

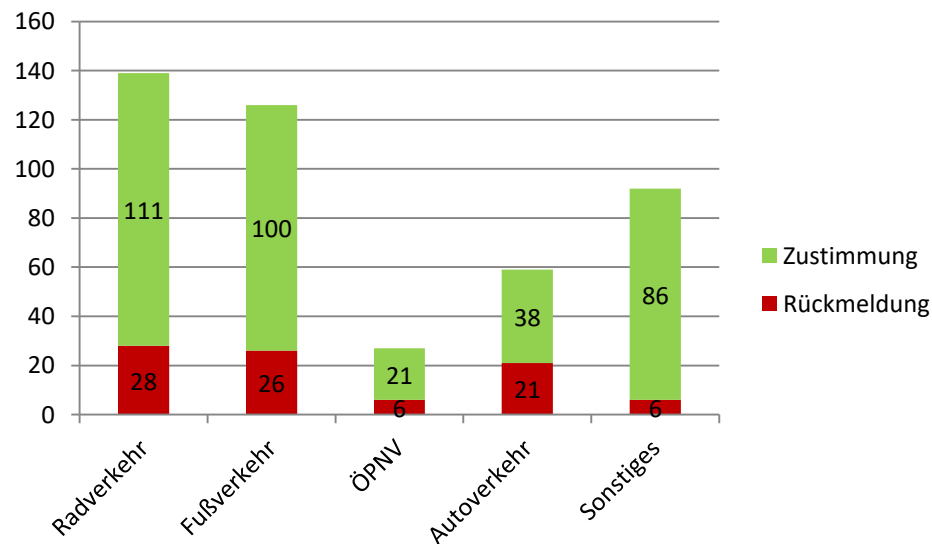
# **Bericht Öffentlichkeitsbeteiligung Trippstadter Straße**

**Bauausschuss am 17.05.2021**



# Beteiligung über das Geoportal

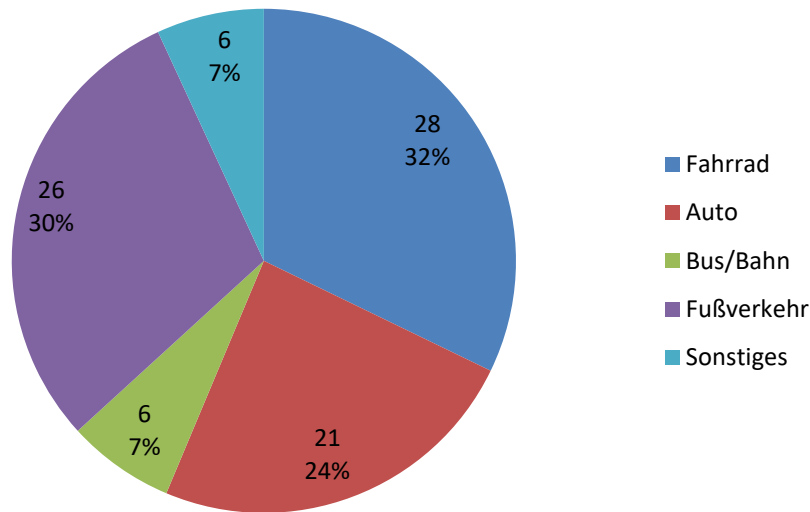
- **Beteiligungszeitraum 02.12.2020 – 31.01.2021**
- **87 *Stellungnahmen*/ Anregungen mit 356 *Zustimmungen***
  - im Januar vor allem Veränderungen über *Zustimmungen*
- **Klare räumliche Schwerpunkte bei der Betroffenheit**
  - viele Rückmeldungen von Institutsmitarbeitern
- **Zusätzlich 6 Beteiligungen per Mail**



