eigenes Angebot 2,00 m Breite. Ausgewiesen als Radfahrstreifen kann dieser auch nicht vom Kfz-Verkehr mitgenutzt werden, wodurch Ausweichmanöver vermieden werden. Optional wäre zudem denkbar, für den bergab führenden Radfahrstreifen auch einen baulich getrennten Radweg anzulegen (Option). Der Kfz-Verkehr kann im genannten Abschnitt grundsätzlich nicht mehr z.B. für Lade- und Entladevorgänge am Fahrbahnrand halten. An ausgewählten Stellen sind deshalb Ladebuchten vorgesehen. Ansonsten muss der Kfz-Verkehr zum Halten die abzweigenden Nebenstraßen nutzen.

## Sonstige Fragen zum Radverkehr

### Fr. 146

Bei der präferierten Variante hat der Radverkehr an der Universitätsstraße bei der Haltestelle der Uni keinen eigenen Weg. Kann dies konfliktfreier gestaltet werden?

### Antwort

Der Radverkehr hat auch in dem benannten Abschnitt einen eigenen Radweg. Dieser verläuft durchweg östlich der Stadtbahntrasse. Im Bereich der Insel für die Busse muss dieser über die Inselfläche geführt werden.

### Fr. 182

Wird der Radweg zwischen OTH und Albertus Magnusstr. auf der Campuseite dann in beide Richtungen befahrbar?

### Antwort

Nein, es wird in diesem Abschnitt rechts und links der Fahrbahn gut ausgebaute Radwege geben die dann in eine Richtung befahren werden können.

### Fr. 183

Werden die Radwege von und zu OTH und Uni auch im Vorfeld schon verbessert oder wird das so schlecht bleiben wie es ist bis die Stadtbahn kommt?

### Antwort

Auch wenn die Stadt bemüht ist, bestehende Radverkehrsanlagen sukzessive zu verbessern, kann die Qualität, die im Zuge des Stadtbahnneubaus in einem Straßenabschnitt hergestellt werden könnte, so nicht geschaffen werden. U.a. hat die Stadt bei bloßen Radverkehrsanlagen keine Handhabe, in Privatgrund einzugreifen.

### Fr. 193

Wie kann man sich die von Frau Nickl genannten Radfahrstreifen auf der Galgenbergstraße bergab vorstellen?

### Antwort

Dabei handelt es sich um einen markierten Fahrstreifen, der ausschließlich dem Radfahrer vorbehalten ist. Der Kfz-Verkehr darf diesen - anders als etwa bei sog. Schutzstreifen - nicht mitbenutzen. Auch das Halten oder Parken von Kfz ist auf dem Radfahrstreifen nicht zulässig.

Einzig das Überqueren des Radfahrstreifens bei Zu- oder Ausfahrten aus Grundstücken wäre erlaubt, wobei auch hier der Radfahrer stets Vorrang hat.

## Welcher Verkehrsablauf ergibt sich mit der Stadtbahn?

Fr. 79

Wenn die Stadtbahn bei der Grünschalung bevorzugt werden soll, werden ja automatisch andere Verkehrsmedien wie Radfahrer, benachteiligt?

Wäre nicht eine Ampelschalung zu Gunsten der Radfahrer viel wünschenswerter?

Fr. 89

Gibt es die Möglichkeit, dass die Stadtbahn in Schrittgeschwindigkeit die Campuswiese gequert wird?

Fr. 91

Wurde in den Planungsmodellen die Eventualitäten berücksichtigt, dass innerstädtischen Individualverkehr mit Tempolimit 30 versehen wird?

### Antwort

Tatsächlich wird der Stadtbahn bei Ampelschalungen Vorrang gewährt, da sie sehr viele Menschen transportiert. Die Vorrangschaltung erfolgt dabei aber eingebettet in den Gesamtverkehrsfluss, so dass keine größeren Nachteile für andere Verkehrsteilnehmer zu erwarten sind.

Die Stadtbahn wird durch das Einbiegen von der Galgenbergstraße und das Einbiegen von der Universitätsstraße mit verminderter Geschwindigkeit in das Campusareal einfahren. Zudem reduziert das Halten und Anfahren an der Haltestelle OTH die Geschwindigkeit im Campusbereich.

Ein allgemeines Tempolimit für den motorisierten Individualverkehr wird zwar in verkehrspolitischen Diskussionen in Deutschland diskutiert. Aufgrund der geltenden straßenverkehrsrechtlichen Situation wurde im Planungsmodell zur Stadtbahn eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von z.B. 30 km/h im Kfz-Verkehr nur dort angenommen, wo dies heute bereits angeordnet ist.

# Wie wird der Mischverkehr von Tram und Kfz-Verkehr konkret gestaltet?

**Fr. 197**

Wie soll der Mischbetrieb (Tram, Bus und Pkws auf einer Linie) konkret aussehen?

**Fr. 221**

Wie kann die Priorisierung der Tram im Mischbetrieb bei Stau durch PKWs gewährleistet werden?

## **Antwort**

Dass Stadtbahnen abschnittsweise im Mischverkehr fahren, ist auch bei modernen Stadtbahnssystemen nichts Ungewöhnliches. Dies ergibt sich allein schon aus der Anforderung, die Stadtbahn in das gewachsene urbane Umfeld der Stadt einpassen zu müssen, das auch von engeren Straßenräumen geprägt ist. Aber auch im Mischverkehr wird die Stadtbahn beschleunigt geführt. Dies geschieht im Verkehrsablauf üblicherweise dadurch, dass die Stadtbahn als Pulkführer vor dem Kfz-Strom herfährt, wobei sie ab einem signalisierten Knoten bevorrechtigt in den Mischverkehrsabschnitt einfährt. Dies wird insbesondere im Innenstadtabschnitt zur Anwendung kommen, was in Verkehrssimulationen bereits untersucht wurde. Im Einzelfall ist auch eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung erforderlich, damit der Gesamtverkehrsablauf reibungslos funktioniert. Das Netz des Busverkehrs wird so angepasst, dass es möglichst zu keinem Befahren der Streckenabschnitte der Stadtbahn durch Buslinien kommt (Ausschluss von Parallelverkehr).

**Fr. 174**

Wie hoch ist der Anteil des Mischverkehr Straßenführung an der Gesamtstrecke? (in Prozent)

## **Antwort**

Der Anteil an der Strecke, bei der die Stadtbahn nach derzeitiger Planung im Mischverkehr fährt, liegt bei unter 30%.

## Sonstige Fragen zur Anbindung des Campus aus dem Umfeld (u.a. P+R Anlagen)

### Fr. 212

Bei einer gewünschten Mobilitätswende wäre es wichtig P+R Anlagen möglichst direkt anzubinden. Wurde dies berücksichtigt bei der möglichen Variante vom Jahnstadion direkt über die Galgenbergstraße in die Stadt?

### Fr. 17

Für uns als Studierendenvertretung ist es nicht nachvollziehbar, warum das P+R beim Jahnstadion nicht angeschlossen ist. Dadurch würde auch die Campus-Querung obsolet werden.

### Antwort

Die P+R-Anlage am Stadion ist in die Planung einbezogen. Die Einbindung hat den Vorteil, dass sie dem Nutzer mehrere Optionen bietet: Sowohl die Innenstadt und OTH als auch das Universitätsklinikum, das Bezirksklinikum und die westliche Universität sind von hier mit der Stadtbahn erreichbar. Zwar wäre die Innenstadt etwas schneller über eine Trassenführung in der Galgenbergstraße erreichbar. Demgegenüber stünde aber ein "Abgehängtwerden" der Ziele im Umfeld der Universitätsstraße. Im Tagesverlauf besteht bei den Zielen im Umfeld der Universitätsstraße ein sehr hohes Fahrgastaufkommen, das unbedingt einbezogen werden muss. Die zusätzliche Fahrzeit, die ein P+R-Nutzer auf dem Weg zur Innenstadt für diesen zusätzlichen Weg in Kauf nehmen müsste, steht demgegenüber zurück.

