

Stadt Oberursel (Taunus)

Konzept für das Bewohnerparken für die Stadt Oberursel (Taunus)

Bericht AP1



Stadt Oberursel (Taunus)

Konzept für das Bewohnerparken für die Stadt Oberursel (Taunus)

- Bericht AP1 -

Auftraggeber:

Stadt Oberursel (Taunus)
Bau & Service Oberursel
Oberurseler Straße 54
61440 Oberursel (Taunus)



Auftragnehmer:

IKS - Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung
UG (haftungsbeschränkt)
Universitätsplatz 12
34127 Kassel



0561 - 953 79-676

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

Tobias Balke

Kassel, den 10. Februar 2020

© IKS Mobilitätsplanung, 2020

Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkung / Anlass	1
2	Grundlagen.....	1
2.1	Bewohnerparkvorrechte	1
2.2	Rechtliche Anforderungen an das Trennprinzip	3
2.3	Wirkungen und Einsatzbereiche des Trennprinzips	4
2.4	Überwachung des ruhenden Verkehrs	7
2.5	Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnisse nach § 46 StVO.....	8
3	Identifizierung möglicher Gebiete für Bewohnerparkvorrechte	9
3.1	Erste Gebietsauswahl.....	9
3.2	Bewertung der ersten Gebietsauswahl	11
3.2.1	Gebiet: Waldlust.....	12
3.2.2	Gebiet: Glöcknerwiese.....	14
3.2.3	Gebiet: Dornbachstraße	16
3.2.4	Gebiet: Erich-Ollenhauer-Straße	18
3.2.5	Gebiet: Bahnhof	20
3.2.6	Gebiet: Altstadt	24
3.2.7	Gebiet: Feldbergschule.....	28
3.2.8	Gebiet: Stierstadt	30
4	Empfehlungen für weitergehende Untersuchungen zur Einführung von Bewohnerparkvorrechten	33
4.1	Empfohlene Vertiefungsgebiete	35
4.2	Optionale Vertiefungsgebiete.....	36
4.3	Beteiligungsverfahren.....	37
5	Kostenabschätzung für AP 2.....	38

1 Vorbemerkung / Anlass

In der Stadt Oberursel (Taunus) wird die Einführung des Bewohnerparkens diskutiert. Allerdings müssen zur rechtssicheren Einrichtung von Bewohnerparkvorrechten verschiedene Voraussetzungen erfüllt werden.

In diesem Rahmen ist IKS Mobilitätsplanung beauftragt, in einer ersten Stufe Bereiche zu identifizieren, die für die Einführung von Bewohnerparkvorrechten in Frage kommen.

Perspektivisch sollen in einer zweiten Stufe konkrete Untersuchungen in den identifizierten Gebieten durchgeführt werden, um konkrete Handlungsempfehlungen ableiten zu können.

In diesem Bericht sind die Ergebnisse der ersten Stufe dargestellt.

2 Grundlagen

Die Einführung von Bewohnerparkvorrechten ist an bestimmte rechtliche Vorgaben geknüpft. Neben den rechtlichen Vorgaben sind aber auch fachliche Anforderungen zu berücksichtigen und mögliche Auswirkungen der beabsichtigten Maßnahmen zu beachten.

2.1 Bewohnerparkvorrechte

Nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung¹ gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten der Anordnung von Bewohnerparkvorrechten:

- **Trennprinzip**, hier sind Anteile der Parkplätze ausschließlich für Bewohnerfahrzeuge reserviert. Es dürfen zwischen 9:00 und 18:00 Uhr höchstens 50% der Parkplätze und in der übrigen Zeit höchstens 75% der Parkplätze für Bewohnerfahr-

¹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017; zu § 45 StVO - Absatz 1 bis 1e, X

zeuge reserviert sein. Diese Regelung gilt für ein definiertes Gebiet, das in der längsten Ausdehnung 1.000m nicht übersteigen darf. Die übrigen Parkplätze innerhalb dieses Gebietes müssen für die Allgemeinheit nutzbar sein.

Abbildung 1: beispielhafte Beschilderung für Trennprinzip



Da hier das eingeschränkte Haltverbot angeordnet ist, ist das Ein- und Aussteigen bzw. das Be- und Entladen auch für Gebietsfremde erlaubt.

- **Mischprinzip**, hier ist der gesamte Parkraum für die Allgemeinheit nutzbar. Eine Bevorrechtigung für Bewohnerfahrzeuge besteht nach Nr. 6 der o. g. VwV darin, dass diese auf den Parkplätzen von der Zahlung von Parkgebühren und der Parkdauerbeschränkung (mittels Parkscheibe) befreit sind. Eine räumliche oder zahlenmäßige Begrenzung besteht für das Mischprinzip nicht. Hinsichtlich der Bewohnerparkzone gilt die o.g. maximale Ausdehnung.