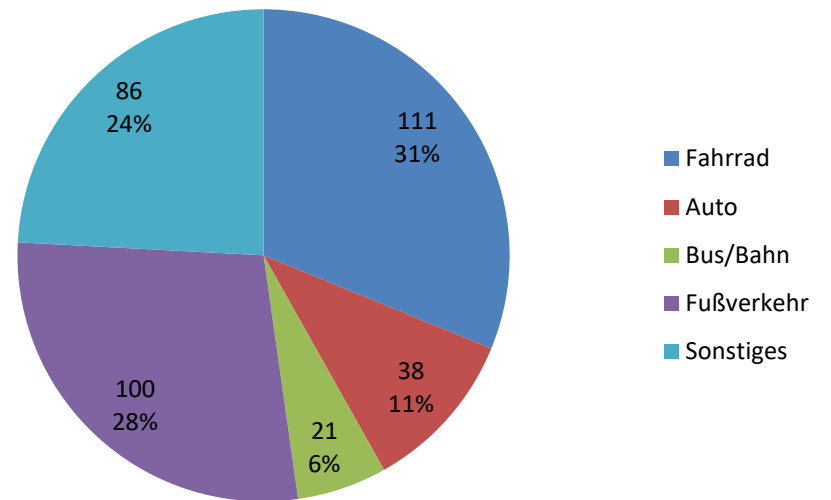
# Beteiligung über das Geoportal

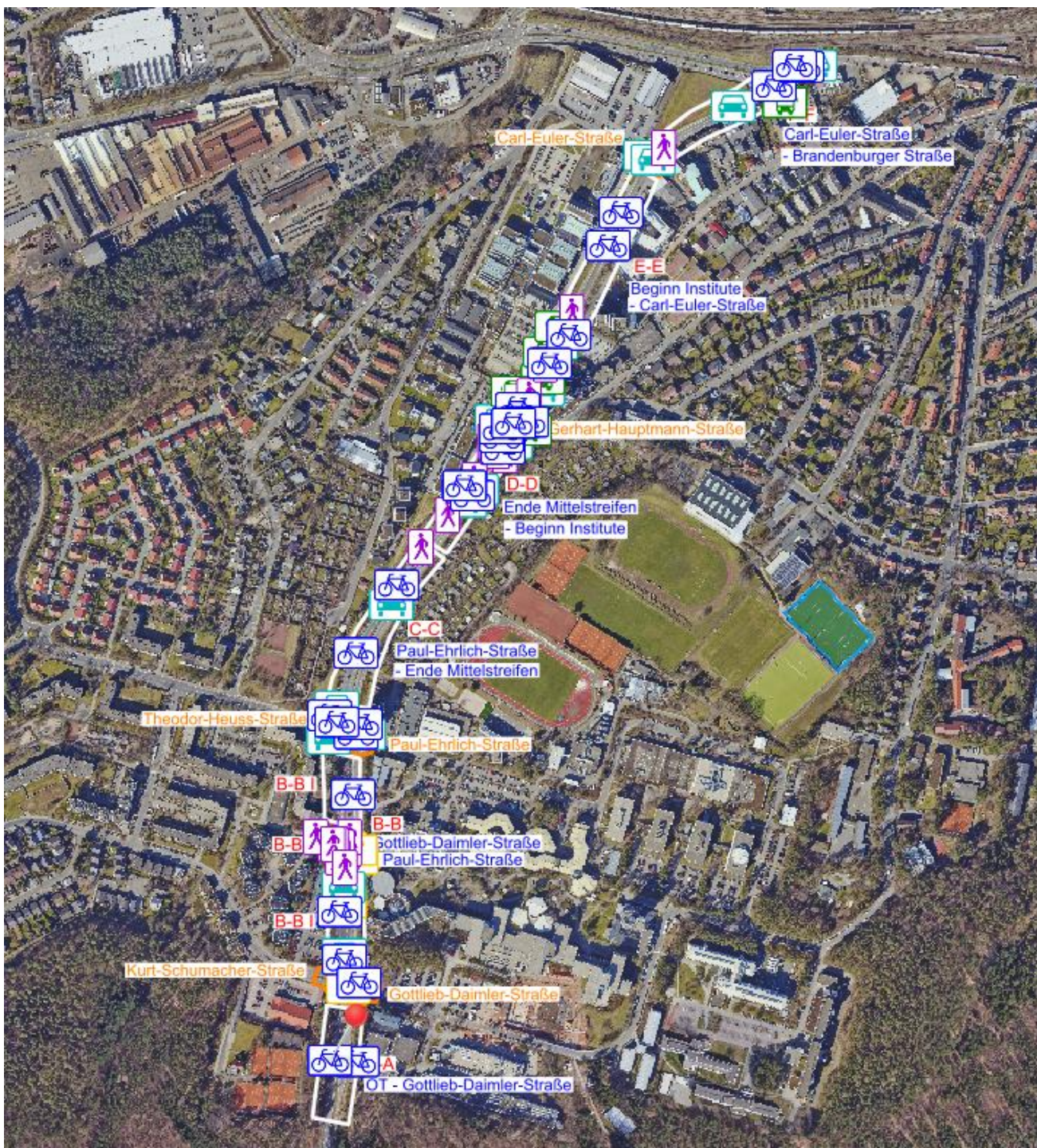
## ■ Beteiligungszeitraum 02.12.2020 – 31.01.2021

