



NIDDA

Verkehrs- und Parkraumkonzept
Städtebauliches Entwicklungsgebiet
Schillerstraße

INHALTSVERZEICHNIS

- 1 GRUSSWORT Seite 5
- 2 SCHILLERSTRASSE Seite 6-7
- 3 MINIKREISVERKEHR AM KNOTEN SCHILLERSTRASSE,
BAHNHOFSTRASSE, NEUE STRASSE Seite 8-9
- 4 VERKEHRSBERUHIGUNG AM MARKTPLATZ Seite 10-11
- 5 GRÜNE OASE MIT AUFENTHALTSQUALITÄT Seite 12-13
- 6 KNOTENPUNKT AN DER KRÖTENBURG /
HOHENSTEINER STRASSE Seite 14-15
- 7 GESICHERTE QUERUNGEN ÜBER DIE B-457 Seite 16-17
- 8 RADABSTELLANLAGEN IN DER INNENSTADT
VON NIDDA Seite 18-19
- 9 PARKEN IN DER INNENSTADT VON NIDDA Seite 20-25
- 10 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN Seite 26-29

1 GRUSSWORT

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

das Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für die Schillerstraße wurde unter Mitwirkung der Öffentlichkeit im Jahr 2019 erstellt. Nun werden wir das Konzept Schritt für Schritt umsetzen. Mit dieser Broschüre stellen wir das Verkehrs- und Parkraumkonzept vor.

Die geplanten Maßnahmen werden die Niddaer Innenstadt erheblich aufwerten. Die Bürgerinnen und Bürger und auch die Gäste – gleichgültig, ob sie mit dem Auto, dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind - spüren mehr Lebensqualität und werden von dem gesünderen Stadtklima profitieren. Gleichzeitig wird sich der Aufenthalt in der Innenstadt von Nidda noch attraktiver darstellen. Dies verspricht zudem positive Impulse für den Niddaer Einzelhandel.

Für die Autofahrer wurden verträgliche Kompromisse gefunden, die sich wunderbar in das Konzept einfügen.

Ich freue mich, dass Sie, liebe Bürgerinnen und Bürger, unsere schöne Stadt Nidda zusammen mit mir und allen Mitwirkenden des ISEK-Programmes zukunftsfähig gestalten.

Herzliche Grüße



Thorsten Eberhard
Bürgermeister



2 SCHILLERSTRASSE

Die Schillerstraße - hochbelastete Hauptverkehrsstraße, B 457 - mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von rund 10.000 Fahrzeugen ist gleichzeitig Einkaufsstraße mit Geschäftsbesatz auf beiden Straßenseiten. Eine Verkehrserhebung im Oktober 2020 zeigt, dass neben dem hohen Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr auch ein hohes Fußverkehrsaufkommen zu verzeichnen ist: rund 400 Fußverkehrsbeziehungen innerhalb von 4 Stunden am Nachmittag im Bereich Bahnhofstraße - Mühlstraße.

Bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ROB 2020) wird darauf hingewiesen, dass der Bereich Bahnhofstraße, Mühlstraße, Niddabrücke als „ungestaltet“ angesehen wird. Der hier konzipierte Mini-kreisverkehr ermöglicht die Rückgewinnung von Verkehrsflächen in den Seitenräumen für zu Fuß Gehende und eröffnet Spielräume für eine anspruchsvollere Gestaltung und damit eine Aufwertung der Seitenräume.

