

Stadt Nidda Konzept zur Barrierefreiheit

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

Darmstadt im April 2022



Stadt Nidda

Konzept zur Barrierefreiheit

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

Darmstadt im April 2022

Maßnahmenkatalog Barrierefreiheit in Nidda

Zeithorizont:

- Kurzfristig – innerhalb eines Jahres umsetzbar
- Mittelfristig – in bis zu 3 Jahren umsetzbar
- Langfristig – in bis zu 10 Jahren umsetzbar (aufgrund erhöhtem Planungsaufwand/komplexerer Umsetzung)

Kosten:

- € grob 10.000 €
- €€ grob 50.000 €
- €€€ grob. 100.000 €
- €€€€ bis ca. 500.000 €
- €€€€€ vrsl. über 1.000.000 €

Maßnahmen im Bereich Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet der Stadt Nidda

Nr.	Kapitel	Maßnahme	Zeithorizont	Kosten	Beteiligte
1	3.1	(Lego-)Rampe für Geschäfte/ Gastronomie ohne barrierefreien Zugang aufgrund einer oder zwei Stufen	kurzfristig	€	Geschäftsbesitzende/HauseigentümerInnen
Keile/Rampen, gebaut aus Lego Steinen. Schnelle Lösung, um geringe Höhendifferenzen (ca. 1-2 Stufen) zu überwinden. Einfach zu realisieren, individualisierbar. <i>Barrierefreie Zugänge ohne Höhenversprünge</i>					
2	3.1	Türschwellenrampen oder sonstige Rampen für Geschäfte/ Gastronomie ohne barrierefreien Zugang aufgrund weniger Stufen	kurzfristig	€	Geschäftsbesitzende/HauseigentümerInnen
Rampe, welche eine schnelle Lösung bietet, um wenige Stufen oder gewisse Höhendifferenzen zu bewältigen. <i>Barrierefreie Zugänge ohne Höhenversprünge</i>					
3	3.1	Umbau der Eingänge für Geschäfte/ Gastronomie ohne barrierefreien Zugang aufgrund mehrerer Stufen	mittelfristig	€€	Geschäftsbesitzende/HauseigentümerInnen
Bei zu vielen Treppenstufen ist ein möglicher, barrierefreier Umbau entsprechend vorhandener Platzverhältnisse zu prüfen. <i>Barrierefreie Zugänge ohne Höhenversprünge</i>					
4	3.1	Klingel als Notlösung für Geschäfte/ Gastronomie ohne barrierefreien Zugang	kurzfristig (Funkklingel)	€	Geschäftsbesitzende/HauseigentümerInnen
Zugang ist weiterhin abhängig von Dritten, daher nur als Notlösung.					
5	3.2	Taktile Leitelemente entlang der Hauptfußwege und bei Quermöglichkeiten	kurzfristig	€€	Prüfung vor Ort seitens der Stadt
Entlang der Hauptfußwege sowie an stark frequentierten Quermöglichkeiten sind taktile Leitelemente vorzusehen, welche sehingeschränkten Personen eine Leit- und Orientierungsfunktion bieten. <i>Für eine barrierefreie Gestaltung werden durchgehend taktile Leitelemente benötigt</i>					
6	3.2	Erweiterung bestehender/ Ausweisung neuer verkehrsberuhigter Bereiche	mittel-langfristig	€€€	Stadt Nidda
Um die Aufenthaltsqualität zu steigern sowie eine niveaugleiche Führung zu gewährleisten, können die Verkehrsberuhigten Bereiche nördlich und südlich der B 457 erweitert sowie im Bereich der Mühlstraße ausgewiesen werden. Eine entsprechende Umgestaltung des Straßenraums muss vorgenommen werden. <i>Erhöht die Sicherheit der Straßenquerung sowie eine Reduktion von Hindernissen/ Höhenversprünge, geringere Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs.</i>					
7	3.3	Bushaltestellen barrierefrei umbauen	kurzfristig	€€€€ (aber: Minderung durch Fördermittel)	Hessen Mobil, Land Hessen
Problemlose Nutzung des ÖPNV aller Personen, welche das selbstständige Vorankommen deutlich erleichtert. Alle Bushaltestellen sind mit einer barrierefreien Ein- und Ausstiegsmöglichkeit auszubauen sowie taktile Leitelemente zu versehen. Eine vollständige Haltestellenausstattung ist umzusetzen. Fördermittel können von Hessen Mobil oder dem Land Hessen in Anspruch genommen werden. <i>Barrierefreies Ein- und Aussteigen sowie Sitz- und Erholungsmöglichkeit, taktile Leitelemente für sehingeschränkte Personen</i>					

8	3.4	getrennte Querungen an Querungsmöglichkeiten mit Querungshilfen etablieren	kurz- mittelfristig	€€€	ext. Planungsbüro und Bauunternehmen
<p>Querungsmöglichkeiten als getrennte Querungen anbieten (Niveaugleichheit für mobilitätseingeschränkte Personen, erstastbare Kanten sowie taktile Leitelemente für sehingeschränkte Personen). Dies ist sowohl bei der LSA, den FSA als auch am Kreisverkehr mit den Mittelinseln umzusetzen. <i>Erhöht die Sicherheit der Querung.</i></p>					
9	3.4	LSA und FSA mit akustischem und taktilen Signalgeber ausstatten	kurzfristig	€€	
<p>Die LSA sowie alle FSA mit demselben akustischen und taktilen Signalgeber ausstatten bzw. nachrüsten. <i>Erhöht die Sicherheit der Querung.</i></p>					
10	3.4	Mini-Kreisverkehr statt LSA	langfristig	€€€€	Hessen Mobil
<p>Die vorhandene LSA im Einmündungsbereich der Bahnhofstraße kann durch einen Mini-Kreisverkehr ersetzt werden. Ein Außenradius von 20 m sowie Mittelinseln und Fußgängerüberweg an den Zufahrtsstraßen sind umsetzbar. Die Übergänge sind entsprechend barrierefrei zu gestalten. <i>Reduktion der Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehr, Erhöht die Qualität der Querung aufgrund der Mittelinseln und Querungshilfen.</i></p>					
11	3.5	Sitzmöglichkeiten etablieren	kurzfristig	€€	Seniorentreff, Wohlfahrtsverbände, Kirchengemeinde, etc. Seniorenbeirat der Stadt Nidda Öffentlichkeitsbeteiligung
<p>Weitere Sitz- und Erholmöglichkeiten sind im Untersuchungsgebiet zu etablieren. Speziell entlang der Hauptfußwegebeziehung sowie der Schillerstraße/ Bahnhofstraße besteht Handlungsbedarf. Durch Nachfrage bei Vereinen oder Verbänden können zusätzlich Treffpunkte bzw. weitere Standortwünsche in Erfahrung gebracht werden. <i>Längere Strecken können selbstständig zu Fuß zurückgelegt werden; Schafft Treffpunkte und ermöglicht die soziale Teilhabe aller Personen.</i></p>					
12	3.5	Besitz- und beispielbare Stadt	mittel-langfristig	€€€	Seniorentreff, Wohlfahrtsverbände, Kirchengemeinde, etc. Seniorenbeirat der Stadt Nidda Öffentlichkeitsbeteiligung
<p>Mithilfe unterschiedlich designter Objekte, verteilt im Stadt- und Untersuchungsgebiet, ergeben sich Sitz- und Erholungsmöglichkeiten. Von Kindern können diese ebenfalls zum Spielen, balancieren, etc. genutzt werden. <i>Längere Strecken können selbstständig zu Fuß zurückgelegt werden; Schafft Treffpunkte und ermöglicht die soziale Teilhabe aller Personen.</i></p>					
13	3.6	nicht barrierefreies Betonsteinpflaster durch barrierefrei nutzbares Material ersetzen	mittel-langfristig		Stadt Nidda Bauunternehmen
<p>Die als nicht barrierefrei deklarierten Gehwege mit Betonsteinpflaster sind durch Oberflächenmaterial zu ersetzen, welches für die Barrierefreiheit geeignet ist. Auf visuelle Kontraste ist beim Umbau für sehingeschränkte Personen Rücksicht zu nehmen. <i>Steigerung des Komforts sowie der Begehbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, Verbesserung der Orientierung für sehingeschränkte Personen</i></p>					

14	3.6	Wassergebundene Decke durch neuen Oberflächenbelag ersetzen	mittel-langfristig		Stadt Nidda Bauunternehmen
<p>Die im Johannerpark vorhandene wassergebundene Decke ist durch Oberflächenmaterial zu ersetzen, welches für die Barrierefreiheit geeignet ist. Auf visuelle Kontraste ist beim Umbau für sehingeschränkte Personen Rücksicht zu nehmen. <i>Steigerung des Komforts sowie der Begehrbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, Verbesserung der Orientierung für sehingeschränkte Personen.</i></p>					
15	3.7	Borde absenken	kurz- mittelfristig	€€	Prüfung vor Ort seitens der Stadt
<p>An stark frequentierten Fahrbahnquerungsstellen sind die Bordsteine auf Niveaugleichheit abzusenken. Diese Maßnahme ist mit der Etablierung von taktilen Leitelementen (3.2) abzustimmen. <i>Reduktion von Hindernissen/ Höhenversprüngen.</i></p>					
16	3.7	Aufpflasterung als niveaugleiche Straßenquerung	kurz-mittelfristig	€€€	Prüfung vor Ort seitens der Stadt
<p>Schaffung eines niveaugleichen Übergangs sowie einer Geschwindigkeitsbremse des motorisierten Verkehrs. <i>Reduktion von Hindernissen/ Höhenversprüngen.</i></p>					
17	3.8	Behindertenparkstände nachrüsten und neu ausweisen	mittelfristig	€	Behindertenbeauftragte, Behindertenverbände
<p>Ausweisung von Behindertenparkständen sowohl auf bestimmten Parkplätzen als auch entlang der Straßen. Eine Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten sowie Behindertenverbänden zur Standortwahl sind vorzunehmen. <i>Schafft kurze Wege für seh- und mobilitätseingeschränkte Personen.</i></p>					
18	3.9.1	Gehwegparken auf die Straße verlagern (Am Langen Steg) sowie nicht erlaubtes Parken auf dem Gehweg strikt ahnden	kurzfristig	€	Ordnungsamt
<p>Raum schaffen für den nicht motorisierten Verkehr, Parkabschnitte mit Lücken bilden für den Pkw-Begegnungsverkehr; eine Anpassung der Beschilderung sollte durch Kontrollen des Ordnungsamts begleitet werden. <i>Schafft ausreichend Breite (für Begegnungsverkehr) auf dem Gehweg.</i></p>					
19	3.9.2	Herausstehende Schachtdeckel auf Niveaugleichheit absenken	kurzfristig	€	Stadt Nidda
<p>Die herausstehenden Schachtdeckel auf dem Marktplatz und in der Bahnhofstraße sind auf Niveaugleichheit abzusenken. <i>Reduktion von Hindernissen/ Höhenversprüngen.</i></p>					
20	3.9.2	Meldeplattform für Mängel im Stadtgebiet einrichten	mittelfristig	€	Stadt Nidda
<p>Etablierung einer städtischen Meldeplattform, welche von den BürgerInnen eingehende Mängel direkt an betreffende Ämter weitergibt. <i>Steigerung des Komforts im Stadtgebiet sowie schnelle Mängelbeseitigung</i></p>					
21	3.9.3	Überwindung der Steigung durch Mitnutzung der Aufzüge der Sparkasse und des Seniorenwohntentrums	kurzfristig	€	Sparkasse, Seniorenzentrum Absprache zu führen durch Mitarbeitende der Stadt
<p>Zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Schillerstraße/Bahnhofstraße und Beundestraße ist mit zuständigen Personen der Sparkasse und des Seniorenzentrums abzusprechen, ob deren Aufzüge von Personen mit dem Anspruch auf Barrierefreiheit mitgenutzt werden können. <i>Überwindung der starken Steigung.</i></p>					

22	3.93	Technische Hilfsmittel zur Überwindung der Steigung	langfristig??	€€€€€	Unternehmen, welches solche technischen Hilfsmittel anbietet
<p>Zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Schillerstraße/Bahnhofstraße und Beundestraße stehen als technische Hilfsmittel Aufzüge oder Treppenlifte zur Option. Ein Umbau der öffentlichen Wege ist dabei vorzunehmen. Die enormen wirtschaftlichen Kosten sind zu berücksichtigen. <i>Überwindung der starken Steigung.</i></p>					
23	3.94	Treppenanlage entlang des Hauptfußwegs der Nidda barrierefrei gestalten	kurzfristig	€€	Stadt Nidda Planungs- und Bauunternehmen
<p>Die Treppenanlage entlang dem Steinweg ist über eine Rampe barrierefrei zu erschließen. Die Treppenanlage inklusive dem Geländer kann bestehen bleiben, muss aber in der Breite verringert werden. <i>Reduktion des Hindernisses/ des Höhenversatzes.</i></p>					
24	3.95	Brücke am Jahnweg barrierefrei gestalten	kurz-mittelfristig	€	Stadt Nidda
<p>Poller beidseitig der Fußgängerbrücke am Jahnweg sind zu entfernen <i>Schafft ausreichende Breiten für seh- und mobilitätseingeschränkte Personen.</i></p>					
25	3.96	kostenloses Wasser im Stadtgebiet	kurz-mittelfristig	€	GeschäftsinhaberInnen Unternehmen für Wasserspender
<p>Schaffung einer kostenlosen Wasserversorgung, sowohl über Wasserspender als auch durch das Abfüllen von Leitungswasser in teilnehmenden Geschäften. <i>Erhöhung der Aufenthaltsqualität.</i></p>					
26	3.97	öffentliche Toiletten	mittel-langfristig	€€€	Stadt Nidda Unternehmen zum Bau öff. Toiletten
<p>Errichtung einer weiteren öffentlichen, barrierefrei zugänglichen Toilette. <i>Erhöhung der Aufenthaltsqualität.</i></p>					
27	4	barrierefreie Umgestaltung Marktplatz	langfristig	€€€€	Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Denkmalbehörde, Denkmalschutzbehörde), Untere Denkmalschutzbehörde des Wetteraukreises; Behindertenbeauftragte; Behindertenverbände; ansässigen Geschäftsbetriebe sowie die HauseigentümerInnen; Stadt Nidda Öffentlichkeitsbeteiligung
<p>Unter Abstimmung aller Beteiligten ist der Marktplatz barrierefrei umzugestalten, als Option wird eine etwa 2,50 m breite Wegführung mit barrierefreiem Material entlang des Marktplatzes vorgeschlagen. Aufgrund des erhöhten Planungsaufwands und der Einbeziehung vieler Beteiligten ist die Umsetzung langfristig terminiert, die Planungen sind aber frühzeitig einzuleiten. <i>Steigerung des Komforts sowie der Begehrbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, Verbesserung der Orientierung für sehingeschränkte Personen; Selbstständige und bequeme Nutzung des Marktplatzes für alle Personengruppen</i></p>					

Inhalt

0	Situation und Aufgabe.....	1
1	Vorgehen.....	2
2	Bestandsaufnahme und Analyse.....	2
2.1	Barrierefreie Zugänge zu Geschäften und Gebäuden von öffentlichem Interesse.....	3
2.2	Fußwegeverbindungen und Beschilderung.....	4
2.3	Bushaltestellen.....	6
2.4	Querungsmöglichkeiten mit Querungshilfen.....	7
2.5	Sitz- und Erholungsmöglichkeiten.....	8
2.6	Bodenbelag auf Gehwegen.....	9
2.7	Borde/ Niveaugleiche Gestaltung.....	11
2.8	Behindertenparkstände.....	12
2.9	punktueller Probleme.....	13
2.10	Fußwegachse entlang der Nidda.....	15
2.11	Marktplatz.....	16
3	Maßnahmen.....	18
3.1	Barrierefreie Zugänge zu Geschäften und Gebäuden von öffentlichem Interesse.....	18
3.2	Fußwegeverbindungen und Beschilderung.....	19
3.3	Bushaltestellen.....	20
3.4	Querungsmöglichkeiten mit Querungshilfen.....	22
3.5	Sitz- und Erholungsmöglichkeiten.....	26
3.6	Oberflächen auf Gehwegen.....	27
3.7	Borde/ niveaugleiche Gestaltung.....	28
3.8	Behindertenparkstände.....	30
3.9	punktueller Maßnahmen.....	31
3.9.1	Gehwegbreiten/ Gehwegparken.....	31
3.9.2	Meldeplattform.....	32
3.9.3	Steigung zwischen Schillerstraße/ Bahnhofstraße und Beundestraße.....	32
3.9.4	Treppenanlage entlang des Hauptfußwegs der Nidda.....	33
3.9.5	Brücke am Jahnweg barrierefrei gestalten.....	34

3.9.6	Öffentliche Trinkwasserversorgung	34
3.9.7	Öffentliche Toiletten	35
4	Maßnahmen im Bereich des denkmalgeschützten Marktplatzes	36
5	Maßnahmenkatalog	38
6	Fördermöglichkeiten	39
7	Fazit	41

Abbildungen

Abbildung 1:	Probleme beeinträchtigter Menschen	3
Abbildung 2:	Nicht barrierefreie Geschäftseingänge im Entwicklungsgebiet	4
Abbildung 3:	Barrierefreie Geschäftseingänge im Entwicklungsgebiet	4
Abbildung 4:	Beginn der FG-Zone in der Mühlstraße (links) und Beginn des v-beruhigten Bereichs A.d. Graben	5
Abbildung 5:	Blick entlang des Jahnwegs links und von der Mühlstraße in Richtung Beundestraße	5
Abbildung 6:	Bushaltestelle Schillerstraße und Marktplatz	6
Abbildung 7:	Absenkung des Rundbords zwischen Fahrbahn und Mittelinsel	7
Abbildung 8:	keine Absenkung des Bords (links) und leicht abgesenkter Bordstein (rechts) an der LSA	8
Abbildung 9:	Fußgängerschutzanlage am Marktplatz und in der Krötenburgstraße	8
Abbildung 10:	Sitzgelegenheiten an zentralen Plätzen zur Erholung	9
Abbildung 11:	Wassergebundene Decke (links) sowie Stahl-/Gitterweg (rechts) auf Fußwegeverbindungen	10
Abbildung 12:	große Fugen zwischen dem Altstadtpflaster sowie deutliche Höhenunterschiede im Verlauf	11
Abbildung 13:	Ausreichend barrierefreies Betonsteinpflaster in der FG-Zone	11
Abbildung 14:	Niveaugleicher Übergang im Verlauf des Jahnweg und niveaugleich errichtete Altstadt	12
Abbildung 15:	ausgewiesene Behindertenparkstände sowohl entlang der Straße als auch auf Parkplätzen	13
Abbildung 16:	absolute Mindestmaße für seh- und mobilitätseingeschränkte Personen	14
Abbildung 17:	Gehwegverengung aufgrund parkender Autos (links)	14
Abbildung 18:	Schachtdeckel in der Bahnhofstraße als Hindernis im Untersuchungsgebiet	14
Abbildung 19:	Treppen und starke Steigung zwischen Schillerstraße/ Bahnhofstraße und Beundestraße	15
Abbildung 20:	Bord erschwert Erreichen des Fußwegs (links), vorhandene Treppe	16
Abbildung 21:	Blick über das Einzelkulturdenkmal sowie den denkmalgeschützten Marktplatz	17
Abbildung 22:	Denkmalgeschützte Gebäude in der Altstadt sowie Denkmalschutz auf dem Marktplatz	17
Abbildung 23:	Beispielhafte Ausführung der Lego-Rampen an Eingängen in Hanau	18
Abbildung 24:	Türschwellenrampe (links) und barrierefreier Umbau der Eingangssituation (rechts)	19
Abbildung 25:	Straßenquerung mit Bodenindikatoren und visuellem Kontrast	20
Abbildung 26:	Aufbau barrierefreier Bushaltestellen und Mindestbreite des Gehwegs	21
Abbildung 27:	barrierefrei gestaltete Bushaltestellen inklusive Ausstattung in Radheim (eigene Aufnahme)	22
Abbildung 28:	Barrierefreier Übergang an Kreisverkehrsplätzen	23
Abbildung 29:	Umsetzung einer barrierefreien Querung am Kreisverkehr in Bretten und Bad Vilbel	24

Abbildung 30: getrennte Führung seh- und mobilitätseingeschränkter Personen am Beispiel	25
Abbildung 31: Planung eines Mini-Kreisverkehrs an die jetzige Position der LSA	25
Abbildung 32: Beispielhafte Sitzgelegenheiten in Griesheim an Wegen sowie auf Plätzen.....	27
Abbildung 33: Kontrastreiche Fußgängerwege mit großen, fugenarmen Platten	28
Abbildung 34: getrennt barrierefreie Querungen ohne und mit Fußgängerüberweg in Walldorf.....	29
Abbildung 35: Aufpflasterung mit Sinussteinen und barrierefreier Quermöglichkeiten in Hofheim	30
Abbildung 36: Treppe mit Rampe im Außenbereich.....	34
Abbildung 37: öffentlich zugänglicher Wasserspender (li.); Aufkleber für Geschäfte als Refill Station (re.).....	35
Abbildung 38: Barrierefreie Wege inmitten bestehenden Kopfsteinpflasters am Beispiel von Dinkelsbühl	37
Abbildung 39: "Rollatorweg" in Lohr am Main entlang der Muschel- und Fischergasse.....	38
Abbildung 40: Pflastergestaltung mit weitestgehend ebener Oberfläche in historischem Ensemble	38

Bilder

Bild 0	Lage Untersuchungsgebiet
Bild 1	Abgrenzungen des Untersuchungsgebiets
Bild 2.1	Zugänge zu Geschäften und Gebäude von öffentlichem Interesse - Status Quo
Bild 2.2	Fußwegeverbindungen und Beschilderung - Status Quo
Bild 2.3	Bushaltestellen - Status Quo
Bild 2.4	Quermöglichkeiten mit Querungshilfen - Status Quo
Bild 2.5	Sitz- und Erholungsmöglichkeiten - Status Quo
Bild 2.6	Bodenbelag auf Gehwegen - Status Quo
Bild 2.7	Borde/ Niveaugleiche Gestaltung - Status Quo
Bild 2.8	Behindertenparkstände - Status Quo
Bild 2.9	punktueller Probleme - Status Quo
Bild 3.1	Zugänge zu Geschäften und Gebäude von öffentlichem Interesse - Maßnahmen
Bild 3.2	Fußwegeverbindungen und Beschilderung - Maßnahmen
Bild 3.3	Bushaltestelle - Maßnahmen
Bild 3.4	Quermöglichkeiten mit Querungshilfen - Maßnahmen
Bild 3.5	Sitz- und Erholungsmöglichkeiten - Maßnahmen
Bild 3.6	Bodenbelag auf Gehwegen - Maßnahmen
Bild 3.7	Borde/ Niveaugleiche Gestaltung - Maßnahmen
Bild 3.8	Behindertenparkstände - Maßnahmen
Bild 4	barrierefreie Umgestaltung Marktplatz
Bild V10	Erweiterung der FG-Zone / verkehrsberuhigter Bereich Mühlstraße / Am Wehr

o Situation und Aufgabe

In Artikel 3 des Grundgesetzes ist verankert, dass niemand aufgrund einer Behinderung benachteiligt werden darf. Um dieser Aussage gerecht zu werden, ist im Jahr 2002 das Behindertengleichstellungsgesetz BGG in Kraft getreten. Dieses verfolgt das Ziel, wie in Paragraf 1 Satz 1 formuliert, "die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen." In Hessen sind die rechtlichen Regelungen im Hessischen Behindertengleichstellungsgesetz verankert. Im Jahr 2006 wurde vom Land Hessen ein Leitfaden zum Thema Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (Leitfaden Unbehinderte Mobilität) herausgebracht, womit das Land Hessen als eine der Pioniere gilt. Die rechtlichen Grundlagen, Leitfäden und Handlungskonzepte des Landes Hessen als auch von weiteren Bundesländern, Vereinen, Organisationen, ... dienen als Grundlage dieses Konzepts zur Herstellung der Barrierefreiheit.