### Stellungnahmen



### Zustimmungen





# Übersicht

**Knotenpunkte mit  
vielen  
Rückmeldungen**

**Bereich der Institute  
bzw. beidseitigen  
Nutzungen mit  
vielen  
Rückmeldungen**

B-B II: Campus-Brücke

A-A: OT – Gottlieb-Daimler-Straße

C-C: Paul-Ehrlich-Straße –  
Ende Mittelstreifen

B-B I: Gottlieb-Daimler-  
Straße – Paul-Ehrlich-Straße

D-D: Ende Mittelstreifen –  
Beginn Institute

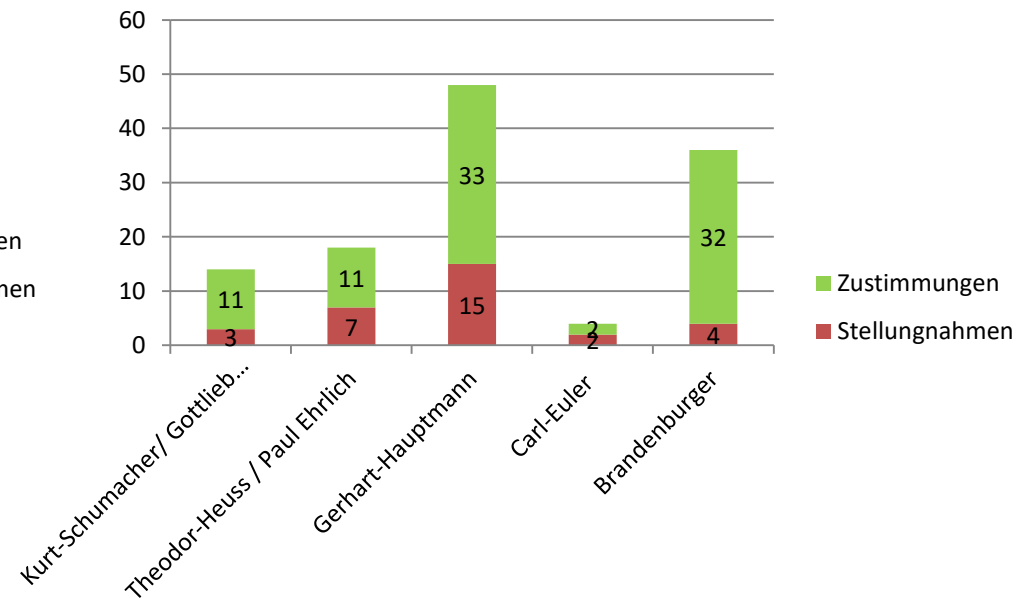
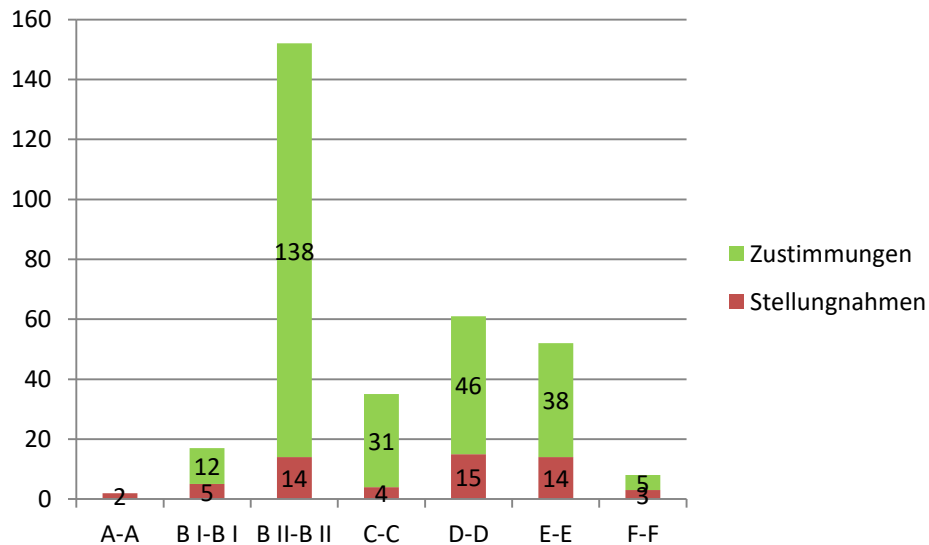
E-E: Beginn Institute –  
Carl-Euler-Straße

F-F: Carl-Euler-Straße –  
Brandenburger Straße



# Übersicht

- **Stellungnahmen** vor allem zu Abschnitt B-II, D und E
- **Zustimmung** zu Stellungnahme auffällig oft bei Abschnitt B-II (Brücke)
- Ebenfalls viele **Zustimmungen** bei Abschnitten C, D und E
- Knoten mit meisten **Rückmeldungen** an der Gerhart-Hauptmann-Straße



# Auswertung nach Verkehrsart

## ■ Radverkehr

**Führungsart:** bauliche Trennung wird als sicher angesehen

**Knotenpunkte:** Vorrang Radverkehr, Linksabbiegespuren, keine Umwege über Fußverkehr-LSA, Kreisel mit abgetrennter Radspur

**Ausbaustandard:** Ausreichende Breite, Durchgängigkeit

**Generell:** Erhöhung Sicherheit für alle Knoten und Abschnitte  
Differenzierte Rückmeldung zu einzelnen Punkten und Problemstellen

## ■ Fußverkehr

**Hauptthema:** Querungsproblematik, vor allem im Bereich Gerhart-Hauptmann-Straße / DFKI und im Bereich der Brücke



# Auswertung nach Verkehrsart

## ■ ÖPNV

**Bus:** überdachte, barrierefreie Haltestellen mit Display,  
Priorisierung an LSA,  
aber: keine Konflikte Radverkehr im Bereich Haltestellen  
erzeugen

Lob für aktuelle Führung Buslinien 105/ 107 über  
Zollamtstraße

**TaF:** nur eine Rückmeldung zu Alternativroute

**Sonstiges:** Wunsch nach Citybahnanbindung an Hauptbahnhof





# Auswertung nach Verkehrsart

## ■ Autoverkehr

**Wünsche an Querschnitte:** durchgehende Mittelspur für Ein- und Ausfahrten

Verbesserung an Einmündungen und Ausfahrten

Wunsch nach Erhaltung und Ausbau von „Vorrangspuren“ wie freie Rechtsabbieger, Linksabbiegespuren

**Kritik:** zu hohe Geschwindigkeiten, Forderung von Kontrollen

**Anregungen:** Hol- und Bringzone für Schulen

**Befürchtungen:** Ausweichverkehre in die umliegenden Quartiere



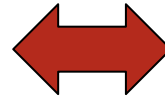
# Erkenntnisse allgemein

- **Geschwindigkeit Pkw-Verkehr wird als zu hoch angesehen**
- **Starker Wunsch nach gesicherten Querungen (Brücke Campus, Knotenpunkt Gerhart-Hauptmann-Straße, Abschnitt D)**
- **„Unerfüllbare Wünsche“ – gute Kommunikation erforderlich**
  - **Citybahn**
  - **Fußgängerüberwege (Verkehrsrecht)**
  - **Kreisverkehre (Platzbedarf, Schleppkurven)**
  - **Einbeziehung weiterer Straßen und Quartiere (Lämmchesberg, Theodor-Heuss-Straße, Weg durch Kleingärten/ DFKI)**