### Fr. 75

Ist eine Haltestelle auf der Galgenbergbrücke mit direkter Verbindung zu den Bahnsteigen des HBF möglich?

### Antwort

Es ist geplant, für die Stadtbahn eine Haltestelle "Hbf./Arcaden" auf der Südrampe der Galgenbergbrücke einzurichten. Diese ist von den Bahnsteigen der DB auf kurzem Wege gut zu erreichen. An dieser Stadtbahnhaltestelle soll auch komfortabel zwischen den beiden Linien umgestiegen werden können, so dass auch für die Relation Landshuter Str. in Richtung Campus kurze Umstiege möglich sind.

### Fr. 14

Wegen studierender am Campus, wie wird sich die Anbindung an Neutraubling gestalten?

### Antwort

Eine Verlängerung der Stadtbahn nach Neutraubling ist perspektivisch möglich. Im Rahmen einer Kooperation mit dem Landkreis wird diese Verlängerung ab dem R.-Aschenbrenner-Platz durch die Eisenbahnstrecke hindurch gesichert und bei den anstehenden Erneuerungsmaßnahmen der Eisenbahnüberführung Hartinger Straße bereits berücksichtigt. Die genaue Trassenlage östlich der Bahntrasse sowie innerhalb von Neutraubling ist noch genauer festzulegen. Erste Überlegungen hierzu gibt es in einer vom Landkreis Regensburg erstellten Studie aus dem Jahre 2019. In

Kombination mit der bereits geplanten Trasse zwischen Burgweinting und Universitätsklinikum wird dann auch der Campusbereich schnell aus Neutraubling erreicht werden können.

**Fr. 175**

Bei einer zukünftigen potentiellen Erweiterung in den Landkreis nach Pentling würde sich die Linie beim Uniklinikum aufteilen und dementsprechend die P+R Anlage wäre nicht mehr perfekt angebunden.

Wäre es nicht sinnvoller die Linie über die Galgenberstraße zum Jahnstadion zu führen, so dass die P+R Anlage auch zukünftig perfekt angebunden ist und so die Mobilitätswende vom MIV auf den ÖPNV möglichst attraktiv wird?

**Antwort**

Der genannte Vorschlag würde u.a. dazu führen, dass sich das Fahrtenangebot für das Universitätsklinikum reduzieren würde. Die dichte Anbindung des Universitätsklinikums wird allerdings als wichtiger eingeschätzt als die Anbindung des P+R am Stadion, da das Uniklinikum eine über den Tag verteilt stärkere Fahrgastnachfrage erzeugt.

Ungeachtet dessen müsste aber im Falle einer Erweiterung des Netzes nach Pentling das Linienangebot sowieso fortgeschrieben werden.



# Erweiterungsoptionen der Stadtbahn im Stadtgebiet und in die Umlandgemeinden?

**Fr. 5**

Warum gibt es nicht mehr Linien?

**Fr. 45**

Warum wird keine Stadtbahn nach Prüfening, Lappersdorf und Ziegetsdorf gebaut?

Warum wird zusätzlich zur Stadtbahn keine Regionalstadtbahn von der Uni nach Burglengenfeld und Langquaid geführt?

Bekommt die Stadtbahn einen unabhängigen Bahnkörper vom Straßenverkehr?

**Fr. 11**

Gibt es weiterführende Planungen zur Erweiterung der bisherigen Pläne der Stadtbahn?

**Fr. 56**

Ist eine Verknüpfung mit dem Burgweinting Bahnhof im Zuge des 4-Gleisigen Ausbaus der Strecke Regensburg - Obertraubling geplant?

**Fr. 69**

Werden die weiteren Landkreisnetze dann ausgebaut?

## **Antwort**

Zunächst ist ein Netz mit zwei Linien vorgesehen. Dies stellt aber nur die erste Ausbaustufe einer Stadtbahn in Regensburg dar. Künftig sind auch Netzerweiterungen im Stadtgebiet - z.B. eine Linie von Donaupark - Prüfening über die Innenstadt/Hbf. zur Irlter Höhe - denkbar, ebenso wie Netzerweiterungen in die Umlandgemeinden.

Auch könnte eine Netzerweiterung in Richtung Lappersdorf von der Nordgaustraße aus erfolgen sowie ab Burgweinting nach Neutraubling, ebenso auch eine Erweiterung ab dem Universitätsklinikum nach Pentling (wurde im Vortrag an der Universität am 12.12.2023 erläutert; siehe Livestream auf YouTube, Minute 39).

Eine Verlängerung der Regionalbahnstrecke nach Burglengenfeld wäre ein Eisenbahnvorhaben, das aktuell auch durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft untersucht wird. In Bezug auf die Stadtbahntrasse im Stadtgebiet wird die Stadtbahn zu ca. 70 % auf besonderem Bahnkörper verkehren.

## Sonstige Fragen zu SPNV

**Fr. 57**

Wann soll die Bahnhaltestelle Walhallastr. reaktiviert werden?

**Antwort**

Eine Reaktivierung ist noch in den 2020er Jahren vorgesehen.

**Fr. 54**

Ist eine Erweiterung der Unterführung der A3 nötig?

**Antwort**

Um die Stadtbahn vom Campus durch die Autobahn und die Franz-Josef-Strauß-Alle zum Universitätsklinikum und weiter zum Stadion nach Burgweinting führen zu können, werden die vorhandenen Unterführungsbauwerke genutzt. Nach derzeitigem Planungsstand und den Abstimmungen mit den Straßenbaulastträgern ist keine Erweiterung der Bauwerke erforderlich.

# Welche Auswirkungen kann die Bauphase mit sich bringen?

<b>Fr. 62</b> Was passiert mit der Galgenbergstraße während des Ausbaues?
<b>Fr. 192</b> Wie lange dauern die Bautätigkeiten im Campusbereich? Mit welchen Einschränkungen ist da zu rechnen?
<b>Fr. 112</b> Wie lang geht die Bauphase und welche Auswirkung hat diese auf den Unibetrieb (Busse eingeschränkt? Baulärm?...)
<b>Fr. 26</b> Wie lange dauert der Bau und wann wird ca. gestartet
<b>Fr. 161</b> Kann man abschätzen wie lange die Bauzeit zwischen Galgenbergstr. und Universitätsstr. dauern würde? Gleiches gilt dann für den vorderen Universitätsbereich wegen Störung des Lehrbetriebs.
<b>Fr. 110</b> In wie weit wird sich die Baustelle auf die weiteren freien Flächen erstrecken? Wie viel Flächen der Wiesen werden während der Bauzeit verfügbar sein?
<b>Fr. 219</b> Wie stark wird der ÖPNV vom Hauptbahnhof zur Uni/OTH beim Bau der Stadtbahn beeinträchtigt?  Könnte die Zuwegung für Radfahrende und Fußgänger vor dem Bau aufgewertet werden? Durch eine Fußgängerbrücke bei den Arcaden über die Friedenstraße bis oberhalb des Grundstücks vom Möbelum und eine Radfahrer*innenbrücke als Verlängerung der Universitätsstraße über die der Friedenstraße und die Gleisen, so dass die Altstadt kreuzungsfrei angebunden wird.

## Antwort

Bislang befinden wir uns noch in einer frühen Planungsphase (Leistungsphase 1 & 2 HOAI). Das bedeutet, dass die Planungsphase des Projekts noch nicht abgeschlossen ist, und daher können die Auswirkungen der Bauphase und damit evtl. verbundenen Kapazitätsbeschränkungen, Umleitungen oder Provisorien noch nicht benannt werden. Selbstverständlich werden die möglichen Auswirkungen durch die Bauphasen frühzeitig in einem zu erstellenden Konzept berücksichtigt, so dass die Erreichbarkeit von Zielen im Umfeld der Baumaßnahme gewährleistet sein wird. Dies gilt sowohl für die Erreichbarkeiten im Nahbereich (z.B. Wegebeziehungen auf dem Campus) als auch für großräumigere Wegebeziehungen (z.B. Radverkehrsverbindung Innenstadt/Hauptbahnhof - Campus). Die Möglichkeiten für eine im Vorfeld der Baumaßnahmen durchzuführende Aufwertung wichtiger Radverkehrsbeziehungen wird geprüft. Die Busanbindung zum Campus wird über die Bauphase aufrechterhalten, wenn dabei auch im Einzelfall andere Anfahrwege genutzt werden müssen.

