**Planungsbüro** von Mörner
Mobilität und Verkehr




# Stadt Nidda
# Verkehrs- und Parkraumkonzept Entwicklungsgebiet Schillerstraße Zusatz Beundestraße

Dr.-Ing. Moritz von Mörner
Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Jan Fischer B.Eng.

Darmstadt im Mai 2022

**Planungsbüro** von Mörner
Heinrichstraße 233
64287 Darmstadt
06151 423933
buero@vonmoerner.de

**vonmoerner.de**

Planungsbüro von Mörner
Mobilität und Verkehr

# Stadt Nidda

# Verkehrs- und Parkraumkonzept

# Entwicklungsgebiet Schillerstraße

# Zusatz

# Beundestraße

---

Dr.-Ing. Moritz von Mörner
Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Jan Fischer B.Eng.

Darmstadt im Mai 2022

Planungsbüro von Mörner
Heinrichstraße 233
64287 Darmstadt
06151 423933
buero@vonmoerner.de
**vonmoerner.de**

# Inhalt

0 Situation und Aufgabe ..... 1
1 Beundestraße ..... 1
1.1 Funktion der Beundestraße ..... 1
1.2 Umfahrung ..... 1
2 Ergebnisse Verkehrserhebung ..... 3
2.1 Verkehrserhebung ..... 3
2.2 Geschwindigkeitsmessungen ..... 4
2.3 Bewertung der Erhebungen ..... 5
3 Umgestaltung Beundestraße – Optionen/Forderungen ..... 5
3.1 Geschwindigkeitsreduzierung ..... 5
3.2 Begrünung ..... 6
3.3 Grundhafte Sanierung der Beundestraße in Pflasterbauweise ..... 6
3.4 Verkehrsberuhigter Abschnitt ..... 7
3.5 Kein niveaugleicher Ausbau ..... 8
3.6 Keine Sperrung der Beundestraße/ Modalfilter ..... 8
4 Handlungsempfehlung Beundestraße ..... 8

# Bilder

**Bild 1** Abgrenzungen Untersuchungsgebietes
**Bild 2** Querschnitte
**Bild 3** „Schleichweg“
**Bild 4** Verkehrserhebung 26.10.21
**Bild 5** Erhebung Fußgehende und Radfahrende 26.10.21
**Bild 6** Geschwindigkeitsreduzierung
**Bild 7** Grünerer Straßenraum
**Bild 8** Bsp. Verkehrsberuhigter Bereich

# 0 Situation und Aufgabe

Im Nachgang des Verkehrs- und Parkraumkonzepts – Entwicklungsgebiet Schillerstraße soll untersucht werden, welche/ob Optionen gesehen werden, die Beundestraße im Rahmen einer Sanierung umzugestalten. Aus der Gruppe der AnliegerInnen wurden die Stichworte SharedSpace, Begrünung, Verkehrsberuhigung, niveaugleicher Ausbau, Gestaltung durch Pflaster, Spielbereiche für Kinder genannt. Es besteht aber auch die Notwendigkeit, die Straße bei einer Sperrung der Bundesstraße als Ersatzverbindung zu nutzen.

# 1 Beundestraße

## 1.1 Funktion der Beundestraße

Die Beundestraße ist in erster Linie eine innerörtliche Erschließungs-/Wohnstraße parallel zur Schillerstraße (B 457). Im Westen der Beundestraße liegt eine Zufahrt zu einem Parkhaus der Sparkasse. Die Beundestraße ist aktuell als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Die Straße hat eine Asphaltfahrbahn von 6,00 m Breite mit beidseitigen Gehwegen von ca. 2,00 m Breite. Entlang der Beundestraße ist wechselseitiges Parken markiert. Durch die neben den parkenden Pkw verbleibende Restfahrbahnbreite von ca. 4,00 m, ist ein Begegnen von Pkw nur in Bereichen ohne Parken möglich (vgl. **Bild 2**). Die Gehwegbreiten fallen mit etwa 2,00 m Breite ausreichend, wenn auch nicht großzügig aus.

Das Straßenbild ist geprägt von den anliegenden Gebäuden, den begrünten Vorgärten und dem Straßenparken. An der südöstlichen Seite der Straße existieren des Weiteren Bereiche mit Senkrechtparkständen auf privaten Flächen.

Die Beundestraße wird als notwendige Umfahrung bei einer Sperrung der Schillerstraße (B 457) angesehen. Eine Alternative wird von Seiten der Stadt Nidda nicht gesehen.

Aus Berichten von Anwohnenden geht hervor, dass die Beundestraße in der Hauptverkehrszeit als Schleichweg genutzt wird, um den signalisierten Knotenpunkt Schillerstraße/Bahnhofstraße zu umfahren (vgl. **Bild 3**).