Die Stadt Nidda mit rund 18.000 Einwohnern liegt im hessischen Wetteraukreis. Im Rahmen eines ISEK¹ soll das zentrale Entwicklungsgebiet Schillerstraße (**Bild o**) lebendig und vielfältig gestaltet werden.

Zentral durch die Stadt Nidda sowie das Untersuchungsgebiet (**Bild o**) verläuft die Bundesstraße B 459 (Raun/ Neue Straße/ Schillerstraße), welche dabei die historische Altstadt am Marktplatz durchquert. Im Norden der Altstadt verläuft die innerörtliche Sammelstraße Hinter dem Brauhaus, im Südwesten geht die Bahnhofstraße von der B 459 ab.

Im städtebaulichen Entwicklungskonzept wird die Barrierefreiheit als verbesserungswürdig beurteilt. Vor allem im Bereich der baulichen Barrierefreiheit sind Defizite und Sicherheitskonflikte vorhanden. Eine barrierefreie Gestaltung ist nur in einzelnen Bereichen vorhanden, jedoch nicht durchgängig.¹ Taktile Leitelemente sind im gesamten Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Barrierefreie Gestaltung bedeutet nicht, Planungen für wenige umzusetzen. Barrierefreie Gestaltung führt zu verbesserten Möglichkeiten der gesellschaftlichen Teilhabe aller, auch vor dem Hintergrund einer älter werdenden Gesellschaft, wie sie auch für Nidda prognostiziert wird.¹ Die Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen ist groß und lässt sich fast beliebig erweitern: eingeschränktes Sehvermögen, Einschränkungen im Bewegungsapparat (kurz- und langfristig, Nutzung von Rollstuhl, Rollator, Gehstock, Kinderwagen, Einkaufstrolley, Gepäck,...).

Im November 2018 wurde die Stadt Nidda in das Förderprogramm "Aktive Kernbereiche in Hessen" aufgenommen (jetzt: Lebendige Zentren). In einem ersten Schritt wurde für das Fördergebiet (**Bild 1**) das "Städtebauliche Entwicklungskonzept Schillerstraße" als Grundlage weiterer Planungen und Untersuchungen erarbeitet. Eine daraus umzusetzende Einzelmaßnahme ist die Erarbeitung eines Konzepts zur Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum innerhalb des Fördergebiets.

¹ Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für das Gebiet „Städtebauliches Entwicklungsgebiet Schillerstraße“, Mai 2020

1 Vorgehen

Das Konzept zur Barrierefreiheit für die Stadt Nidda basiert auf der Analyse von verfügbarem Kartenmaterial, dem Sichten von Luftbildern sowie den bereits erhaltenen Eindrücken aus der Begehung und Bearbeitung des Verkehrs- und Parkraumkonzeptes². Hinzu kommt eine Begehung, welche im Dezember 2021 vor Ort durchgeführt wurde, um den Status Quo der Barrierefreiheit im Fördergebiet aufzunehmen. Basierend auf diesem Status Quo werden Maßnahmen erarbeitet, die abgestimmt auf bereits vorhandene Planungen mit der Stadt zu einem Maßnahmenkatalog zusammengestellt werden.

Besonderes Augenmerk wurde bei der Begehung auf zu überwindende Höhendifferenzen gelegt (z.B. Bordsteinkanten, Treppen, etc.), die für alle Arten der Mobilitätseinschränkung ein Hindernis darstellen können, so z.B. für Personen mit Gehstock, Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl. Versprünge in der Höhe bzw. eindeutig ertastbare Höhenunterschiede können für Personen mit eingeschränkter Sehkraft hingegen als Leitelement dienen, z.B. der eindeutig ertastbare Bordstein (Höhendifferenz mind. 6 cm³) als Abgrenzung zur Fahrbahn. Diese unterschiedlichen Anforderungen sollen und müssen bei der Planung daher bestmöglich in Einklang gebracht werden.

Ein weiteres Augenmerk der Begehung liegt auf den im Städtebaulichen Entwicklungskonzept vorhandenen Mängeln im Bezug zur Barrierefreiheit. Hierunter fallen unter anderem die ÖPNV-Haltestellen, Querungsmöglichkeiten sowie barrierefreie Fußwegeverbindungen.

Der Status Quo wird kartografisch und fotografisch dokumentiert und beschrieben. Anschließend werden Maßnahmen erarbeitet, um den festgestellten Mängeln im Status Quo zu begegnen.

2 Bestandsaufnahme und Analyse

Eine Begehung zur Barrierefreiheit erfolgte am 06.12.2021 im Untersuchungsgebiet.

Aufgenommen und kartografisch dargestellt wurden der Zugang zu Geschäften und Gebäuden von öffentlichem Interesse im Fördergebiet (**Bild 2.1**), Fußwegeverbindungen und relevante Kfz-Geschwindigkeitsbeschränkungen (**Bild 2.2**), Haltestellen des ÖPNV (**Bild 2.3**), Querungsmöglichkeiten mit Querungshilfen (**Bild 2.4**), Sitz-/ Erholungsmöglichkeiten (**Bild 2.5**), Bodenbelag auf Gehwegen (**Bild 2.6**), Borde/ niveaugleiche Ausgestaltung (**Bild 2.7**) sowie Behindertenparkstände (**Bild 2.8**). Punktuelle Probleme im Untersuchungsgebiet sind in **Bild 2.9** visualisiert.

Um Mobilität und soziale Teilhabe für alle zu ermöglichen, ist es notwendig, den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass er für alle Nutzergruppen sicher erfassbar und komfortabel nutzbar ist. So sind für viele junge Menschen einzelne Stufen in der Regel keine Hürde. Für Menschen, die einen Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen, Gehstock, etc. nutzen, kann dagegen bereits eine einzelne Stufe ein unüberwindbares

² Verkehrs- und Parkraumkonzept – Entwicklungsgebiet Schillerstraße; Planungsbüro von Mörner, Juni 2021

³ Leitfaden Unbehinderte Mobilität (S. 28), Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen; Dezember 2006

Hindernis darstellen. **Abbildung 1** zeigt, dass es vor allem in der Freizeit immer wieder zu Problemen kommt, wobei auch der öffentliche Personennahverkehr sowie der Zugang öffentlicher Gebäude Herausforderungen darstellen. Diese Problemstellen gilt es zu identifizieren, zu analysieren und anschließend barrierefrei umzugestalten.

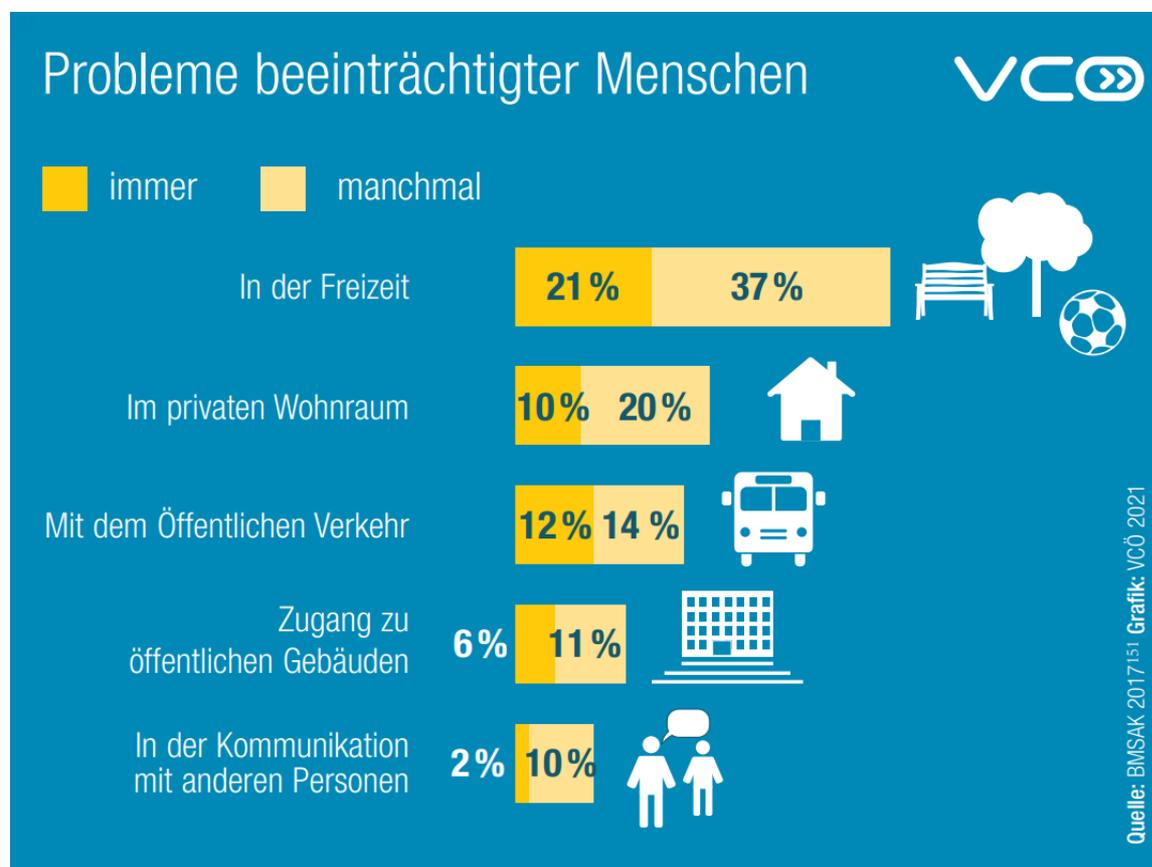


Abbildung 1: Probleme beeinträchtigter Menschen⁴

2.1 Barrierefreie Zugänge zu Geschäften und Gebäuden von öffentlichem Interesse

Bei den barrierefreien Eingängen wurde der Fokus auf Gebäude von öffentlichem Interesse gelegt, bzw. auf solche, die das öffentliche Leben hauptsächlich sicherstellen. Auf Grundlage der Erhebung des Status Quo wurde zwischen "barrierefreier Eingang vorhanden" (blau) und "barrierefreier Eingang nicht vorhanden" (orange) unterschieden (**Bild 2.1; Abbildung 2** und **Abbildung 3**). In die Einordnung "barrierefreier Eingang nicht vorhanden" wurden alle Eingänge aufgenommen, die mit Stufen und dementsprechend nicht ebenerdig begehbar sind. Dabei wurde bereits eine einzelne Stufe als ausschlaggebend für die Bewertung angesetzt, da diese sowohl ein Hindernis als auch Risiko für mobilitätseingeschränkte Personen darstellen: "Bei

⁴ VCÖ (Hrsg.): „Mehr Platz für bewegungsaktive Mobilität VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft 1/2021; Wien 2021

einzelnen Stufen [...] besteht nicht nur die Schwierigkeit, hinaufzukommen, es besteht auch die Gefahr, mit der Fußstütze aufzusetzen oder mit dem gesamten Rollstuhl nach hinten umzustürzen.”⁵

Von den aufgenommenen 102 Eingängen sind 43 barrierefrei zugänglich, demgegenüber stehen 59 nicht barrierefrei zugängliche Eingänge. Entsprechend sind bereits 42% der Zugänge im Fördergebiet barrierefrei ausgestaltet. Eine Vielzahl der als nicht barrierefrei deklarierten Zugänge hat lediglich eine einzelne Stufe. Punktuell kann bei bestimmten Zugängen aufgrund des Höhenunterschieds in Verbindung mit dem geringen Platzbedarf ein barrierefreier Zugang kaum ermöglicht werden (vgl. **Abbildung 2**, linkes Bild).



Abbildung 2: Nicht barrierefreie Geschäftseingänge im Entwicklungsgebiet



Abbildung 3: Barrierefreie Geschäftseingänge im Entwicklungsgebiet

2.2 Fußwegeverbindungen und Beschilderung

Die Hauptverkehrsachse (Bundesstraße (B 457 - Schillerstraße/ Neue Straße/ Raun), welche durch das Untersuchungsgebiet sowie die Stadt Nidda führt, ist ebenso wie die Bahnhofstraße und die Krötenburgstraße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h beschildert. Im südlichen Anschluss an das Untersuchungsgebiet verläuft die Straße Im Raun aufgrund von Lärmschutz mit 30 km/h weiter. Alle abgehenden Straßen sind in Tempo 30-Zonen integriert, sowohl die Bundesstraße im Westen des Untersuchungsgebiets, Hinter dem Brauhaus im Nordosten als auch Am Heiligen Kreuz im Norden und Am

⁵ Leitfaden Unbehinderte Mobilität (S. 23), Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen; Dezember 2006

Langen Steg/ Gerbergasse im Süden. Die Mühlstraße südlich der Brücke sowie der Marktplatz sind als Fußgängerzone ausgewiesen. Der weitere umliegende Bereich der Altstadt bis zu den Straßen Hinter dem Brauhaus und Auf dem Graben ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Ebenfalls als verkehrsberuhigter Bereich ist die Gerbergasse südlich der Neuen Straße/ Raun ausgewiesen, bevor diese in eine Tempo 30-Zone übergeht (s. **Abbildung 4**). Die relevante Beschilderung sowie Abgrenzung der einzelnen Bereiche sind in **Bild 2.2** dargestellt.



Abbildung 4: Beginn der Fußgängerzone in der Mühlstraße (links) und Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs Auf dem Graben (rechts)

Aus dem Städtebaulichen Entwicklungskonzept gehen Fußwegeverbindungen hervor, denen im Untersuchungsgebiet mit Blick auf die Barrierefreiheit eine besondere Betrachtung zukommt. Hierzu zählt die Verbindung entlang der Nidda durch den Johanniterpark, entlang dem Steinweg, die B 459 kreuzend einführend in die Altstadt. Eine weitere Fußwegeverbindung bildet die direkte Verbindung zwischen der Beundestraße in die Fußgängerzone über die Mühlstraße. Des Weiteren wird der Jahnweg von der Schillerstraße und im Anschluss über Hinter dem Brauhaus hinweg als Fußwegeverbindung deklariert. Wie in **Bild 2.2** erkennbar, befinden sich die Fußwegeverbindungen vor allem auf Wegen, die für den motorisierten Verkehr aufgrund vorhandener Poller, Verengungen, etc. nicht befahrbar oder per Verkehrsschild verboten sind. Außerdem führen alle Verbindungen in Richtung der historischen Altstadt oder einer Naherholungsfläche.



Abbildung 5: Blick entlang des Jahnwegs links und von der Mühlstraße in Richtung Beundestraße

2.3 Bushaltestellen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich drei Bushaltestellen des ÖPNV (vgl. **Bild 23**).

In der Krötenburgstraße im Nordosten des Gebiets befindet sich die Bushaltestelle "Nidda - Gänsweid". Sie ist beidseitig mit einem überdachten Wartehäuschen ausgestattet, welches eine wettergeschützte Sitzmöglichkeit für Wartende bereitstellt. Die Haltestelle verfügt über eine eigene Busbucht, die ein Passieren des fließenden Verkehrs während des Bus-Stops ermöglicht. Der Einstieg ist durch das vorhandene Kasseler Sonderbord (Busbord) barrierefrei möglich. Taktile Leitelemente sind nicht vorhanden.

Zentral im Untersuchungsgebiet in der Schillerstraße gelegen befindet sich die Bushaltestelle "Nidda - Schillerstraße". Die in Fahrtrichtung Marktplatz liegende Bushaltestelle besteht lediglich aus einem Haltestellenschild, sodass Personen im Stehen und ohne Wetterschutz auf den Bus warten. Der Bus hält auf der Straße, der Haltebereich ist dabei nicht auf der Fahrbahn markiert. Ein barrierefreier Einstieg ist nicht möglich, taktile Leitelemente sind nicht vorhanden.

Die gegenüberliegende Bushaltestelle ist in zwei Ein- und Ausstiegsstationen unterteilt, wobei Busse sowohl auf Höhe des FARA als auch auf Höhe des Fitnessstudios "SPORTSFREUNDE" halten. Auf der Straße ist eine "BUS"-Markierung aufgebracht. An beiden Einstiegspunkten auf der ortsauswärtsführenden Seite befindet sich ein Haltestellenschild, Wartende auf Höhe des Fitnessstudios können zusätzlich eine nicht überdachte Bank nutzen. Barrierefreie Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten sowie taktile Leitelemente sind bei beiden Standorten nicht vorhanden (**Abbildung 6**, linkes Bild).

Im Süden des Untersuchungsgebietes befindet sich die Haltestelle "Nidda - Marktplatz". Die von der Schillerstraße kommende Bushaltestelle liegt dabei auf Höhe des Heimatmuseums, während die in Richtung Schillerstraße liegende Bushaltestelle auf Höhe des Erkerwegs liegt (**Abbildung 6**, rechtes Bild). Beide Bushaltestellen verfügen über keinen barrierefreien Einstieg, keine taktile Leitelemente und keine Überdachung. Die Bushaltestelle auf Höhe des Heimatmuseums verfügt aufgrund einer Bank über eine Sitzmöglichkeit, was bei der gegenüberliegenden Haltestelle nicht der Fall ist. Diese wiederum wird über eine Busbucht angefahren, deren Breite allerdings nicht ausreichend ist. Der Bus steht beim Halten zur Hälfte in der Busbucht und zur Hälfte auf der Fahrbahn.



Abbildung 6: Bushaltestelle Schillerstraße und Marktplatz (jeweils in Fahrtrichtung Hindenburgstraße/ Krötenburgstraße)

2.4 Querungsmöglichkeiten mit Querungshilfen

Zur Querung der Schillerstraße - Neue Straße - Raun sind insgesamt vier Querungsmöglichkeiten nutzbar: Zwei Fußgängerschutzanlagen (FSA), eine Lichtsignalanlage (LSA) sowie Mittelinseln an drei Zufahrtstraßen zum Kreisverkehr. Hinzu kommt eine Fußgängerschutzanlage in der Krötenburgstraße als Querungshilfe. (Bild 2.4)

Die Mittelinseln am Kreisverkehr befinden sich dabei sowohl in der Schillerstraße als auch in der Krötenburgstraße sowie in der Bismarckstraße. Ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) ist bei den Mittelinseln nicht integriert. Ebenso sind keine taktilen Leitelemente an den Übergängen vorhanden. Für die Borde liegt eine Absenkung des Rundbords auf etwa 3 cm vor, allerdings keine Absenkung auf ein Nullniveau. Auch die Abgrenzung der Mittelinseln weist einen kleinen Höhenunterschied zur Fahrbahn auf, wobei dieser sehr gering ausfällt und für Rollstuhlfahrende oder Personen mit Rollator befahrbar ist (s. **Abbildung 7**).



Abbildung 7: Absenkung des Rundbords sowie sehr geringer Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Mittelinsel

Die Lichtsignalanlage befindet sich an der Kreuzung Schillerstraße/ Neue Straße (Raun)/ Bahnhofstraße. Einzelne Querungsmöglichkeiten verfügen über einen leicht abgesenkten Bordstein (ca. 3 cm.), anderenfalls ist der Rundbord durchgehend (vgl. **Abbildung 8**). Die gesamte LSA verfügt über kein akustisches Signal und keine vibrierende Anforderungstaste. Taktile Leitelemente sind ebenfalls nicht vorhanden. Das Grünsignal für Fußgehende fällt zur Querung sehr kurz aus, sodass beim langsamen Queren noch vor Überschreiten der halben Strecke das Fußgängersignal auf Rot springt. Hauptsächlich ältere sowie mobilitätseingeschränkte Menschen brauchen für diese Strecken deutlich länger als junge, mobile Menschen. Hinzu kommen die Borde, die ein erhebliches Hindernis für Menschen mit Rollator oder Rollstuhl darstellen. Das Überwinden dieser Höhendifferenzen kann deutliche Verzögerungen mit sich bringen. "Zudem sind Fußverkehrsanlagen häufig nur eingeschränkt zu benutzen. [...] zu kurze Grünphasen an Ampeln [...] machen Fußwege oft beschwerlicher, als sie eigentlich sein müssten."⁶

⁶ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg - Fußverkehr-sozial und sicher (S. 5); September 2017



Abbildung 8: keine Absenkung des Bords (links) und leicht abgesenkter Bordstein (rechts) an der LSA

Auf Höhe des Marktplatzes befindet sich eine Fußgängerschutzanlage (FSA; **Abbildung 9**, linkes Bild), die zum Queren der Fahrbahn genutzt werden kann. Der Übergang zur Fahrbahn erfolgt durch abgeflachte Borde (ca. 3 cm.). Während des Grün-Signals für Fußgehende geht von der Anforderungstaste eine Vibration aus. Taktile Leitelemente sind nicht vorhanden.

Zur Querung der Schillerstraße befindet sich im Anschluss des Jahnwegs eine Fußgängerschutzanlage, die ebenfalls über abgeflachte Borde von ca. 3 cm verfügt. Die FSA verfügt über ein akustisches Signal, das während des Grün-Signals ertönt. Taktile Leitelemente sind nicht vorhanden.

Eine weitere Fußgängerschutzanlage befindet sich zur Querung der Krötenburgstraße (**Abbildung 9**, rechtes Bild) zwischen der Nidda und Hinter dem Brauhaus. Wie bei den beiden anderen FSA sind die Borde abgeflacht (ca. 3 cm) und keine taktilen Leitelemente vorhanden. Es erfolgt kein akustisches Signal und keine Vibration bei grünem Signal für Fußgehende.