# Erkenntnisse allgemein

- Zielgruppe Radverkehr für die weitere Planung definieren

defensiv, wenig erfahren  
Wunsch nach Sicherheit  
baulich getrennte Radwege



selbstbewusst, erfahren  
schnelles Vorankommen  
Radstreifen

➔ höheres Potential für Umstieg bei defensiven RadlerInnen



## Radfahrertypen und Stresslevel:

LTS 2: Geringer Stress, für die meisten Erwachsenen (ca. 50 %) geeignet; Radfahrertyp: „interessiert, aber besorgt“  
LTS 3: Moderater Stress, für ca.10% der Erwachsenen geeignet; Radfahrertyp: „begeistert und überzeugt“

Quelle: ADFC – So geht Verkehrswende (2019)



LTS 2 sollte Ziel für die Umgestaltung sein

# Erkenntnisse allgemein

- Pläne und Querschnitte für Laien oft schwer lesbar , Veränderungen zum Ist-Zustand nicht vorstellbar

➔ Visualisierungen erforderlich, um Veränderungen positiv zu veranschaulichen, z.B. Nutzung freiwerdender Flächen im Abschnitt B-I

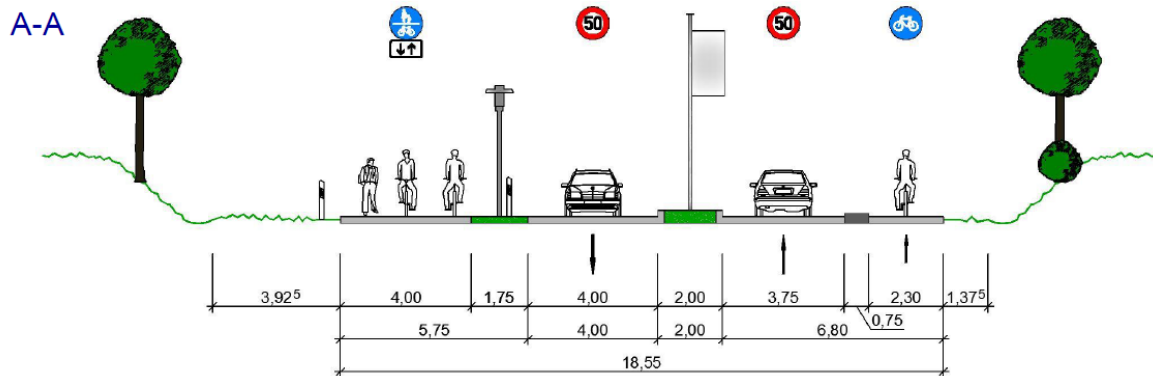
- Vielfach Wunsch nach schnellen Verbesserungen (Geschwindigkeitskontrollen z.B.)

➔ Vorschläge für kurzfristig umsetzbare Verbesserungen zusätzlich zum Zielkonzept erarbeiten

# Auswirkungen Bürgerbeteiligung auf Vorzugsvariante

## Abschnitt A-A

- Querschnitt wie vorgeschlagen ausarbeiten



# Knoten Gottlieb-Daimler-Straße / Kurt-Schumacher-Straße und Querschnitt B – B I

- Beide Gestaltungsmöglichkeiten haben Vor- und Nachteile
- Visualisierung im Plan erforderlich als Entscheidungsgrundlage
- Varianten als Kreisverkehr und LSA-Kreuzung ausarbeiten

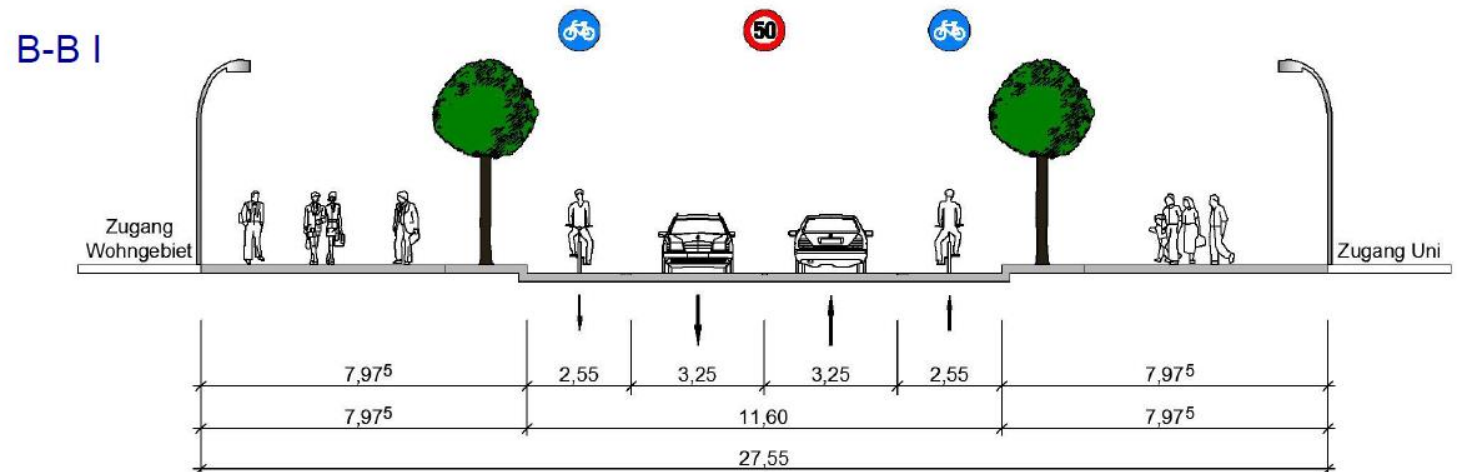
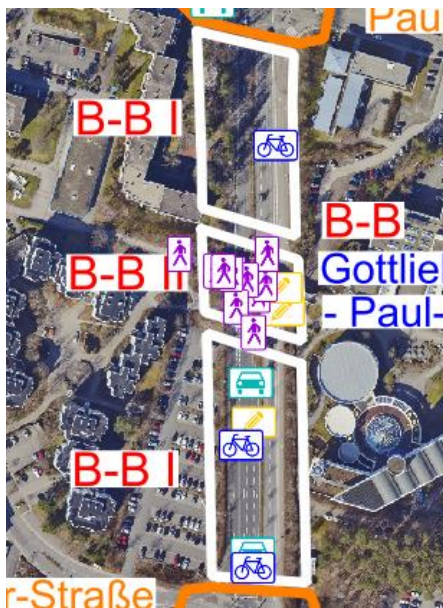