## 1.2 Umfahrung

Neben der Beundestraße kann eine Umfahrung der Bundesstraßenbeziehung über Krötenburgstraße, An der Krötenburg und Hohensteiner Straße genutzt werden. Die genannten Straßen sind im Gegensatz zur Beundestraße keine reinen Wohnstraßen und durch ihre Ausgestaltung darauf ausgelegt, auch höhere Verkehrsmengen zügig abzuwickeln.

Der an der Einmündung An der Krötenburg / Hohensteiner Straße in Diskussion befindliche Knotenpunkt könnte den Verkehrsfluss deutlich flüssiger und die Abbiegevorgänge übersichtlicher und damit sicherer gestalten.

Die Beundestraße als reine Wohnstraße ist nicht unbedingt dafür prädestiniert, als Umfahrung herzuhalten, wenn realistische Alternativen existieren. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Belastung der hier genannten Umfahrung in der Spitzenstunde im Umleitungsfall.

Tabelle 1: Querschnittbelastung Beundestraße

| jeweils Spitzenstunde Nachmittag | Querschnitt [Kfz/Spitzen-h] | Quelle |
|---|---|---|
| Beundestraße ohne Umleitung | 88-125 Fz | Erhebung 26.10.2021 |
| Beundestraße mit Umleitung 2019 | 400 Fz | Erhebung 01./03. 2019 |
| Umleitungsverkehr | ca. 300 Fz | / |
| | | |
| An der Krötenburg | 250 + 350 = 600 Fz | Erhebung 07.2020 |
| | | |
| Neue Verkehrsbelastung bei Umleitung der Schillerstr. An der Krötenburg inkl. Umleitungsverkehr der Beundestr. | 600 + 300 = 900 Fz | Belastung Krötenburg + Umleitungsverkehr „Beundestr." |

Aus den vorliegenden Daten kann abgeschätzt werden, dass eine zusätzliche Belastung der Straßen Krötenburgstraße, An der Krötenburg und Hohensteiner Straße von etwa 300 Fahrzeugen in der Spitzenstunde während einer Umleitung als durchaus verträglich eingestuft werden kann. Für eine detailliertere Betrachtung sind vrsl. aktuelle Verkehrsmengenerhebungen im Querschnitt der Schillerstraße notwendig.

Nach der o.g. Berechnung läge die neue Verkehrsbelastung inkl. Umleitungsverkehr bei ca. 900 Fz in der Spitzenstunde. Dies entspricht in der RASt 06[1] der zweitniedrigsten Klasse für die Kraftfahrzeugverkehrsstärke in der Spitzenstunde. Nach der Systematik der RASt 06 können Sammelstraßen, Quartiersstraßen bzw. dörfliche Hauptstraßen eine ähnliche Verkehrsbelastung aufweisen. Der Straßenquerschnitt der Straße an der Krötenburg ist für die ermittelten Verkehrsmengen geeignet. Der Knoten An der Krötenburg / Hohensteiner Straße benötigt dann eine Überarbeitung.

> Die Fahrtzeiten von Kreisverkehr zu Kreisverkehr betragen im Normalfall durch die Innenstadt bei freiem Verkehrsfluss mindestens 4 Minuten (1,9 km), und über die Krötenburstraße ebenfalls etwa 4 Minuten (2,3 km). Allerdings ist bei der Wegeführung durch die Innenstadt mit deutlich mehr Störungen zu rechnen, wodurch eine reale Fahrtzeit über den hier angegebenen 4 Minuten liegt. Zu den Spitzenzeiten dauert die Fahrt laut Google Maps durch die Innenstadt 5-8 Minuten, über die Krötenburgstraße 4-6 Minuten mit weniger Störungen.

[1] RASt 06, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV

# 2 Ergebnisse Verkehrserhebung

## 2.1 Verkehrserhebung

Am 26.10.2021 wurde im Querschnitt der Beundestraße eine Verkehrserhebung durchgeführt. Kamerabasiert wurde datenschutzkonform 24 h der Verkehr (Kfz, Rad, Fuß) erhoben und im Nachgang ausgewertet. Zusätzlich wurden die markierten Parkstände noch einmal mit der Erhebung aus dem Parkraumkonzept[2] abgeglichen.

In **Bild 5** sind die Fußgehenden und Radfahrenden dargestellt, die zwischen 06:00 und 19:00 Uhr die Beundestraße entlanggehen/fahren. Es wurden 146 Fußgehende und 15 Radfahrende erfasst.

Der Kfz-Verkehr wurde in den üblichen 4-Stunden-Gruppen vormittags von 06:00 – 10:00 Uhr und nachmittags von 15:00 – 19:00 Uhr ausgewertet und die jeweiligen Spitzenstunden ermittelt (vgl. **Bild 4**).