Abbildung 9: Fußgängerschutzanlage am Marktplatz und in der Krötenburgstraße

2.5 Sitz- und Erholungsmöglichkeiten

Vor allem mobilitätseingeschränkte sowie ältere Personen benötigen Orte zum Verweilen und Ausruhen, ohne dabei einem direkten Konsumzwang ausgesetzt zu sein. Allerdings steht diese Forderung nicht exklusiv für diese Personengruppen. Für eine attraktive und lebendige Gestaltung des Stadtkerns sowie eine hohe Aufenthaltsqualität im Stadtgebiet/Untersuchungsgebiet ist es notwendig, im öffentlichen Raum

Begegnungen und das Verweilen zu ermöglichen.

Sitzgelegenheiten können die Aufenthaltsqualität mit einem geringen Aufwand erhöhen.

Im Untersuchungsgebiet stehen einige Bänke als Sitzmöglichkeiten (**Abbildung 10**) zur Verfügung. Eine Verortung der vorhandenen Sitz- und Erholungsmöglichkeiten ist in **Bild 2.5** dargestellt. Eine vermehrte Anzahl an Erholungsmöglichkeiten befindet sich hauptsächlich an den im Untersuchungsgebiet liegenden Plätzen; im südwestlichen Johanniterpark, am zentral liegenden Marktplatz, sowie vor der Kirche und an der Boulebahn. An diesem Standort steht zudem eine Sitzbank mit integriertem Tisch zur Verfügung. Erkennbar ist, dass die Sitzmöglichkeiten relativ ungleichmäßig im Untersuchungsgebiet verteilt sind. Im östlichen sowie nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes liegen keine Sitzmöglichkeiten vor, ebenfalls im südlichen Gebiet. Hauptsächlich direkt angrenzend an das Altstadtgebiet befindet sich eine Mehrzahl an Sitz- und Erholungsmöglichkeiten. Entlang der Schillerstraße in Verbindung mit der Bahnhofstraße, die sowohl die Haupteinkaufsachse als auch das Zentrum des Untersuchungsgebietes bilden, fehlt es an Sitz- und Ruhegelegenheiten.



Abbildung 10: Sitzgelegenheiten sowohl an zentralen Plätzen wie dem Marktplatz als auch entlang der Gehwege zur Erholung

2.6 Bodenbelag auf Gehwegen

Bodenbeläge spielen eine nicht zu unterschätzende Rolle, wenn es darum geht, Flächen für alle nutzbar zu machen. Im Untersuchungsgebiet liegen auf den Fußgängerwegen überwiegend Pflastersteine als Doppel T-Verbundpflaster oder eine asphaltierte Deckschicht vor. Hinzu kommen weitere, im Folgenden ausgeführte Bodenbeläge (vgl. **Bild 2.6**).

Eine wassergebundene Decke befindet sich parallel zur Nidda verlaufend im Johanniterpark (**Abbildung 11**, linkes Bild). Aufgrund der Abnutzung und durch Erosion kann es bei wassergebundenen Bauweisen zu Unebenheiten sowie Oberflächenrauigkeit oder Wasserbildung (Pfützen) im Gehbereich kommen⁷, welche die Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen deutlich erschweren. Eine Abgrenzung zur umliegenden Grünfläche in Form einer klaren Kante für sehingeschränkte Personen ist nicht vorhanden. Außerdem

⁷ Bayerische Landesanstalt für Weinbau und Gartenbau - Neue Materialien für wassergebundene Decken; 2014

weisen wassergebundene Decken keine nachhaltigen Vorteile gegenüber z.B. Asphaltdecken mit eingefärbtem Walzasphalt auf.⁸

Zwischen der Neuen Straße und dem Bereich der Fußgängerzone liegt ein Stahl-/ Gitterweg (**Abbildung 11**, rechtes Bild), welcher ausschließlich für den nicht motorisierten Verkehr als Zugang zur Altstadt fungiert. Zu Beginn des Gitterwegs befindet sich das Hinweisschild "Vorsicht Rutschgefahr". Vor allem an nassen Tagen ist mit einer geringeren Griffigkeit des Bodens zu rechnen, hinzu kommt die leichte Steigung in diesem Abschnitt. Der Stahl-/Gitterweg ist als eine Art Sonderform für Fußgehende zu betrachten, da dieser entlang der Nidda einen außenliegenden Weg in die Altstadt bildet.



Abbildung 11: Wassergebundene Decke (links) sowie Stahl-/Gitterweg (rechts) auf Fußwegeverbindungen

Die Kreuzungsbereiche in der Fußgängerzone sowie der Marktplatz und die Brücke sind mit Altstadtpfaster gepflastert. Das grobe Kopfsteinpflaster kann für NutzerInnen schwierig zu begehen sein. Aufgrund der abgerundeten Kanten sowie den runden Ecken sind zwischen den einzelnen Pflastersteinen große Fugen; diese führen dazu, dass kleinere Räder sehr unruhig über den Bodenbelag holpern und Menschen mit unsicherem Tritt leicht(er) umknicken/stolpern können. Hinzu kommt, dass feuchtes Kopfsteinpflaster oft sehr rutschig ist, was zu einer sehr geringen Griffigkeit für Fußgehende und Rollstuhlfahrende führt.⁹ Des Weiteren lassen sich in der Höhe deutliche Unterschiede zwischen den Pflastersteinen erkennen, wie in **Abbildung 12** zu erkennen ist.

⁸ Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern – Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktionen in naturnahen Bereichen; Schwerin, 2008

⁹ Leitfaden Unbehinderte Mobilität (S. 37), Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen; Dezember 2006



Abbildung 12: große Fugen zwischen dem abgerundeten Altstadtpflaster sowie deutliche Höhenunterschiede im Verlauf

Die Altstadt von Nidda weist in den restlichen Bereichen der Fußgängerzone überwiegend Betonsteinpflaster auf, welches aufgrund der geraden Kanten und schmalen Fugen als ausreichend barrierefrei deklariert werden kann (**Abbildung 13**, linkes Bild). Diese Art der Pflasterung wird auch in weiteren Abschnitten des Untersuchungsgebiets verwendet (z.B. in der Bismarckstraße/ Krötenburgstraße am Kreisverkehr, vgl. **Abbildung 7**)

Der verkehrsberuhigte Bereich nördlich der Raun ist mit Betonsteinpflaster ausgestaltet. Dieses wird aufgrund der abgerundeten, in der Höhe teilweise sehr unterschiedlich erscheinenden Steine sowie großen Fugen als nicht barrierefrei deklariert. Diese Pflasterung zieht sich entlang der Gehwege bis zur Kreuzung mit der Krötenburgstraße. Eine Abgrenzung in Form einer klaren Kante ist ebenfalls nicht vorhanden. (s. **Abbildung 13**, rechtes Bild)



Abbildung 13: Ausreichend barrierefreies Betonsteinpflaster in der Fußgängerzone (links) und abgerundetes Betonsteinpflaster mit teilweise sehr großen Fugen sowie keiner ertastbaren Außenkante (rechts)

2.7 Borde/ Niveaugleiche Gestaltung

Bild 2.7 zeigt, dass die Borde entlang der Straßen mit motorisiertem Verkehr nahezu ausschließlich von Rundborden mit einer Höhe von ca. 6 cm begleitet sind. Lediglich entlang der vorhandenen beiden Brücken an der B 459 sowie in der Krötenburgstraße über die Nidda hinweg sind Hochborde verbaut. Wie bereits in Kapitel 2.4 beschrieben, sind die Borde an den Querungshilfen auf ca. 3 cm abgeflacht, wobei sie nicht auf

Niveaugleichheit ausgerichtet sind. Diese Höhenunterschiede können für eine Vielzahl von NutzerInnen weiterhin ein schwer zu überwindendes Hindernis darstellen.

Entlang der Straße "Hinter dem Brauhaus" ist eine niveaugleiche Absenkung zur Fahrbahn vorhanden, dies entspricht der Fußwegeverbindung des Jahnwegs über die Nidda und Fahrbahn hinweg (**Abbildung 14**, linkes Bild). Deutlich ertastbare Kanten oder taktile Leitelemente für sehingeschränkte Personen sind in diesem Bereich nicht vorhanden, allerdings ist der Gehwegbereich farblich von der Fahrbahn abgesetzt.

Der Bereich der Altstadt mit der vorliegenden Fußgängerzone sowie des verkehrsberuhigten Bereichs, bei denen der Fokus auf den nichtmotorisierten Verkehr sowie die Aufenthaltsqualität gelegt wird, ist niveaugleich gestaltet (**Abbildung 14**, rechtes Bild). Zu beachten ist hierbei, dass bei einem niveaugleichen Ausbau Höhenversätze, die der Orientierung mit dem Langstock dienen, entfallen. Eine adäquate Führung mit taktilen Bodenindikatoren ist entsprechend einzuplanen, im vorliegenden Gebiet allerdings nicht vorhanden.



Abbildung 14: Niveaugleicher Übergang im Verlauf des Jahnweg und niveaugleich errichtete Altstadt

2.8 Behindertenparkstände

Da mobilitätseingeschränkte Personen häufig auf kurze Wege angewiesen sind, ist eine ausreichende Anzahl sowie eine sinnvolle Positionierung von barrierefreien Parkständen für Menschen mit Behinderung wichtig. Im Untersuchungsgebiet sind insgesamt 26 Behindertenparkstände (**Bild 2.8**) ausgewiesen, welche relativ gleichmäßig verteilt sind. Auf allen größeren Parkflächen sind Behindertenparkstände vorhanden, hinzu kommen barrierefreie Parkstände am Eingang zur Altstadt sowie entlang bestimmter Straßenzüge (z.B. Bahnhofstraße). In **Abbildung 15** sind Behindertenparkstände auf einem Parkplatz sowie entlang der Straße dargestellt.



Abbildung 15: ausgewiesene Behindertenparkstände sowohl entlang der Straße als auch auf Parkplätzen

2.9 punktuelle Probleme

Bei der Aufnahme des Status Quo sind weitere punktuelle Probleme aufgefallen, die die Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet negativ beeinträchtigen. Diese sind in **Bild 2.9** abgebildet und im Untersuchungsgebiet verortet.

Eine negative Beeinträchtigung stellt eine Verminderung der Gehwegbreite bzw. kein vorhandener Gehweg dar, sowohl für seh- als auch mobilitätseingeschränkte Personen. Seheingeschränkte Menschen sind aufgrund ihres Langstocks auf eine Gehwegbreite von mindestens 1 m¹⁰ angewiesen. Die DIN 18040-1 sieht für Rollstuhlfahrende einen Platzbedarf von mindestens 1,20 m¹¹ vor (**Abbildung 16**), "diese knapp bemessenen Bewegungsflächen dürfen nicht eingeschränkt werden".¹¹ Gehwegverengungen können sowohl durch Gehwegparken (markiert als auch nicht ausgewiesen) oder durch Hindernisse/geringe Straßenbreiten ausgelöst werden. Nicht vorhandene Gehwege führen dazu, dass Nutzende auf der Straße gehen oder diese queren müssen. Grundsätzlich kann ein einseitiger Gehweg ausreichend sein, im vorliegenden Beispiel ist dieser aufgrund der vorhandenen Breite von weniger als 1 m allerdings nur eingeschränkt nutzbar (**Abbildung 17**)

¹⁰ Leitfaden Unbehinderte Mobilität (S. 27), Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen; Dezember 2006

¹¹ DIN 18040-1

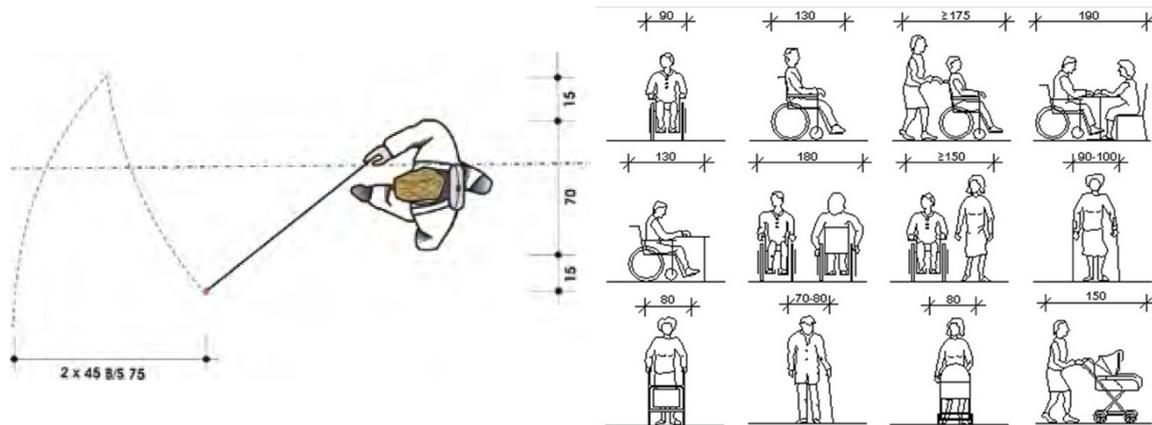


Abbildung 16: absolute Mindestmaße für seh-¹⁰ und mobilitätseingeschränkte Personen¹¹



Abbildung 17: Gehwegverengung aufgrund parkender Autos (links), kein vorhandener Gehweg sowie aufgrund eines Hindernisses Verengung des Gehwegs in der Gerbergasse (rechts)

Ein weiteres punktuelles Problem sind herausstehende Schachtdeckel, welche eine deutliche Höhendifferenz darstellen. Neben dem Stolperpotenzial für sehingeschränkte Personen sorgen sie bei mobilitätseingeschränkten Personen für ein Hindernis, welches nicht problemlos überwunden werden kann. (s. Abbildung 18)



Abbildung 18: herausstehende Schachtdeckel in der Bahnhofstraße links und auf dem Marktplatz rechts als Hindernis im Untersuchungsgebiet

Starke Steigungen sowie Treppen stellen ebenfalls eine Hürde für mobilitätseingeschränkte Personen dar. 3% ist von Rollstuhlfahrern und Menschen mit Rollatoren bequem zu bewältigen. Bei einem Gefälle über 3%

sind Zwischenpodeste von $b = 1,50$ m erforderlich. [...] Rampen, die steiler als 6% sind, können nicht mehr von allen Menschen mit Rollstuhl oder Rollator benutzt werden¹² Die hier vorhandene Steigung, die die Schillerstraße/Bahnhofstraße und Beundestraße verbindet, übertrifft die Steigung von 6% deutlich. Die Steigung der Fußwegverbindung Mühlstraße - Beundestraße beträgt im Mittel etwa 9%¹³, dementsprechend sind sie für mobilitätseingeschränkte Personen nicht nutzbar. Hinzu kommt, dass neben der vorhandenen Steigung Treppen entlang der Fußwege bewältigt werden müssen. (s. **Abbildung 19**)



Abbildung 19: Treppen und starke Steigung zwischen Schillerstraße/ Bahnhofstraße und Beundestraße

2.10 Fußwegachse entlang der Nidda

Entsprechend des Städtebaulichen Entwicklungskonzepts bietet die Verbindung Johanniterpark zur Neuen Straße sowie südlich entlang der Nidda in die Altstadt eine wichtige Fußwegverbindung.

Das Erreichen des Johanniterparks ist von Am Langen Steg über eine Fußgängerbrücke möglich. Allerdings ist ein Rundbord zwischen Fahrbahn und Brücke verbaut, der eine erste Hürde im Hinblick auf die Barrierefreiheit darstellt (**Abbildung 20**, linkes Bild). Im Anschluss an die Brücke liegt ein asphaltierter Weg vor, welcher im Johanniterpark in eine wassergebundene Decke übergeht. Weiter führt der Steinweg zur Neuen Straße, welcher in ausreichend barrierefreier Pflasterbauweise umgesetzt ist. Zum Erreichen der Neuen Straße befindet sich am Ende des Fußwegs eine Treppe mit acht Stufen. (s. **Abbildung 20**, rechtes Bild).

¹² Leitfaden Unbehinderte Mobilität (S. 45), Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen; Dezember 2006

¹³ Topografische Karte Deutschland, de-de.topographic-map.com



Abbildung 20: vorhandenes Bord erschwert Erreichen des Fußwegs (links), vorhandene Treppe kurz vor der Neuen Straße (rechts)

An der Neuen Straße sind keine Querungsmöglichkeiten sowie Bordabsenkungen vorhanden. Nach Querung der Neuen Straße erfolgt der Eingang in die Altstadt über einen Stahl-/Gittergehweg.

2.11 Marktplatz

Der Marktplatz, der sich in einer Fußgängerzone befindet, zeichnet sich durch die vorhandene Altstadtpflasterung aus. Auf dem Marktplatz befinden sich mehrere Sitzmöglichkeiten, die aufgrund der vorhandenen Kopfstein-Pflasterung für seh- und mobilitätseingeschränkte Personen nur schwer erreichbar sind. Hinzu kommen starke Unebenheiten durch herausstehende Schachtdeckel sowie ungleichmäßig hohe Pflastersteine, die die Orientierung für sehbehinderte und Fortbewegung für mobilitätseingeschränkte Personen deutlich erschweren. Aufgrund großer Fugen sowie abgerundeten Kanten ist das Stolperrisiko erhöht, die Räder der Rollatoren oder Rollstühle holpern über das Pflaster und bei Regen stellt sich eine erhöhte Gefahr des Ausrutschens ein (vgl. Kapitel 2.6). Die vorhandene Fußgängerschutzanlage ermöglicht ein Queren der Straße.

Der Marktplatz sowie der gesamte Bereich der Altstadt befinden sich unter Denkmalschutz (geschützte Gesamtanlage nach §2 Abs. 2 Nr. 1 HDSchG), hinzu kommt das "Kleindenkmal" auf dem Marktplatz. Die Gebäude im Nordwesten des Marktplatzes stehen nach §2 Abs. 1 HDSchG unter Schutz als Einzelkulturdenkmal.¹⁴

¹⁴ Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für das Gebiet „Städtebauliches Entwicklungsgebiet Schillerstraße“ (S. 42ff.), Mai 2020



Abbildung 21: Blick über das Einzelkulturdenkmal sowie den denkmalgeschützten Marktplatz



Abbildung 22: Denkmalgeschützte Gebäude in der Altstadt (links) sowie Denkmalschutz auf dem Marktplatz (rechts)¹⁴

3 Maßnahmen

Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen zeigen Möglichkeiten auf, die bestehende Situation vor Ort im Hinblick auf die Barrierefreiheit zu verbessern. Der in Kapitel 2 ermittelte Status Quo in Verbindung mit den vorhandenen Problemstellen wird durch die Darstellung gezielter Maßnahmen sowie verschiedener Verbesserungsvorschläge im folgenden Kapitel ergänzt. Die Kapitelgliederung des Abschnitt 2 Status Quo wird für das Kapitel 3 Maßnahmen übernommen. Untermuert werden die Maßnahmen durch entsprechende Regelwerke sowie Praxisbeispiele aus anderen Städten.

3.1 Barrierefreie Zugänge zu Geschäften und Gebäuden von öffentlichem Interesse

Im besten Falle sollten alle Zugänge zu Geschäften, Gastronomie sowie Gebäuden mit öffentlicher Nutzung barrierefrei sein. Bei Sanierungen an/in Gebäuden ist durch die Stadt die Notwendigkeit eines barrierefreien Eingangs anzusprechen. Bei Straßen-/Gehwegsanierungen kann ein niveaugleicher Anschluss teilweise mit eingeplant und umgesetzt werden.

Die Umgestaltung muss nicht immer baulich erfolgen. Es gibt zahlreiche Beispiele, wie ein barrierefreier Zugang mit geringem Materialeinsatz umgesetzt wurde. Wie im Status Quo beschrieben, stellt bei einigen Zugängen lediglich eine Stufe das zu überwindende Hindernis dar. Lösungsmöglichkeiten hierfür können beispielsweise Keile/Rampen aus Lego-Bausteinen (s. **Abbildung 23**) sein, die mittlerweile vielerorts von BürgerInnen eingesetzt werden.¹⁵ Bekannt geworden sind die Lego-Rampen seit 2019 hauptsächlich durch Medienberichte zum Engagement der "Lego-Oma Rita Ebel" aus Hanau. Mittlerweile berufen sich engagierte BürgerInnen im ganzen Bundesgebiet auf die Pionierin und bauen Lego-Rampen - so auch Ende 2020 in Dieburg.¹⁶

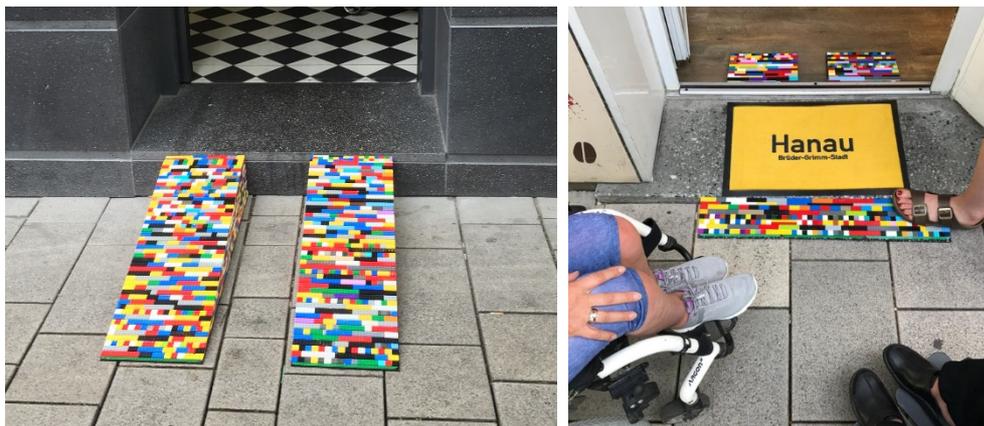


Abbildung 23: Beispielhafte Ausführung der Lego-Rampen an Eingängen in Hanau¹⁷

¹⁵ z.B. Hanau - <https://menschen-in-hanau.de/de/unsere-projekte/mobile-lego-rampen/> oder Köln - Aktion Mensch - <https://www.aktion-mensch.de/dafuer-stehen-wir/das-bewirken-wir/foerderprojekte/legosteine-rampen-koeln>

¹⁶ Dieburger Anzeiger, 17.12.2020

¹⁷ <https://menschen-in-hanau.de/de/ein-erlebnis-mit-der-lego-rampe>; <https://menschen-in-hanau.de/de/uebergabe-der-ersten-mobilen-lego-rampen/>

Neben den Lego-Rampen können Rampen jeglicher Art, z.B. Türschwellenrampen (s. **Abbildung 24**) oder Rollstuhlrampen, zum Überwinden des Hindernisses genutzt werden. Die maximale Steigung von 6% darf dabei nicht überschritten werden. Bei vorhandenen Platzverhältnissen kann ein Umbau der Eingangssituation (vgl. **Abbildung 24**) diskutiert werden, sodass die vorhandene Stufe bzw. Stufen durch eine barrierefreie Rampenanlage ersetzt wird.