Abbildung 2: beispielhafte Beschilderung für Mischprinzip



Die effektivste Art, für die Nutzergruppe der Bewohner Parkraum zu reservieren, ist das Trennprinzip. Es besteht die Möglichkeit, die Parkplätze mit Bewohnerparkvorrechten auch zeitlich zu befristen, beispielsweise montags bis freitags von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr. Diese Befristung kann sinnvoll sein, wenn z.B. nachts für die Anwohner keine Probleme bestehen und tagsüber gebietsfremder Verkehr aus den Wohnstraßen herausgehalten werden soll.

Der Bewohnerparkausweis muss bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beantragt werden. Dabei ist das Muster zu verwenden, das das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Verkehrsblatt bekannt gibt.² Die Kosten für einen Bewohnerparkausweis sind bundesweit geregelt und liegen zwischen 10,20 € und maximal 30,70 € im Jahr.³

2.2 Rechtliche Anforderungen an das Trennprinzip

Die rechtlichen Grundlagen zur Einführung von Bewohnerparkbevorrechtigungen sind in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) festgelegt. Auf die Ausdehnung der jeweiligen Bewohnerparkzone auf maximal 1.000 m wurde schon hingewiesen. Ist der Bereich größer, ist die Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) zulässig. Weitere Anforderungen an die Ausweisung sind:

- Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist allerdings nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.
- Um eine Bewohnerparkzone einzurichten, ist der „erhebliche Parkraumangel“ durch eine Parkraumuntersuchung empirisch nachzuweisen und zu dokumentieren. Diese muss nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik durchgeführt werden.

² Ebenda

³ Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 2. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1416) geändert worden ist

- Hinsichtlich der Frage, ob in jeder einzelnen Straße der geplanten Bewohnerparkzone der hohe Parkdruck nachgewiesen werden muss oder innerhalb des gesamten Gebietes die Gefahrenlage nachgewiesen werden muss, gibt es keine eindeutige rechtliche Auslegung. Beides ist nach pflichtgemäßem Ermessen möglich. Ein straßenweiser Nachweis des Parkdrucks und eine Umsetzung von Maßnahmen nur dort, wo der erhebliche Parkraummangel festgestellt wurde, würde zu unsinnigen Ergebnissen führen. Ist die Maßnahme durchgeführt, würde der ruhende Verkehr in die unbewirtschaftete Nachbarstraße verdrängt. Ein laufender Auf- und Abbau von Schildern wäre die Folge. Sachgerecht und dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik entsprechend ist die gebietsweise Betrachtung des ruhenden Verkehrs.
- Die Maßnahmen müssen erforderlich und angemessen sein. Erforderlich heißt, dass der Erfolg der Maßnahme nicht auch durch einen Eingriff geringerer Intensität erreicht werden kann. Angemessen heißt hierbei, dass bei der Entscheidung keine Ermessensfehler (Ermessensausfall, Ermessensdefizit, Ermessens Fehlgebrauch) vorliegt dürfen. Eine Ermessensentscheidung unterliegt also nur einer eingeschränkten verwaltungsgerichtlichen Kontrolle.
- In Ziffer 5 zu den Sonderparkvorrechten für Bewohner heißt es in der Verwaltungsvorschrift weiter: *„Für die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung empfiehlt sich die Parkraumbewirtschaftung (Parkscheibe, Parkuhr, Parkscheinautomat). Nicht reservierte Parkflächen sollen möglichst gleichmäßig und unter besonderer Berücksichtigung ansässiger Wirtschafts- und Dienstleistungsunternehmen mit Liefer- und Publikumsverkehr sowie des Publikumsverkehrs von freiberuflich Tätigen in dem Bereich verteilt sein.“*

Da die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten des Öfteren gerichtlich überprüft wird, ist die Notwendigkeit der Maßnahmen fachlich qualifiziert zu begründen.