# Abschnitt B – B I

(ohne Querung zwischen Mensa und Uniwohngebiet)

- Wunsch nach baulicher Trennung Radverkehr/ Autoverkehr
- Wunsch nach Linksabbiegespur Radverkehr in Gottlieb-Daimler-Straße
- Kritik an Rückbau begrünter Bereiche (Mittelstreifen und Wälle)

➔ Lage der Straße an Bestand orientieren, Erhalt der Baumreihe in der Mitte, bauliche Trennung Radwege umsetzen

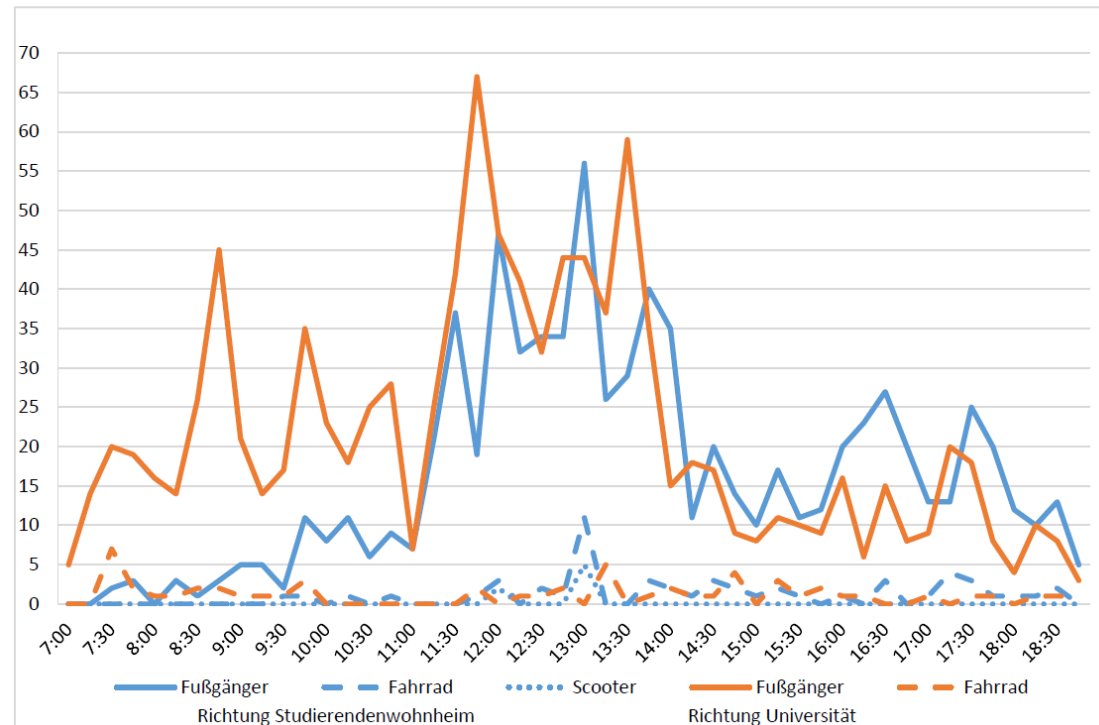


# Abschnitt B – B II

## Querung zwischen Mensa und Uniwohnggebiet

- **Brückenbauwerk hat hohen Wert für die Bürger (Identifikation, Sicherheit) (1/3 aller Beteiligungen für Erhalt)**
- **Verkehrszählung vom 28.10.2020 ergibt hohen Querungsbedarf:**
- **Spitzenstunde: über 300 Personen  
Tageswert: 1.824 zu Fuß Gehende + 109 Radfahrende (95% Fußverkehr) (1.042 in Richtung TUK; 782 Richtung Uni-Wohnggebiet)**
- **Querung nach Richtlinie nur gesichert zulässig (LSA für Fußgänger)**