Abbildung 24: Türschwellenrampe (links)¹⁸ und barrierefreier Umbau der Eingangssituation (rechts)¹⁹

Eine weitere Möglichkeit ist das Aufstellen/Anbringen einer Klingel, durch die Unterstützung angefordert werden kann. Allerdings ist diese Option weniger selbstbestimmt, NutzerInnen müssen sich weiterhin helfen lassen. Aufgrund der eingeschränkten Selbstständigkeit ist diese Maßnahme deshalb nur bedingt geeignet.

3.2 Fußwegeverbindungen und Beschilderung

Die im ISEK ausgewiesenen Hauptfußwege sind barrierefrei auszugestalten. Dies betrifft sowohl die Begehbarkeit in Bezug auf die Oberflächen (nähere Erläuterungen in Kapitel 3.6) sowie die Straßenquerungen (siehe Kapitel 3.4 und 3.7 sowie **Bild 3.2**). Einzelne Möglichkeiten zur Verbesserung der Straßenquerungsmöglichkeiten entlang der Fußwege sowie angepasster Beschilderung sind bereits im Verkehrs- und Parkraumkonzept²⁰ erarbeitet worden (Tempo 30 entlang der B 457, zusätzliche Querungshilfen entlang der Bundesstraße, ...).

Entlang der Hauptfußwege sind taktile Leitelemente mit ausreichendem visuellen Kontrast zum Umgebungsbelag vorzusehen, sodass für sehingeschränkte Personen eine Orientierungs- sowie Leitfunktion vorhanden ist. Dadurch können Straßenquerungen sowie gefährliche Stellen sicher von Personen mit Seheinschränkung absolviert werden.

¹⁸ ALTEC – BTR: Balkon und Terrassen Rampe; <https://www.altec.de/en/wheelchair-ramps/btr-balkon-und-terrassen-rampe>

¹⁹ Barrierefrei Leben e.V. – Ratgeber „Den Zugang zum Haus und den Hauseingang mit Rampen barrierefrei gestalten“; [https://www.online-wohnberatung.de/wohnungsanpassung-barrierefrei-\(um-\)-bauen/ratgeber-wohnungsanpassung-barrierefrei-\(um-\)-bauen-tipps-loesungsbeispiele/hauseingang-und-haustuer/zugang-mit-rampe/](https://www.online-wohnberatung.de/wohnungsanpassung-barrierefrei-(um-)-bauen/ratgeber-wohnungsanpassung-barrierefrei-(um-)-bauen-tipps-loesungsbeispiele/hauseingang-und-haustuer/zugang-mit-rampe/)

²⁰ Planungsbüro von Möerner – Verkehrs- und Parkraumkonzept; Darmstadt, Juni 2021



Abbildung 25: Straßenquerung mit Bodenindikatoren und visuellem Kontrast²¹²²

Seitens der Stadt ist eine Erweiterung der verkehrsberuhigten Bereiche im Untersuchungsgebiet zu diskutieren. Auf Grundlage der Begehung sowie im Hinblick auf die Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität wird vorgeschlagen, den verkehrsberuhigten Bereich südlich der B 459 bis zur Straße Am Langen Steg zu erweitern und entsprechend niveaugleich auszubauen. Die Erweiterung des Bereichs nördlich der B 459 kann in der Straße Auf dem Graben bis zur Bundesstraße sowie Hinter dem Brauhaus vorgenommen werden (**Bild 3.2**). Entsprechend ergibt sich eine einheitliche Regelung, welche beim Verlassen der Straßen Am Langen Steg, B 459 sowie Hinter dem Brauhaus in einen niveaugleich ausgebauten verkehrsberuhigten Bereich übergeht. Eine Umgestaltung des Straßenraums muss bei der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs vorgenommen werden.

Ebenfalls als verkehrsberuhigter Bereich kann die Mühlstraße sowie ein Abschnitt der Straße Am Wehr ausgewiesen werden (vgl. **Bild V10** aus Verkehrs- und Parkraumkonzept Entwicklungsgebiet Schillerstraße). Parkstände entlang der Mühlstraße können für kurze Erledigungen in der Altstadt sowie für die Bäckerei zeitlich beschränkt bestehen bleiben, ebenfalls Parkstände nördlich der Straße Am Wehr. Die Parkstände zwischen der Straße und der Nidda sind durch eine geeignete Gestaltung als Erholungs- und Aufenthaltsfläche umzuwidmen. Durch die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs ist eine Umgestaltung des Straßenraums vorzunehmen, welche die Belange der Barrierefreiheit berücksichtigt.

3.3 Bushaltestellen

Bushaltestellen sollen für alle Personen gut aufzufinden sein sowie ein selbstständiges Ein- und Aussteigen ermöglichen. Der barrierefreie Um- sowie Neubau von Haltestellen wird durch das Land Hessen gefördert. Die Planung der Umgestaltung ist von der jeweiligen Kommune zu beauftragen und auszulösen. Im weiteren Planungsverfahren ist an klassifizierten Straßen Hessen Mobil heranzuziehen. Die Förderung sollte frühestmöglich beantragt werden. Zu beachten sind die Bagatellgrenzen, durch die es oft sinnvoll ist mehrere Einzelmaßnahmen gemeinsam umzusetzen.

²¹ barrierefrei bauen – Bodenindikatoren im öffentlichen Raum – DIN 32984; <https://www.bfb-barrierefrei-bauen.de/bodenindikatoren-im-oeffentlichen-raum-din-32984/>

²² Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz – Leitfaden für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsflächen, S. 10: Koblenz, 2020

Die barrierefreien Anforderungen an Bushaltestellen ermöglichen ein problemloses Ein- und Aussteigen sowie eine ausreichende Gehwegbreite. Durch den Einbau eines "Kasseler Sonderbords" wird ein niveaugleicher Einstieg zwischen dem Gehweg und dem Bus gewährleistet. Die Anhebung des Gehwegs (auf 20-22 cm) beläuft sich grundsätzlich auf ca. 20 m Länge, wobei in Ausnahmefällen kürzere Längen erlaubt sind. "[...] ergibt sich eine Soll-Länge von rund 9 m für den Bereich, der eine Höhe von mindestens 20 cm über Fahrbahnniveau aufweist. [...] Verhindern Grundstückseinfahrten eine regelkonforme Länge, ist eine Anpassung der Länge vertretbar, sofern die zweite Bustür der eingesetzten Fahrzeuge noch im angehobenen Bereich liegt. In diesem Fall sollte die Haltestelle schon im Vorfeld geradlinig anfahrbar sein, damit die Busfahrer/innen ohne größere Lenkbewegung die Haltestelle anfahren können."²³



Abbildung 26: Aufbau barrierefreier Bushaltestellen und Mindestbreite des Gehwegs²⁴

Im Untersuchungsgebiet liegen folgende Bushaltestellen:

- Nidda - Gänsweid
- Nidda - Schillerstraße
- Nidda - Gänsweid

Die außerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden Bushaltestellen sind auf die Aspekte der Barrierefreiheit zu prüfen. Sind diese noch nicht umgesetzt, ist ein Umbau ebenfalls zu empfehlen.

Wenn die Bushaltestellen "Schillerstraße" sowie "Marktplatz" an den bestehenden Standorten erhalten werden sollen, ist dies aufgrund der Anforderungen barrierefreier Haltestellen genau zu prüfen. Aufgrund vorhandener Grundstückszufahrten sowie Geschäftszugänge könnten die Mindestlängen für barrierefreie Bushaltestellen gegebenenfalls nicht erfüllt werden. Grundsätzlich würde die Möglichkeit bestehen, die Bushaltestellen an neue Positionen zu verschieben (**Bild 3.3**). Für die Verlagerung der Bushaltestellen an diese Standorte ist allerdings ebenfalls eine genaue Prüfung vorzunehmen, welche sowohl die Gehwegbreiten als auch die Längen ohne Geschäftszugang beinhalten. Die momentan in zwei Haltestellen unterteilte Bushaltestelle Schillerstraße könnte zu einer Haltestelle komprimiert werden. Für seheingeschränkte

²³ Hessen Mobil – Informationsblatt für Bushaltestellen S. 10; Wiesbaden, 2019

²⁴ Hessen Mobil – Informationsblatt für Bushaltestellen S. 3 & S. 9; Wiesbaden, 2019

Personen sind taktile Leitelemente anzubringen, welche ein Auffinden der Wartefläche sicherstellen und die Personen zur Eingangstür des Busses leiten. Mit Hilfe einer kontrastreichen Bushaltestellengestaltung erfolgt zusätzlich eine bessere Orientierung.²⁵

Neben den taktilen Leitelementen sowie dem barrierefreien Einstieg bildet die Haltestellenausstattung einen wichtigen Aspekt. Der an allen Haltestellen bereits vorhandene Haltestellenmast bleibt bestehen. Als weitere Elemente an der Bushaltestelle wird ein Abfalleimer, eine Sitzgelegenheit sowie eine überdachte Wartefläche empfohlen, sodass wartende Personen vor Witterung geschützt und u.a. mobilitätseingeschränkten und älteren Personen eine Sitz- und Erholungsmöglichkeit geboten wird. Eine dynamische Fahrgastinformation ist optional in Betracht zu ziehen.²⁶



Abbildung 27: barrierefrei gestaltete Bushaltestellen inklusive Ausstattung in Radheim (eigene Aufnahme)

3.4 Querungsmöglichkeiten mit Querungshilfen

„An Überquerungsstellen für den Fußgängerverkehr kommt es zu einem Zielkonflikt. Sehgeschädigte Menschen benötigen den Bord zur Orientierung, um nicht versehentlich auf die Fahrbahn zu geraten. Für viele andere Verkehrsteilnehmende, besonders für Menschen mit Rollstuhl und Rollator, erschwert der Bord das Überqueren. Eine Bordhöhe von 3 cm wurde als Kompromiss zwischen der ertastbarkeit und der Berollbarkeit festgelegt. Daher ist eine korrekte Bauausführung der 3 cm Bordhöhe unabdingbar. Dieser Standard ist in deutschen Kommunen bei der Ausbildung von Überquerungsstellen weit verbreitet.“²⁷ Die Regelung wird in der DIN 18040-3 festgehalten, sorgt allerdings für keine optimale Lösung. Sowohl für Rollstuhlfahrende als auch Personen mit Rollatoren ist keine flüssige Überfahrt möglich, der Rollstuhl bzw. Rollator muss leicht angehoben werden. Blinde sowie sehingeschränkte Menschen haben nur in gewissem Maße eine klare Kante zur Orientierung vorliegen. Aufgrund der nicht optimalen Lösungssituation wird eine getrennte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe von verschiedenen Leitfäden und Organisationen (Leitfaden Unbehinderte Mobilität Hessen; DIN 32984; Leitfaden für die barrierefreie Gestaltung von

²⁵ Hessen Mobil – Informationsblatt für Bushaltestellen

²⁶ Nullbarriere – Barrierefreie Bushaltestellen; <https://nullbarriere.de/vrn-barrierefreie-bushaltestellen.htm>

²⁷ FGSV – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA (S. 49); 2011

Verkehrsflächen Rheinland-Pfalz; Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung des VdK, Barrierefreie Mobilität²⁸...) als Vorzugsvariante angesehen.

Die Gestaltung am Kreisverkehr sowie an den FSA in Nidda entspricht durch die Absenkung auf 3 cm momentan zwar den Vorgaben zur Barrierefreiheit, allerdings sind keine taktilen Leitelemente vorhanden. Ein Umbau zu einer getrennten Führung mit taktilen Leitelementen wird grundsätzlich empfohlen (vgl.

Abbildung 28: Barrierefreier Übergang an Kreisverkehrsplätzen). Für mobilitätseingeschränkte Personen erfolgt eine Absenkung auf Niveaugleichheit, für sehingeschränkte Personen liegen klare Kanten sowie taktiler Leitelemente vor.

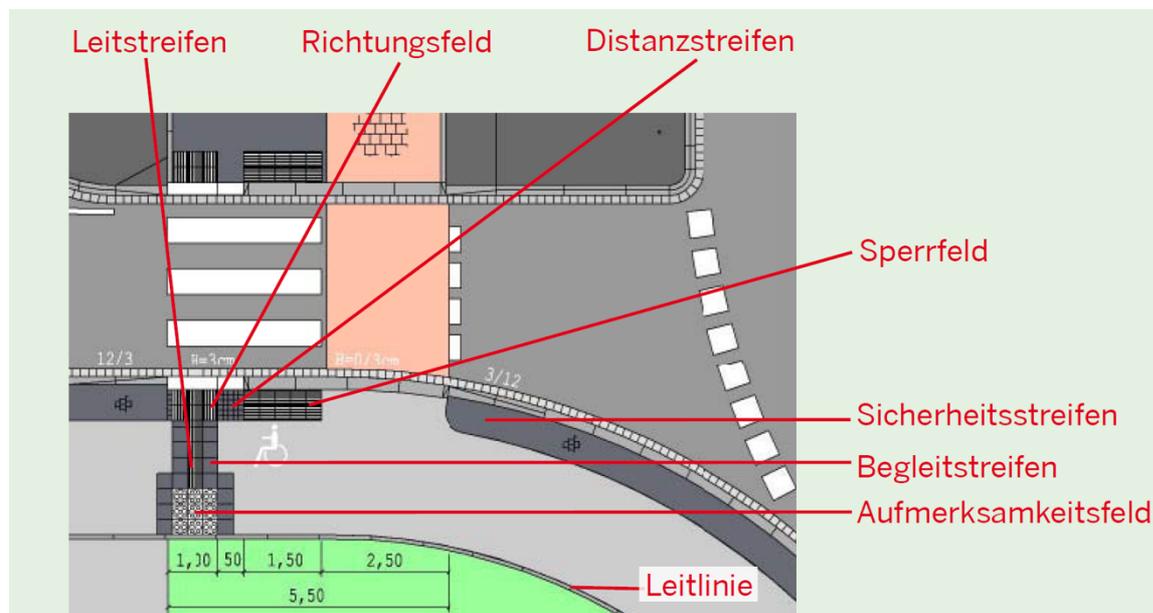


Abbildung 28: Barrierefreier Übergang an Kreisverkehrsplätzen²⁹

Der niveaugleiche Übergang sollte für mobilitätseingeschränkte Personen aufgrund der vorhandenen Breite des Rollstuhls, Rollators oder Kinderwagens 1 m nicht unterschreiten, empfohlen werden Breiten von 1,50 m. Für sehingeschränkte Personen ist vor der Absenkung ein Sperrfeld mittels Rillenplatten zu integrieren. An der inneren Leitlinie (z.B. Häuserkante) ist ein Aufmerksamkeitsfeld zu errichten. Dieses leitet den sicheren Überweg durch den anschließenden Leitstreifen sowie das Richtungsfeld ein. Sollten Personen auf das vorhandene Sperrfeld treffen, werden diese ebenfalls auf das Richtungsfeld geleitet. Die taktilen Leitelemente sind in der Mittelinsel entsprechend wieder aufzunehmen, über die Fahrbahn ist ein Fußgängerüberweg zur Bevorrechtigung des nicht motorisierten Verkehrs an den Querungsstellen zu markieren.³⁰ Ertastbare Kanten auf den Mittelinseln sind in Nidda bereits vorhanden. Die Umsetzung einer getrennten Führung an Kreisverkehren ist in **Abbildung 29** anhand der Städte Bretten und Bad Vilbel dargestellt.

²⁸ Barrierefreie Mobilität – Gesicherte Überquerungsstellen; <https://barrierefreie-mobilitaet.de/ueberquerungsstelle/gesicherte-ueberquerungsstellen/>

²⁹ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen – Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum; S. 47

³⁰ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen – Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum; S. 46ff



Abbildung 29: Umsetzung einer barrierefreien Querung am Kreisverkehr in Bretten³¹ und Bad Vilbel³²

Neben dem Kreisverkehr ist eine barrierefreie Umgestaltung an der LSA sowie den FSA umzusetzen. Zum Auffinden der Querungshilfe wird ein akustischer Signalgeber empfohlen. Die akustischen Signalgeber haben ein Orientierungs- und ein Freigabesignal - das Orientierungssignal dient zum Auffinden der Fußgängerfurt, das Freigabesignal ertönt bei der Grün-Phase. Taktile Signalgeber dienen vorwiegend als Ergänzung zu den akustischen Signalen.³³ Die FSA an der Schillerstraße sowie am Marktplatz sind durch Vibration bzw. durch ein akustisches Signal bereits mit einem Freigabesignal ausgestattet, ein Orientierungssignal fehlt. Entsprechend sind an allen Signalanlagen Orientierungssignale sowie taktile Signale zu installieren. Die Lichtsignalanlage sowie die FSA in der Krötenburgstraße sind zusätzlich mit einem akustischen Freigabesignal auszustatten. Im Optimalfall haben alle FSA und LSA dieselben akustischen Signalgeber, sodass ein einheitlicher und erkennbarer Unterschied zwischen Orientierungs- und Freigabesignal vorliegt. Zum Schutz Anwohnender sollte die Lautstärke des Signals entsprechend des vorhandenen Geräuschpegels angepasst werden.³³

Wie bei der Querung von Kreisverkehren ist für die LSA und FSA eine getrennte Querung mit entsprechenden Leitelementen vorzunehmen. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist die Niveaugleichheit zu beachten, für sehingeschränkte Personen sind Aufmerksamkeits-, Richtungs- und Sperrfelder vorzusehen und der Bord durch einen Absatz erkennbar zu machen. Der Signalmast ist bestenfalls zwischen den jeweiligen taktilen Leitelementen im Distanzstreifen zu etablieren, wobei die Lage möglichst nah an dem Richtungsfeld für sehingeschränkte Personen sein sollte (vgl. **Abbildung 30**).³⁴

³¹ Landfuncker – Bretten, Barrierefreier Umbau des Neff-Kreisels abgeschlossen; <https://landfuncker.de/bretten-barrierefreier-umbau-des-neff-kreisels-abgeschlossen/>

³² Hermann Meudt Betonsteinwerk – Getrennte Querungsstellen als Konfliktlösung; 2016

³³ FGSV – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (S. 52); 2011

³⁴ Nullbarriere – DIN 32981



Abbildung 30: getrennte Führung seh- und mobilitätseingeschränkter Personen am Beispiel Retzbach (links)³⁵ und Fulda (rechts)³⁶

Eine weitere Option ist die Umgestaltung der vorhandenen LSA im Einmündungsbereich der Bahnhofstraße, indem ein Mini-Kreisverkehr etabliert wird (**Abbildung 31**). Eine Umsetzung mit einem Außenradius von ca. 20 m ist möglich, wobei die Flächen der heutigen Abbiegespuren die Einbindung von Mittelinseln für eine gesicherte Querung der Fahrbahn mittels Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) ermöglichen. Der Übergang ist entsprechend den oben genannten Entwurfsgrundsätzen barrierefrei zu gestalten. Die Leistungsfähigkeit eines Mini-Kreisverkehrs kann gewährleistet werden: Tagesverkehrsaufkommen ca. 12.500 Fz./24h (siehe **Abbildung 32**), Einsatzgrenze für Minikreisverkehre ca. 22.000 Fz./24h.³⁷

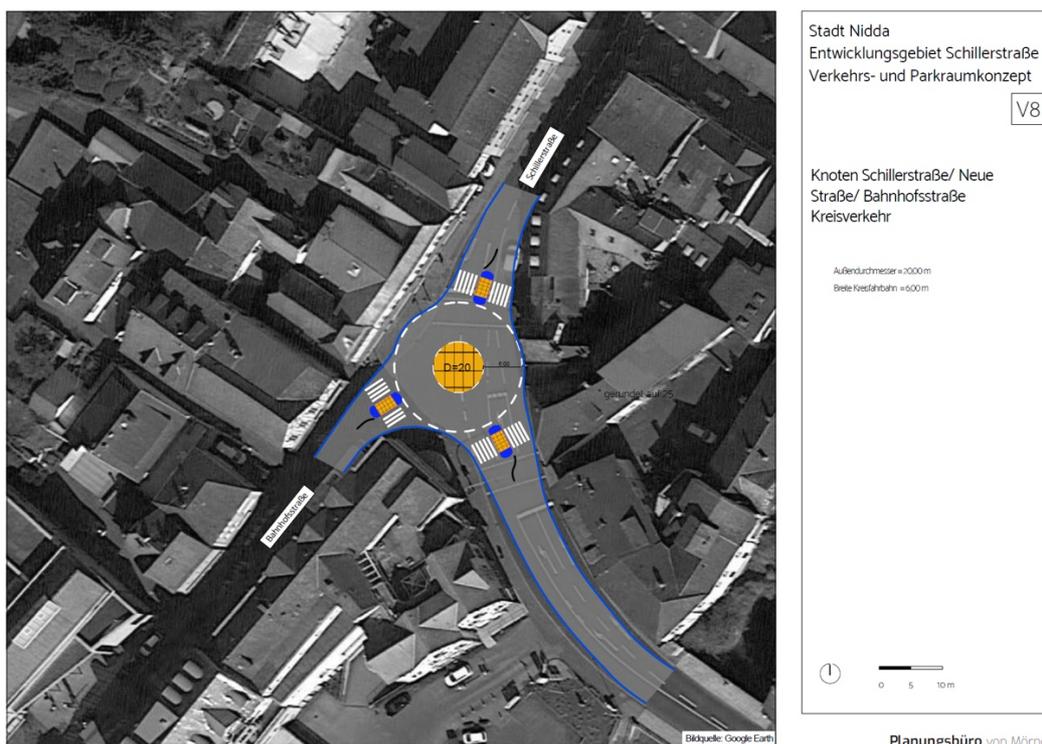


Abbildung 31: Planung eines Mini-Kreisverkehrs an die jetzige Position der LSA³⁷

³⁵ Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr – Barrierefreie Mobilität; <https://www.stmb.bayern.de/min/barrierefreiheit/mobilitaet/index.php>

³⁶ Barrierefreie Mobilität – Gesicherte Überquerungsstellen; <https://barrierefreie-mobilitaet.de/ueberquerungsstelle/gesicherte-ueberquerungsstellen/>

³⁷ Planungsbüro von Mörner – Verkehrs- und Parkraumkonzept; Darmstadt, Juni 2021

Verkehrsuntersuchung

Zählort : Nidda
Zählstelle : Knoten 2
Zähldatum : 22.10.20
NACHMITTAGSSPITZE 18:00 bis 19:00

Einheit : 1 cm = 500 KFZ

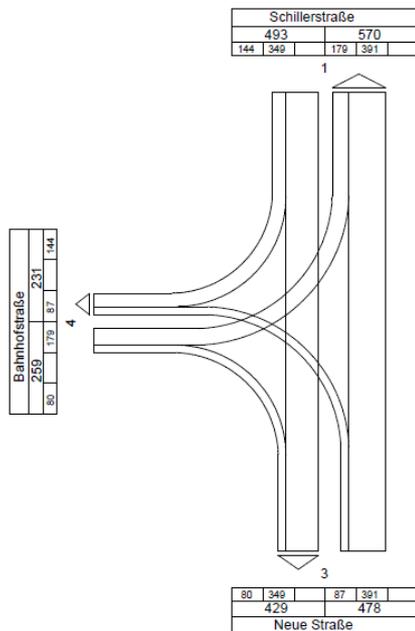


Abbildung 32: Verkehrserhebung am 22.10.2020, Spitzenstunde nachmittags, Querschnitt entspricht ca. 10% des DTV³⁷

3.5 Sitz- und Erholungsmöglichkeiten

Sitz- und Verweilmöglichkeiten befinden sich bereits an zentralen Stellen des Untersuchungsgebietes; außerhalb der Altstadt dagegen nur sehr vereinzelt. Entlang ausgewiesener Fußwegeverbindungen besteht ebenfalls Handlungsbedarf. Der Abstand von Sitzgelegenheiten sollte entlang der Hauptfußwegeverbindungen maximal 300 m betragen, wobei auf ergonomische Sitzgelegenheiten geachtet werden sollte. Diese beinhalten unter anderem Arm- und Rückenlehnen, eine Sitzfläche in ergonomischer Höhe (ca. 48 cm) sowie eine Ertastbarkeit mit dem Langstock und einen hohen visuellen Kontrast zur besseren Erkennbarkeit.³⁸

Die Errichtung weiterer Sitzgelegenheiten speziell an den Fußwegeverbindungen sowie der Achse Schillerstraße/Bahnhofstraße werden zur Umsetzung empfohlen (**Bild 3.5**). Nach der H BVA können Sitzgelegenheiten in Form von Mauern oder Haltestellen des ÖPNV ebenfalls als Erholungsmöglichkeit genutzt werden.³⁸ So führt die Maßnahme der Neugestaltung der ÖPNV-Haltestellen (Kapitel 3.3) zu weiteren Sitzmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet.