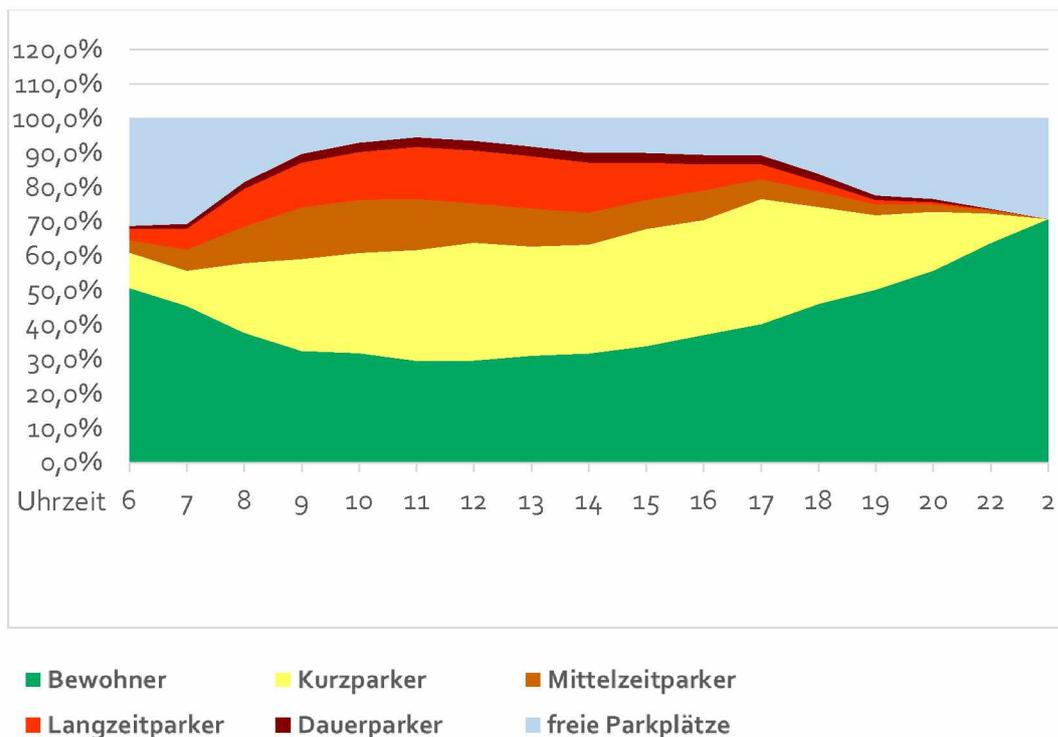
2.3 Wirkungen und Einsatzbereiche des Trennprinzips

Mit der Ausweisung der Bewohnerparkvorrechte nach dem Trennprinzip kann für Bewohner die Chance deutlich erhöht, einen freien Parkplatz in Nähe des gewünschten Zieles zu finden. Eine Garantie auf einen zielnahen Parkplatz ist damit nicht verbunden. In der Regel sollen mehr Ausweise ausgegeben werden als reservierte Parkplätze vor-

handen sind. Da im Durchschnitt etwa 50% der Bewohnerfahrzeuge tagsüber nicht da sind (vgl. Abbildung 3 auf Seite 5), würden ansonsten eine Vielzahl von Parkplätzen leer stehen. Dies würde die Akzeptanz bei den gebietsfremden Nutzern deutlich reduzieren und die Notwendigkeit der Maßnahme in Frage stellen.

Es empfiehlt sich, auch unabhängig von der oben erwähnten Ziffer 5, die für die allgemeine Nutzung vorgesehen Parkplätze zu bewirtschaften und damit zu regulieren, um insgesamt der Parkdruck zu reduzieren. Ansonsten gibt es „Verteilungskämpfe“ zwischen den Nutzen der Bewohnerfahrzeugen und insgesamt würde sich die Situation nur marginal verbessern.

Abbildung 3: Typische Tagesganglinie für Geschäftsgebiet



Diese Nutzungskonflikte werden aber deutlich geringer sein, als ohne Bewohnerparkvorrechte. Während sich die Situation für Bewohner verbessert, wird es Nachteile für Gebietsfremde, z.B. Berufspendler oder Gastronomiebesucher geben, die in diesen Straßenabschnitten ggf. nicht mehr parken dürfen.

Es ist mit Verdrängungseffekten zu rechnen. Diese sollten vorher bedacht werden: einmal in der Ausweisung und Größe des Untersuchungsgebiets und dann in der Konzipierung flankierender Maßnahmen.

Bewohnerparkvorrechte sind nicht für sämtliche Ausgangslagen geeignet und sollten daher zielgerichtet eingesetzt werden. Nachfolgend einige Beispiele, wo Bewohnerparkvorrechte i.d.R. nicht zur Verbesserung der Situation für Bewohner beitragen.