Ganglinie Fußgängerbrücke





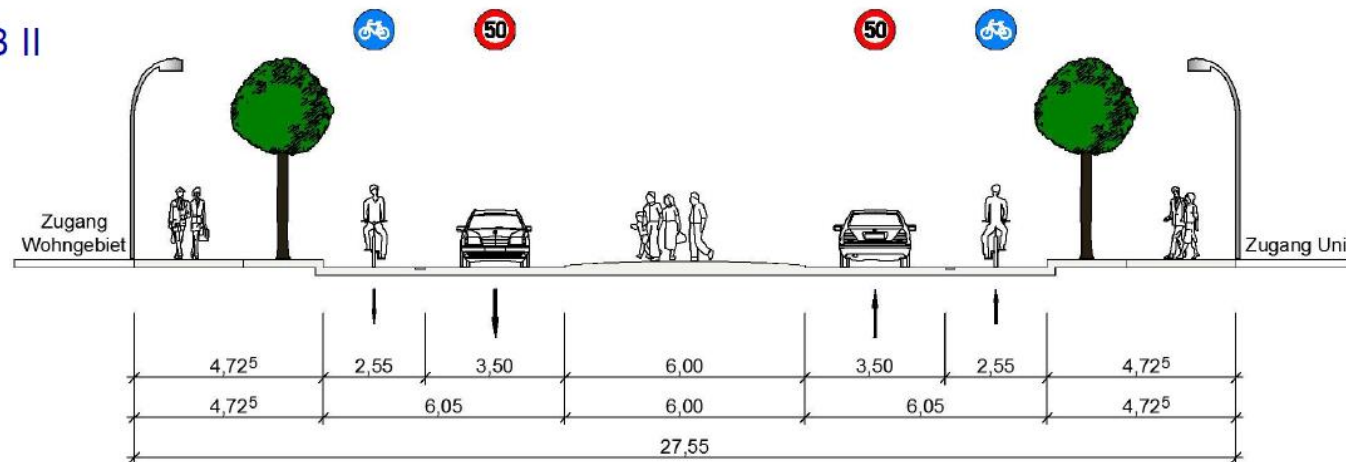
# Abschnitt B – B II

## Querung zwischen Mensa und Uniwohnggebiet

- Hohe Anforderungen an Sicherheit und Attraktivität für zukünftige Querung
- Brückenbauwerk bleibt erhalten
- Barrierefreie, LSA-gesicherte Kreuzung der Straße als Ergänzung der Brücke
- Vorschlag für Gestaltung mit Einbeziehung Bushaltestellen



B-B II



# Knoten Theodor-Heuss-Straße / Paul-Ehrlich-Straße

- Anbindung Radweg aus den Schrebergärten verbessern
- Linksabbieger in Richtung Uni aus der Stadt besser lösen
- Ausweichen motorisierter Verkehr über Th.-Heuss-Straße befürchtet

➔ **Planung LSA-geregelter Knoten,  
Anbindung Wegeführung aus den Schrebergärten einbeziehen,  
sichere Lösung für Linksabbieger in Paul-Ehrlich-Straße,  
freie Rechtsabbieger reduzieren**



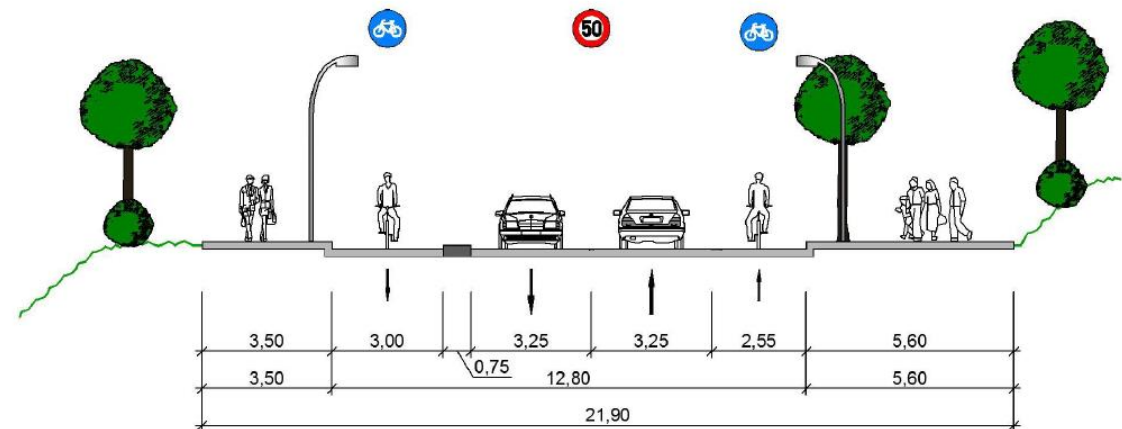
# Abschnitt C - C

## Paul-Ehrlich-Straße bis Ende Mittelstreifen

- Notwendigkeit durchgängiger Fußweg auf beiden Seiten
- Abbiegen Radverkehr in Paul-Ehrlich-Straße gefährlich
- Querschnitt grundsätzlich wie vorgeschlagen ausarbeiten, aber bauliche Trennung Radverkehr auch stadteinwärts vorsehen