³⁸ FGSV – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA (S. 60); 2011

Weitere Ansatzpunkte stellen die "besitzbare Stadt" und die „bespielbare Stadt“ dar; umgesetzt in Griesheim. Wie in **Abbildung 33** dargestellt, bieten unterschiedlich designte Objekte in fußläufigen Entfernungen die Möglichkeit, kurz sitzen zu bleiben und sich zu erholen. An vorab ermittelten zentralen Treffpunkten ermöglichen Sitzbänke mit Arm- und Rückenlehne längere Pausen. Somit wird den älteren sowie mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit gegeben, sichere Verweilmöglichkeiten vorzufinden und Wege selbstständig zu bewältigen. Außerdem werden Treffpunkte generiert, die die Teilnahme am öffentlichen Leben vereinfachen. Die zwei wichtigsten Bedürfnisse, Treffpunkte und somit Teilhabe am öffentlichen Leben zu fördern sowie Erholungsmöglichkeiten für längere Wege zu bieten, werden entsprechend umgesetzt.

Solche Maßnahmen einzeln oder als Bündel umgesetzt stellen für die Stadt Nidda einfache Möglichkeiten zur Verbesserung der Barrierefreiheit dar. Eine Ermittlung häufig frequentierter Wege sowie stark nachgefragter Ziele und Treffpunkte älterer bzw. mobilitätseingeschränkter Personen kann über Nachfragen bei z.B. Seniorentreffs, Seniorenbeirat, Wohlfahrtsverbänden, Kirchengemeinden, etc. erfolgen.³⁹



Abbildung 33: Beispielhafte Sitzgelegenheiten in Griesheim an Wegen sowie auf Plätzen³⁹

3.6 Oberflächen auf Gehwegen

Die Oberflächen der Verkehrsflächen für Fußgehende sollen fest, griffig, eben sowie fugenarm sein. Deswegen wird dazu geraten, großformatige Pflasterplatten für barrierefreie Verkehrsräume zu verwenden. Deckschichten ohne Bindemittel sind aufgrund erhöhtem Rollwiderstand, Verschlammung bei Regen und einer aufwändigen Unterhaltung zu vermeiden. Für sehingeschränkte Personen ist ein starker Kontrast sehr hilfreich (vgl. **Abbildung 34**); gegenüber dem meist dunkler gestalteten Straßenraum bietet sich ein heller Belag im Gehwegbereich an, sodass eine Orientierung und Leitfunktion anhand des Kontrasts vorgenommen werden kann.⁴⁰ Das in Kapitel 2.6 als nicht barrierefrei deklarierte Pflaster sowie die wassergebundene Decke sollten als bedeutende Fußwegeverbindungen sowie straßenbegleitende Gehwege entsprechend durch die o.g. Materialien ersetzt werden. Hierbei ist auf visuelle Kontraste zwischen Gehweg und Fahrbahn Rücksicht

³⁹ Stadt Griesheim – Griesheim „Die besitzbare Stadt“; <https://www.griesheim.de/bildung-kultur/besitzbare-stadt/>

⁴⁰ FGSV – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (S. 30f); 2011

zu nehmen, um die Orientierung für sehingeschränkte Personen zu erleichtern. Der Gitter-/Stahlweg als auskragende Fußwegebeziehung zur Altstadt kann als Sonderform betrachtet werden. Eine Pflasterung sowie die Verwendung der o.g. Materialien ist aufgrund der gegebenen Umstände nur unter speziellen Umständen umsetzbar (Freifläche unterhalb des Weges, direkte Verbindung mit Häuserkanten, sumpfiger Untergrund durch direkten Einfluss der Nidda, etc.).

Bei der Neugestaltung von Straßenräumen oder grundhaften Sanierungen ist den Belangen der Fußgehenden (notwendige Flächen- und Oberflächengestaltung) Rechnung zu tragen. Beispielsweise können sowohl Betonsteinplatten, Natursteinplatten oder eine Pflasterung ohne Fase mit schmalen Fugen/plan verdichtet eingesetzt werden.⁴⁰



Abbildung 34: Kontrastreiche Fußgängerwege mit großen, fugenarmen Platten sowie deutlichem Kontrast gegenüber den umliegenden Verkehrswegen^{41,42}

3.7 Borde/ niveaugleiche Gestaltung

Wie in Kapitel 3.4 beschrieben, sind die Anforderungen von seh- und mobilitätseingeschränkten Personen an Straßenquerungen verschieden. Die Borde sind entweder mit einer separaten Querungsmöglichkeit („Nullabsenkung“) auszustatten oder als Kompromisslösung entsprechend der DIN 18040-3 auf max. 3 cm abzusenken. Ebenfalls sind im direkten Querungsbereich taktile Leitelemente anzubringen (vgl. **Abbildung 35**). Die Querungsstellen, an welchen barrierefreie Übergänge umgesetzt werden sollten, sind in **Bild 3.7** dargestellt. Hervorzuheben sind hierbei vor allem die Querungsstellen an den ausgewiesenen Fußwegeverbindungen:

- Querungsbedarf besteht in der Verbindung Parkplatz Volksbank sowie in der Freizeit- und Erlebnisquerung des Fußwegs entlang der Nidda. Hier ist eine zusätzliche gesicherte Querungsstelle einzurichten;

⁴¹ RINN - Barrierefreie Wegführung; <https://www.rinn.net/oeffentlicher-raum/produkte/barrierefreies-bauen/leitsysteme-und-bodenindikatoren.html>

⁴² Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin - Die Doppelquerung; <https://www.absv.de/die-doppelquerung>

- Eine maßgebende Querungsstelle - Schillerstraße Abzweig Mühlstraße - ist nicht gesichert. Am Abzweig Mühlstraße ist die Querung mit dem Erreichen der Bäckerei als auch dem Zugang zur Altstadt verbunden. Die Querung kann mittels einer FSA ("Ampel" als schlafende Anlage, die erst bei Anforderung in Betrieb geht und ohne Anforderung dunkel geschaltet ist) gesichert werden;
- Der Bordstein von der Mühlstraße in die Fußgängerzone einführend ist niveaugleich zu gestalten (die Ausweisung zu einem verkehrsberuhigten Bereich (vgl. Kapitel 3.2) würde zu einer niveaugleichen Gestaltung führen);
- Der Bordstein zwischen Am Langen Steg/Gerbergasse und der Brücke zum Johanniterpark führend ist niveaugleich zu gestalten;
- Die Querung der Straße Hinter dem Brauhaus (Hinkelsgasse - Fußweg) ist barrierefrei zu gestalten.

Weitere Bereiche, an denen ggf. eine Vielzahl an Fahrbahnquerungen zu erwarten ist, sind vor Ort zu prüfen. Der Umbau der Querungsmöglichkeiten ist mit der Etablierung von taktilen Leitelementen, wie in Kapitel 3.2 beschrieben, abzustimmen und entsprechend umzusetzen.

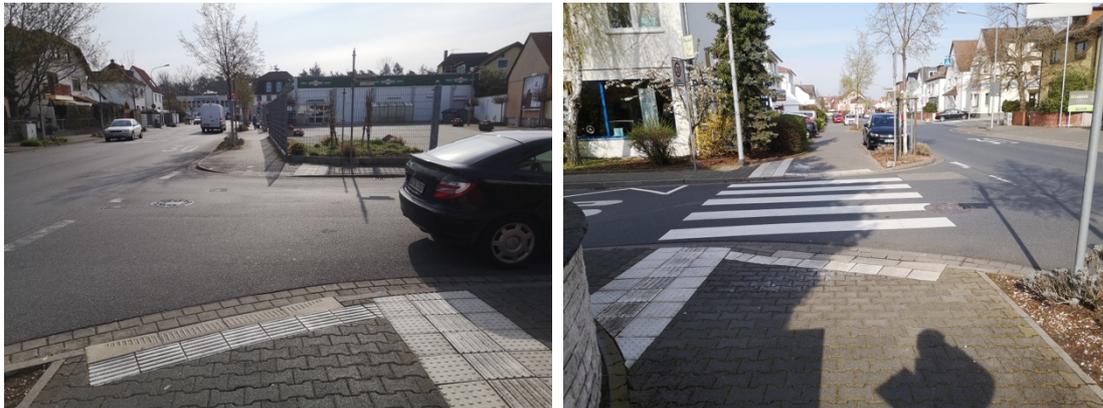


Abbildung 35: getrennt barrierefreie Querungen ohne und mit Fußgängerüberweg in Walldorf

Anstelle von Bordsteinabsenkungen können Aufpflasterungen der Fahrbahn zur Erstellung niveaugleicher Querungsmöglichkeiten genutzt werden, wie **Abbildung 36** am Beispiel von Hofheim im Taunus zeigt. Diese haben zusätzlich den Effekt, die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehr zu mindern. Die Aufpflasterungen sind mit taktilen Leitelementen sowie einem deutlichen Kontrast zur Fahrbahn zu errichten. Um den Übergang bei angepasster Kfz-Geschwindigkeit möglichst angenehm zu gestalten und dafür zu sorgen, dass Anwohnende bei den Überfahrten nicht zusätzlich akustisch belastet werden, wird der Einsatz von Sinusteinen empfohlen.



Abbildung 36: Aufpflasterung mit Sinussteinen und barrierefreier Querungsmöglichkeiten in Hofheim (eigene Aufnahme)

Entlang der Hauptverkehrsachse sowie entlang von Straßen mit hohem motorisierten Verkehrsaufkommen (MIV) sollten die vorhandenen 6 cm hohen Borde erhalten bleiben. Bei reinen Erschließungsstraßen sowie Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen und geringen Gehwegbreiten ist eine niveaugleiche Ausführung zwischen Gehweg und Fahrbahn zu diskutieren. Beispielhafte Straßenzüge wären hierbei der Abschnitt Auf dem Graben zwischen der B 459 und dem verkehrsberuhigtem Bereich oder die Gerbergasse zwischen Am Langen Steg und dem verkehrsberuhigtem Bereich. Sollte ein solcher Bereich als weiche Separation ausgebildet und nicht als verkehrsberuhigt ausgeschildert werden, ist trotz der Niveaugleichheit darauf zu achten, dass die Seitenbereiche ausreichende Breiten aufweisen; ggf. ist die Fahrbahnbreite zu reduzieren. Viele gute Beispiele können einer Veröffentlichung der BASt entnommen werden⁴³.

An den bestehenden niveaugleichen Straßenquerungen (Bsp. Jahnweg die Straße Hinter dem Brauhaus kreuzend) sowie in der niveaugleichen Altstadt sind deutliche Kontraste, Bodenindikatoren oder klare Kanten zu etablieren, um eine sichere Wegeführung für sehingeschränkte Personen zu gewährleisten.

3.8 Behindertenparkstände

Um die Erreichbarkeit relevanter Ziele auch für mobilitätseingeschränkte Menschen mit dem Kfz zu ermöglichen, sind barrierefreie Parkstände in ausreichender Anzahl und kurzläufigen Entfernungen zu entsprechenden Zielen vorzusehen. Die Anordnung von Parkständen für Menschen mit Behinderung erfordert außerdem, dass ein barrierefreier Anschluss gegeben ist. "[...]barrierefreie Parkstände sind im öffentlichen Raum bedarfsgerecht und zielnah bereitzustellen. Gebäude mit Publikumsverkehr und andere zentrale Punkte sind bei der Anordnung besonders zu berücksichtigen."⁴⁴ Etwa 3% der vorhandenen Parkstände auf Parkieranlagen sollen für einen barrierefreien Parkstand genutzt werden, kleinere Parkieranlagen sollten über mindestens einen Parkstand für Menschen mit Behinderung verfügen.⁴⁴

⁴³ Fahrbahnquerschnitte in baulichen Engstellen von Ortsdurchfahrten, Verkehrstechnik Heft V 208, bast 2011

⁴⁴ FGSV – Hinweis für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA (S. 57): 2011

Nach Aufnahme der barrierefreien Parkstände und Parkplätze im Untersuchungsgebiet (**Bild 3.8**) sind demnach an folgenden Parkplätzen Behindertenparkstände nachzurüsten:

- Parkplatz am Bürgerhaus und Schwimmbad - 5 Parkstände sind auszuweisen (mom. 3 vorhanden)
- Parkplatz am Rathaus - 3 Parkstände (momentan 1)
- Parkplatz Kreuzgasse - 1 Parkstand (momentan 0)
- Parkplatz Erkerweg - 1 Parkstand (momentan 0)
- Parkplatz Krugsche Gasse - 1 Parkstand (momentan 0)

Neben Behindertenparkständen auf Parkplätzen werden Behindertenparkstände am Straßenrand vorgeschlagen. Potenzielle Standorte sind **Bild 3.8** zu entnehmen. Von den Behindertenparkständen ist ein barrierefreier Übergang zu schaffen, insofern dies nicht der Fall ist.

3.9 punktuelle Maßnahmen

3.9.1 Gehwegbreiten/ Gehwegparken

Während der Begehung für den Status Quo erfolgte eine Aufnahme des Gehwegparkens vor allem im Süden des Untersuchungsgebiets. Im Bereich der Gerbergasse werden ohne verkehrsrechtliche Anordnung Fahrzeuge auf dem Gehweg abgestellt, sodass es neben einer Verkehrswidrigkeit zu einer starken Einengung der Gehwegbreite kommt. Parken auf Gehwegen ohne verkehrsrechtliche Anordnung ist seitens des Ordnungsamtes strikt zu ahnden. Vor allem Personen mit Seh- oder Mobilitätseinschränkungen sind auf ausreichend breite Gehwege angewiesen, eine Straßenquerung oder das Umgehen parkender Fahrzeuge stellen deutliche Hürden dar. Private Stellplätze werden oft aus Bequemlichkeit/Gewohnheit nicht genutzt. Generell stellt Gehwegparken eine erhebliche Behinderung des Fußverkehrs dar und kann nur in Ausnahmefällen bei ausreichend verbleibender Gehwegbreite (min. 1,50 m) geduldet werden (wobei auch hier kein Begegnen möglich ist).

Am Langen Steg ist einseitiges Gehwegparken ausgewiesen. Aufgrund der vorhandenen ausreichenden Fahrbahnbreite wird empfohlen, das Parken komplett auf die Fahrbahn zu verlegen. Das Begegnen von zwei Fahrzeugen neben einem parkenden Fahrzeug ist bereits aktuell aufgrund der geringen Restfahrbahnbreite nicht möglich.

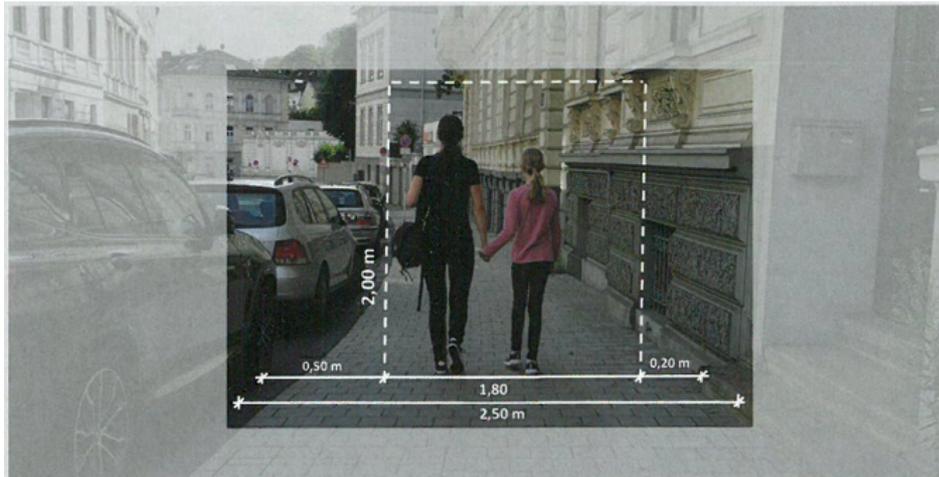


Abbildung 37: Visualisierung der Mindestbreiten für Gehwege nach EFA 2002 (Jürgen Gerlach, Sicher Planen im Bestand – Straßenverkehrstechnik 10/2020)

Bei Neubau sollten Gehwegbreiten von min. 2,50 m eingehalten werden. (RASt, S. 35, FGSV 2006)

Dort wo ausreichend breite Gehwege nicht bereitgestellt/freigemacht werden können, ist ja nach Straßenkategorie (RASt, S 17, FGSV 2006) zu diskutieren, ob der Straßenraum barrierefrei/niveaugleich umzugestalten ist. Dies kommt in der Regel nur bei einer grundhaften Sanierung in Frage.

3.9.2 Meldeplattform

Die herausstehenden Schachtdeckel sind an die jeweilige Wegeoberfläche anzupassen. Eine Ebenheit bietet neben der sicheren Befahrbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen auch für seheingeschränkte Menschen den Vorteil, nicht als Stolperfalle zu dienen. Hierfür sind die entsprechenden Schachtdeckel (Bahnhofstraße, Marktplatz) auf Niveaugleichheit abzusenken. Für solche und ähnliche bauliche Mängel empfiehlt es sich, eine städtische Meldeplattform einzurichten, wo diese Mängel durch BürgerInnen gemeldet werden können. Die eingegangenen Mängel werden direkt an die betreffenden Ämter weiter gegeben und eine Behebung kann veranlasst werden.

3.9.3 Steigung zwischen Schillerstraße/ Bahnhofstraße und Beundestraße

Der starke Höhenunterschied zwischen der Schillerstraße/ Bahnhofstraße und Beundestraße kann aufgrund der vorhandenen Länge von knapp 100 m nicht ohne technische Hilfsmittel barrierefrei umgestaltet werden. Die maximal nutzbaren 6 Steigungsprozent inklusive Zwischenpodeste sind nicht umsetzbar.

Eine mögliche Option zur Bewältigung des Übergangs Beundestraße - Schillerstraße/ Bahnhofstraße wäre die Nutzung der vorhandenen Aufzüge, welche sich in der Sparkasse sowie im Seniorenzentrum befinden. Der Aufzug an der Sparkasse verbindet das Parkhaus mit der Sparkassenfiliale. Aufgrund der Öffnungszeiten des Parkhauses wäre dieser Aufzug allerdings nur zeitlich eingeschränkt nutzbar.

Der Aufzug im Seniorenzentrum sowie dessen Eingänge sind barrierefrei errichtet, sodass dies keine Umbaumaßnahmen benötigt. Ausreichende Platzverhältnisse sowie eine gute Erreichbarkeit sind vorhanden. Die Nutzung der Fahrstühle für Personen mit Anspruch auf Barrierefreiheit von der Sparkasse sowie dem

Seniorenzentrum sind seitens der Stadt frühzeitig und offen zu kommunizieren. Umwege sind für mobilitätseingeschränkte Personen auf der Achse Beundestraße – Schillerstraße – Marktplatz dennoch unvermeidlich.

Sollte auf technische Hilfsmittel zurückgegriffen werden, wäre die Etablierung eines Fahrstuhls oder eines Treppenlifts umsetzbar. Eine gewisse Umgestaltung der Fußgängerwege ist dennoch nötig, sodass der Treppenlift/ Aufzug für alle Personen nutzbar ist und die starke Steigung umgangen werden kann. Die Verwendung eines möglichen Aufzuges ist mit einem entsprechendem Steg sowie einem enormen baulichen Eingriff verbunden. Bei einem Treppenlift ist zu klären, dass ein Lift eingesetzt wird, der ohne Betriebspersonal betrieben werden kann. Die Benutzung erfordert allerdings spezielle Kenntnisse, sodass die Bedienung einwandfrei und sicher abläuft. Außerdem würde sich dieser im freien, witterungsungeschützten Straßenraum befinden, sodass sie durch Vandalismus oder Fehlbedienungen vom Ausfall betroffen sein können.⁴⁵ Diese Maßnahmen sind mit enormen wirtschaftlichen Kosten verbunden. Eine solche Möglichkeit ist entsprechend zu prüfen oder mit Blick auf den Kostenrahmen abzulehnen.