## Fragen zum Zeitplan

**Fr. 41**

Haben Sie in Erwägung gezogen das der Zeitplan bis 2030 nicht zu langsam ist?

**Fr. 141**

Was ist die geplante Fertigstellungszeit 2030 oder 2040 oder noch später?

**Antwort**

Der Zeitplan für ein Projekt dieser Größenordnung mit einem Gesamtnetz von bis zu 17 km Länge ist sehr ambitioniert. Ein Netz dieser Größenordnung kann nur in Abschnitten umgesetzt werden, die auch abschnittsweise in Betrieb genommen werden können. Zeitliches Ziel ist, den erste Streckenabschnitt des Stadtbahnsystems Anfang der 2030er Jahre in Betrieb nehmen zu können.

## Fragen zu Fahrzeug, Betrieb und Tarif

**Fr. 9**

Inwiefern ist eine Stadtbahn, bei deren Bau massiv Emissionen frei werden, klimafreundlicher als E-Busse?

**Antwort**

Ein Stadtbahnwagen hat mit 300 Plätzen die dreifache Kapazität wie ein Gelenkbus mit 100 Plätzen, deshalb ist sie bezogen auf die beförderten Personen klimaneutraler. Beim Bau einer Stadtbahn werden auch alle CO<sup>2</sup> relevanten Belange gegenüber einem reinen E-Bussystem als Vergleichsfall in der Standardisierten Bewertung gegenübergestellt und bewertet. Die Klimaverträglichkeit einer Stadtbahn spielt dabei eine ganz wesentliche Rolle.

**Fr. 19**

Ab wann wird der ÖPNV in Regensburg kostenlos für die Benutzer: innen?

**Antwort**

Die Ticketpreise sind politisch bestimmt und festgelegt. Wenn der kostenlose ÖPNV kommen sollte, dann muss der Initiator/Besteller auch die Ausgleichsleistungen den Verbänden und Verkehrsunternehmen bezahlen. Denn die Verkehrsleistungen verursachen Betriebs- und Personalkosten, die dem Dienstleister auch zu erstatten sind.

**Fr. 58**

Wie kann die Stadtbahn auf Bus-Linien wie Nr. 6 eine Verbesserung darstellen, wenn die Kapazität der Stadtbahn und der derzeitig eingesetzten Busse im groben vergleichbar sein soll?

**Antwort**

Ein 45m langer Stadtbahnwagen bietet 300 Plätze, ein 18 m langer Bus 100 Plätze. Beim 5 Minutentakt (12 Fahrten/h) bietet die Stadtbahn 3.600 Plätze, der Bus muss stattdessen 36 Fahrten/h im personalintensiven < 2 Minutentakt fahren. Das ist kein betriebswirtschaftlicher Betrieb (auch mit E-Bussen nicht). Durch zusätzliche Fahrten zwischen HBF und Uni ließe sich der Takt der Stadtbahn auch noch steigern, wenn der Bedarf bestehen sollte.

**Fr.60**

Warum steigt die Anzahl der Ein- und Aussteiger beim Umstieg auf die Stadtbahn?

**Antwort**

Die Stadtbahn ist das leistungsfähigere, schnellere und zuverlässigere Verkehrsmittel als der Bus. In allen Vergleichsfällen stieg mit Einführung einer Stadtbahn auch die Zahl der Nutzer um ein Vielfaches gegenüber dem vorherigen Bussystem an.

**Fr.73**

Warum denken Sie das ein Straßenbahn für einen Studenten attraktiver ist als ein Bus? Wie wollen Sie studentische Autofahrer dazu motivieren die Stadtbahn zu nutzen?

**Antwort**

Die Stadt Regensburg hat mit dem Regensburg Plan 2040 die Ziele für die Stadt für das Jahr 2040 formuliert. Dazu zählt die Verkehrswende, bei der künftig nur noch 30% Verkehr mit dem Auto und 70 % mit dem Umweltverbund (zu Fuß, Rad, ÖPNV) erbracht werden sollen. Dafür werden neben dem Radwegausbau auch mit der Stadtbahneinführung die nötigen Voraussetzungen geschaffen, damit sich die Menschen künftig umweltfreundlich und nachhaltig in der Stadt bewegen können. Die Wahl des Verkehrsmittels bleibt natürlich jedem selbst überlassen.

**Fr.82**

Kann eine Tram Bahn die Steigung der Galgenbergstraße besonders zwischen Hauptbahnhof und Haydnstraße bewältigen?

**Fr.92**

Kann eine Straßenbahn die Steigung am Galgenberg bei allen Witterungsbedingungen überwinden? Der Reibwert zwischen Rädern und Schienen verändert sich bei Nässe oder Vereisung ja deutlich negativer als bei Gummibereifung.

**Antwort**

Die Galgenbergstr. Hat eine Steigung/Gefälle von ca. 7,4 % auf eine Länge von ca. 300 m. Das können moderne Stadtbahnen problemlos bewältigen. Dafür werden etwa 3/4 aller Drehgestelle angetrieben sein und bringen so die nötige Leistung. Bei bestimmter Witterung können die Wagen mit dosiertem Sandstreuen vor den Antriebsrädern eine bessere und sichere Haftung zum Befahren gewährleisten. Steilere Stadtbahnstrecken gibt es in Stuttgart, Würzburg und Mainz.

**Fr.102**

Bei der Querung des Campus wird der Betrieb des ZOB doch auch bedeutend eingeschränkt. Wieso ist das nicht mehr so tragisch?

**Antwort**

Die Zentrale Omnibus Haltestelle an der Universität wird wie bisher ihre Bedeutung behalten. Dort werden im dichteren Takt als heute die Buslinien aus dem Osten und Westen eintreffen und benötigen dafür die Kapazitäten, die durch die Stadtbahn frei werden. Die Verkehrswende wird zusätzliche Fahrgäste in das gesamte ÖPNV-System bringen, dafür müssen die Kapazitäten geschaffen werden.

**Fr.105**

30 km/h über den Campus ist sehr schnell. Muss das sein und wenn es sein muss wie wird die Sicherheit garantiert?

**Antwort**

Die Trassengestaltung wird in vergleichbaren Situationen so gewählt, das ein Queren problemlos und sicher möglich ist. Stadtbahnen verkehren in vielen anderen Städten weltweit und sind sicher. Es gibt für jede Herausforderung gute und erprobte Lösungen.

**Fr.108**

Als Zusatzangebot zum Busverkehr wird die Stadtbahn einen Zusatz an den laufenden Kosten bedeuten. Was heißt das für die Ticketpreise? Wie wird dieser Mehraufwand finanziert?

**Antwort**

Die Ticketpreise sind politisch bestimmt und werden im RVV festgelegt.

**Fr.121**

Fährt die Stadtbahn abends länger als Busse?

**Antwort**

Das ist grundsätzlich von der Nachfrage abhängig. Wenn viele Fahrgäste die Stadtbahn und die Busse nutzen und dies auch in den Nebenzeiten tun, dann kann das Angebot auch ausgeweitet werden. Diese zusätzlichen Angebote werden von der Stadt Regensburg als Aufgabenträger für den ÖPNV beim Verkehrsbetrieb bestellt und vergütet.

**Fr.123**

Fährt die Straßenbahn auch nachts um Nachtschichten des UKR anzubinden?