In den Spitzenstunden wurde eine Querschnittsbelastung von vormittags 50 Kfz/h und nachmittags 85 Kfz/h ermittelt.

Tabelle 2: Querschnittsbelastungen Beundestraße Zählstelle 1 (Haus-Nr. 50)

| | Uhrzeit | Belastung in Richtung Nord-Süd [Kfz/Zeiteinheit] | Belastung in Richtung Süd-Nord [Kfz/Zeiteinheit] | Querschnittsbelastung [Kfz/Zeiteinheit] |
|---|---|---|---|---|
| 4-h-Gruppe Vormittag | 06:00 – 10:00 | **45** Kfz/4h | **75** Kfz/4h | **120** Kfz/4h |
| Spitzenstunde Vormittag | 07:45 – 08:45 | **20** Kfz/Spitzen-h | **30** Kfz/Spitzen-h | **50** Kfz/Spitzen-h |
| 4-h-Gruppe Nachmittag | 15:00 – 19:00 | **185** Kfz/4h | **130** Kfz/4h | **315** Kfz/4h |
| Spitzenstunde Nachmittag | 16:30 – 17:30 | **75** Kfz/Spitzen-h | **50** Kfz/Spitzen-h | **125** Kfz/Spitzen-h |

Tabelle 3: Querschnittsbelastungen Beundestraße Zählstelle 2 Sparkasse

| | Uhrzeit | Belastung in Richtung Nord-Süd [Kfz/Zeiteinheit] | Belastung in Richtung Süd-Nord [Kfz/Zeiteinheit] | Querschnittsbelastung [Kfz/Zeiteinheit] |
|---|---|---|---|---|
| 4-h-Gruppe Vormittag | 06:00 – 10:00 | **78** Kfz/4h | **49** Kfz/4h | **127** Kfz/4h |
| Spitzenstunde Vormittag | 07:45 – 08:45 | **32** Kfz/Spitzen-h | **18** Kfz/Spitzen-h | **50** Kfz/Spitzen-h |

[2] Stadt Nidda, Entwicklungsgebiet Schillerstraße Verkehrs- und Parkraumkonzept (Planungsbüro von Mörner Juni 2021)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 4-h-Gruppe Nachmittag | 15:00 – 19:00 | **126** Kfz/4h | **123** Kfz/4h | **249** Kfz/4h |
| Spitzenstunde Nachmittag | 16:30 – 17:30 | **50** Kfz/Spitzen-h | **35** Kfz/Spitzen-h | **85** Kfz/Spitzen-h |

## 2.2 Geschwindigkeitsmessungen

Die nachfolgenden Erhebungsergebnisse aus Verkehrserhebungen der Stadt Nidda in der Beundestraße stammen aus dem Zeitraum der Sanierung der Schillerstraße. Hier wurde die Beundestraße als Umfahrung genutzt.

Da während der Umfahrung Parkstände „entfernt" wurden, sind die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen nicht repräsentativ und stellen nicht die Geschwindigkeitsverteilung innerhalb der Beundestraße unter Normalbedingungen dar.

Die Verkehrsbelastung ohne Umleitungsbeschilderung fällt deutlich niedriger aus: 85-125 Kfz/h im Querschnitt in der Spitzenstunde im Vergleich von bis zu ca. 400 Fz/h im Querschnitt während einer Umleitung.

**09.01.2019 – 28.01.2019 Beundestraße 23 Fahrtrichtung Finanzamt**

- Durchschnittgeschwindigkeit: 21,8 km/h
- $V_{85}$ = 85 % der Fahrzeuge fahren langsamer als 38 km/h
- Spitzenstunde: 180 Fz/h

**11.03.2019 – 15.04.2019 Beundestraße 23 Fahrtrichtung Finanzamt**

- Durchschnittgeschwindigkeit: 32,0 km/h
- $V_{85}$ = 85 % der Fahrzeuge fahren langsamer als 38 km/h
- Spitzenstunde: 180 Fz/h

**02.09.2019 – 11.09.2019 Beundestraße 44 Fahrtrichtung Sparkasse**

- Durchschnittgeschwindigkeit: 27,4 km/h
- $V_{85}$ = 85 % der Fahrzeuge fahren langsamer als 34 km/h
- Spitzenstunde: 230 Fz/h

## 2.3 Bewertung der Erhebungen

Die Beundestraße ist als Erschließungs-/Wohnstraße einzustufen. Nach den einschlägigen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen[3] kann eine Straße dieser Funktion bis zu 400 (800) Kfz/h aufnehmen. Die Verkehrsmengen der Beundestraße liegen deutlich darunter.