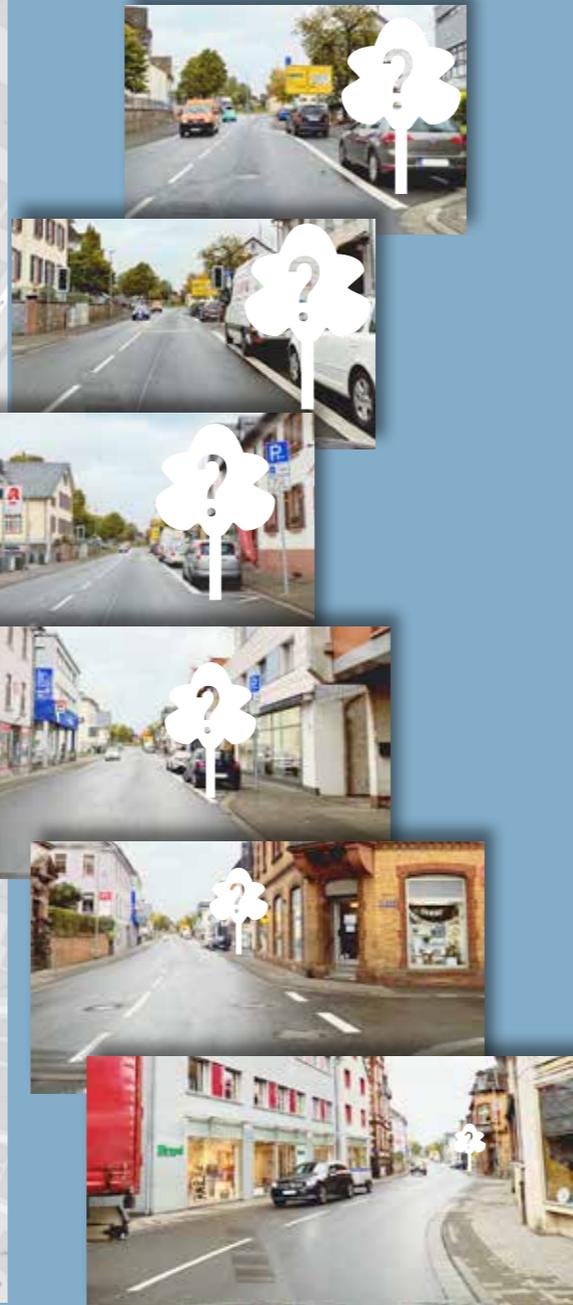
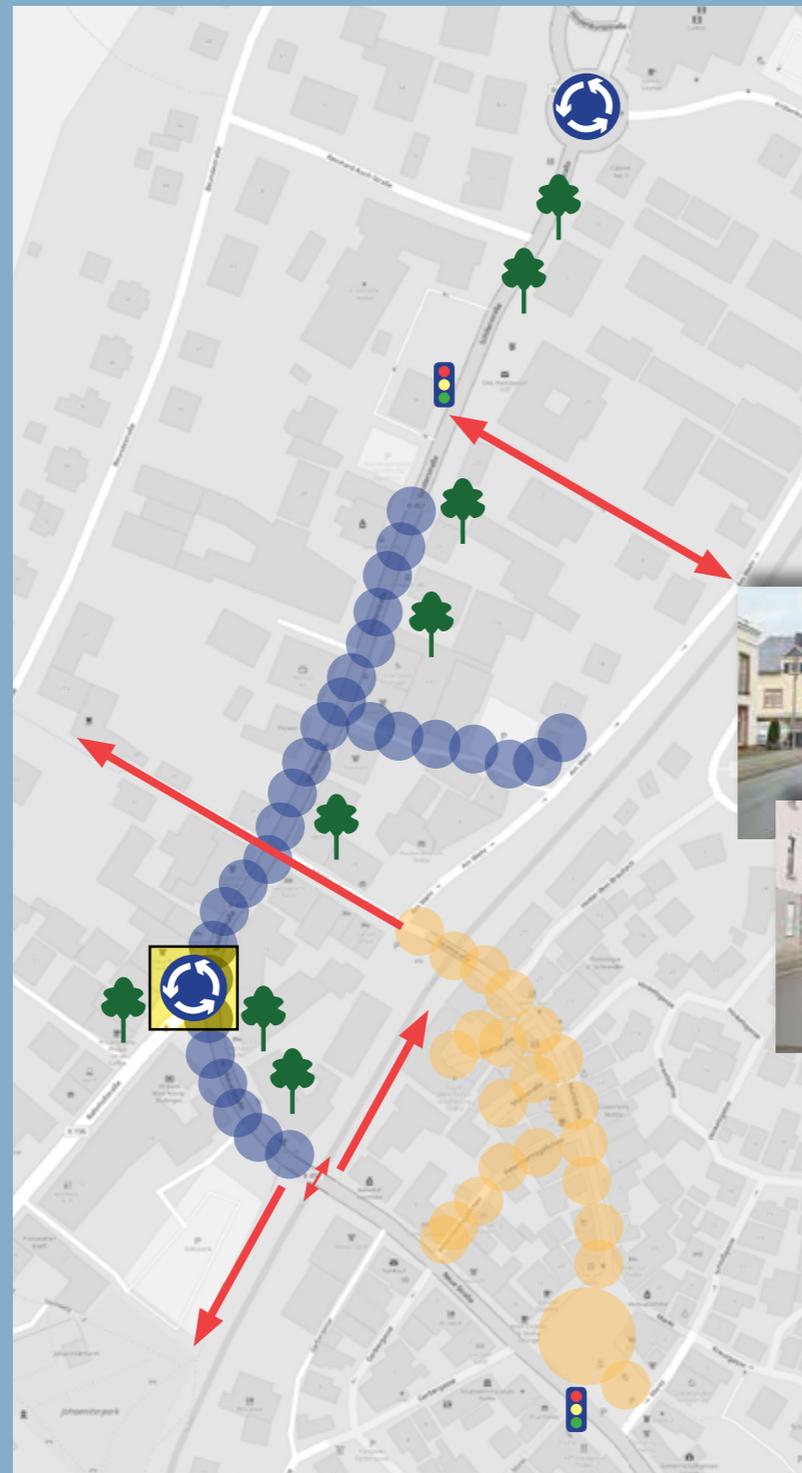
Neben den erforderlichen Querungen der Verkehrsstraßen am Knoten Bahnhofstraße/B 457 bestehen wichtige Querungen im Bereich Mühlstraße und im Bereich der