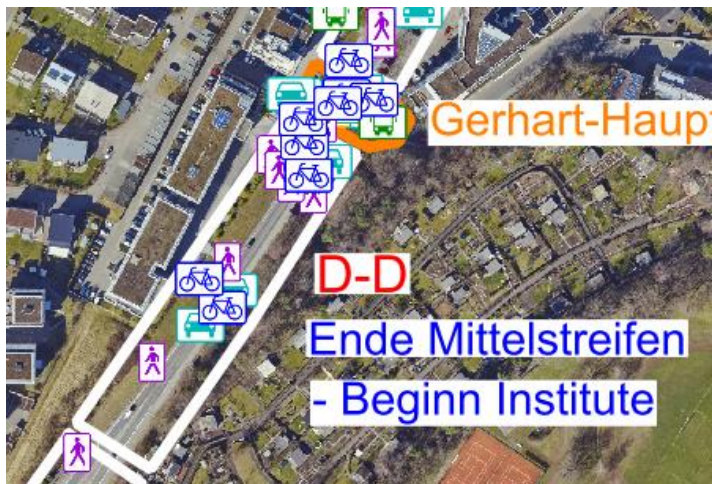
C-C



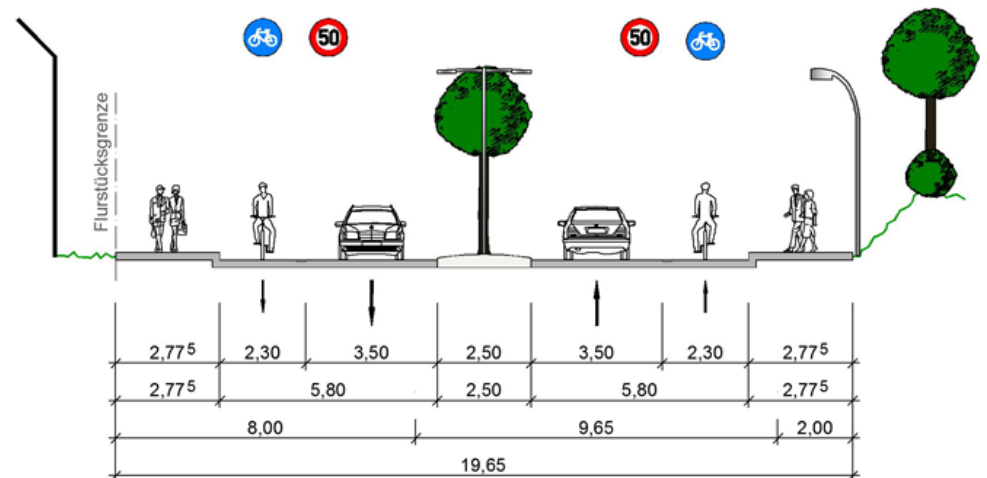
# Abschnitt D - D

## Ende Mittelstreifen bis Beginn Institute

- Wunsch nach geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen
- Wunsch nach durchgehenden, breiteren und möglichst getrennten Radverkehrsanlagen
- Wunsch nach Querung für Fußverkehr am DFKI – im Zusammenhang mit Knoten Gerhart-Hauptmann-Straße betrachten
- Querschnitt an Abschnitt C anpassen und bauliche Trennung Radverkehr berücksichtigen, kein Mittelbereich zugunsten der Breite der Fuß- und Radwege



D-D

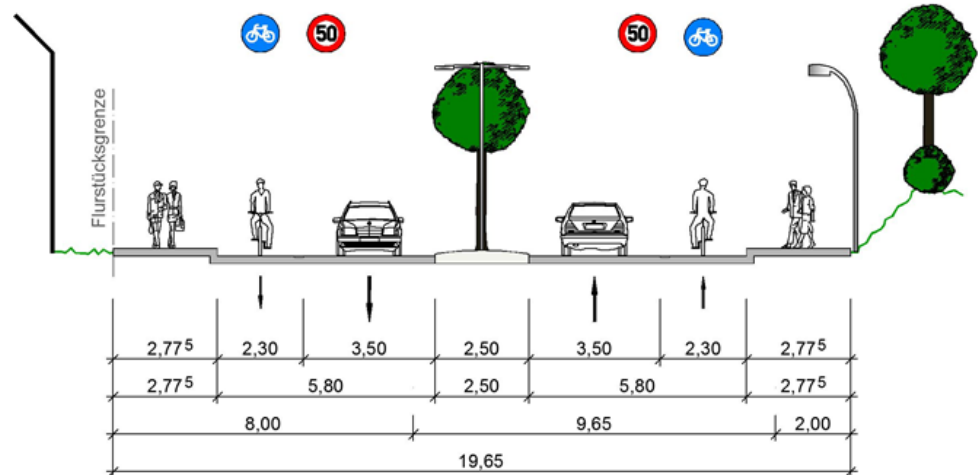
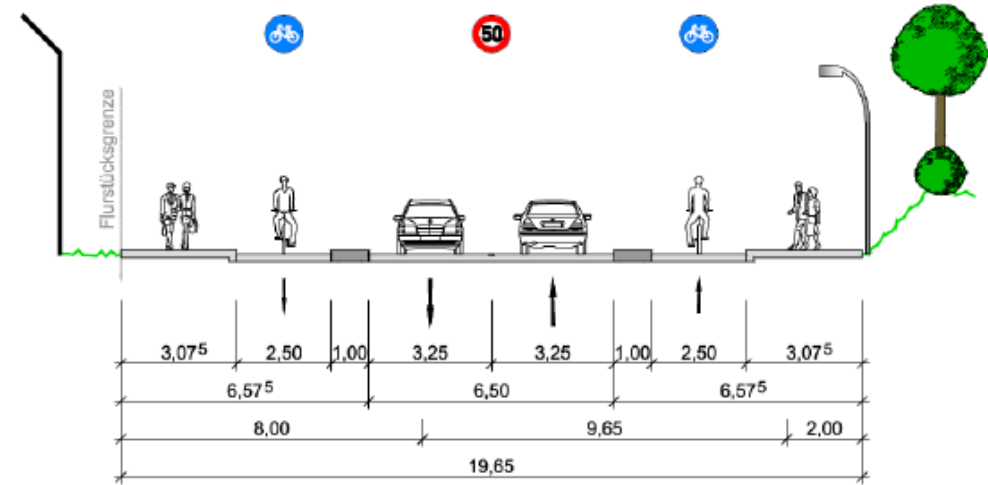
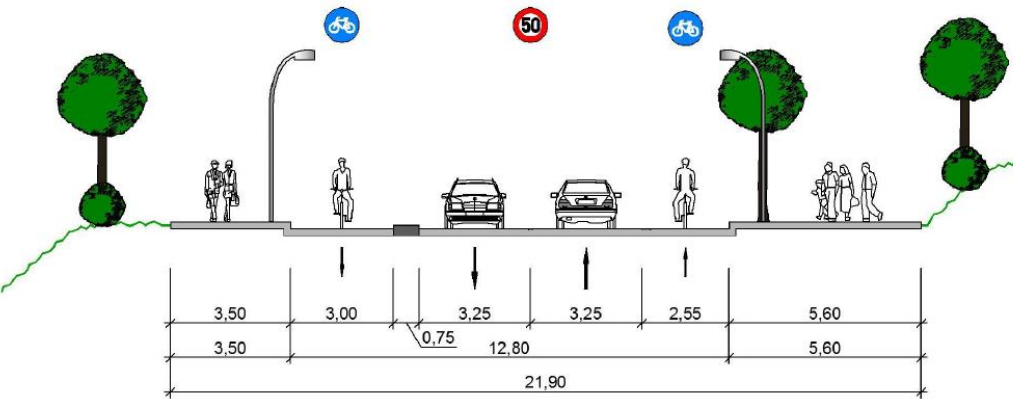