# 3 Umgestaltung Beundestraße – Optionen/Forderungen

Eine Bürgerinitiative wünscht sich einen Umbau der Beundestraße im Rahmen von Kanalsanierungsmaßnahmen. Gewünscht werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Begrünung der Straße sowie eine Sperrung für Durchgangsverkehr und Schaffung von Spielmöglichkeiten für Kinder. Des Weiteren wird auf die Nutzung der Beundestraße durch Radfahrende hingewiesen.

Nachfolgend werden die als realistisch umsetzbaren Optionen aufgezeigt und erläutert. Ebenso werden die Themen niveaugleicher Ausbau („Shared-Space"-Bereich) und Sperrung der Beundestraße diskutiert.

## 3.1 Geschwindigkeitsreduzierung

Die Beundestraße wird nach Aussage der BewohnerInnen trotz der Beschilderung als Tempo 30-Zone zu schnell befahren. Ihre langgezogene Ausgestaltung kann zwar zum (zu) schnell Fahren einladen, durch die wechselseitig angeordneten Parkstände wird dieser Raumeindruck aber gemindert; wenn parkende Fahrzeuge dort stehen - stark gemindert. Begegnungsverkehr ist auf 4,00 m Restbreite neben parkenden Fahrzeugen nicht möglich. Das Überholen von RadfahrerInnen mit einem Überholabstand von 1,50 m ist legal nicht möglich.

Aufpflasterungen mit Rampensteinen haben sich als bewährtes Mittel zur Geschwindigkeitsreduzierung und zur Erhöhung der Aufmerksamkeit für Pkw-Fahrende etabliert. Zusätzlich können diese Aufpflasterungen – ausgestattet mit Bodenindikatoren und Bordsteinabsenkung – als barrierefreie Querungsstellen ausgestaltet werden. Die Rampensteine sollten als Sinuswelle ausgeführt werden, die ein fast geräuschloses Überrollen bei angepasster Geschwindigkeit ermöglichen und so keine Lärmauswirkung auf die AnliegerInnen hat.

In **Bild 6** sind 4 Bereiche dargestellt, die sich für eine Aufpflasterung anbieten. Maßgeblich wirken die Aufpflasterungen an der Reinhard-Koch-Straße und an der Fußwegverbindung zur Schillerstraße geschwindigkeitsreduzierend (vgl. Lupen **Bild 6**). Um das Gesamtbild der Beundestraße als Wohnstaße zu vervollständigen, sollten in den Zufahrten ebenfalls Aufpflasterungen umgesetzt werden.

Die geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen können sich auch auf den Schleichverkehr auswirken und zu einer Reduktion beitragen.

[3] hier RAST 06; Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen

## 3.2 Begrünung

Eine Begrünung mit Bäumen steigert die Qualität des Straßenraums. Zusätzlich reduziert Grün im Straßenraum das Aufheizen an heißen Sommertagen und die Versickerungsleistung wird erhöht, soweit das Grün nicht in Kübeln gepflanzt ist.

Entlang der Beundestraße wird der aktuell zur Verfügung stehende Straßenraum dem Pkw-Parken zugeordnet. Dies geschieht im Versatz, auf beiden Straßenseiten. Auf der nord-westlichen Seite befinden sich die Hausanschlüsse, der Kanal verläuft mittig in der Straße.

Demnach kommt für die Anlage von Pflanzbeeten nur die süd-östliche Seite der Straße in Frage.

Um hier Bäume zu pflanzen, ist es notwendig, aktuell markierte Parkstände umzuwidmen und zu entsiegeln. Entlang der Beundestraße könnten so bis zu 8 neue Baumstandorte erschlossen werden (vgl. **Bild 7**). Um im Bestand die Anpassungen so gering wie möglich zu halten, kann die durchlaufende Rinne beibehalten werden. Baumbeete können neben der Rinne, eingefasst durch Borde auf der Breite der markierten Parkstände, angelegt werden. Die Länge sollte ebenfalls mindestens der eines Parkstands – 5,00m – entsprechen.

Bei einer gegebenenfalls späteren grundhaften Sanierung der Beundestraße kann eine bessere Verknüpfung aus Rinne (Entwässerung) und Baumbeeten (Versickerung) hergestellt werden.

Bei einer Umleitungsbeschilderung bezüglich des Bundesstraßenverkehrs werden die Parkstände durch Haltverbotsbeschilderung aufgehoben. Die Baumstandorte bleiben bestehen und bremsen den Verkehr. Es bestehen ausreichende Begegnungslängen, so dass die Straße auch weiterhin für den Umleitungsverkehr genutzt werden kann.