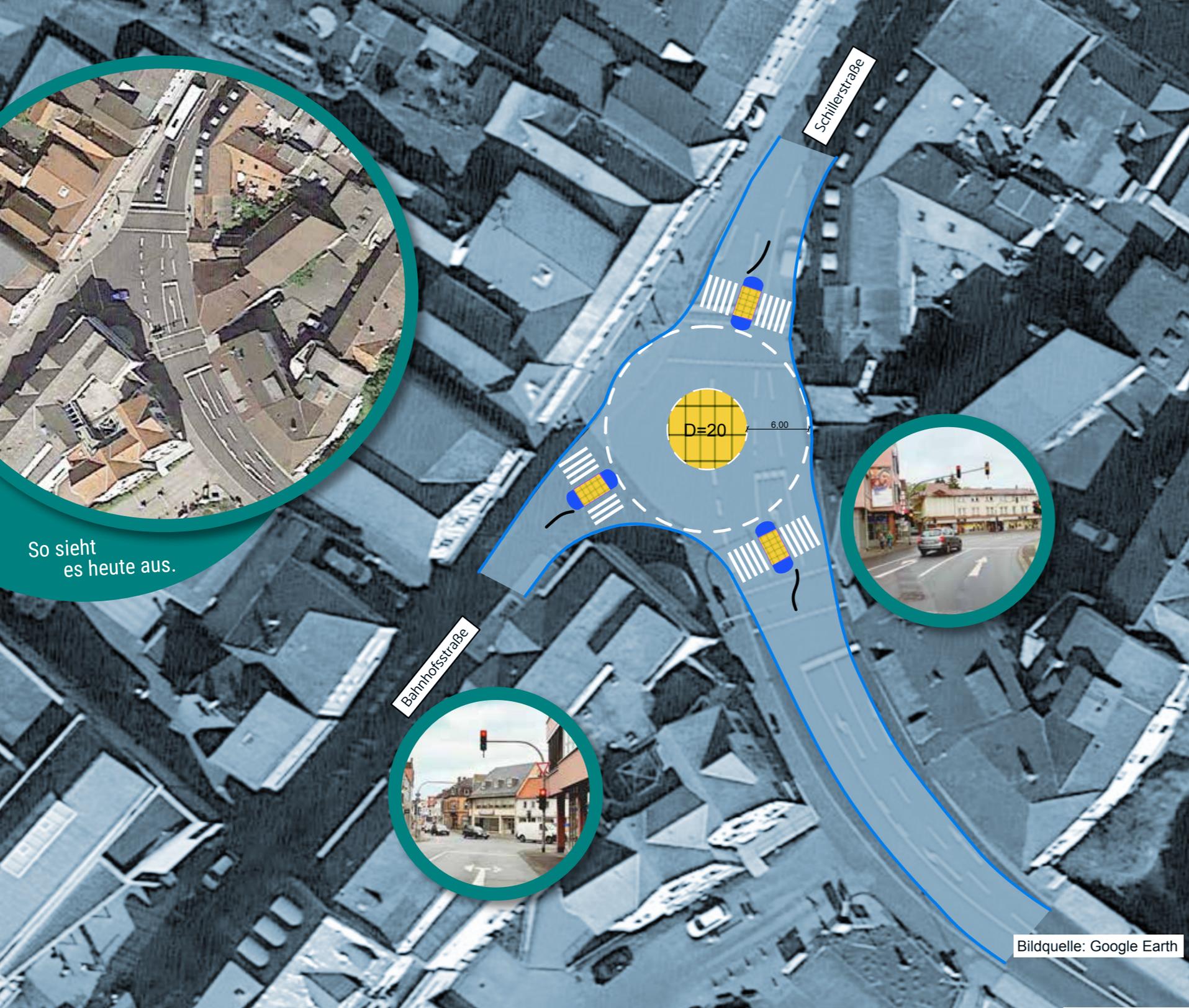
Niddabrücke - für beide Bereiche werden zusätzliche Querungsangebote gefordert.

Zur gestalterischen Aufwertung der Schillerstraße soll versucht werden, weiteres Grün (Bäume, Sträucher, Fassadengrün) in den Straßenraum zu integrieren. Hier können die wenigen gesicherten Parkraumangebote im Straßenverlauf durch Bauminseln ergänzt werden.

Die Straße hat einen hohen Geschäftsbesatz und dementsprechend einen hohen Anspruch an die Begehbarkeit. Die Attraktivität für zu Fuß Gehende ist eng mit der Breite der Fußwege, aber auch der Gestaltung durch Grün verbunden. Parkende Fahrzeuge sollten die Fußwege nicht einengen - die Regelgehwegbreite von 2,50 m sollte in den Bereichen mit Geschäftsbesatz nicht unterschritten werden. Die wenigen Parkstände am Straßenrand sind den Kurzparkern zum direkten Einkaufen vorbehalten.

Die Attraktivität der Schillerstraße kann trotz des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens durch gezielte gestalterische Aufwertungen gesteigert werden.





So sieht es heute aus.

Bildquelle: Google Earth

3 MINIKREISVERKEHR AM KNOTEN SCHILLERSTRASSE, BAHNHOFSTRASSE, NEUE STRASSE

Der Verkehrsknoten mit den drei aufeinander treffenden Straßen Schillerstraße, Bahnhofstraße und Neue Straße ist stark befahren und wird von zu Fuß Gehenden als einzige sichere Querung in diesem Abschnitt der B 457 genutzt. Durch das hohe Verkehrsaufkommen und die langen Wartezeiten kommt es regelmäßig zu Rückstau vor der Ampel. Problematisch ist auch, dass durch den spitzen Winkel der aufeinander treffenden Straßen eine schlechte Übersicht über den Knotenpunkt herrscht.

Fußgängerinnen und Fußgänger müssen bei der aktuellen Knotenpunktgestaltung lange Wege zurücklegen, um die Straße zu queren. Durch diese weitläufige Knotenpunktgestaltung ist vor allem für zu Fuß Gehende mit langen Wartezeiten zu rechnen.