Kosten und Nutzen einer neuen öffentlich zugänglichen baulichen Lösung zur Überbrückung der Höhenunterschiede stehen in keinem Verhältnis. Soll diese Verbindung barrierefrei hergestellt werden, stellt sich als einziger sinnvoller Lösungsansatz die Nutzung privater Aufzüge dar (z.B. Sparkasse oder Altenwohnheim).

3.9.4 Treppenanlage entlang des Hauptfußwegs der Nidda

Die bestehende Treppe entlang des Steinwegs ist barrierefrei umzugestalten. Über eine Rampe mit einer geringeren Steigung als 6% kann die Barrierefreiheit umgesetzt werden (**Abbildung 38**). Die Treppenanlage inklusive des vorhandenen Geländers kann bestehen bleiben, muss allerdings in der Breite verringert werden, sodass Personen mit Rollstuhl und Rollator ausreichende Breiten zur Verfügung stehen.

⁴⁵ Hindernisfreie Architektur – Treppenlifte in öffentlich zugänglichen Bauten; https://hindernisfreie-architektur.ch/hochbauten_post_type/treppenlifte-in-oeffentlich-zugaenglichen-bauten/



Abbildung 38: Treppe mit Rampe im Außenbereich⁴⁶⁴⁷

3.9.5 Brücke am Jahnweg barrierefrei gestalten

Entlang der Fußwegeverbindung des Jahnwegs erfolgt die Querung der Nidda über eine Brücke für den nichtmotorisierten Verkehr. Diese ist durch einen Poller auf eine Breite von etwa 90 cm eingeeengt, sodass Personen mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen, ... nur unter sehr beengten Bedingungen die Wegebeziehung nutzen können. Aufgrund der vorhandenen Gesamtbreite von unter 2,00 m sowie der Ausweisung als Fuß- und Radweg wird empfohlen, die Poller an der Brücke zu entfernen.

3.9.6 Öffentliche Trinkwasserversorgung

Zur kostenlosen Trinkwasserversorgung, die vor allem an heißen Tagen sehr wichtig ist, können im Stadtgebiet Wasserspender aufgestellt werden (**Abbildung 39**). Eine Platzierung sollte dabei an zentralen Orten sowie Flächen mit Erholungs- und Aufenthaltsqualität geschehen. Üblicherweise bestehen diese Wasserspender aus einer Zapfstelle, an der Flaschen befüllt werden können und einer Trinkstelle, an der auf Knopfdruck direkt getrunken werden kann. Als weitere Option können Geschäfte kostenfrei Leitungswasser auffüllen und dies auch bewerben. Als Beispiele können hier genannt werden: „Trinkwasser-unterwegs“ oder „Refill-Deutschland“ (**Abbildung 39**). Bei „Refill-Deutschland“ wird mit einem Aufkleber am Eingang darauf hingewiesen, dass kostenlos Leitungswasser abgefüllt wird. Dieses wird von den Mitarbeitenden entweder in eine mitgebrachte Flasche abgefüllt oder die Personen erhalten ein Glas Wasser vor Ort. Das Eiscafé Cortina Lorenzo in Ortenberg, die Zulassungsstelle Laubach oder Börger Energie in Wölfersheim sind Beispiele von Unternehmen in der näheren Umgebung, die an der Aktion „Refill-Deutschland“ teilnehmen ⁴⁸

⁴⁶ Bordstein-Ries – Treppe mit Rampe im Außenbereich; https://www.bordstein-ries.de/portfolio_item/treppe-mit-rampe-im-aussenbereich/

⁴⁷ Das Haus – Mit Rollstuhlrampen und Rampensystemen zu mehr Mobilität und Barrierefreiheit; <https://www.haus.de/leben-im-alter/barrierefreies-wohnen-bauen/rollstuhlrampen-und-rampensysteme-27891>

⁴⁸ Refill Deutschland; <https://refill-deutschland.de/>



Abbildung 39: öffentlich zugänglicher Wasserspender⁴⁹ (li.); Aufkleber für Geschäfte als Refill Station⁴⁸ (re.)

Längere Strecken sowie längere Aufenthalte im Stadtgebiet können vor allem für ältere Personen durch diese Maßnahme attraktiver gemacht werden, da sie ohne Konsumzwang die Möglichkeit haben, kostenlos Wasser zu bekommen. Es handelt sich dabei nicht um Zapfstellen zum Zapfen größerer Wassermengen. Die Zapfstelle kann außerdem nicht versehentlich „offen“ gelassen werden, da das Wasser nur bei Betätigung einer Taste fließt.

3.9.7 Öffentliche Toiletten

Zur Qualitätssteigerung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums ist es empfehlenswert, im Stadtgebiet öffentliche Toiletten anzubieten, welche sowohl barrierefrei erreichbar als auch über eine barrierefreie Toilette verfügen. In Nidda befindet sich bereits eine öffentliche Toilette in der Gerbergasse. Im Untersuchungsgebiet sollten weitere öffentliche Toiletten zur Verfügung gestellt werden, beispielsweise entlang der Fußwegeverbindungen sowie an zentralen Plätzen. Ein potenzieller Standort für eine öffentlich barrierefreie Toilette könnte am Bürgerhaus oder Rathaus sowie auf der Achse Bahnhofstraße - Schillerstraße sein.

Öffentliche Toilettenanlagen sind mit Kosten verbunden - Sie müssen errichtet, unterhalten und regelmäßig gereinigt werden und stellen nicht immer positiv besetzte Orte dar (Geruch, Hygienestatus). Zusätzlich bergen sie leider ein gewisses Potenzial, durch Vandalismus beschädigt zu werden. Stark frequentierte Orte bergen ein geringeres Vandalismusrisiko, da dort die soziale Kontrolle in größerem/dauerhaften Maße stattfindet.

⁴⁹ AquaDona - Außen-Trinkbrunnen für den öffentlichen Bereich; <https://www.aquadona.com/trinkwasserbrunnen-aussen>

Die Möglichkeit der Toilettennutzung, ohne einem Konsumzwang in der Gastronomie zu unterliegen, unterstützt die Aufenthaltsqualität. Hierdurch werden öffentlich Orte stärker frequentiert; was der Gefahr durch Vandalismus ebenfalls etwas entgegenwirken kann.

4 Maßnahmen im Bereich des denkmalgeschützten Marktplatzes

”Zu besonderen Konflikten kann eine barrierefreie Gestaltung in Bereichen mit denkmalgeschützten Objekten führen. Hier sind die rechtlich garantierten Belange von Denkmalschutz und Barrierefreiheit zu beachten und abzuwägen.”⁵⁰ In diesen Bereichen kommen Standardlösungen und Musterlösungen durch die Komplexität der zu beachtenden Randbedingungen häufig nicht zum Tragen. Der Abwägungsprozess zwischen Denkmalschutz und Barrierefreiheit benötigt individuelle Lösungen, welche für den jeweiligen Einzelfall diskutiert und untersucht werden müssen.⁵¹

Grundsätzlich sind dabei in denkmalgeschützten Bereichen mindestens entlang der Hauptwegebeziehungen folgende Anforderungen sicherzustellen⁵¹:

- Berollbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollstuhl, Rollator, ...
- Er tastbarkeit und visuelle Erkennbarkeit für sehingeschränkte Personen,
- Freihaltung des barrierefreien Raums von Hindernissen.

Um Konflikten möglichst aus dem Weg zu gehen, ist eine frühzeitige Eingliederung und Abstimmung mit Betroffenen notwendig. So kann gemeinsam eine möglichst gute Lösung für alle Beteiligten erarbeitet werden, die sowohl dem Denkmalschutz als auch der Stadtgestaltung und Barrierefreiheit gerecht wird. In der Ideenentwicklung zur Umgestaltung sollten die Materialwahl, die Wegeführung, die einzelnen notwendigen Schritte und Elemente zur Zielerreichung frühzeitig und offen diskutiert werden.⁵²

Für die Stadt Nidda ist vorrangig als größeres Projekt der Bereich des Marktplatzes barrierefrei umzubauen. Die H BVA schlägt für Kopfsteinpflasterflächen folgendes vor: ”Beispielsweise kann der Einbau von ebenen und engfugigen Platten in Kopfsteinpflasterflächen, die ähnliche Materialstruktur und -farbe aufweisen, zu einer guten gestalterischen und funktionalen Lösung in einem denkmalgeschützten Altstadtbereich führen. Alternativ besteht auch die Möglichkeit, das vorhandene Pflaster abzuschleifen und neu zu verfugen, was allerdings nicht unbedingt zu einer kostengünstigeren Lösung führt als die Neuverlegung mit ähnlicher Materialstruktur und -farbe. Während mit diesen Maßnahmen sowohl die Befahrbarkeit als auch die Tastbarkeit gesichert ist, erfordert ein ausreichender optischer Kontrast allerdings ergänzende Maßnahmen, beispielsweise einen mitlaufenden, kontrastierenden Schmuckstreifen.”⁵⁰

⁵⁰ FGSV – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA (S. 38ff.); 2011

⁵¹ Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen – Teil Grundlegende Anforderungen an die Barrierefreiheit; Landeshauptstadt Thüringen, 2019

⁵² Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung – Leitfaden Unbehinderte Mobilität S. 36; Wiesbaden, 2006

Entsprechend wurde für Nidda eine Wegeführung erarbeitet (**Bild 4**), die sich für einen barrierefreien Ausbau von Wegen eignet. Diese Führung ermöglicht sowohl das Erreichen der dort vorhandenen Geschäfte, die Erholungsmöglichkeiten, die Behindertenparkstände sowie die Fußgängerschutzanlage. Die Hauptfläche besteht dabei weiterhin aus Kopfsteinpflaster, sodass der bestehende Charakter und Charme erhalten bleibt. Die Führung des barrierefreien Streifens entlang der Geschäfte führt dazu, dass die Außengastronomie weiter ins Zentrum des Marktplatzes rücken müsste, allerdings von den für die Gastronomie nutzbaren Flächen keine Einschränkungen bestehen. Zur Bedienung der KundInnen der Außengastronomie müssen die Bediensteten der Restaurants und Cafés die barrierefreie Wegeführung kreuzen. Hierbei ist entsprechend von allen Beteiligten gegenseitig Rücksicht zu nehmen.

Die Umsetzung einer solchen Maßnahme mit barrierefreien Wegeverbindungen in denkmalgeschützter Umgebung/ Umgebung mit Kopfsteinpflaster kann beispielhaft in Dinkelsbühl (**Abbildung 40**), Lohr am Main (**Abbildung 41**), Erlangen sowie Münster betrachtet werden. Das Abschleifen sowie eine Neuverfugung des Pflasters erfolgten in Konstanz sowie in Berching oder Bamberg.

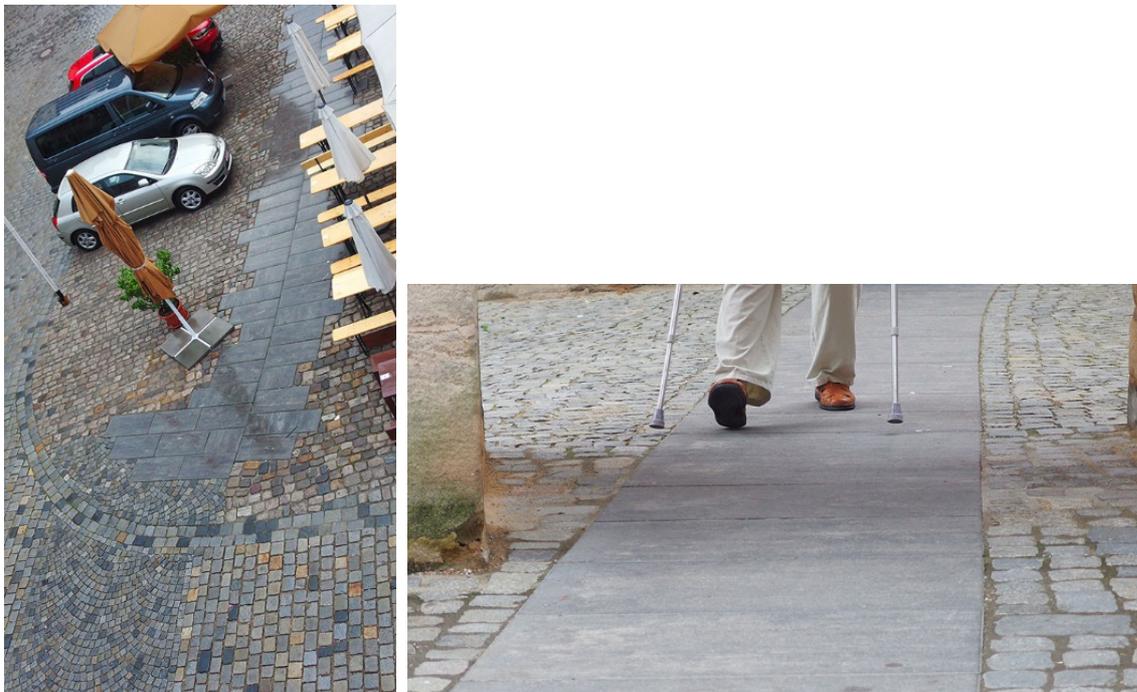


Abbildung 40: Barrierefreie Wege inmitten bestehenden Kopfsteinpflasters am Beispiel von Dinkelsbühl⁵³

⁵³ Bayern barrierefrei – Besser zu Fuß in Dinkelsbühl: <https://www.barrierefrei.bayern.de/magazin/barrierefreie-wege-dinkelsbuehl.php>



Abbildung 41: "Rollatorweg" in Lohr am Main entlang der Muschel- und Fischergasse⁵⁴

Eine weitere Option für einen geeignete Bodenbelag für Personen mit Anspruch auf Barrierefreiheit, kann ein Pflaster mit gesägt-glatten Oberflächen sein. Dieses hat den Vorteil, sich besser in das Stadtbild zu integrieren, wobei es eine weitgehend ebene Oberflächen hat.⁵⁵ Diese Variante ist beispielhaft in den folgenden **Abbildung 42** dargestellt.

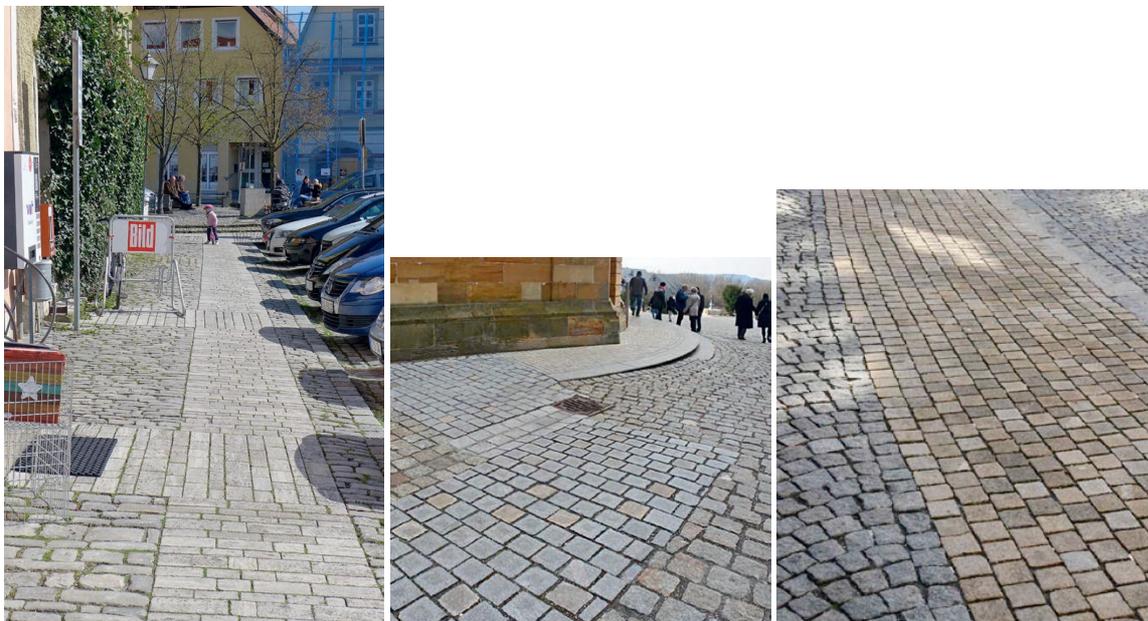


Abbildung 42: Pflastergestaltung mit weitestgehend ebener Oberfläche in historischem Ensemble⁵⁵

5 Maßnahmenkatalog

Im Maßnahmenkatalog sind die aus der Analyse entwickelten Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet dargestellt. Die Maßnahmen wurden in die Zeithorizonte kurz-, mittel- und langfristig untergliedert und mit einer Kostenschätzung versehen, zusätzlich sind die beteiligten Akteure aufgelistet. Zur Erklärung folgen eine kurze Zusammenfassung sowie der Nutzen der einzelnen Maßnahmen.

⁵⁴ Johannes Ungemach – Aus Alt mach Alt: Sanierung der Lohrer Fischergasse fertig; am 05.01.2021 erschienen in der Mainpost

⁵⁵ Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege – Barrierefreiheit für Baudenkmäler und Bestandsbauten (S.26ff.); München, 2018

In den Zeithorizont kurzfristig fallen überwiegend Maßnahmen, welche aufgrund eines geringen Planungsaufwands sowie geringer Komplexität schnell realisiert werden können. Ebenfalls fallen Maßnahmen mit hohem Handlungsbedarf in diese Kategorie, da diese relevante Quell-Ziel-Beziehungen oder Fußwegeverbindungen widerspiegeln. Kurzfristige Maßnahmen stellen entsprechend die Sicherstellung eines barrierefreien Erreichens der Ziele für mobilitäts- und seheingeschränkte Personen dar, mit deren Umsetzung ein sicherer und selbstständiger Aufenthalt im Entwicklungsgebiet Schillerstraße gewährleistet wird.

Maßnahmen, bei denen ein erhöhter Planungsaufwand oder eine komplexere Umsetzung erfolgt, sind dem langfristigen Zeithorizont zugeordnet. Ebenfalls in diesem Zeithorizont sind Maßnahmen eingegliedert, welche keinen schnellen Handlungsbedarf aufweisen, sondern eine Umsetzung erst in den folgenden Jahren genügt.

Insgesamt wurde die Planung im Gesamtnetz betrachtet, wobei auch auf finanzielle sowie planerische Aspekte Rücksicht genommen wurde. Nach Umsetzung aller Maßnahmen ergibt sich im Untersuchungsgebiet ein barrierefreies Gesamtnetz, welches die selbstständige Mobilität aller Personen in Nidda ermöglicht.

6 Fördermöglichkeiten

Neben den Fördermitteln, die im Rahmen des ISEKs genutzt werden können, bietet das Land Hessen weitere Fördermöglichkeiten.

Vom Land Hessen werden Maßnahmen und Projekte zur Stärkung der Nahmobilität gefördert. Grundsätzlich werden dabei alle Konzepte, Planungen sowie der Bau von Infrastruktur für die Nahmobilität und Öffentlichkeitsarbeit gefördert, damit die Ziele für die Nahmobilitätsstrategie in Hessen erreicht werden.

„Gefördert werden Investive Maßnahmen, Planungen und Konzepte sowie Öffentlichkeitsarbeit für die Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad und weiteren nicht motorisierten Verkehrsmitteln bzw. Fortbewegungsmöglichkeiten auch in der Verknüpfung mit dem Bus- und Bahnverkehr.“⁵⁶

Dementsprechend geht der Punkt Barrierefreiheit in dieser Kombination mit der Mobilität zu Fuß einher, da eine Planung und Umsetzung der Fußwege die Barrierefreiheit stets berücksichtigen sollte. In den geförderten Vorhaben des Landes Hessen sind außerdem Maßnahmen förderfähig, die zu einer Verbesserung der Barrierefreiheit führen. Beispielsweise wurde die Stadt Bad Wildungen bei der Schaffung qualitativ hochwertiger und barrierefreier Wegenetze unterstützt (das Land Hessen übernahm 24.000€ der 30.000€ Gesamtkosten) sowie die Stadt Erbach bei Querungsstellen mit Bordsteinabsenkungen und Blindenleitstreifen. Eine Übersicht aller förderfähiger Projekte, welche in hessischen Städten, Gemeinden und Landkreisen umgesetzt wurden, kann der Seite Nahmobilität Hessen entnommen werden.⁵⁶

⁵⁶ Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) – Fördermittel des Landes Hessen; <https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/>

Neben der Verbesserung der Nahmobilität besteht eine Städtebauförderung des Landes Hessen, welches für die Stadtentwicklung Fördergelder bereitstellt. Diese können bei Umsetzung mit der Barrierefreiheit in Einklang gebracht werden; die nachhaltige Stadtentwicklung⁵⁷ sieht in der Stadt Nidda Handlungsbedarf beim Jahnweg sowie der Mühlstraße, welche ebenfalls in der Barrierefreiheit Verbesserungspotential aufweisen. Eine Kombination solcher Maßnahmen kann vorgenommen werden.

Des Weiteren fördert das Land Hessen sowohl den Neu- und Umbau von Haltestellen sowie die Verbesserung der Haltestellenausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, ...). Die zuwendungsfähigen Ausgaben müssen eine Bagatellgrenze von 100.000 € überschreiten, damit eine Förderung möglich ist. Deshalb bietet es sich an, mehrere Haltestellen, die barrierefrei umgebaut werden sollen, in einem Antrag zusammenzufassen. Warteflächen unter 1,50 m Breite sind nicht förderfähig. Warteflächen von unter 2,50 m Breite verhindern den Einsatz von Klapprampen, können durch eine Bordhöhe von 22 cm allerdings die Minimalanforderungen für die Barrierefreiheit erfüllen und sind entsprechend förderfähig. Dieser Fall ist ebenso förderfähig wie Warteflächen ab einer Breite von 2,50 m.⁵⁸ Beispiele für Förderungen barrierefreier Bushaltestellen vom Land Hessen stellen die Städte Heusenstamm, Bad Wildungen, Reitzhagen und Oderhausen sowie dem Landkreis Darmstadt-Dieburg.⁵⁹

Eine weitere Fördermöglichkeit ist das Programm "Barrierearme Stadt" der IKK/KfW (KfW-Fördermittel Programm 233), welches zinsgünstige Kredite für den alter- und familiengerechten Umbau bereitstellt. Von der KfW "können vor dem Hintergrund des demografischen und sozialen Wandels investive Maßnahmen zur Reduzierung oder Beseitigung von Barrieren sowie zum alters- und familiengerechten Umbau der kommunalen Infrastruktur mit zinsgünstigen Krediten unterstützt werden."