## 3.3 Grundhafte Sanierung der Beundestraße in Pflasterbauweise

Sollte die Beundestraße im Rahmen der Kanalsanierung mittel- bis langfristig grundhaft saniert werden, könnte die ganze Straße in Pflasterbauweise ausgeführt werden. Fachgerecht eingebaut hält Pflaster (dann z.B. mit EPDM Fuge - Bsp. Combi Connect) auch den erhöhten Beanspruchungen einer temporären Umleitung der B 457 stand. Für Gehweg und Aufpflasterung kann eine andere Pflasterfarbe genutzt werden als für Fahrbahn und Parkstände. Der Farbmix verdeutlicht die verschiedenen Nutzungen und führt zu einer optischen Reduktion der wahrgenommenen Fahrbahnbreite.

Die Pflasterbauweise weist Autofahrende darauf hin, dass diese Straße primär eine Erschließungsfunktion von Wohnungen hat. Der Gehweg wird weiterhin als Hochbordgehweg ausgeführt, um so Fußgehenden eine eigene Verkehrsfläche zu bieten. Beispielhaft folgen Fotos der im November 2021 fertiggestellten Jahnstraße in Griesheim.



Abbildung 1: Aufgepflasterter Bereich mit optisch hervorgehobener Querung (Schulweg) in Pflasterbauweise mit taktilen Elementen und Nullabsenkung
Jahnstraße, Griesheim, rechts Sinuswellen (Fertigstellung 11/2021)

## 3.4 Verkehrsberuhigter Abschnitt

Vorgreifend auf Abschnitt 3.5 in dem erläutert wird, weshalb kein durchgängiger niveaugleicher Ausbau zu empfehlen ist, wird die Möglichkeit eines kurzen verkehrsberuhigt Abschnitts dargestellt. Dem Wunsch der BewohnerInnen folgend ist in Bild 8 exemplarisch ein verkehrsberuhigter Bereich dargestellt. Die Die Ein- und Ausfahrt in den Bereich mit großem Pflanzbeete, großen Bäumen und der Einsatz von Sinuswellen kombiniert mit einer auffälligen Pflasterung verdeutlicht Autofahrenden, dass Sie in diesem Abschnitt nur zu Gast sind. Innerhalb des Bereichs darf nicht geparkt werden. Die Durchfahrtbreite neben den Pflanzbeeten muss so schmal gewählt werden, dass „gerade so" ein Fahrzeug durchfahren kann. Die Länge des Bereichs ist in Bild 8 nicht angegeben, da diese abhängig von der Positionierung des Bereichs ist. Bei einer Umsetzung eines verkehrsberuhigten Abschnitts sollte dieser so in der Beundestraße positioniert werden, dass eine realistische Nutzung durch den NMIV gegeben ist.

Als weitergehende Gestaltungsmöglichkeit könnten die Pflanzbeete verlängert werden und mit Bänken zum Aufenthalt ausgestattet werden. Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität mit kühlendem Grün und damit einer Belebung der Straße kann dazu führen, dass der verkehrsberuhigte Bereich auch als solcher wahrgenommen wird und entsprechend angepasst gefahren wird.

## 3.5 Kein durchgängiger niveaugleicher Ausbau

Von den BewohnerInnen wird ein niveaugleicher Ausbau gewünscht.

Ein niveaugleicher Ausbau (im Sinne eines Shared-Space) der Beundestraße wird aus gutachterlicher Sicht nicht als sinnvoll angesehen.

Shared-Space-Bereiche bieten sich dort an, wo dauerhaft eine (verträgliche) Mischung aus Fußverkehr, Radverkehr und Pkw-Verkehr stattfindet. Das bedeutet, dass zu fast allen Zeiten auch ausreichend Fußgehende und/oder Radfahrende die Verkehrsfläche nutzen sollten, um Autofahrenden zu verdeutlichen, dass sie nicht die einzigen NutzerInnen dieser Fläche sind und deshalb Rücksicht nehmen müssen. Diese Verkehrsmengen (Fuß und Rad) sind in der Beundestraße nicht vorhanden.

Mit dem niveaugleichen Ausbau und einer Aufhebung der Trennung Fahrbahn/Gehweg würden markierte Parkstände an die Grundstückgrenzen heranrücken und in der Mitte der Straße eine breitere „Fahrgasse" freigeben. Fußgehenden stünde keine eindeutig zugeordnete sichere Fläche zur Verfügung.

Kombiniert mit den geringen Fußverkehrszahlen kann diese Situation schnell zu einem großzügigen Raumeindruck und dadurch zu erhöhten Kfz-Geschwindigkeiten führen.

## 3.6 Keine Sperrung der Beundestraße/ Modalfilter

Eine Sperrung der Beundestraße für den Pkw-Verkehr (ggf. Aufhebung bei Sperrung der Schillerstraße) wird nicht im Detail betrachtet. Entlang der Beundestraße fehlt es an Möglichkeiten, bei einer Sperrung für Lkw-Lieferverkehr und Müllabfuhr zu wenden. Durch den langgezogenen Straßenraum ergibt sich auch kein Bereich, der sich explizit für eine hochfrequentierte Spielfläche für Kinder eignen würde.