**Antwort**

Die täglichen Betriebszeiten sind nach derzeitigem Kenntnisstand von 4.30 Uhr bis ca. 1 Uhr, der bestehende Nachtverkehr wird auch für die Stadtbahn gelten

**Fr.125**

Ich habe als Studentin vergeblich eine bezahlbare Wohnung gesucht. Nun pendle ich von Peising zur Uni. Eine Stadtbahn wird mir nichts nützen. Allerdings bezahle ich mit meinem Semesterbeitrag für den ÖPNV mit, obwohl ich ihn nicht brauche.

**Antwort**

Es besteht das sogenannte Solidarmodell, alle haben die Möglichkeit, vergünstigt den umweltfreundlichen ÖPNV zu nutzen. Mit der leistungsfähigen Stadtbahn und P+R-Plätzen am Stadtrand kann vom Auto in die Bahn umgestiegen werden. Es werden u.U. Parkplätze im städtischen Raum weiter reduziert, um die Verkehrswende allmählich umzusetzen.

**Fr.127**

angeblich soll die Stadtbahn pro Stunde maximal 3600 Plätze bieten, während die Busse in der Spitzenstunde durchschnittlich 4000. Ist das richtig und falls ja wie wird dann aufgestockt, dass die Stadtbahn mehr Leute transportieren kann?

**Fr.119**

Anstelle der aufwendigen Stadtbahn, die an Schienen gekoppelt ist, eine Flotte von E-Bussen? Mehr Flexibilität, auch wenn Baustellen eine Strecke blockieren...

**Antwort**

Ein 45m langer Stadtbahnwagen bietet 300 Plätze, ein 18 m langer Bus 100 Plätze. Beim 5 Minutentakt (12 Fahrten/h) bietet die Stadtbahn 3.600 Plätze, der Bus muss stattdessen 36 Fahrten/h im personalintensiven < 2 Minutentakt fahren. Das ist kein betriebswirtschaftlicher Betrieb (auch mit E-Bussen nicht). Durch zusätzliche Fahrten zwischen HBF und Uni ließe sich der Takt der Stadtbahn auch noch steigern, wenn der Bedarf bestehen sollte.

Mehr Busse sind nicht die Lösung, da die Busse weniger Kapazität haben und noch mehr Busse eingesetzt werden müssten, die sich vor allem im Zentrum gegenseitig behindern.

**Fr.134**

Was sind die erwarteten Betriebszeiten?

Wenn nur zu so eingeschränkter Zeit wie die Busse im Moment fahren wäre der "Sicherheitsgewinn" tagsüber minimal.

**Antwort**

Die Stadtbahnlinie zur Uni soll alle 5 Minuten fahren, kann aber auch noch verdichtet werden. In den Nebenzeiten wird der Takt der Nachfrage entsprechend angepasst und etwas ausgedünnt. Die täglichen Betriebszeiten sind nach derzeitigem Kenntnisstand von 4.30 Uhr bis ca. 1 Uhr

**Fr.135**

Wird die Stadtbahn auch nachts fahren, 00:00-5:00Uhr?

**Antwort**

Die täglichen Betriebszeiten sind nach derzeitigem Stand der Überlegungen von 4.30 Uhr bis ca. 1 Uhr, der bestehende Nachtverkehr wird auch für die Stadtbahn gelten



**Fr.140**

Stadtbahn und Winterwetter?

**Antwort**

Es gibt bei allen Verkehrsmitteln Auto, Bus, Rad, Schiene immer auch Wetteranfälligkeiten. Diese bestehen aber nicht 24/7 an 365 Tagen im Jahr. Stadtbahnen sind erprobte Technik und verkehren mit geringen Störungen zuverlässig in vielen Betrieben weltweit.

**Fr.147**

In welchem Takt fährt die Stadtbahn über den Campus?

**Fr.162**

In welchem Takt werden Züge den Campus queren?

**Fr.100**

In welcher Taktung fährt die Stadtbahn über den Campus?

**Antwort**

Die Stadtbahnlinie zur Uni soll alle 5 Minuten fahren, kann aber auch noch verdichtet werden. In den Nebenzeiten wird der Takt der Nachfrage entsprechend angepasst und etwas ausgedünnt. Die täglichen Betriebszeiten sind nach derzeitigem Kenntnisstand von 4.30 Uhr bis ca. 1 Uhr

**Fr.148**

Anregung: Wie wäre es, wenn es offene Aufspringwagons für Fahrradfahrer: innen, natürlich überdacht, gibt?

**Antwort**

Idee ist gut, wird in Stuttgart bei der Zahnradbahn praktiziert. Umsetzung im dichten Takt aus Sicherheitsgründen schwierig, Rad muss sicher aufgestellt und befestigt werden. Radfahrer selbst muss im Waggoninnenraum mitfahren. Auf- und Abladen würde bei mehreren Radnutzern viel Zeit kosten und den regulären Betrieb verspäten. Mitnahme der Räder im Innenraum der Bahn außerhalb der Hauptverkehrszeit erlaubt.

**Fr.179**

Wie viel kostet es, mit der Stadtbahn zu fahren?

**Antwort**

Es werden in der Stadtbahn die RVV-Tickets gelten.

**Fr.190**

Wie wird die Sicherheit über die Campusquerung gewährleistet? Wie lang ist der Bremsweg der Bahn bei Tempo 30 welches für die Querung vorgesehen ist?

**Antwort**

Die Übergänge der Stadtbahngleise werden in vergleichbaren Bereichen üblicherweise durch eine Signalisierung (gelbes Warnsignal) gesichert. Die Querung wird westlich der geplanten Haltestelle vorgesehen, in diesem Bereich fahren die Bahnen langsam ein bzw. aus. Für alle Verkehrsteilnehmer gilt gegenseitige Rücksicht

**Fr.203**

Soll es Nachtlinien geben?

**Fr.226**

Welche Überlegungen gibt es für den Nachtverkehr?

**Antwort**

es ist davon auszugehen, dass das derzeitige N-Busnetz auch auf die Stadtbahn ausgedehnt wird. In jedem Fall werden aber die Strecken der Stadtbahn auch im Nachtverkehr bedient werden.

**Fr.214**

Wird man Fahrräder in der Stadtbahn mitnehmen können?

**Antwort**

Ja, die Fahrrad Mitnahme ist außerhalb der Hauptverkehrszeit vorgesehen

**Fr.223**

Kann die Stadtbahn auch selbstfahren etabliert werden?

**Antwort**

Eine Umstellung auf autonomen Betrieb (ohne Fahrpersonal) wäre optional möglich

**Fr.225**

Pulkführer kann die Stadtbahn nur sein, wenn sie als erstes an der Ampel ist, bei einem längeren Rückstau, wo die Stadtbahn nicht zur Ampel vorkommt, ist dies nicht der Fall.  
Wurde dies berücksichtigt bei der Argumentation, dass die Stadtbahn als Pulkführer durch den MIV nicht verlangsamt werden würde?

**Antwort**

Ja, das wurde in den Verkehrssimulationen im Verkehrsmodell Regensburg geprüft und trat nicht auf

**Fr.229**

Könnte man bei einer Linienführung der Stadtbahn komplett über die Galgenberstraße, das BKH und des Busbahnhofes an der Uni nicht über einen autonomen ständig pendelnden Bus anbinden?

**Antwort**

Grundsätzlich verläuft das leistungsfähige Verkehrsmittel Stadtbahn dort, wo auch die meisten Menschen ihren Zielort haben. Umsteigevorgänge sollten für die Fahrgäste möglichst geringgehalten werden. Ein Umstieg in ein kurzes Zubringersystem ist weniger attraktiv als eine Direktfahrt. Das autonome Fahren ohne Begleitperson ist bis auf weiteres noch nicht in Sicht.

**Fr.231**

Bestünde die Möglichkeit, dass Studenten als Tramfahrer angestellt werden? Thema Fachkräftemangel und Werkstudentenjobs

**Antwort**

Das ist grundsätzlich vorstellbar und wird bereits in einigen Städten praktiziert (Dresden, München, ...)