Das Programm beinhaltet ein Darlehen von bis zu 50 Millionen Euro für eine barrierearme oder barrierefreie Umgestaltung der kommunalen und sozialen Infrastruktur (Bsp. Bürgersteine absenken, barrierefreie/-arme öffentliche WC-Anlagen einrichten oder neu bauen, Leit- und Orientierungshilfen für blinde und sehbehinderte Menschen schaffen, Fußgängerüberwege anpassen, etc.).

Städte sind als kommunale Gebietskörperschaft förderfähig. Die entsprechenden Formulare, Konditionen sowie Kredithöhen sind auf der Website geregelt.⁶⁰

⁵⁷ Nachhaltige Stadtentwicklung Hessen – Aktive Kernbereiche in Hessen: Nidda „Städtebauliches Entwicklungsgebiet Schillerstraße“; <https://nachhaltige-stadtentwicklung-hessen.de/kurzprofile/akb-nidda-final.html>

⁵⁸ Hessen Mobil – Informationsblatt für Bushaltestellen, Regelungen für Förderanträge; Wiesbaden, 2019

⁵⁹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen – Barrierefreiheit; <https://wirtschaft.hessen.de/Themen-A-Z/Barrierefreiheit>

⁶⁰ KfW – Barrierearme Stadt; [https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Barrierearme-Stadt-Kommunen-\(233\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Barrierearme-Stadt-Kommunen-(233)/)

7 Fazit

Barrierefreiheit betrifft uns alle. Barrierefreiheit fördert die gesellschaftliche Teilhabe aller, auch vor dem Hintergrund einer älter werdenden Gesellschaft, welche auch für Nidda prognostiziert wird. Die Gruppe der Personen mit Anspruch auf Barrierefreiheit umfasst nahezu die gesamte Bevölkerung und lässt sich beliebig erweitern: Einschränkungen im Bewegungsapparat (lang- und kurzfristig, Gehstock, Krücken, Rollator, Rollstuhl, Sportverletzung, Kinderwagen, Rollkoffer, ...) sowie eingeschränktes Seh- oder Hörvermögen oder kognitive Einschränkungen. Dabei werden alle Altersgruppen einbezogen.

Vereinzelte Barrierefreiheit ist bereits im Untersuchungsgebiet der Stadt Nidda umgesetzt. Einige Fußgängerschutzanlagen sind mit akustischen Signalen ausgestattet, ein Großteil der Querungshilfen verfügt über einen abgesenkten Bord (wenn auch die parallele Niveaugleichheit für mobilitätseingeschränkte Menschen noch nicht erreicht ist), die Fußgängerzone sowie der verkehrsberuhigte Bereich sind niveaugleich gestaltet und etwa die Hälfte der Gebäude von öffentlichem Interesse einschließlich Geschäften und Gastronomie ist mit barrierefreien Zugängen ausgestattet.

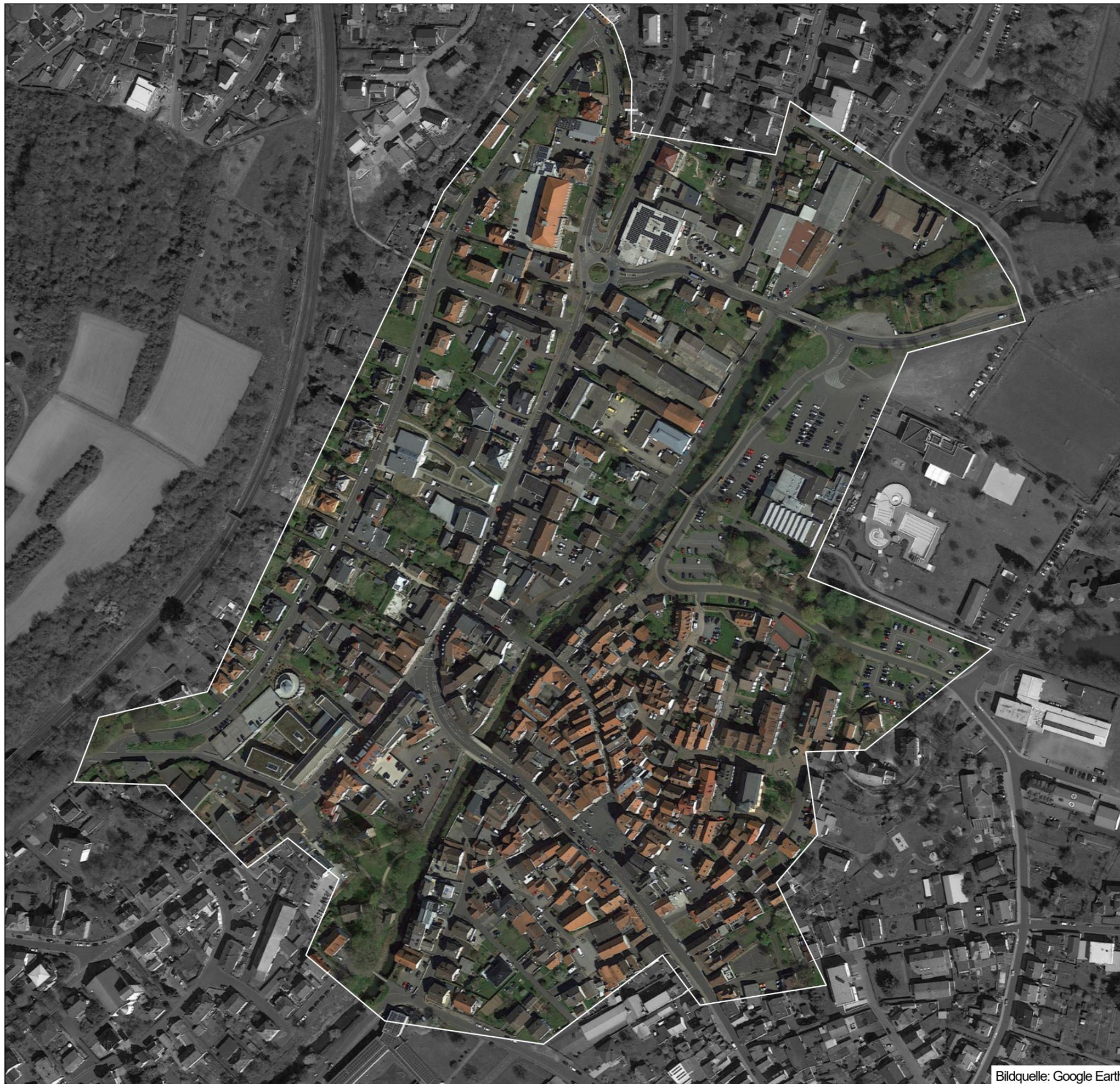
Wie in Kapitel 2 aufgezeigt, treten sowohl bei freizeithlichen Beschäftigungen, Erledigungen oder bei freizeithlichen Tagesgestaltungen sowie bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs Problemstellen im öffentlichen Raum im Bereich der Barrierefreiheit auf. Auch in Nidda wurde bei diesen Punkten Handlungsbedarf festgestellt: Die Umsetzung barrierefreier Querungsmöglichkeiten sowie ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen stellen einen wichtigen Schritt dar, um selbstbestimmte Mobilität aller Personen zu ermöglichen und zu verbessern. Hinzu kommt die Etablierung taktiler Leitelemente für Menschen mit Seh- oder Hörbeeinträchtigungen, welche im Bestand komplett fehlen. Diese sind primär an den Fußwegeverbindungen sowie in den Querungsbereichen stärker befahrener Straßen zu etablieren; dabei ist auch die Umsetzung in Form einer getrennten Querung (Querung mit taktilen Elementen und Nullabsenkung) zu empfehlen. Des Weiteren sollten vermehrt Sitz- und Verweilmöglichkeiten im Stadtgebiet und speziell entlang der Schillerstraße/Bahnhofstraße installiert werden, sodass eine ausreichende Anzahl an Erholungsstellen und Treffpunkte für alle Altersgruppen zur Verfügung stehen.

Der barrierefreie Umbau des denkmalgeschützten Marktplatzes stellt einen wichtigen Schritt dar, um die Aufenthaltsqualität und den Komfort im Ortskern zu erhöhen. Durch eine frühzeitige Einbindung aller Beteiligten sowie einen ständigen Austausch kann eine barrierefreie Gestaltung erarbeitet werden, die die Situation im Hinblick auf die Barrierefreiheit deutlich verbessert. Ebenso sollten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität die Fußwegeverbindungen barrierefrei umgebaut werden und mit entsprechenden Sitz- und Verweilmöglichkeiten komplettiert werden.

Um die Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet weiter zu fördern, bedarf es neben den Schwerpunkten viele kleinere Maßnahmen. Die Umsetzung jeder Maßnahme führt dabei zu einer Verbesserung der Selbstständigkeit und Lebensqualität vor allem für Personen mit Anspruch auf Barrierefreiheit. Die Schwerpunkte liegen bei der Umgestaltung des Marktplatzes, den barrierefreien Haltestellen und Querungsmöglichkeiten mit Querungshilfen sowie dem barrierefreien Ausbau der Fußwegeverbindungen.

Die im ISEK deklarierten Handlungsfelder im Bezug auf die Barrierefreiheit wurden in die Bestandsanalyse aufgenommen und potenzielle Lösungsmöglichkeiten herausgearbeitet. Hinzu kommen weitere identifizierte Mängel, die es zu lösen gilt. Insgesamt ergibt sich durch die flächig zu bearbeitenden Einzelmaßnahmen ein flächendeckendes barrierearmes Wegenetz, das in der Stadt Nidda für eine Stärkung der Barrierefreiheit im gesamten Untersuchungsgebiet beiträgt.

Bilder



Stadt Nidda
Entwicklungsgebiet Schillerstraße
Konzept zur Barrierefreiheit

1

Abgrenzungen des
Untersuchungsgebiets



Stadt Nidda
Entwicklungsgebiet Schillerstraße
Konzept zur Barrierefreiheit

2.1

Zugänge zu Geschäften und
Gebäude von öffentl. Interesse
Status Quo

-  Zugang barrierefrei
-  Zugang nicht barrierefrei

Anzahl:

43

59

Σ 102

Zugänge



Bildquelle: OpenStreetMap



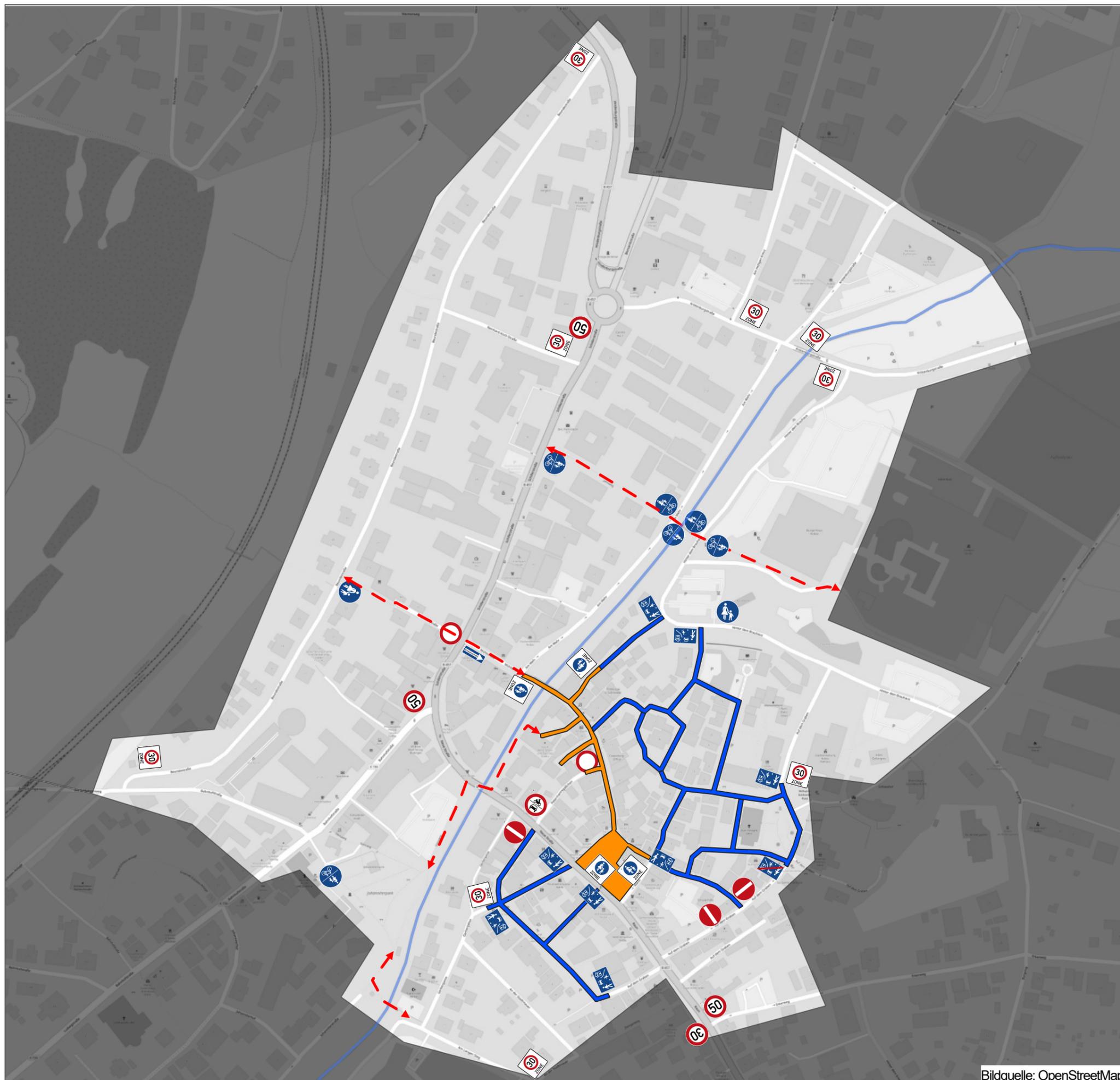
0 m 100 m

Stadt Nidda
Entwicklungsgebiet Schillerstraße
Konzept zur Barrierefreiheit

2.2

Fußwegeverbindungen und
Beschilderung
Status Quo

-  Fußgängerzone
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Fußwegeverbindungen (entsprechend dem Städtebaulichem Entwicklungskonzept)



Bildquelle: OpenStreetMap

Stadt Nidda
Entwicklungsgebiet Schillerstraße
Konzept zur Barrierefreiheit

2.3

Bushaltestellen
Status Quo



Stadt Nidda
Entwicklungsgebiet Schillerstraße
Konzept zur Barrierefreiheit

2.4

Querungsmöglichkeiten mit
Querungshilfen
Status Quo

- Lichtsignalanlage (LSA)
- Fußgängerschutzanlage (FSA) mit Vibration während der Grün-Phase
- Fußgängerschutzanlage (FSA) mit akustischem Signal während der Grün-Phase
- Fußgängerschutzanlage (FSA)
- Mittelinsel (ohne Fußgängerüberweg)



Bildquelle: OpenStreetMap



Stadt Nidda
Entwicklungsgebiet Schillerstraße
Konzept zur Barrierefreiheit

2.5

Sitz- und Erholungsmöglichkeiten
Status Quo

-  Sitzgelegenheit mit Tisch
-  Sitzgelegenheit



Bildquelle: OpenStreetMap

Stadt Nidda
Entwicklungsgebiet Schillerstraße
Konzept zur Barrierefreiheit

2.6

Bodenbelag auf Gehwegen
Status Quo

-  Altstadtpflaster (Kopfstein-Pflaster)
-  Betonsteinpflaster (nicht barrierefrei)
-  Betonsteinpflaster (ausreichend barrierefrei)
-  Stahl-/ Gittergehweg
-  wassergebundene Decke



Bildquelle: OpenStreetMap

Stadt Nidda
Entwicklungsgebiet Schillerstraße
Konzept zur Barrierefreiheit

2.7

Borde/ Niveaugleiche Gestaltung
Status Quo

- Hochbord (~12cm)
- Rundbord (~6cm)
- Bordabsenkung (~3cm - keine Nullabsenkung)
- kein Bord/ niveaugleich



Bildquelle: OpenStreetMap

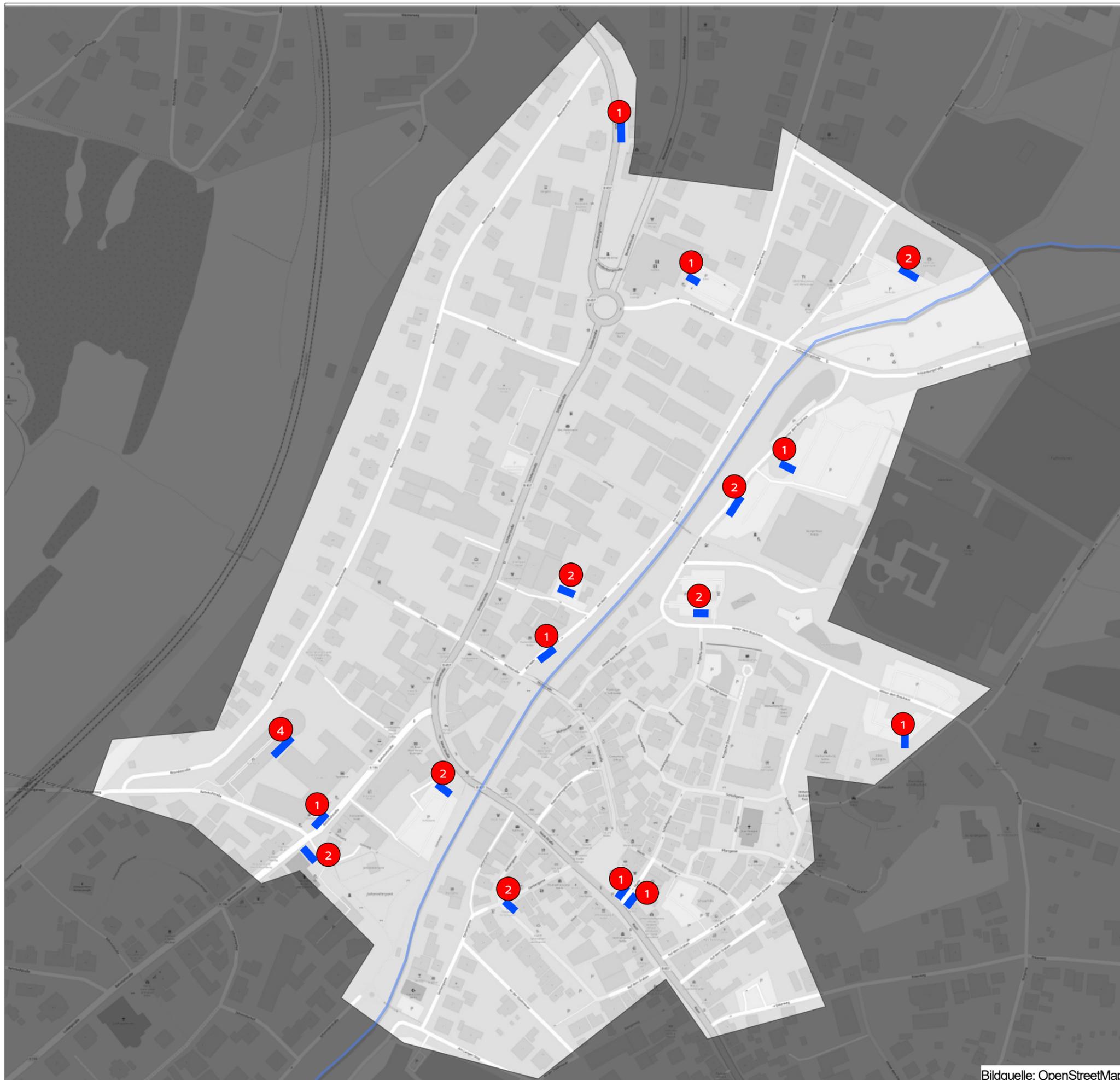
Behindertenparkstände
Status Quo

 StVO-Zeichen 314 mit Zusatzzeichen 1044-10:
Ausweisung barrierefreier Parkstände/ Parkstand
nur für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher
Gehbehinderung und Blinde

Anzahl:

 Behindertenparkstände

26



Bildquelle: OpenStreetMap

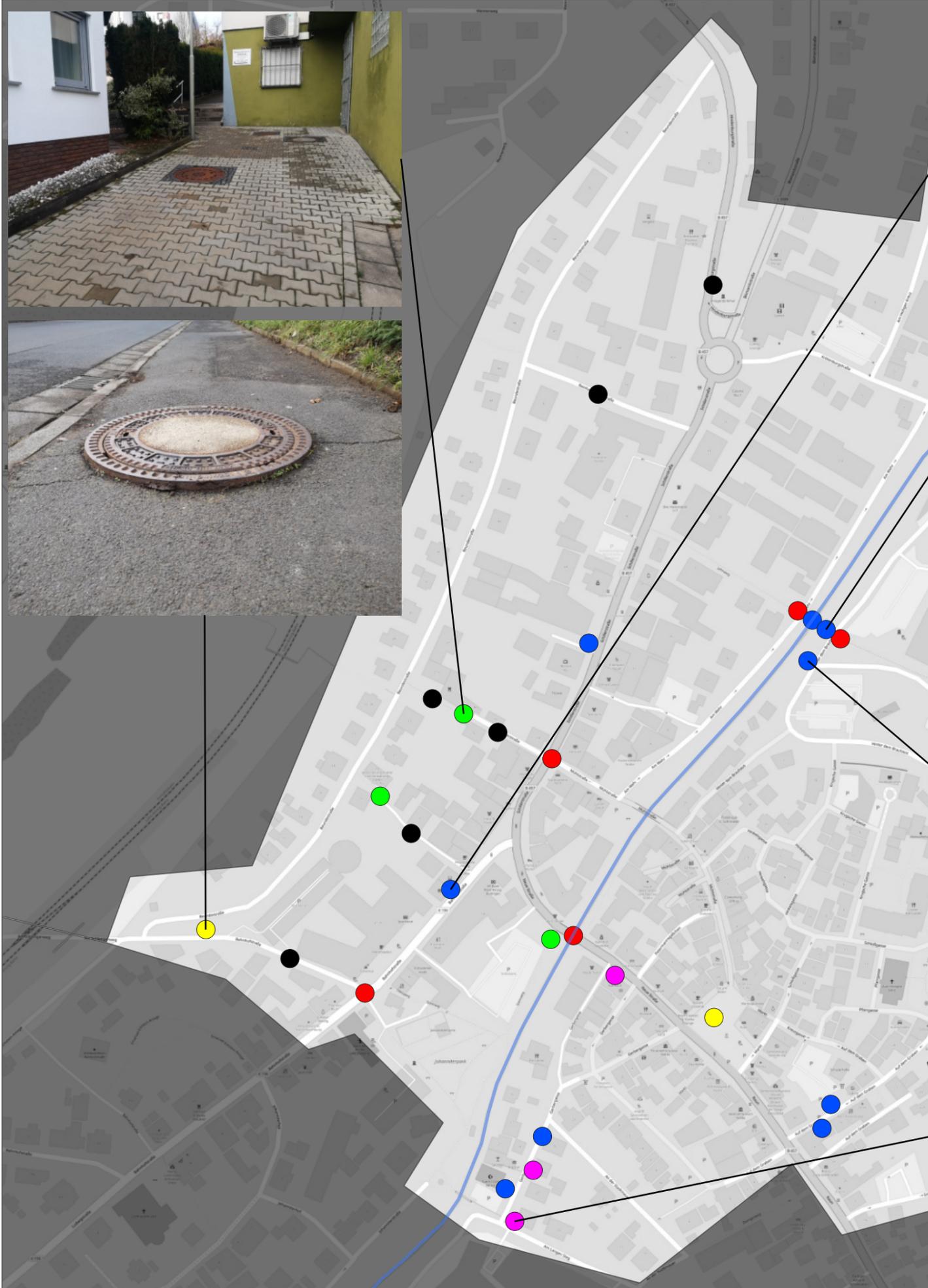


Stadt Nidda
 Entwicklungsgebiet Schillerstraße
 Konzept zur Barrierefreiheit

2.9

punktueller Probleme
 Status Quo

- Gehwegparken
- Gehwegverengung/ kein Gehweg vorhanden
(beispielhaft an Extremstellen verortet)
- fehlende Querungshilfe (bei Fußwegbeziehungen)
- herausstehende Schachtdeckel
- starke Steigung (>6%)
- Treppe