# 4 Handlungsempfehlung Beundestraße

Die geringen Verkehrsmengen der Beundestraße, in den Spitzenstunden liegt die Querschnittbelastung bei ca. 100 Kfz/Sp-h, lassen keinen unmittelbaren Handlungsbedarf erkennen.

Die Straße ist als Erschließungs-/Wohnstraße einzustufen. Nach den einschlägigen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen[4] kann eine Straße dieser Funktion bis zu 400 (800) Kfz/h aufnehmen. Die Verkehrsmengen der Beundestraße liegen deutlich darunter.

Die Straße befindet sich innerhalb einer Tempo 30-Zone. Sie ist insgesamt 600 m lang, dementsprechend besteht die Gefahr, dass schneller als 30 km/h gefahren wird. Vorliegende stichprobenhafte Geschwindigkeitsmessungen zu Zeiten der Umfahrung der Bundesstraße lassen für den „Normalbetrieb" der Beundestraße keine Rückschluss zu.

[4] hier RAST 06; Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen

Solange die Beundestraße als Umfahrungsstraße bei Sperrung der Ortsdurchfahrt B 457 genutzt werden muss, ist auf wesentliche dauerhafte Einbauten, Einengungen, Aufpflasterungen weitestgehend zu verzichten. Allerdings stellt die Umfahrung über Krötenburgstraße, An der Krötenburg und Hohensteiner Straße eine geeignete Alternative dar. In der Abwägung der alternativen Umfahrungsmöglichkeiten ist die Wohnstraße Beundestraße zu schützen; die Umfahrung über die o.g. Straßen kann dagegen aufgrund der Charakteristik der Straßen eher als Umfahrung genutzt werden.

Aus stadtgestalterischen Gründen kann die Beundestraße durch ausgewählte Baumstandorte in Kombination mit Parkständen aufgewertet werden; dies kann gleichzeitig zu einer Geschwindigkeitsverringerung beitragen.

Bei Belegung der markierten Parkstände liegen ausreichende Einengungen vor, die eine angemessene langsame Fahrweise unterstützen.

Aus verkehrlicher, gutachterlicher Sicht besteht für die Beundestraße allerdings kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

# Bilder

Stadt Nidda
Straßenraumgestaltung
Beundestraße

1

Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Beundestraße

angrenzendes (Haupt-)Straßennetz

0 m 100 m

Bildquelle: OpenStreetMap

**Planungsbüro** von Mörner

Stadt Nidda

Straßenraumgestaltung

Beundestraße

2

Querschnitte




Querschnitt inkl. Blickrichtung

0 m 100 m

**Planungsbüro** von Mörner

Stadt Nidda
Straßenraumgestaltung
Beundestraße

3

”Schleichweg”




”Schleichweg” zum Umfahren des signalisierten Knotens Schillerstraße - Bahnhofstraße

Maßnahme Mini-Kreisverkehr kann zu verbessertem Verkehrsfluss und geringeren Wartezeiten führen
--> Schleichweg wird weniger attraktiv.

Parkstände mit Anzahl

0 m 100 m

**Planungsbüro** von Mörner




Stadt Nidda
Straßenraumgestaltung
Beundestraße

4

Verkehrserhebung
26.10.2021

06:00 - 10:00 Uhr
(07:45 - 08:45 Uhr)

15:00 - 19:00 Uhr
(16:30 - 17:30 Uhr)

Querschnitt

Parkstände mit Anzahl

0 m 100 m

**Planungsbüro** von Mörner




Stadt Nidda
Straßenraumgestaltung
Beundestraße

5

Erhebung
Fußgehende und Radfahrende
06:00 - 19:00 Uhr
26.10.2021

im Querschnitt 1:
97 Fußgehende
19 Radfahrende

im Querschnitt 2:
146 Fußgehende
15 Radfahrende

0 m 100 m

**Planungsbüro** von Mörner

Stadt Nidda
Straßenraumgestaltung
Beundestraße

6

## Geschwindigkeitsreduzierung

aufgepflasterter Bereich

Rampensteine "Sinuswelle"