**Fr.233**

Wie lange ist der Bremsweg am Galgenberg? Bei einer bergabfahrenden Bahn!

**Antwort**

Bergab wird die Stadtbahn mit geringem Tempo von ca. 25-30 km/h fahren. Der Bremsweg errechnet sich aus der jeweils gefahrenen Geschwindigkeit. Das Fahrzeug muss natürlich vor jedem Hindernis rechtzeitig zum Stehen kommen. Radfahrende werden separat geführt und nicht auf den Schienen!!

**Fr.44**

Warum gibt es bis jetzt keine RVV Ring Linie? Damit man nicht immer über die Albertstraße fahren muss.

**Antwort**

Mit Einführung der Stadtbahn wird es weitere Tangentiallinien geben. Komplette Ringlinien sind nur in Großstädten sinnvoll. Vielfach dauert die Fahrt mit der Ringlinie länger als die Direktfahrt durch die Innenstadt, zumal hier auch viele Linien zum Umsteigen entlangfahren.

**Fr.27**

Warum repräsentieren die auf den Karten verwendeten Symbole, insbesondere der blaue Kreis, der Bildungseinrichtungen markiert, nicht die tatsächlichen Strukturen und Gegebenheiten der Institutionen? Beispielsweise wird für die Universität Augsburg ein blauer Kreis verwendet, der jedoch nicht korrekt die Lage der Universität in Relation zur Straßenbahnlinie darstellt. Tatsächlich befindet sich die Universität ausschließlich auf der linken Seite der Straßenbahn, während auf der rechten Seite lediglich Studentenwohnheime stehen meines Wissens nach.

**Antwort**

Die Beispiele sollen die jeweilige Lage der Haltestelle im Universitätsbereich zeigen. Dazu wurde der Einzugsbereich mit einem 300 m Radius gezeigt, in dem die Universität selbst und weitere Einrichtungen wie Studentenwohnheime etc. liegen. Diese Institutionen können auf kurzem Weg von der Stadtbahn aus erreicht werden.

**Fr.29**

Bzgl. Referat von Hr. Steinwede: Hatten die vorgestellten deutschen Städte bereits vorher Stadtbahnen, nur eben nicht inklusive Campus?

**Antwort**

Ja, die Beispielstädte hatten zuvor ihre Stadtbahnnetze und haben diese in den Campusbereich verlängert.

**Fr.12**

Wir Studenten/innen finanzieren mit dem Semesterticket einen großen Teil des ÖPNV in Regensburg. Inwieweit verteuert sich der Semesterbeitrag?

**Antwort**

Durch den Semesterbeitrag wird im Rahmen des Solidarmodells die Nutzung des ÖPNV-Angebots im RVV-Raum ermöglicht. Durch die erhöhte Fahrgastnachfrage Richtung Campus werden heute in der Vorlesungszeit die zusätzlichen Campuslinien sowie zusätzliche Verstärkerfahrten vorgehalten, die sehr fahrzeug- und personalintensiv gestellt werden müssen. Die Stadtbahn kann diese Relationen wesentlich besser und wirtschaftlicher bedienen, weshalb hieraus kein Einfluss auf eine Verteuerung des Semestertickets zu erwarten ist.

## Sonstige Fragen

**Fr. 25**

Wie sicher ist es, dass es die Stadtbahn geben wird?

**Fr. 206**

Kann man die Trassierung durch den Campus noch verhindern?

**Antwort**

2024 am Tag der Europawahl soll es eine Bürgerbefragung zur Fortführung der Planung geben. Dieses Ergebnis wird entscheiden über das weitere Vorgehen

**Fr. 28**

Wie wird der Anstieg des Galgenbergs ermöglicht. Können Straßenbahnen solche Steigungen befahren?

**Antwort**

Tram und BRT können ohne Probleme bis 7 % Steigung bewältigen, die Tram sogar bis 10 % (z. B. Gmunden in Österreich). Die BOStrab legt für den Regelfall einen Grenzwert von 4 % fest. Eine Überschreitung ist jedoch möglich, wenn die Fahrzeugflotte entsprechende Neigungen betriebssicher bewältigen kann. Bei den Tram-Fahrzeugen müsste hierfür dann eine höhere Anzahl an Achsen, ggf. sogar alle Achsen direkt angetrieben werden. Entsprechend erhöhte Anforderungen bestehen auch für das Bremsvermögen der Fahrzeuge. Die Situation in Regensburg weist für das Kernnetz teilweise Steigungen von über 4 % auf. I. d. R. kommt dies schon im Bereich von Brückenrampen vor. Die maximale Steigung liegt knapp über 7 % (ein kurzer Abschnitt auf der Galgenbergstraße).

**Fr. 32**

Schöne Haltestelle schön und Recht - aber die Campuswiese ist bereits ein Treffpunkt und "Hotspot" für Studenten, der durch die Gleisführung wesentlich unattraktiver gemacht werden würde

**Fr. 116**

Die Campuswiese dient im Sommer als perfekter Ort zur Zusammenkunft von Studierenden. Wie soll man denn noch entspannt auf der Wiese zusammen sein, wenn alle 5 Minuten eine Straßenbahn vorbeifährt?

**Antwort**

Die Campuswiese wird umgestaltet

**Fr. 34**

Wie groß ist der Gestaltungsspielraum einer gemeinsamen Haltestelle für die Stadtbahn (z.B. Kunst am Bau, Schließfächer für Fahrradreparatur Sets usw.)? Wer entscheidet das und welche Mittel würden für so eine besondere Gestaltung zur Verfügung stehen?

**Antwort**

Solche Anregungen werden in den nächsten Planungsphasen mit den Beteiligten aufgegriffen. In anderen Haltestellen werden Bike und Ride schon vorgesehen

**Fr. 46**

Wird die Stadtbahn eine Verbesserung zwischen dem Campus Seyboth und Prüfening bringen?

**Antwort**

Die Verbindung von Campus bis nach Prüfening wird vielleicht schneller sein als bisher, aber dennoch mit einmal Umsteigen verbunden sein. Da eine Linienführung der Stadtbahn im Westen vorerst noch nicht vorgesehen ist.

**Fr. 52**

Ist eine Einbahnstraßenlösung möglich? Galgenbergstraße nur runterwärts für Autos erlaubt, dafür die Seybothstraße nur raufwärts? (Gerade im Hinblick auf die Verkehrssicherheit von Radfahrern am Galgenberg)

**Antwort**

Die Erreichbarkeit soll möglichst komfortabel bleiben Anfahrbarkeit weiterhin von allen Richtungen möglich sein

**Fr. 54**

Ist eine Erweiterung der Unterführung der A3 nötig?

**Antwort**

In der jetzigen Planung ist keine Erweiterung der Unterführung der A3 vorgesehen, allerdings ist es sehr eng die Stadtbahn bekommt in diesem Bereich keine eigene Trasse

**Fr. 77**

Arcaden Station werden so viele Leute warten, dass die Hälfte wegen der Mittelinsel auf der Straße stehen

**Antwort**

Die Haltestelle ist 50m lang und im Mittel 6m breit das sind 300qm und deshalb ausreichend dimensioniert. Das Fahrtenangebot Richtung Universität erfolgt im 5 Minuten Takt mit kapazitätsstarken Fahrzeugen

**Fr. 81**

Zu Stoßzeiten stauen sich Autos von der alten Mälze bis runter auf die Galgenbergbrücke. Was bringt mir eine priorisierte Ampelschaltung wenn die Bahn dann doch wieder im Stau steht?