- Bewohner sind alleinige Erzeuger der Parkraumproblematik (wenn nahezu sämtliche Fahrzeuge für einen Bewohnerparkausweis berechtigt sind, ändert sich nichts an der bestehenden Situation - die Fahrzeuge dürfen auch weiterhin dort parken)
- Es bestehen zwar Konflikte um den Parkraum, allerdings besteht kein zusätzlicher Bedarf für Bewohnerfahrzeuge, weil
 - nur wenige Wohnungen und damit Bewohnerfahrzeuge vorhanden,
 - es eine hohe Zahl privater Stellplätze (z.B. Einfamilienhausgebiete) gibt.

Nach unseren Erfahrungen sollten Bewohnerparkvorrechte nach dem Trennprinzip dann diskutiert werden, wenn folgende Parameter erfüllt werden:

- Es besteht zur Spitzenstunde ein hoher Parkdruck (Auslastung von über 80 % der Parkplätze, vgl. Tabelle 1). Die Betrachtungsgröße des Untersuchungsgebietes hängt von der Stadtgröße ab.
- Zu dieser Spitzenstunde sollten mindestens 20 % der dort parkenden Fahrzeuge gebietsfremd sein, um überhaupt Handlungsoptionen zu haben.

Tabelle 1: Bewertung der Auslastung⁴

Auslastung	Bewertung
über 120 %	sehr hoher Parkdruck mit vielen illegalen Parkvorgängen
bis 120 %	sehr hoher Parkdruck mit illegalen Parkvorgängen
bis 100 %	sehr hoher Parkdruck
bis 90 %	hoher Parkdruck
bis 80 %	mittlerer Parkdruck
bis 70 %	geringer Parkdruck
bis 60 %	kein Parkdruck

⁴ Ergänzt, auf Grundlage: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012, S. 42

In folgenden beispielhaften Ausgangslagen können Bewohnerparkvorrechte die Situation für Bewohner verbessern. Zielsetzung ist i.d.R. die (teilweise) Verdrängung gebietsfremder Fahrzeuge aus den sensiblen und / oder problematischen Bereichen, um die Parkplätze für Bewohner freizuhalten.

- Hohe Nutzungskonkurrenzen zwischen Bewohner- und gebietsfremden Fahrzeugen von z.B. Pendlern, Kunden oder Ausbildungsverkehrern
 - Kundenverkehre oder Pendler parken ihr Fahrzeug in unbewirtschafteten Bereichen, zur Umgehung von Parkgebühren (ggf. auch zur Weiterfahrt mit dem ÖPNV)
 - Pendler parken ihr Fahrzeug im Umfeld des Arbeitgebers, da nicht ausreichend Parkplätze vorhanden sind oder diese kostenpflichtig sind
 - Schüler parken ihr Fahrzeug im Umfeld der Schule
- In städtebaulich sensiblen Bereichen soll Parksuchverkehr verringert werden.

Insgesamt empfiehlt es sich, bei der Entwicklung von Parkraumkonzepten auch andere Zielsetzungen als nur die Optimierung des ruhenden Verkehrs zu berücksichtigen. Hier sind insbesondere der Fuß- und Radverkehr zu benennen aber auch städtebauliche Belange und die Auswirkungen des fließenden Ziel- und Quellverkehrs.

Beispielsweise können wenige Parkplätze in zentraler Lage einen hohen Parksuchverkehr induzieren, weil jeder meint, dort noch einen freien Parkplatz zu finden.

2.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs

Jede Verkehrsregelung muss auch überwacht werden, sonst ist der Regelungszweck in Frage gestellt. Ziele der Parkraumüberwachung sind im Wesentlichen:⁵

- Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung
- Erwirkung einer hohen Regelkonformität

Mit elektronischen Überwachungsgeräten und Falschparkeranteilen von 20 % - 30 % ergibt sich eine Überwachungsleistung von ca. 600 bis 900 Einzelkontrollen pro Person

⁵ Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen - bast (Hrsg.); Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung. Bergisch Gladbach 2006, S. 52

und Tag⁶. Nicht berücksichtigt ist hierbei allerdings, dass häufig eine erhebliche Zeit für Kommunikationsaufwand mit den Falschparkern hinzukommt.

Je geringer der Falschparkeranteil, umso höher ist auch die Überwachungsleistung. Die Überwachungsleistung wird in Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge pro Tag dargestellt. In Relation gesetzt wird hierbei der Anteil der Falschparker.

Wenn erst einmal ein geringer Falschparkeranteil erreicht ist, lässt sich dieser auch mit einem geringeren Personaleinsatz halten.

2.5 Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnisse nach § 46 StVO

In bestimmten Fällen müssen Nutzer (z.B. Handwerker) in Gebieten mit Bewohnerparkvorrechten parken. Das Ausweichen auf angrenzende unbewirtschaftete Gebiete ist aufgrund des Bedarfs des Einsatzwagens direkt vor dem Zielort oft nicht möglich.