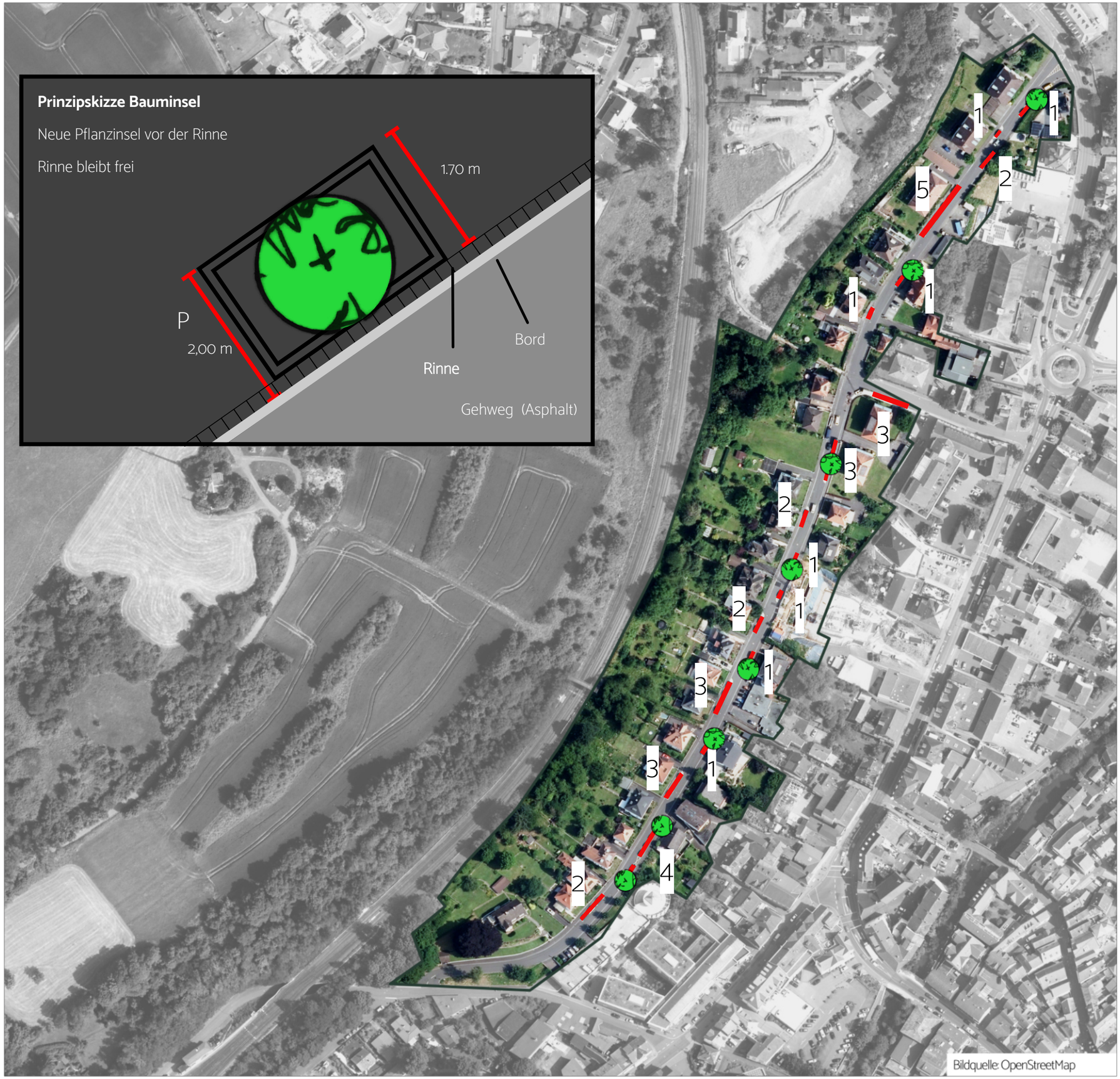
Pkw-Geschwindigkeiten können im Verlauf der Beundestraße am sinnvollsten durch ein Anheben der Fahrbahn auf Gehwegniveau in Querungsbereichen und in den Zufahrtsbereichen reduziert werden.

Die maßgebenden Punkte sind die Einmündung Reinhard-Koch-Straße und die Fußwegeverbindung zur Schillerstraße. Zusätzlich kann die Zufahrt zur Beundestraße im Westen und Osten mit Aufpflasterungen versehen werden. Durch die Aufpflasterungen wird die Pkw-Geschwindigkeit reduziert. Sinussteine lassen den Höhenunterschied mit angepasster Geschwindigkeit fast geräuschlos überfahren.

Durch die geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen kann die Beundestraße für "Schleichfahrten" als unattraktiver wahrgenommen werden.