**Antwort**

Da davon ausgegangen werden kann das eine einzige Stadtbahn 218 Personen befördern kann das entspricht 2 Gelenkbussen und 145 PKWs. Wir hoffen mit der Stadtbahn viele Menschen zum bequemen Umstieg auf das nachhaltige Verkehrsmittel Stadtbahn bewegen zu können. Das Park und Ride beim Jahnstadion mit mehr als 950 Parkplätzen wird dann an die Stadtbahn angebunden sein. Hier kann bequem geparkt und umgestiegen werden in die Stadtbahn. Dies würde das Verkehrsaufkommen an PKWs deutlich reduzieren

**Fr. 98**

Soll der Zugang vom OTH-Architekturgebäude zur neuen Haltestelle geöffnet werden? (Heute eine Betonwand mit Trampelpfad & Schlupfloch)

**Antwort**

Diese Frage kann von der Stadt noch nicht beantwortet werden. Da der Trampelpfad auf Campusgelände liegt und Ermessenssache von der OTH ist.

**Fr. 109**

Wie oft würde die Stadtbahn (beide Richtungen gerechnet) an der OTH-Haltestelle pro Stunde vorbeifahren? Sind Schallschutz-Maßnahmen für den Lehrbetrieb notwendig? Wie viele Personen würden pro Stunde zu- bzw. aussteigen?

**Fr. 196**

Wenn die Straßenbahn im 5 Minuten Takt kommt, dann bedeutet es doch dass wenn es einen gegenläufigen verkehr gibt, dass alle 2,5 min Bremsgeräusche entstehen die nachhaltig den Unterricht stören.

**Antwort**

Der Betrieb einer Stadtbahn im 5 Minuten Takt bringt zwangsläufig gewisse Geräusche mit sich, die nicht vollständig eliminiert werden können. Dennoch können etliche Maßnahmen dazu beitragen, die Schallbelastung für Anwohner und Umgebung zu reduzieren. Bei grün Gleisen hat eine hochliegende Vegetationsebene eine höhere schallmindernde Wirkung (~ 3db(A) im Vergleich zu Schottergleis) Auch werden Kreuzungen und Weichen vermieden auf dem Campusgelände. In sensiblen Bereichen können Schallschutzmaßnahmen gefordert werden wie Schallschutzfenster. Eine Stadtbahn kann bis zu 218 Personen fassen

**Fr. 111**

Wie wollen sie mit betrunkenen Studenten (was doch öfter mal der Fall ist) welche potenzielle von der Querung gefährdet werden umgehen?

**Antwort**

Die Stadtbahn fährt mit 25 km/h und ist somit im Vergleich zu 30 Zonen in der Stadt sicher

**Fr. 122**

"für den öffentlichen Personennahverkehr steht die Bestimmung des Personenbeförderungsgesetzes von 2013. Diese verpflichtet alle Mobilitätsakteure zu einer "vollständigen Barrierefreiheit" bis zum 1. Januar 2022."

Wie ist ihre Stellungnahme zu den aktuellen Umständen im Nahverkehr?

**Antwort**

Die Stadtbahn ist das Mobilitätsangebot für alle Bürgerinnen und Bürger und damit „inklusiv“. Sie bietet selbstbestimmte Mobilität, die eine gleichberechtigte Teilhabe am stadtgemeinschaftlichen Leben eröffnet. Die Spurführung der Stadtbahn macht es möglich, Haltestellen und Fahrzeuge so aufeinander abzustimmen, dass der Übergang barrierefrei möglich ist und allen Fahrgästen eine zuverlässige und sichere Ein- und Ausstiegssituation bietet. Von besonderer Bedeutung ist dieser sichere Zustieg sowohl für ältere und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste als auch für Fahrgäste mit Kinderwägen, Rollstühlen, Rollatoren und Fahrrädern. Dabei geht es weniger um die Frage, ob es zu Umstiegen kommt, sondern vielmehr darum, wie diese Umstiege ausgebildet und in welchem Takt diese angeboten werden. In allen anderen Städten mit Tram, Stadt- oder U-Bahn wird ein Umsteigen als ganz normal betrachtet. Die Forderungen zielen aber darauf ab, dass diese Umstiege möglichst barrierefrei und komfortabel ausgestaltet sind. Hierzu gehören Rampen, um die Warteflächen zu erreichen, Wetterschutz und möglichst geringe Spaltbreiten, um ins Fahrzeug zu gelangen. Das Regensburger Stadtbahnfahrzeug wird mit großzügigen Multifunktionsbereichen weit mehr Platz bieten, als dies Busse leisten können.

Die Umstiege zwischen der Stadtbahn und dem Bus werden barrierefrei hergestellt. Dies ist in vielen Großstädten auch heute schon Standard. Künftig werden viele Menschen ihre persönliche Wegeketten z. B. per App planen und so die schnellste Verbindung mit den entsprechenden Verkehrsmitteln inklusive der Umstiege nutzen.

**Fr. 137**

Um wieviel Prozent soll die Stadtbahn den Autoverkehr voraussichtlich verringern?

**Antwort**

Die Mobilitätswende bis 2040 soll 70 Prozent betragen an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln davon sollen 30 Prozent der Radanteil sein. Es ist schwierig, eine genaue Prozentzahl anzugeben, da dies von den spezifischen Umständen und der Umsetzung des Stadtbahnsystems abhängt. In einigen Städten können Stadtbahnsysteme einen bedeutenden Anteil des Autoverkehrs absorbieren, während in anderen Städten der Effekt möglicherweise nicht so groß ist. Eine gründliche Verkehrsplanung und -analyse vor der Implementierung eines Stadtbahnsystems ist entscheidend, um realistische Erwartungen hinsichtlich der Verringerung des Autoverkehrs zu



haben und um sicherzustellen, dass das System effektiv zur Entlastung des Straßenverkehrs beiträgt.

**Fr. 142**

wird die Bahntrasse auf der Straße oder als extra Spur verlaufen?

**Antwort**

Die Gestaltung der Streckenabschnitte ist entsprechend der städtebaulichen Randbedingungen variabel, d. h. von eigener Trasse mit Rasengleis bis zu (kurzen) Abschnitten im Mischverkehr mit anderen Verkehrsmitteln. Beispiele aus anderen Städten, die eine Tram wiedereingeführt haben, zeigen, dass auch in engen Abschnitten eine Tram gut integrierbar ist. Wichtig ist dabei, wie in vielen Städten, dass der Querschnitt von Hauskante zu Hauskante gestalterisch sorgsam entworfen wird. Das bedeutet auch, dass der Querschnitt entlang einer Linie ebenfalls situationsbedingt sehr unterschiedlich sein kann.

**Fr. 154**

Grüngleis beschte

**Antwort**

Ja Grüngleise absorbieren Schall und tragen so zur Lärminderung bei, was insbesondere in dicht besiedelten Gebieten wichtig ist. Sie können die städtische Mikroklimaqualität verbessern, indem sie die Luftfeuchtigkeit erhöhen und den Temperaturanstieg in städtischen Gebieten reduzieren. Grüngleise absorbieren Regenwasser und reduzieren so die Oberflächenabflüsse und das Risiko von Überschwemmungen. Sie helfen, das Stadtwasser zu reinigen, indem sie Schadstoffe und Sedimente aus dem Regenwasser filtern. Grüngleise absorbieren Schadstoffe und Staubpartikel aus der Luft und tragen so zur Verbesserung der Luftqualität bei. Sie helfen, städtische Hitzeinseln zu reduzieren, indem sie die Oberflächentemperatur senken und die Umgebung kühlen. Grüngleise bieten Lebensraum für verschiedene Pflanzen- und Tierarten, was zur Erhaltung der biologischen Vielfalt beiträgt. Grüngleise tragen zur Verschönerung des Stadtbildes bei und können das Erscheinungsbild von urbanen Umgebungen verbessern.

**Fr. 159**

Anekdotische Evidenz (aus anekdotische Aussage, anekdotischer Beweis und Fallbericht) ist ein informeller Bericht über Evidenz in Form eines Einzelberichts oder vom Hörensagen. Der Ausdruck wird oft als Gegensatz zur empirischen Evidenz (z. B. klinischen Studien, Laborstudien, Feldstudien) und zum Analogieschluss verwendet. Anekdotische Evidenz hat eine schwache argumentative Aussagekraft.[1]

[https://de.m.wikipedia.org/wiki/Anekdotische\\_Evidenz](https://de.m.wikipedia.org/wiki/Anekdotische_Evidenz)

**Antwort**

keine Antwort.