Dauerausnahmegenehmigungen sind allerdings auf höchstens drei Jahre zu befristen. Sie dürfen nur widerruflich erteilt werden. Eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen, ist daher nur in besonders dringenden Fällen gerechtfertigt. An den Nachweis solcher Dringlichkeit sind strenge Anforderungen zu stellen.

Um beispielsweise Handwerkern weiterhin das Parken in Gebieten mit Bewohnerparkvorrechten zu ermöglichen, kann durch die Straßenverkehrsbehörde die Möglichkeit genutzt werden, eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO zu erteilen.

Ausnahmegenehmigungen sind in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller zulässig. Der Verkehrsteilnehmer, für den die Ausnahmegenehmigung gilt, muss bestimmt und nicht bloß bestimmbar sein (unzulässig: Ausnahmegenehmigung für Gewerbetreibende *und dessen „Kunden“*).⁷ Insgesamt dürfen Ausnahmegenehmigungen nur bei besonderer Dringlichkeit unter strengen Anforderungen an den Nachweis der Ausnahmevoraussetzungen erteilt werden.

Generell wird aber empfohlen, möglichst restriktiv mit Ausnahmegenehmigung umzugehen, damit die Regelungsabsicht nicht kontrakariert wird.

⁶ Bundesanstalt für Straßenwesen - bast (Hrsg.); Leitfaden Parkraumkonzepte, Heft V1. Bergisch Gladbach 1993, S. 100

⁷ Vgl. König / Dauer; Straßenverkehrsrecht. München 2019, S. 1041

3 Identifizierung möglicher Gebiete für Bewohnerparkvorrechte

Zur Identifizierung möglicher Gebiete für Bewohnerparkvorrechte in Oberursel (Taunus) wurde ein mehrstufiges Verfahren angewendet.

3.1 Erste Gebietsauswahl

Im ersten Schritt wurden acht Bereiche zur Prüfung auf die Eignung für Bewohnerparkvorrechte festgelegt (siehe Abbildung 4 auf Seite 10). Die Einteilung der Gebiete wurde zunächst nach nutzungsstrukturellen Zusammenhängen gebildet.

Die Namensgebung der Gebiete wurde nach markanten Punkten im Gebiet vergeben.

- Waldlust
- Glöcknerwiese
- Dornbachstraße
- Erich-Ollenhauer-Straße
- Bahnhof
- Altstadt
- Feldbergschule
- Stierstadt