Als Lösung bietet sich an, einen Minikreisverkehr zu errichten. Dieser bringt mehrere Vorteile mit sich: Der Verkehrsablauf auf der Straße wird verflüssigt, der Rückstau wird reduziert, Fußgängerinnen und Fußgänger können, ohne zu warten, über

Zebrastreifen und Querungshilfen queren. Der Kreisverkehr mit Zebrastreifen sorgt zudem für eine eindeutige Verkehrsregelung und durch seine kompakteren Abmessungen für eine bessere Übersichtlichkeit – auf diese Weise werden Gefahrensituationen vermieden.

Die Querungshilfen (Mittelseln) ermöglichen ein sicheres Queren von einzelnen Fahrstreifen nacheinander und bieten so auch älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen genug Zeit sich auf die Verkehrssituation einzulassen und sicher auf möglichst kurzem Weg zu queren.

Der Flächengewinn kann den Gehwegen zugeschlagen werden.



4 VERKEHRSBERUHIGUNG AM MARKTPLATZ

Die stark befahrene B 457 führt direkt durch das Zentrum von Nidda, durch den Altstadtbereich und vorbei am Marktplatz. In der Niddaer Altstadt und der Schillerstraße sind Geschäfte und Gastronomie ansässig, die zum Einkaufen und Bummeln einladen oder Außensitzplätze zum Essen und Trinken anbieten. Auf der B 457 dürfen Autofahrende mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h an zu Fuß Gehenden oder sitzenden Restaurantbesucherinnen und -besuchern vorbeisaußen. Diese Diskrepanz zwischen Fußgängerinnen und Fußgängern auf der einen und hohen Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen auf der anderen Seite sollte verringert werden. Um für mehr Aufenthaltsqualität in dem vergleichsweise engen Straßenraum zu sorgen, bietet es sich an, den Abschnitt der B 457 zwischen Erkerweg und Bahnhofstraße auf eine erlaubte Geschwindigkeit von 30 km/h zu reduzieren.

Das sorgt für mehr Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger und Lärmreduktion und steigert damit die Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Niddaer Zentrums. Die Temporeduzierung sollte dadurch unterstützt werden, dass im Rahmen einer Marktplatz-Sanierung der Bereich des Marktplatzes optisch vergrößert wird. Das Pflaster des Marktplatzes kann über die B 457 bis zur gegenüberliegenden Straßenseite erweitert werden und signalisiert so allen Kraftfahrzeugfahrerinnen und -fahrern, dass sie in diesem Bereich Gast sind und erhöhte Aufmerksamkeit von ihnen gefordert wird – zum Schutz der Fußgängerinnen und Fußgänger.



5 GRÜNE OASE MIT AUFENTHALTSQUALITÄT



P

zeitlich beschränkte Parkstände



verkehrsberuhigter Bereich mit Aufenthaltsqualität, Stadtbegrünung und Sitzmöglichkeiten



Fußgängerzone

Die Mühlstraße in Nidda ist als Fußgängerzone auch zentrale Einkaufsstraße sowie Aufenthaltsbereich. Sie verbindet den Marktplatz mit der Nidda und lädt daher besonders zum Flanieren ein. Die Attraktivität und die Freqüentierung lassen sich jedoch noch steigern, indem der Bereich nordwestlich der Brücke über die Nidda als grüne Oase umgestaltet wird. Derzeit ist der Bereich geparkten Fahrzeugen vorbehalten. Mit Blick auf die Parkplätze, die in der unmittelbaren Umgebung vorhanden sind, wird die Anzahl an Parkständen direkt an der Fußgängerzone nicht in diesem Umfang benötigt. Der öffentliche Raum sollte daher nicht weiter für Kfz reserviert werden, sondern den Menschen als Aufenthaltsbereich zur Verfügung gestellt werden. Der Bereich nordwestlich der Brücke in der Mühlstraße wird als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Zusätzliche Begrünung und Bänke verwandeln eine ehemals unattraktive Asphaltfläche in eine kleine, im Sommer kühle Oase, die zum Verweilen einlädt und die Aufenthaltsqualität steigert.

7 GESICHERTE QUERUNGEN ÜBER DIE B 457

Zu Fuß Gehende können die stark und mit hoher Geschwindigkeit (Tempo 50) befahrene B 457 im Bereich Altstadt/Schillerstraße aktuell nur an drei Stellen sicher überqueren. Dies ist am Jahnweg, an der Kreuzung Schillerstraße/Bahnhofstraße/Neue Straße sowie am Marktplatz möglich. Das bedeutet starke Einschränkungen und wenig Komfort für Fußgängerinnen und Fußgänger und vor allem für Menschen, die nicht (mehr) so leicht zu Fuß unterwegs sind oder auf Hilfsmittel wie Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind. Die Lichtsignalanlagen an den sicheren Querungstellen zwingen zu Fuß Gehende zudem dazu, lange zu warten, was den Komfort noch einmal deutlich reduziert.

Vor allem im Bereich der Altstadt sind jedoch viele Fußgängerinnen und Fußgänger unterwegs, die die B 457 queren möchten. Daher ist es wichtig, mehr Querungshilfen entlang der B 457 anzubieten. Dies kann in Form von Zebrastreifen, Lichtsignalanlagen für zu Fuß Gehende oder Mittelinseln erfolgen. Eine solche Querungshilfe kann an der touristisch relevanten

Route entlang der Nidda installiert werden (Höhe Einmündung Steinweg/Neue Straße), um zu Fuß Gehende ohne großen Umweg über die B 457 zu führen. Eine weitere Querungshilfe bietet sich an der Kreuzung Mühlstraße/Schillerstraße an, sodass die Hauptzugänge zur Altstadt abgedeckt sind. Auch wenn diese beiden Querungsangebote relativ nahe an der Einmündung Bahnhofstraße liegen, sollten sie wegen der verstärkten Nachfrage an diesen Stellen und der Stärkung des Komforts für zu Fuß Gehende weiter verfolgt werden.