**Fr. 169**

Galgenbergstraße ist jetzt schon voll. Wie soll da noch eine Stadtbahn hineinpassen?

**Antwort**

Da davon ausgegangen werden kann das eine einzige Stadtbahn 218 Personen befördern kann das entspricht 2 Gelenkbussen und 145 PKWs. Wir hoffen mit der Stadtbahn viele Menschen zum bequemen Umstieg auf das nachhaltige Verkehrsmittel Stadtbahn bewegen zu können. Das Park und Ride beim Jahnstadion mit mehr als 950 Parkplätzen wird dann an die Stadtbahn angebunden sein. Hier kann bequem geparkt und umgestiegen werden in die Stadtbahn. Dies würde das Verkehrsaufkommen an PKWs deutlich reduzieren.

**Fr. 186**

Werden denn die gesammelten Fragen öffentlich zugänglich sein?

**Antwort**

ja

**Fr. 194**

Welche Maßnahmen sind für den Schutz der, auf den Campus-Wiesen lebenden, Tiere (z.B. Hasen) bei einer Straßenbahnquerung des Campus geplant?

**Antwort**

Wir gehen davon aus, dass es keine besonderen Anforderungen zusätzlich gibt als an den umliegenden Straßen.

**Fr. 199**

Wird es weiterhin eine Möglichkeit geben mit dem Auto den Campus aus Richtung Universitätsstraße zu beliefern?

**Antwort**

Die Zufahrten die, die Stadtbahntrasse queren, werden weiterhin bestehen bleiben, müssen allerdings angepasst werden.

**Fr. 202**

Ab wann kommt eine autofreie Innenstadt in Regensburg?

**Fr. 205**

Welche Möglichkeiten gibt es autofreie Zonen in Regensburg zu etablieren?

**Antwort**

Dies ist noch ungewiss, die Stadt unternimmt gerade sehr viel für den Radverkehr und plant eine Stadtbahn. Sie ist auf dem Weg zur autofreien Innenstadt.

**Fr. 207**

Ist eine Bahn auf Schienen als Projekt für 2030 überhaupt noch zeitgemäß? Wären autonome Fahrzeuge, z.B. driverless cars, die dann mit höherer Frequenz und per Abruf verkehren, nicht ein weitaus flexibler und modernerer Ansatz?

**Antwort**

Eine moderne Tram ist nicht mit der alten, zweiachsigen Tram, die 1964 in Regensburg stillgelegt wurde, vergleichbar. Eine moderne Tram weist neuartige Antriebssysteme auf – z.B. ohne Oberleitung mit APS-Stromschiene zwischen den Gleisen (Bordeaux), Supercaps (Nizza) oder Superkondensatormodule mit Lithium-Ionen-Batterien (Luxemburg), barrierefreie Zugänge und hohe Kapazitäten durch modulare Erweiterung der Fahrzeuge. Hinsichtlich Gleisbau sind heute schallgedämmte, schwingungsfreie Gleiskörper Standard. Im Gegensatz zu anderen ÖV-Systemen kann ein Netz der Tram später leichter erweitert und ergänzt werden, ohne dass umfangreiche Umbauten am System selbst vorgenommen werden müssen (wie z.B. bei Kabinenbahnen oder U-Bahnen).

**Fr. 220**

Wann werden Tempolimits 30|80|100 in Regensburg und Umland umgesetzt?

**Antwort**

Das können wir leider nicht beantworten. Dies ist Ermessungssache staatlicher Ebenen. Es gelten die Regelungen der StVO.

**Fr. 237**

Welche Labormessung sollen bei der Universität beeinträchtigt werden, falls die Straßenbahn durch die Albertus-Magnus-Straße führt?

In dem Bereich gibt es gar keine Labore, die solche Messungen durchführen?

**Antwort**

Es gab noch mehrere andere Gründe, dass die Durchfahrt Albertus-Magnus-Straße abgelehnt wurde, z.B. die Haltestellenanordnung, Anlieferung Mensa Tiefgaragen Zufahrten und der Radverkehr.

**Fr.6**

Kann das Projekt finanziell getragen werden?

**Antwort**

Für das Projekt Stadtbahn wurden die Kosten aktuell geschätzt. Aufgrund der hohen staatlichen Förderung und des dadurch verbleibenden Eigenanteils für die Stadt wird davon ausgegangen, dass die Finanzierung durch die Stadt möglich ist. Die Kosten verteilen sich dabei auf mehrere Jahre, in denen die Trasse abschnittsweise gebaut wird. Parallel hierzu erfolgt auch die Fahrzeugbeschaffung sukzessive.

**Fr.35**

Sind die Strecken ein „Rundkurs“ sodass die Bahnen an der Endstation nicht wie in einen Sackbahnhof einfahren, sondern dass es eine „Wendeplatte“ gibt und die Züge geradeaus weiterfahren?

**Antwort**

Die Endhaltestellen sind in der Regel als sog. Kehranlage ausgebildet, nicht als Wendeschleife. Dies ist möglich durch den Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen. Wendeschleifen können allerdings in bestimmten Bereichen auch zur Anwendung kommen, wenn die Platzverhältnisse dies zulassen.

**Fr.39**

In aller Kürze: 3 Vorteile der Stadtbahn für den Campus

**Antwort**

Komfortabel - Leistungsfähig - Ein- und Ausstieg direkt auf dem Campus.

**Fr.51**

Wie kann ich die Umbenennung von Stadtbahn zu Tram beantragen?

**Antwort**

Der Begriff Stadtbahn betont, dass das Verkehrsmittel beschleunigt im Stadtraum geführt wird. Dies erfolgt durch den besonderen Bahnkörper und durch Bevorrechtigung an Kreuzungen. Der Begriff "Stadtbahn" ist zwischenzeitlich etabliert.

**Fr.70**

Wurde bei der Berechnung über die Galgenstraße bedacht, dass es eine gute Anbindung zur Einkaufsmöglichkeit bzw. besuch bei Lidl, Aldi, Ämtern und weiteren gewährleistet wäre?

**Antwort**

An der Galgenbergstraße liegen mehrere Ziele, die im Alltagsverkehr von Interesse sind. Zudem stellt die Galgenbergstraße die kürzeste Verbindung zwischen Hauptbahnhof bzw. Altstadt und Campus dar und bindet zugleich Einkaufsgelegenheiten (Regensburg Arcaden; Freizeitbereich Altstadt, Ämter) an.

**Fr.76**

Wie soll der Straßenquerschnitt auf der Brücke aussehen?

**Antwort**

Sofern die Galgenbergbrücke gemeint ist: Hier wird es mit Stadtbahn insgesamt drei Fahrstreifen geben, wobei die in Richtung Norden ein Fahrstreifen dem Kfz-Verkehr und ein weiterer Fahrstreifen der Stadtbahn vorbehalten ist. In Fahrtrichtung Süden verkehren Stadtbahn und Kfz-Verkehr auf demselben Fahrstreifen (Mischverkehr). Die bestehenden Rad- und Fußverkehrsanlagen bleiben im Wesentlichen unverändert.

**Fr.218**

Bisschen Offtopic:

Ein Fahrradlift am Galgenberg würde sehr viel mehr Leute dazu bewegen das Fahrrad zu nehmen anstatt Auto oder Bus

**Antwort**

Mit der Stadtbahn wird die Galgenbergstraße ausgebaut und es gibt für die Radfahrer breitere Radwege. Außerhalb der Stoßzeiten können Fahrräder auch mit der Stadtbahn mitgenommen werden.

**Fr.86**

Zu Herrn Molitors Vortrag: Der sog. "Haupteingang" der Uni mit den hohen Personenzahlen ergibt sich ja im Wesentlichen aus der Lage der Bushaltestelle Universität. Diese würde durch die Stadtbahn teilweise ersetzt werden, wodurch sich die Mengenverhältnisse deutlich ändern würden. Wurde das bei der Entscheidung berücksichtigt?