Bildquelle: OpenStreetMap



Potenzielle Nutzung von
Legorampen:



Stadt Nidda
Entwicklungsgebiet Schillerstraße
Konzept zur Barrierefreiheit

3.1

Zugänge zu Geschäften und
Gebäude von öffentl. Interesse
Maßnahmen

Anzahl:	
 Zugang barrierefrei	43
 Zugang nicht barrierefrei	59
Σ	102
Zugänge	



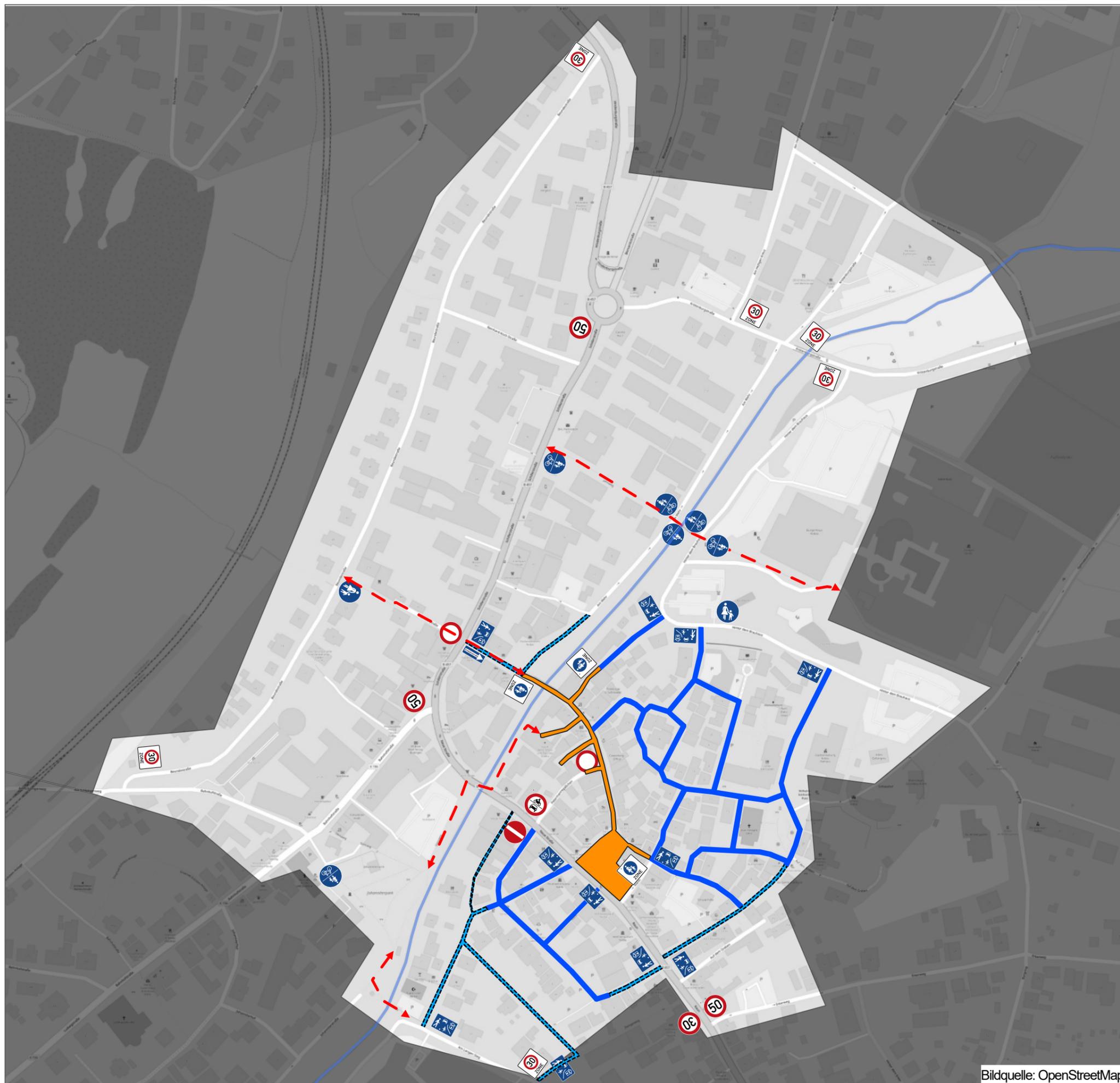
Bildquelle: OpenStreetMap

Stadt Nidda
Entwicklungsgebiet Schillerstraße
Konzept zur Barrierefreiheit

3.2

Fußwegeverbindungen und
Beschilderung
Maßnahmen

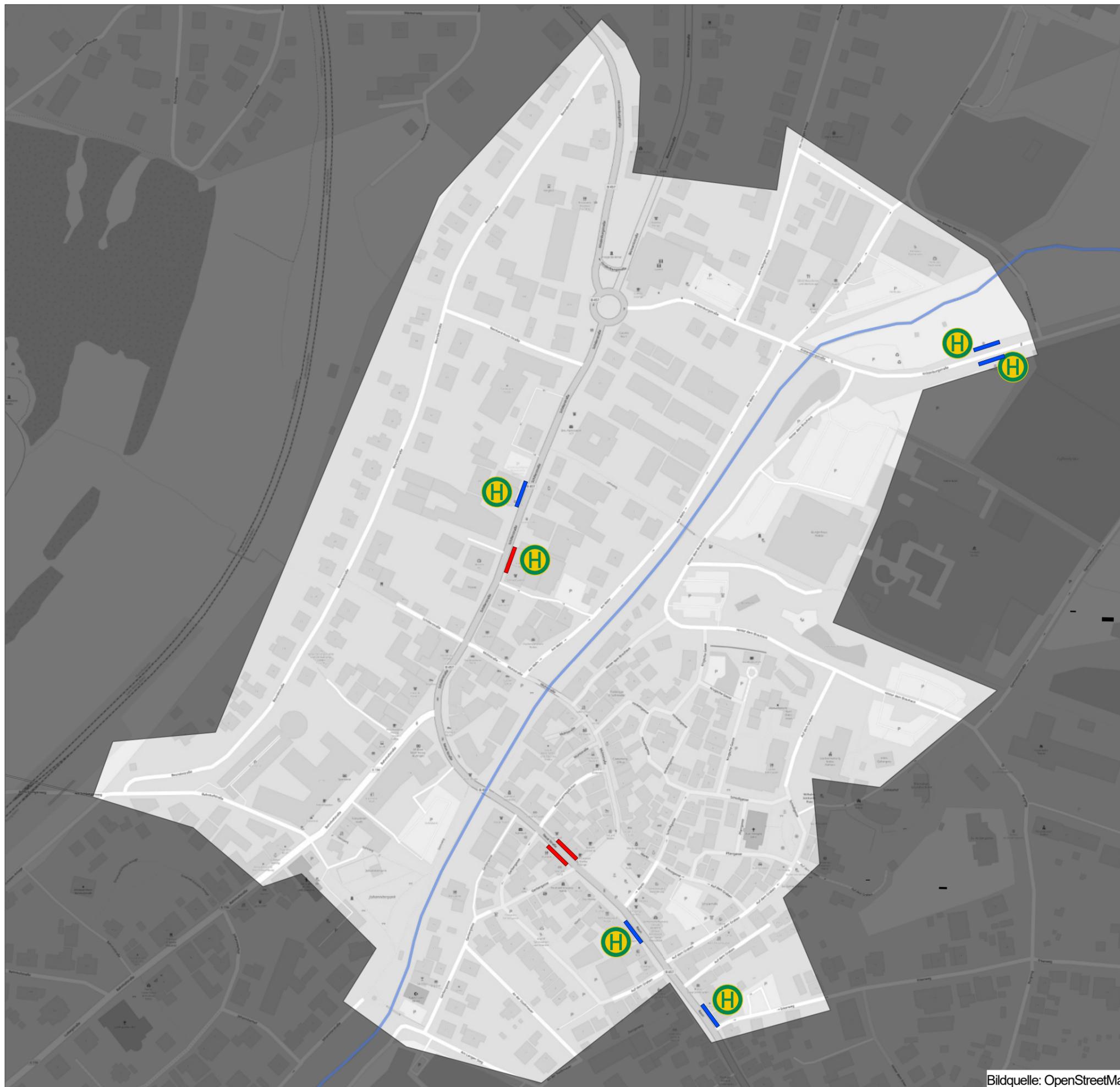
-  Fußgängerzone
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Fußwegeverbindungen (entsprechend Städtebaulichem Entwicklungskonzept)
-  Erweiterung Verkehrsberuhigter Bereich



Bildquelle: OpenStreetMap

Bushaltestellen
Barrierefreier Umbau & potentielle
Standortversetzung
Maßnahmen

-  potentielle Positionierung der Bushaltestelle
(inkl. barrierefreier Umbau mit Kasseler Sonderbord
sowie entsprechender Haltestellenausrüstung)
-  Prüfung der bestehenden Bushaltestellen für
die Möglichkeit eines barrierefreien Umbaus mit
Kasseler Sonderbord sowie entsprechender
Haltestellenausrüstung



Bildquelle: OpenStreetMap



Getrennte Querung an Kreisverkehren:



Bild 1

Getrennte Querung an LSA und FSA:



Bild 3



Bild 2



Bild 4



Bild 5



Stadt Nidda
Entwicklungsgebiet Schillerstraße
Konzept zur Barrierefreiheit

3.4

Querungsmöglichkeiten mit Querungshilfen
Maßnahmen

- bestehende Lichtsignalanlage (LSA)
- bestehende Fußgängerschutzanlage (FSA) mit Vibration während der Grün-Phase
- bestehende Fußgängerschutzanlage (FSA) mit akustischem Signal während der Grün-Phase
- bestehende Fußgängerschutzanlage (FSA)
- bestehende Mittelinsel (ohne Fußgängerüberweg)

Bildquellen:

- 1: Landfunker - Bretten, Barrierefreier Umbau des Neff-Kreisels abgeschlossen
- 2: THIS - Querungsstellen im Straßenbau trennen
- 3: Barrierefreie Mobilität - Getrennte Überquerungsstellen - ideal für Fußgänger und mitfahrbaren Hilfen
- 4: Stadt Münster - Erste "getrennte Querung" in Münster geht in die Testphase
- 5: Barrierefreie Mobilität - Querungsstellen



Stadt Nidda
Entwicklungsgebiet Schillerstraße
Konzept zur Barrierefreiheit

3.5

Sitz- und Erholungsmöglichkeiten
Maßnahmen

-  Sitzgelegenheit mit Tisch
-  bestehende Sitzgelegenheit
-  Standortempfehlung weitere Sitzgelegenheiten*
-  Sitzgelegenheiten ÖPNV-Haltestelle nach Umsetzung des barrierefreien Umbaus an momentanen Standorten

*Hinzu kommen z.B. Mauern als weitere Sitzgelegenheiten. Auch die Umsetzung der besitzbaren und beispielbaren Stadt kann durch Objekte in verschiedenen Designs als Sitz- und Erholungsmöglichkeit an einzelnen Standorten etabliert werden. Die neu zu errichtenden Sitzgelegenheiten müssen entsprechend nicht immer Sitzbänke sein.



Stadt Nidda
Entwicklungsgebiet Schillerstraße
Konzept zur Barrierefreiheit

3.6

Bodenbelag auf Gehwegen
Maßnahmen

Bodenbeläge, die bestehen bleiben:

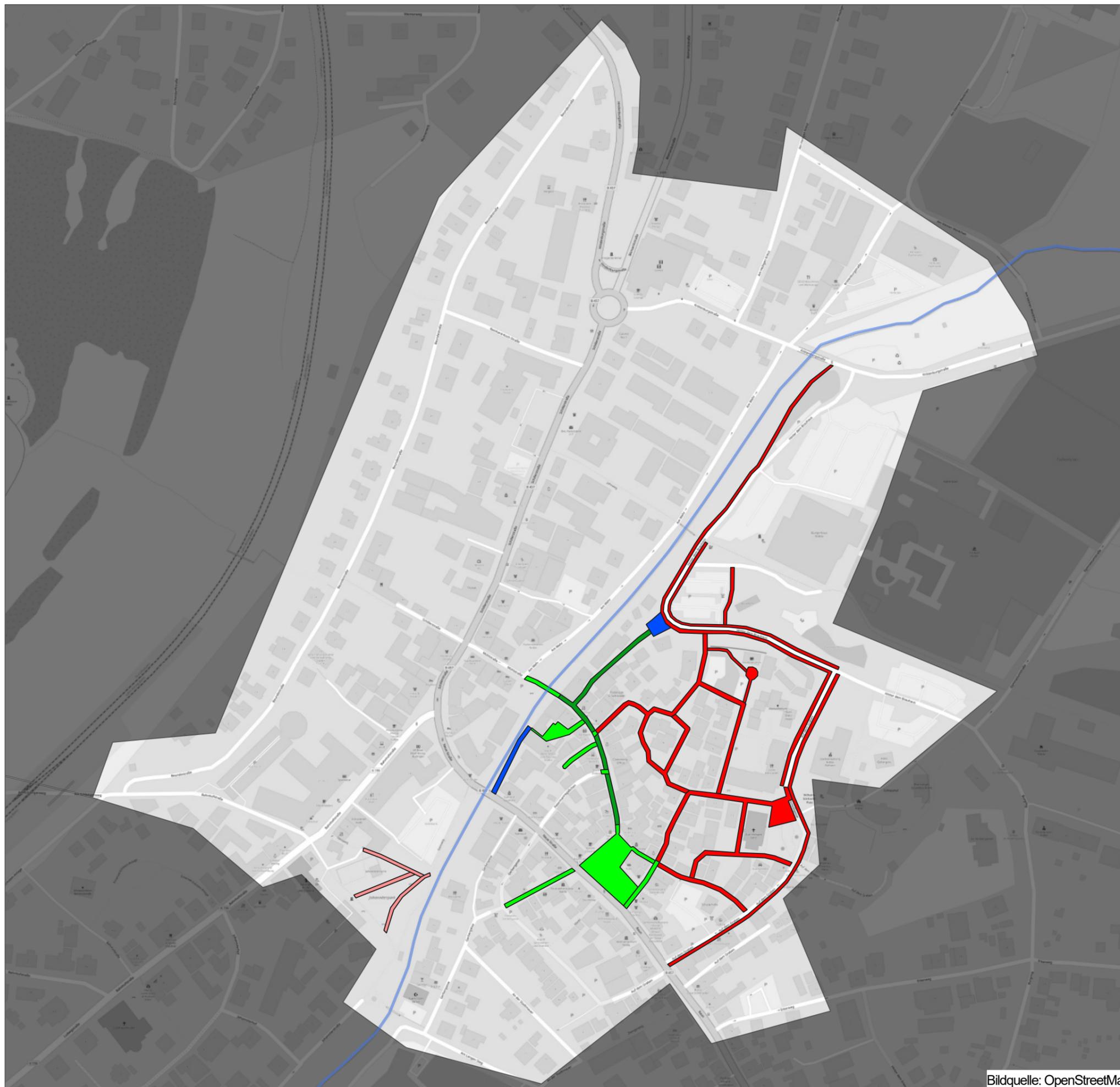
-  Altstadtpflaster (Kopfstein-Pflaster)
-  Betonsteinpflaster (ausreichend barrierefrei)

Bodenbeläge, welche ersetzt werden sollten:

-  Betonsteinpflaster (nicht barrierefrei)
-  wassergebundene Decke

Sonderform:

-  Stahl-/ Gittergehweg



Bildquelle: OpenStreetMap



0 m 100 m

Borde/ Niveaugleiche Gestaltung
barrierefreie Übergänge,
niveaugleicher Ausbau
Maßnahmen

-  Barrierefreie Übergänge an Querungsstellen schaffen inkl. Querungsrichtung (entsprechenden Standards des Landes, H BVA)
-  Barrierefreie Übergänge an Fußwegeverbindungen sowie Fußwegachsen schaffen inkl. Querungsrichtung (entsprechenden Standards des Landes, H BVA)
-  potentiell geeignete Flächen für niveaugleiche Ausführung zwischen Gehweg und Fahrbahn (Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich)



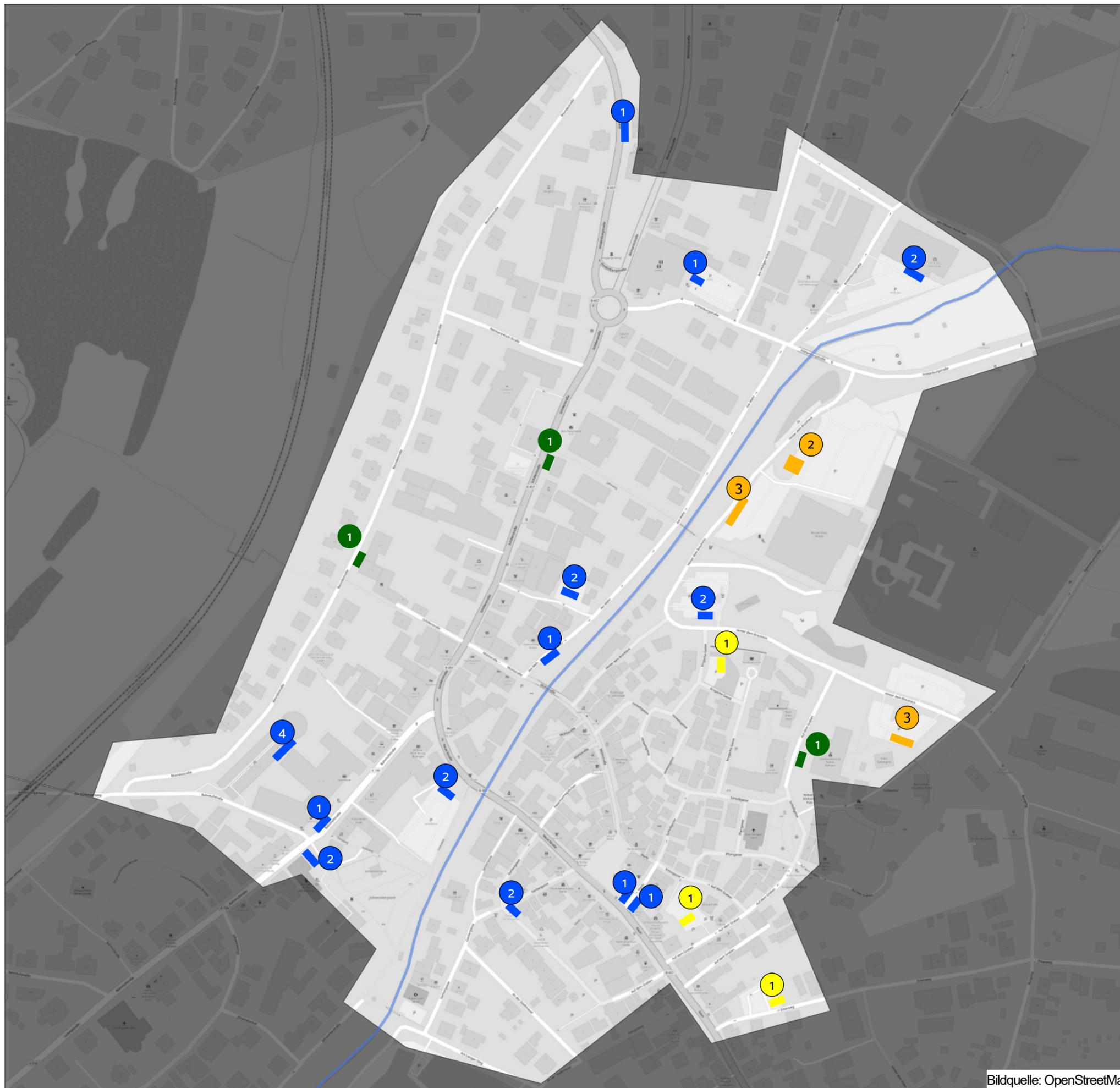
Bildquelle: OpenStreetMap



Behindertenparkstände Nachrüsten und neu ausweisen Maßnahmen

 StVO-Zeichen 314 mit Zusatzzeichen 1044-10:
Ausweisung barrierefreier Parkstände/ Parkstand
nur für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher
Gehbehinderung und Blinde

-  Behindertenparkstände Bestand
-  Behindertenparkstände nachrüsten
-  Behindertenparkstände auf Parkplätzen
neu ausweisen
-  Vorschlag: Behindertenparkstände
am Straßenrand neu ausweisen



Stadt Nidda
Entwicklungsgebiet Schillerstraße
Konzept zur Barrierefreiheit

4

Marktplatz Kopfsteinpflaster
barrierefreie Umgestaltung
potenzielle barrierefreie Route
Maßnahmen

-  Marktplatz mit Altstadt-pflaster (Kopfsteinpflaster)
-  mögliche barrierefreie Route
(Breite = 2,50m)
-  Apotheke
-  Bar/ Café
-  Restaurant
-  Sitzgelegenheit
-  Behindertenparkstand
-  Parkstand