8 RADABSTELLANLAGEN IN DER INNENSTADT VON NIDDA

Zu einer attraktiven und komfortablen Radinfrastruktur gehören auch adäquate Radabstellanlagen, denn nicht immer muss für den Besuch in der Innenstadt das Auto genutzt werden. Darüber hinaus gewinnt der Radtourismus in vielen Regionen Deutschlands an Bedeutung. Das komfortable und vor allem sichere Abstellen der Fahrräder, dies schließt Elektrofahrräder mit ein, soll in der Innenstadt von Nidda stärker gewährleistet werden.

Dafür sollen an verschiedenen Stellen überdachte Radabstellanlagen, sowohl mit als auch ohne Lademöglichkeit, installiert werden. Begleitend können Schließfächer angeboten werden, in denen Radfahrerinnen und Radfahrer trocken und sicher ihr Zubehör und Gepäck lagern können. Für die unterschiedlichen Anwendungsfälle sollen in Nidda zukünftig Abstellanlagen bereitgestellt werden. Dies trägt dazu bei, die Innenstadt attraktiver zu machen und Nidda als Freizeitziel im Radtourismus zu etablieren.



Beispiel Radabstellanlage mit Gepäckaufbewahrung und Ladestation in Bingen (Quelle bingen.de 2021).



Radabstellanlage in Rodgau (eigenes Foto).



Beispiel Bike+Ride Boxen in Bingen (bingen.de 2021).



Doppelbox mit App buchbar in Rodgau (bikeandridebox.de 2021).

9 PARKEN IN DER INNENSTADT VON NIDDA



Kartenbasis: OpenStreetMap

-  Premium Parkstände
kostenpflichtig
kurze Parkdauer
-  nahe Parkstände auf Parkplätzen
kostenpflichtig
mittlere/lange Parkdauer
-  „weiter“ entfernte Parkstände
auf Parkplätzen
kostenfrei
keine Parkdauerbeschränkung

Zur Einschätzung der Parkraumsituation (Angebot und Nachfrage von Parkplätzen) wurde eine Parkraumuntersuchung durchgeführt. Aus der Untersuchung lassen sich vor allem zwei prägnante Ergebnisse ableiten:

Es sind in und um die Innenstadt in Nidda genügend Parkstände vorhanden (insgesamt rund 850), um die normale Nachfrage an Werktagen abzudecken. Innerhalb von wenigen Minuten ist die Innenstadt fußläufig von zahlreichen Parkplätzen aus erreichbar. Diese Parkplätze weisen im Tagesverlauf ausreichende Kapazitäten auf.

Das Straßenparken entlang der B 457 ist hingegen sehr stark nachgefragt – oft werden dort sogar illegalerweise mehr Fahrzeuge geparkt, als Parkstände vorhanden sind; zusätzlich wird die Höchstparkdauer überschritten.



Parken am Straßenrand der B 457 soll ausschließlich für kurze Erledigungen in den angrenzenden Geschäften genutzt werden. Damit dies den Fahrerinnen und Fahrern ermöglicht werden kann, müssen Parkplätze regelmäßig wieder freigegeben werden. Längeres Parken soll daher auf die umliegenden Parkplätze verlagert werden. Für eine konsequente Einhaltung der geltenden Höchstparkdauer von maximal 30 Minuten am Marktplatz und in der Schillerstraße ist es sinnvoll, Parken dort kostenpflichtig zu machen. Zu langem und illegalem Parken soll auf diese Weise vorgebeugt werden.