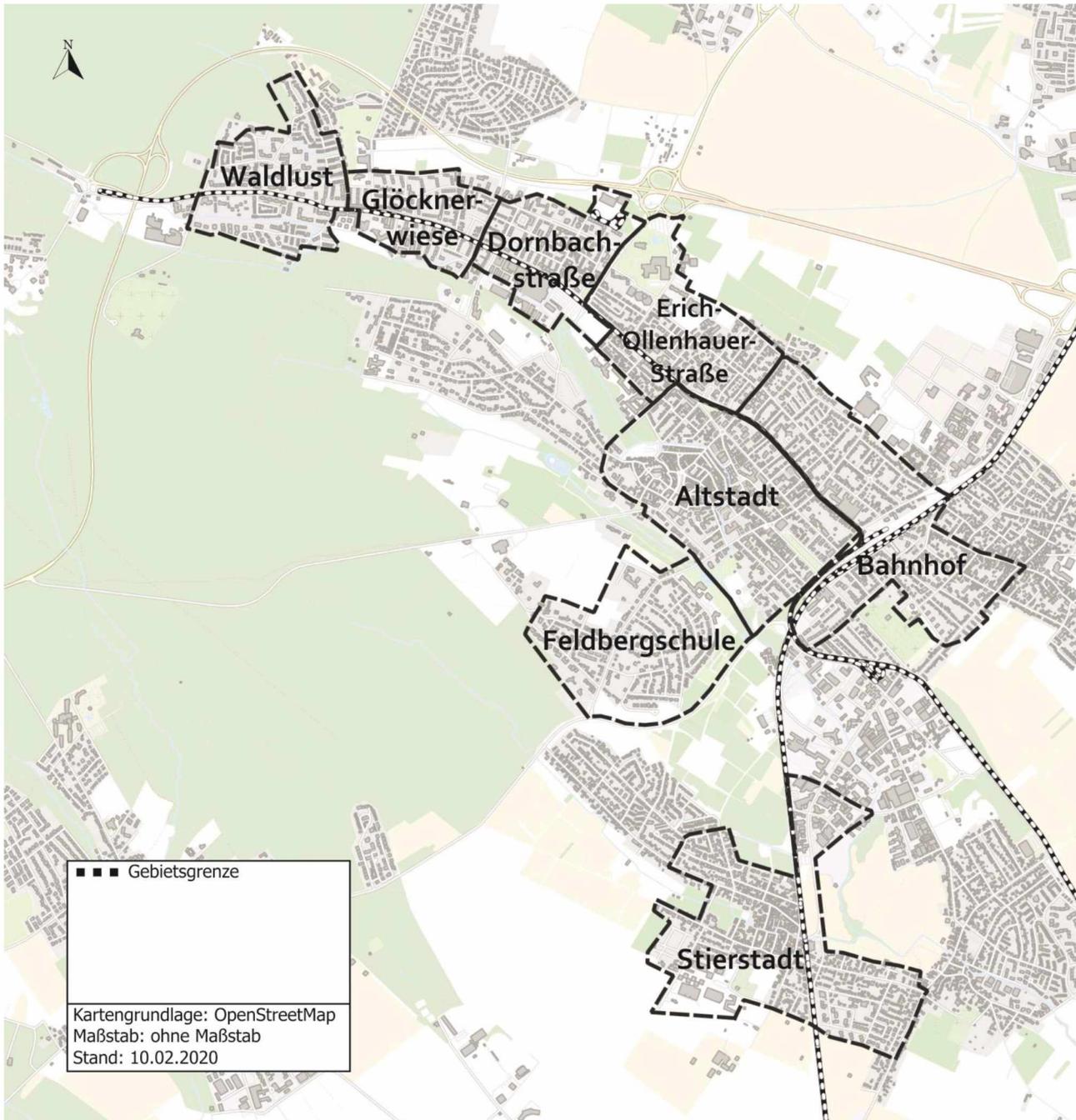
Kriterien zur Wahl der Gebiete

Die Gebiete wurden auf Grundlage folgender Punkte gewählt:

- Hohe Nutzungsmischung und damit erwartete Konkurrenzen um den begrenzten öffentlichen Parkraum
 - Lage entlang bedeutender ÖPNV-Trassen
 - Große Arbeitgeber im Gebiet
 - Größere Schulen oder Freizeiteinrichtungen im Gebiet

- Ergebnisse einer Befragung der Ortsbeiräte nach Problembereichen im Themenfeld Parken
- Sichtung vorhandener Beschlüsse oder Anträge zum Thema

Abbildung 4: Erste Gebietsauswahl als mögliche Bereiche für Bewohnerparkvorrechte



Umgang mit bereits bewirtschafteten Gebieten

Die Gebietsauswahl umfasst auch Bereiche, die bereits bewirtschaftet werden. Die Bereiche der Altstadt und im Umfeld der Adenaueralle sowie des Bahnhofs⁸ können aufgrund struktureller Zusammenhänge und bestehender Auswirkungen der Bewirtschaftungen (Verdrängungseffekte) auch Auswirkungen auf angrenzende Gebiete haben. Dadurch können ggf. direkte Einwirkungen auf die Situation für Bewohner bestehen. Im Rahmen einer umfänglichen Betrachtung möglicher Bereiche für Bewohnerparkvorrechte werden diese Bereiche ebenfalls für die vertiefende Untersuchung in Betracht gezogen.

3.2 Bewertung der ersten Gebietsauswahl

Die erste Gebietsauswahl wurde anschließend weiter geprüft. Dazu wurden in den acht Gebieten am Mittwoch, den 25.09.2019 eine Ortsbesichtigung durchgeführt. Der Tag entspricht nach den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen einem repräsentativen Werktag.⁹ Das Wetter war bewölkt und leicht regnerisch, es gab keine besonderen Ereignisse.

Im Rahmen der Ortsbesichtigung wurden zwei Besichtigungen zur Ermittlung der Auslastungen mit folgenden Zielen durchgeführt:

- **Vormittags:** Zu dieser Zeit wurden Nutzungskonkurrenzen zwischen Bewohnern und gebietsfremden Verkehren erwartet.
- **Nachts:** Hier wird der Bedarf von Bewohnern nach Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum sichtbar. Grundlage der Annahme ist, dass die nachts abgestellten Fahrzeuge Bewohnern zuzuordnen sind.