**Antwort**

Die Haltestelle Universität steigt mit Einbindung in das Stadtbahnnetz nochmals gegenüber heute in ihrer Bedeutung. Zum einen werden die Ein- und Aussteigerzahlen der Stadtbahn aus den Relationen, in denen diese die Buslinien ersetzt, steigen. Zum anderen erhält die Haltestelle auch eine Umsteigefunktion zwischen Stadtbahn und den Buslinien, die die Haltestelle von anderen Teilen des Stadtgebietes aus andienen. Der sich daraus ergebenden Effekt wurde in den Berechnungen berücksichtigt.

**Fr.124**

Würde das Projekt Stadtbahn ohne Genehmigung der Campus-Querung scheitern oder nachhaltig gefährdet sein?

**Antwort**

Da der Campus und die umliegenden größeren Nutzungen eine hohe Verkehrsbedeutung innerhalb des Stadtgebietes haben, ist die Campuslinie und ihre an der Nachfrage ausgerichtete, wirtschaftliche Führung von großer Bedeutung für das Gesamtprojekt der Stadtbahn. Ob ein Verzicht auf die Campuslinie das Gesamtprojekt gefährdet, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht final beurteilt werden.

**Fr.133**

durch den Bau der Stadtbahn müssen ja viele Bäume gefällt werden und allgemein fallen beim Bau immer enorme Emissionen an. wie wird das ausgeglichen?

**Antwort**

Bei der Fällung von Bäumen für das Stadtbahnprojekt werden neue Bäume als Ersatz gepflanzt werden, um den Verlust an Grünflächen und die damit verbundenen Umweltauswirkungen auszugleichen. Dies ist Teil der Baugenehmigung und der zugehörigen Fachbeiträge der Umweltauflagen, die im Zuge der anstehenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) konkretisiert werden. In der Umweltverträglichkeitsprüfung werden potenzielle Umweltauswirkungen breit abgeprüft und Kompensationsmaßnahmen festgelegt.

**Fr.236**

Wie wurden die Nutzerzahlen berechnet bzgl. der potentiellen Streckenführung über der Galgenbergstraße zum Jahnstadion?

**Antwort**

Die Ermittlung der Nutzerzahlen basieren auf Modellberechnungen des Verkehrsmodells Regensburg.

**Fr.215**

In welchem Umfang wird durch die Stadtbahn der MIV an der OTH reduziert?

**Antwort**

Dies ist noch nicht genau berechnet worden.

**Fr.201**

Wie viel kostet die Stadtbahn und wie wird sie finanziert?

**Antwort**

Über die Kosten wird im ersten Quartal 2024 im städtischen Gremium (Ausschuss für den Neubau einer Stadtbahn) berichtet.

**Fr.173**

Ein 5 min Takt ist schon eine Trennung der beiden Einrichtungen.

**Antwort**

**Fr.143**

Wird es nur eine finanzielle Kosten-Nutzen- Analyse geben oder auch eine ökobilanzielle und nachhaltige Betrachtung?

**Antwort**

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung, die durchgeführt wird, stellt eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung an und umfasst dabei auch ökologische Aspekte (z.B. Bilanz zu Schadstoffemission und CO2).

**Fr.138**

Wenn man den Zickzack-Weg von der Straßenbahnhaltestelle in der Böschung zum Haupteingang der Uni-Klinik sieht, stellt sich die Frage, wie barrierefrei das ist, diese weite Strecke mit einem Rollstuhl den Berg hinaufzufahren. Von der derzeitigen Bushaltestelle rolle ich ein paar Meter ebenerdig zum Haupteingang.

**Antwort**

Am Universitätsklinikum gibt es einen Höhenversatz zwischen Haltestelle und Eingang. Der „Zickzackweg“ stellt zunächst eine Wegeverbindung dar, wie dieser Höhenversatz durch Rampen überwunden werden kann. Denkbar ist aber auch, dass es eine Aufzugsanlage von der Haltestelle auf das Niveau des Eingangs vorgesehen wird, mit denen gerade für Menschen mit besonderen Anforderungen an die Barrierefreiheit ein leichtes Überwinden möglich ist. Dies ist in den anstehenden Planungsphasen noch zu prüfen.



# Allgemeine Fragen und Kritik an der Veranstaltung

**Fr. 176**

Sind die Fragen einsehbar? Ich habe das Gefühl, dass kritische / gute Fragen weggelassen werden, um die Vorteile besonders hervorzuheben.

**Fr. 149**

Warum sind bei einer Diskussion nur Vertreter für eine Seite geladen?  
Pro und Contra?

**Fr. 150**

Die Vorträge verweisen ausführlich auf vorhandene Bedürfnisse und Präferenzen, auf die die Stadtbahn reagiere und denen jeder Mensch für sich nachkommen solle. Wenn aber Frau Maltz-Schwarzfischer schon die Lösung zum Klimaschutz ausgibt - sollte man dann nicht auch die Bürger dazu auffordern, vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen?

**Fr. 170**

Wieso sind in die Diskussion keine Vertreter\*innen der Studierenden von Uni und OTH eingebunden?

**Fr. 222**

Dies ist keine Diskussion, sondern Frage - Antwort Spiel

**Fr. 224**

Wir haben nicht nur Fragen, sondern auch Meinungen!

**Fr. 227**

Warum lesen Sie die Fragen nicht im Original vor?

**Fr. 235**

Ich finde es sehr schade, dass der Moderator des Abends/ der Fragerunde leider keine neutrale Meinung zu dem Thema besitzt, sondern oftmals statt den Kollegen auf die Fragen antwortet.

**Fr. 239**

Eine Diskussion lebt von Befürwortern und Gegner und zwar auf der Bühne die live miteinander kommunizieren können und nicht das zensierter Inhalt bei welchen antworten bereits parat sind und weitergegeben wird.

**Fr. 165**

Wie können Sie sich so sicher sein, dass Sie sich eine Campusüberführung gut vorstellen können, wenn Sie eindeutig nicht die Gedanken der Personen die jeden Tag den Campus nutzen (die Studierenden), kennen?

**Antwort**

Die Stadt wurde gebeten, eine kompakte Informationsveranstaltung zum Thema Stadtbahn und Campus durchzuführen und den aktuellen Stand der Planung und die Hintergründe der Planung vorzustellen. Leider kann aufgrund der zeitlichen Grenzen einer solchen Veranstaltung nicht auf alle Fragen eingegangen werden. Mit der ausführlichen Beantwortung im Nachgang möchten wir die zur Veranstaltung noch offen gebliebenen Fragen beantworten.

**Fr. 187**

Durch ihre Festlegung bzw. des „Einfrieren“ der Planung auf diese Querung und dieses Format ohne wirkliche Diskussion nehmen sie den Studierenden der OTH die Möglichkeit sich bei dem Thema einzubringen.

**Antwort**

Das „Einfrieren“ der Planung bedeutet zunächst, dass der momentane Stand für die Phase der Vorplanung (Leistungsphase 2 nach HOAI) zunächst fixiert ist. In den anstehenden Planungsphasen werden viele Aspekte der Planung vertieft werden müssen (siehe Antworten zu anderen Fragen). Hierbei ist selbstverständlich die OTH einzubeziehen.

**Fr. 198**

Warum wird bei der Diskussion kein Student miteinbezogen?

**Antwort**

Ein Einbeziehen der Studentenvertretung ist in den nächsten Planungsphasen denkbar. Die konkrete Form der Einbeziehung obliegt der OTH und Universität.

**Fr. 240**

Wo wird in diesem Format die Meinung der Hochschulangehörigen hier abgefragt?

**Antwort**

Die Meinungsbildung sollte über die Gremien der Hochschule stattfinden. Die Veranstaltung diente v.a. der Information zum Projekt.