# Abschnitt D - D

## Ende Mittelstreifen bis Beginn Institute

- Übergang von Querschnitt C auf Querschnitt D beachten

D-D



# Knoten Gerhart-Hauptmann-Straße

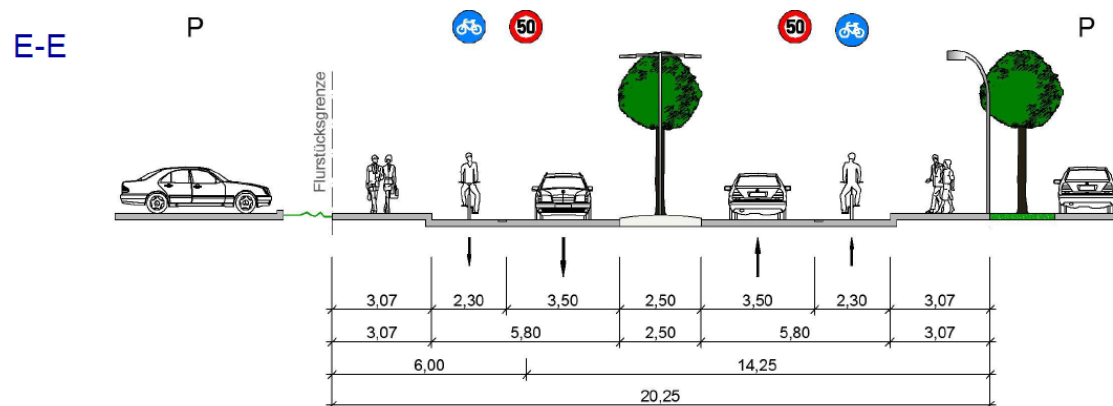
- **Starker Wunsch nach schnellstmöglicher Verbesserung**
  - geschwindigkeitsregulierende Maßnahmen
  - Querungsmöglichkeiten verbessern
  - mehr Platz für Radfahrende
  - Ausfahrt DFKI anbinden/ verbessern
- **Kurzfristige Maßnahme: Errichtung einer provisorischen Fußgänger-LSA auf Höhe Querungshilfe (Frühjahr 2021)**
- **Ausbau Knotenpunkt soll 2021 starten, Anpassung an angrenzende Querschnitte**



# Abschnitt E - E

## Beginn Institute bis Carl-Euler-Straße

- Wunsch nach baulich getrenntem Radweg
- Wunsch nach überdachter Haltestelle
- Straßenquerung Fußverkehr (vor allem im Bereich Querungshilfe)
- Flächiges Queren wird kritisch gesehen, baulich getrennten Radwegen Vorzug geben
- **Querschnitt wie geplant ausarbeiten, Detaillösung für ÖPNV-Haltestellen**

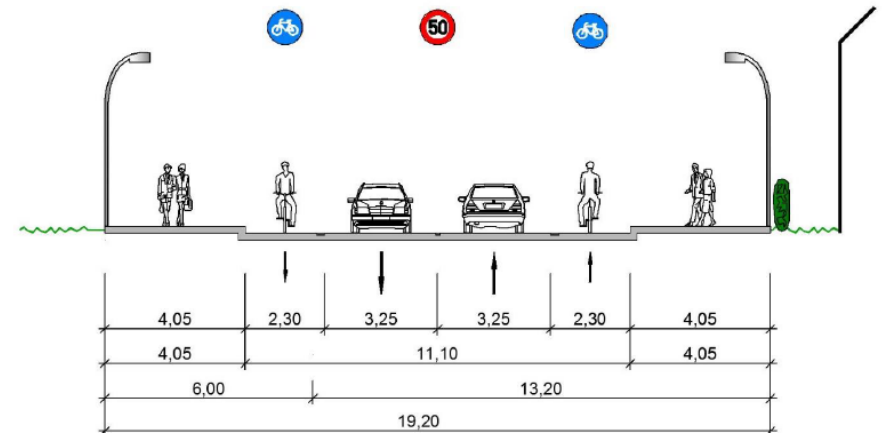


# Knoten Carl-Euler-Straße

- **Vorfahrtgeregelter Knoten wie vorgeschlagen**

## Abschnitt F -F/ Knoten Brandenburger Straße Carl-Euler-Straße bis Brandenburger Straße

- **Radverkehr: Kritik an Radwegeführung in die Brandenburger Straße, Hauptverbindung auf Trippstadter Straße nicht durchgängig**
- **Querschnitt wie geplant ausarbeiten, Detaillösung für ÖPNV-Haltestellen**
- **Vorschlag für Knoten mit Lösungen Radverkehr**





# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