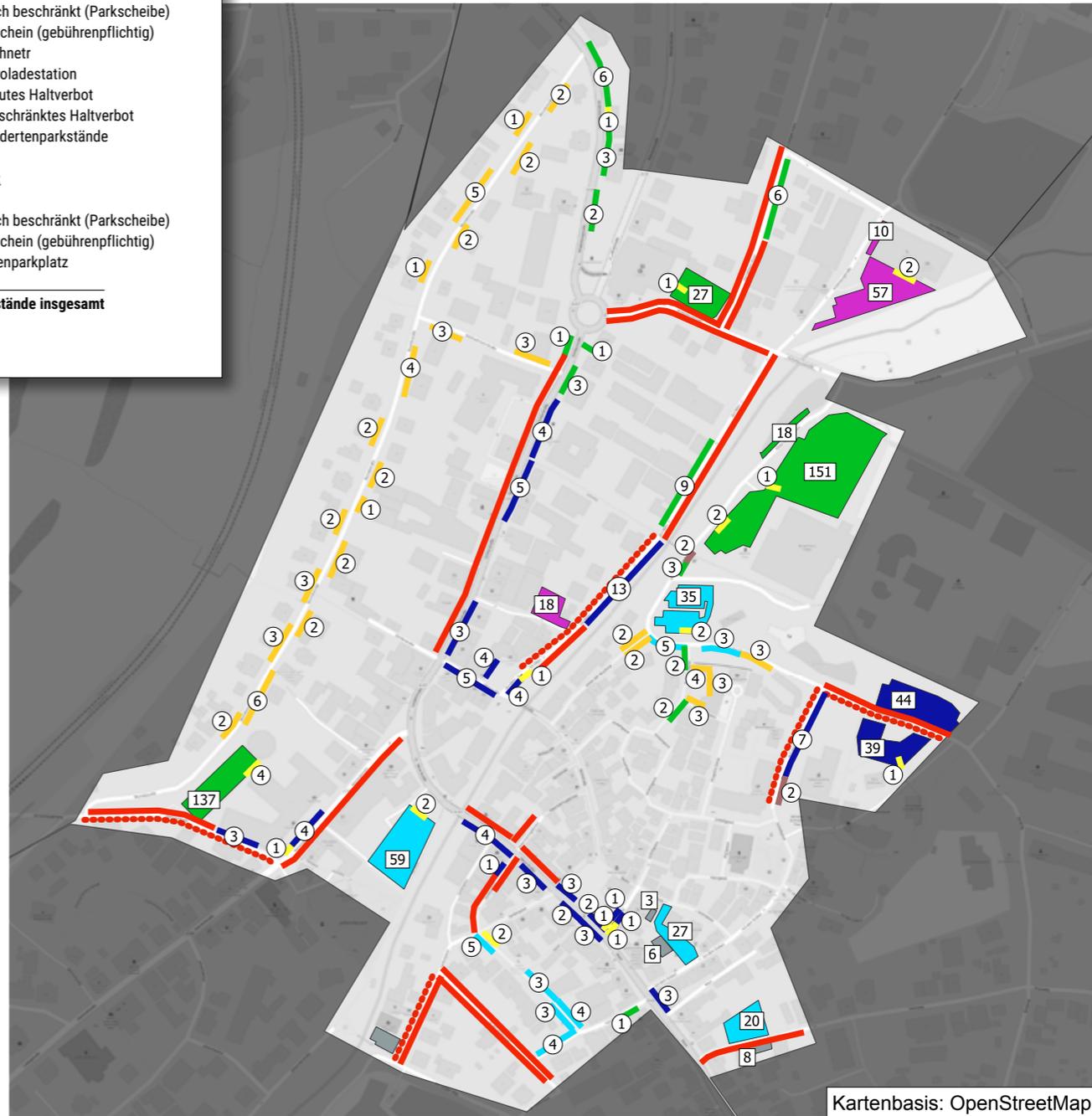
Parkstände:

- 39 frei
- 75 zeitlich beschränkt (Parkscheibe)
- 27 Parkschein (gebührenpflichtig)
- 65 Bewohner
- 4 Elektroladestation
- absolutes Haltverbot
- eingeschränktes Haltverbot
- 22 Behindertenparkstände

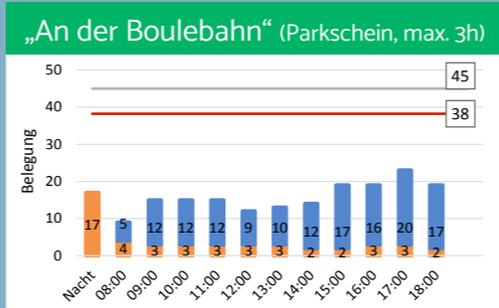
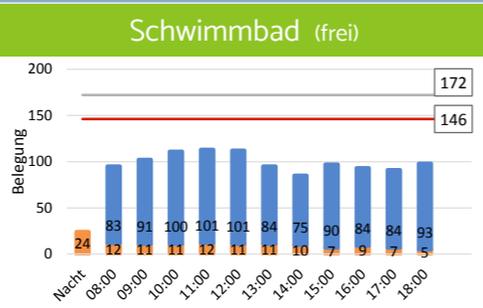
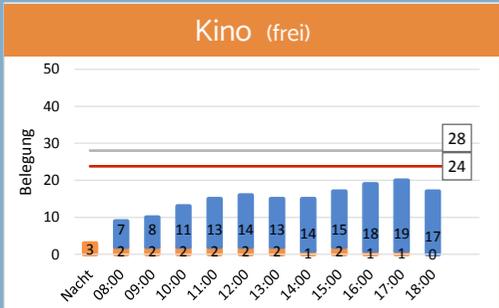
Parkplätze:

- 333 frei
- 83 zeitlich beschränkt (Parkscheibe)
- 141 Parkschein (gebührenpflichtig)
- 85 Kundenparkplatz