0 m 100 m

Bildquelle: OpenStreetMap




# Stadt Nidda
# Straßenraumgestaltung Beundestraße

7

## Grünerer Straßenraum

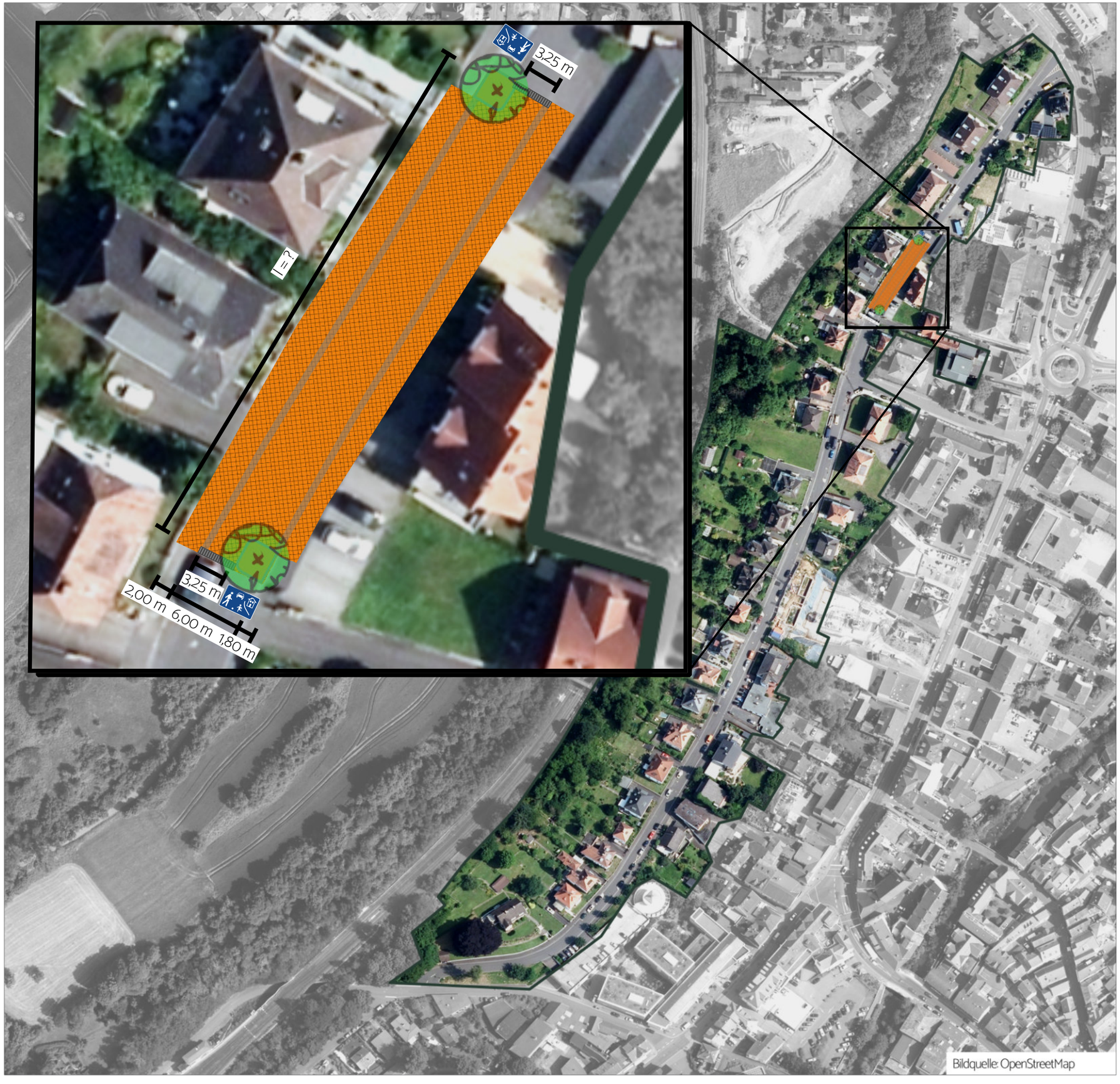
neue Baumscheibe mit Baumpflanzung

Aus der Bürgerschaft wurde der Wunsch geäußert, eine Verkehrsberuhigung der Beundestraße auch dazu zu nutzen, die Straße verstärkt zu begrünen.

Da die Beundestraße mit den bestehenden Parkständen bereits an die Grenzen dessen stößt, was hier im Straßenraum untergebracht werden kann, werden in dieser Variante an geeigneten Stellen Parkstände entsiegelt und in Baumbeete umgebaut. Dabei soll die Rinne weiterhin durchlaufend ausgebaut sein und die Baumbeete nur eine Breite von 1,70m aufweisen (entspricht der Parkstandbreite ohne Rinne). Die Länge der Beete entspricht ebenfalls einem Parkstand von ca. 5,00m.

Die Pflanzbeete sind alle auf der südöstlichen Seite der Beundestraße positioniert, da sich auf der nordwestlichen Seite die Hausanschlüsse befinden.

0 m 100 m




Stadt Nidda
Straßenraumgestaltung
Beundestraße

8

## Bsp.
## Verkehrsberuhigter Bereich

- aufgepflasterter Bereich( niveaugleich)
- Rampensteine "Sinuswelle"
- großer Baum im Pflanzbeet
- Verkehrsberuhigter Bereich

0 m — 100 m

**Planungsbüro** von Mörner