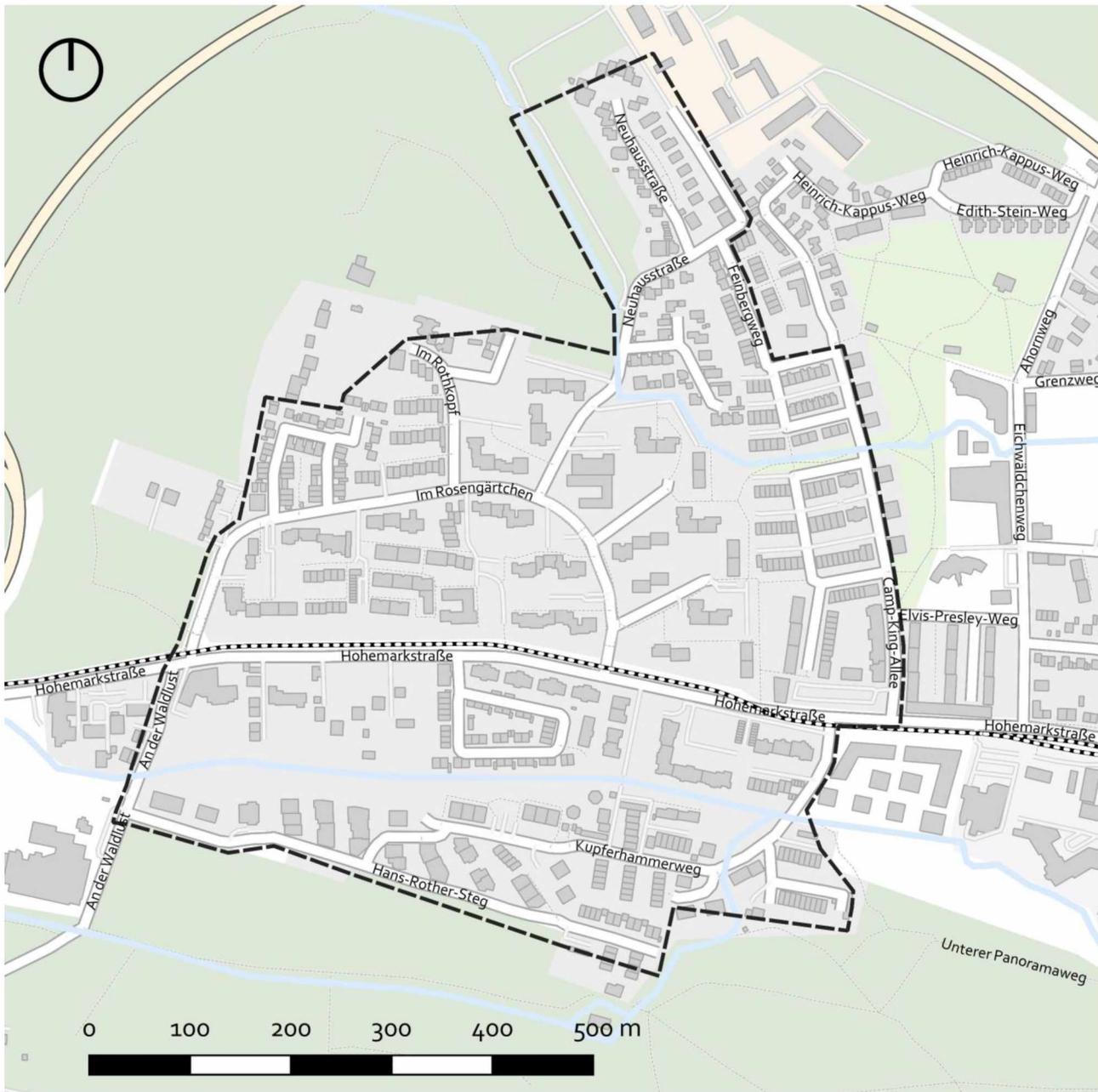
Die Bewertung der einzelnen Gebiete auf Eignung für Bewohnerparkbevorrechtigungen sind ab Seite 12 in Steckbriefen dargestellt.