847 **Parkstände insgesamt**

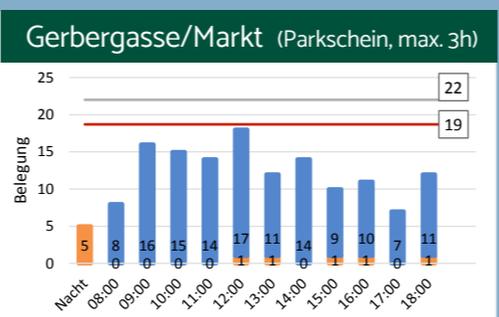
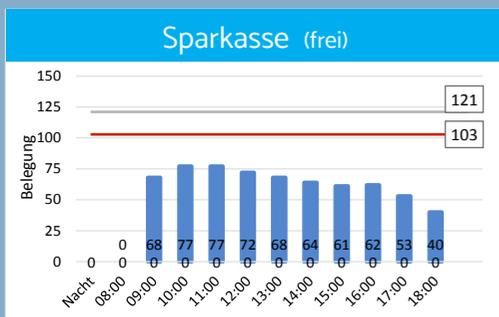
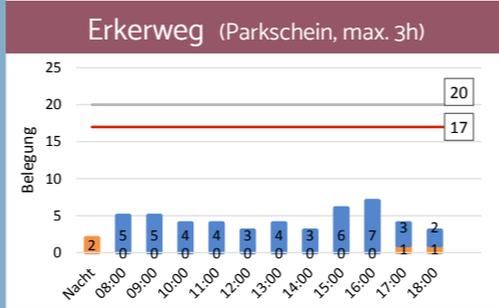
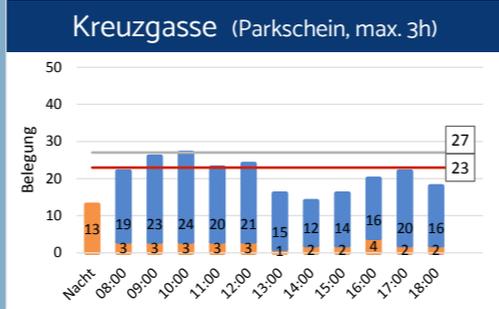
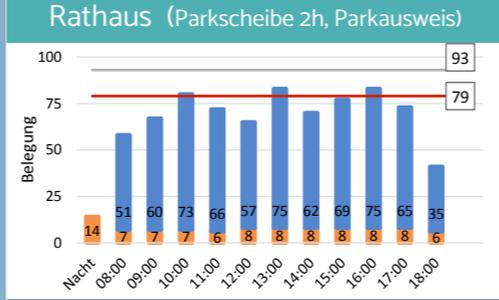
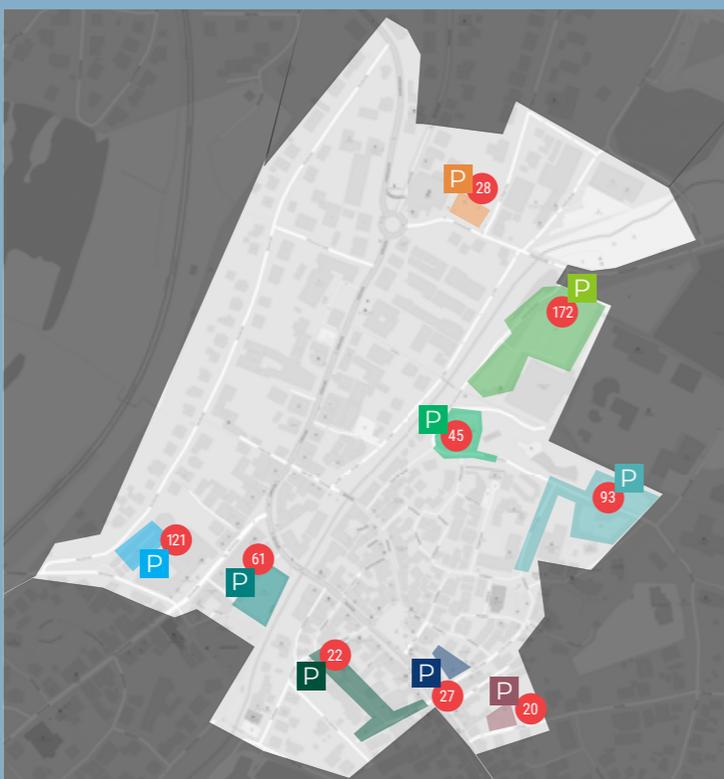


Kartenbasis: OpenStreetMap



Die rote Linie in den Säulendiagrammen markiert die Grenze zur 85%igen Auslastung des Parkplatzes. In der Verkehrsplanung ist dies die kritische Marke, bei der die Wahrscheinlichkeit von Parksuchverkehr erhöht wird - Parkplatzsuchende bekommen ggf. nicht direkt einen Parkplatz. Die Analyse der Parkraumuntersuchung zeigt deutlich, dass nur auf dem Parkplatz am Burgring zu Spitzenzeiten diese kritische Marke erreicht wird. Alle anderen Parkplätze verfügen über ausreichend freie Parkstände. Eine Verlagerung von Parkständen aus der Altstadt in die Randbereiche ist daher gut und komfortabel möglich.

Erhebungsdatum: 15.09.2020



PARKRAUMAUSLASTUNG

Die Auslastung (Nachfrage) der einzelnen Parkraumangebote kann nebenstehenden Grafiken entnommen werden. Deutlich wird, dass zu allen Tageszeiten ausreichende Angebote bestehen.



Die innenstadtnahen Parkplätze werden weiterhin mit Parkschein und ggf. mit längerer Parkdauerbeschränkung bewirtschaftet. Die „weit“ entfernten Parkplätze am Festplatz können weiterhin kostenfrei bleiben, so dass Langzeitparkende dort die Möglichkeit haben, ihre Fahrzeuge abzustellen und immer noch fußläufig die Innenstadt erreichen können.

Der Parkplatz an der Kreuzgasse zeigt aktuell eine teilweise diffuse Nutzung auf, sodass hier eine Strukturierung erfolgt und Parkmarkierungen angebracht werden, um eine bestmögliche und effiziente Nutzung des Parkplatzes sicherzustellen.



Für ein einfacheres Lösen von Parktickets wird zusätzlich zum Parkscheinautomat das Handyparken angeboten.

Es sind in und um die Innenstadt in Nidda genügend Parkstände vorhanden, um die normale Nachfrage an Werktagen abzudecken. Innerhalb von wenigen Minuten ist die Innenstadt fußläufig von zahlreichen Parkplätzen aus erreichbar.

 Fußwegverbindungen (Gehzeit ≤ 10 Minuten)

 Kreiselparkung mit Fußwegquerungen



10 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Schillerstraße ist zusammen mit Neue Straße und Raun Teil der Bundesstraße B 457, die mit ihrer hohen Verkehrsbelastung (rund 10.000 Fahrzeuge am Tag) als Barriere der Begehrbarkeit angesehen werden muss und zu deutlichen Störungen der Erlebbarkeit im Zusammenhang mit Einkaufen und Tourismus führt. Schillerstraße, Neue Straße und Raun haben mit ihren Geschäften eine wesentliche zentrale Funktion in der Stadt Nidda.

PARKEN IM ENTWICKLUNGSGEBIET SCHILLERSTRASSE UND DER ALTSTADT VON NIDDA

Schillerstraße, Neue Straße und Raun sind von den vielfältigen Parkplätzen der Stadt innerhalb von wenigen Minuten zu erreichen. Insgesamt werden Kunden, Besuchern und Beschäftigten rund 850 Parkstände in und um die Altstadt angeboten. Dabei sollten zentrale Parkflächen bewirtschaftet, zeitliche beschränkt und mit moderaten Parkgebühren versehen werden.

- Die begehrten Parkstände an der B 457 (Raun, Neue Straße, Schillerstraße) sollen mit Parkschein (0,50 €) und Parkdauerbegrenzung (30 min) bewirtschaftet werden.
- In der Bundesstraße sind einzelne Parkstände von der Bewohnerregelung auszunehmen, so dass Besucher und Handwerker Parkmöglichkeiten angeboten bekommen.
- Der Parkplatz Kreuzgasse soll durch Parkmarkierungen strukturiert werden.
- Grundsätzlich sollte geprüft werden „Handy Parken“ einzuführen.
- Die Parkregelungen Hinter dem Brauhaus sollen vereinheitlicht werden (heute unterschiedliche Beschilderungen).
- Aus der Parkraumbegehung ist abzuleiten, dass die Parkregelungen stärker überprüft werden sollten.

FLIESENDER VERKEHR

Ziel der nachhaltigen verkehrsbezogenen Ansätze ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden in der Ortsdurchfahrt von Nidda. Eine maßgebende Maßnahme hierzu kann eine Geschwindigkeitsreduzierung in Teilabschnitten der B 457 auf 30 km/h sein. Hierzu sind Verhandlungen mit Hessen Mobil als Baulastträger der Bundesstraße aufzunehmen. Stichhaltige Argumente für eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit können Untersuchungen zum Lärm sein, aber auch das Erfordernis einer Radverkehrsvorsorge in der Ortsdurchfahrt.

- Aus dem vorliegenden Verkehrskonzept ist eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h abzuleiten, zumindest im Bereich Raun/Neue Straße/Marktplatz (ggf. im Zusammenhang mit einer gestalterischen Aufwertung des Straßenabschnitts).
- Zur Verringerung der Kfz-Geschwindigkeiten und zur Sicherung von Fußwegquerungen wird zusätzlich angeregt, den signalgeregelten Knoten Schillerstraße/Neue Straße/Bahnhofstraße in einen Minikreisverkehr umzugestalten. Der Kreisverkehr soll an allen drei Zufahrten mit Zebrastreifen und Mittelinsel ausgestattet werden, so dass gesicherte Querungen für den Fußverkehr geschaffen werden.
- Zur Reduzierung der Verkehrsmengen in der Ortsdurchfahrt soll die Alternativroute („3-Kreisel-Lösung“) weiter ausgebaut werden.
- Zur Aufwertung der Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität in der Schillerstraße können weitere Baumpflanzungen oder sonstige Grünelemente (z.B. Fassadenbegrünung) in den Straßenraum integriert werden.

AUSBLICK

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Entwicklungsgebiet Schillerstraße nicht isoliert vom Stadtkern von Nidda betrachtet werden kann. Eine Vielzahl von kleineren Einzelmaßnahmen kann zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen der Nutzung der Schillerstraße beitragen. Bezogen auf eine Steigerung der Erlebnisqualität, der Aufenthaltsqualität, der Aufwertung der Einkaufssituation in der Straße scheint eine Verringerung der Geschwindigkeit und damit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (zu Fuß Gehende, Rad Fahrende, Fahrbahn Querende) maßgeblich zu sein. Auch der Kfz-Verkehr profitiert von einer Geschwindigkeitsreduzierung - die potenzielle Unfallgefahr sinkt.

Viele der Maßnahmen im ruhenden Verkehr können Schritt für Schritt durch die Verwaltung umgesetzt werden. Für die Kernmaßnahmen im fließenden Verkehr - Kreisel und Tempo 30 - sind Vorverhandlungen mit Hessen Mobil erforderlich.

IMPRESSUM



Herausgeber:

Magistrat der Stadt Nidda
Wilhelm-Eckhardt-Platz
63667 Nidda
<https://nidda.de>

Planungsbüro von Mörner

Erstellung:

Planungsbüro von Mörner
Heinrichstraße 233
64287 Darmstadt
vonmoerner.de