⁸ Vgl. Stadt Oberursel (Taunus); Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über das Erheben von Gebühren an Parkscheinautomaten und Parkuhren in Oberursel (Taunus). Oberursel (Taunus) 2015 und Stadtwerke Oberursel (Taunus); Standorte von Parkuhren und Parkscheinautomaten. Oberursel (Taunus) 2016

⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 28

3.2.1 Gebiet: Waldlust

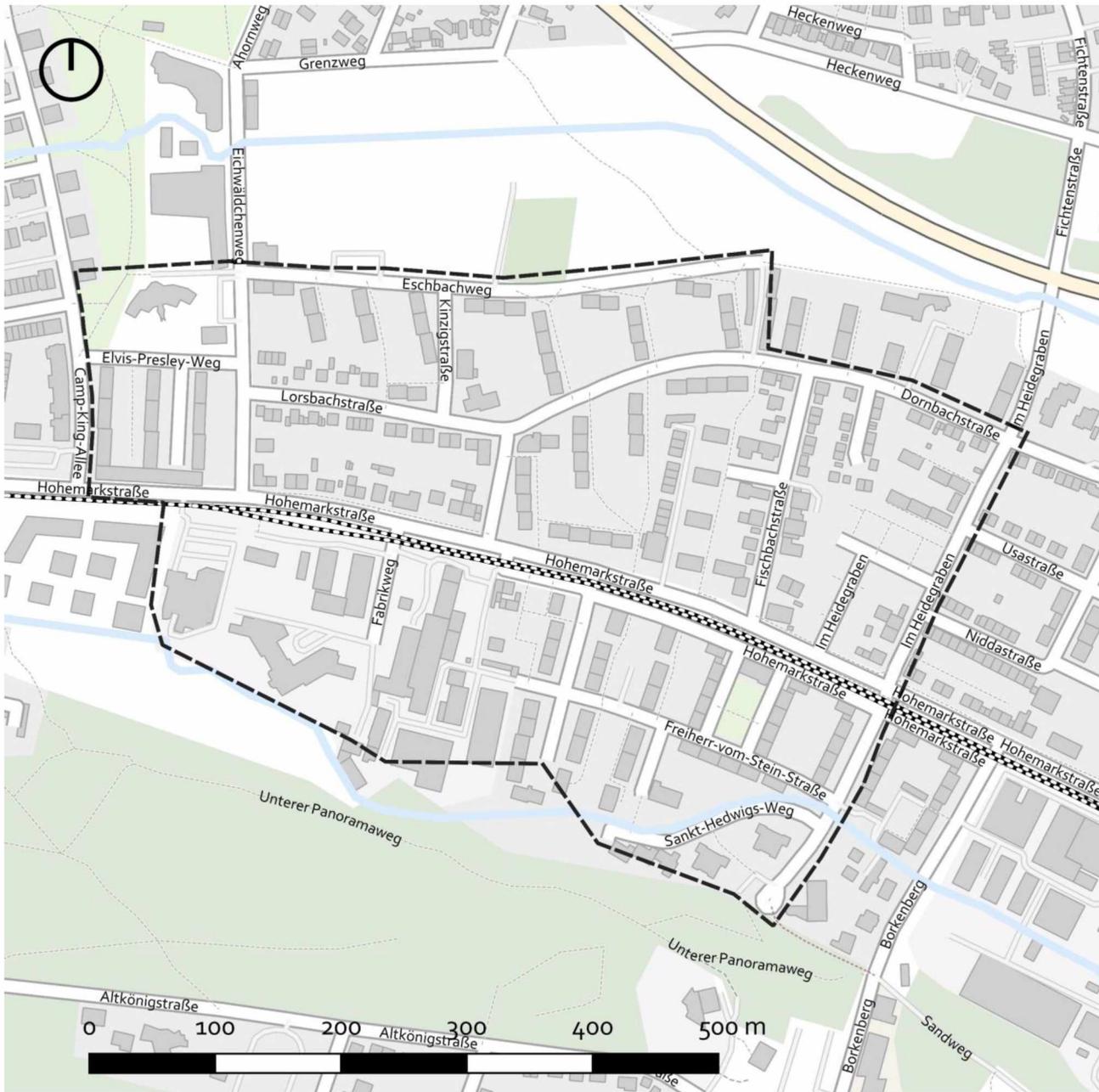
Abbildung 5: Untersuchungsgebiet Waldlust



			
<p>Gebietstyp</p>	<p>Ein-/ Mehrfamilienhausgebiet mit zentraler ÖPNV-Trasse</p>		
<p>S/ U-Bahn</p>	<p>2x U-Bahn-Stationen; „Waldlust“ und „Rosengärtchen“</p>		
<p>Große Arbeitgeber/ Schulen</p>	<p>Hotel Angrenzend: Frankfurt International School, KiTa, Grundschule und Waldorfschule und KiTa</p>		
<p>Sportanlagen und touristische Attraktionen</p>	<p>Sportplatz der Schule, Schützenverein</p>		
<p>Öffentliche Parkplätze</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> im Straßenraum <input type="checkbox"/> Parkbauten <input type="checkbox"/> ebenerdige Parkplatzanlagen</p>		
<p>Parkleitsystem</p>	<p><input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein</p>		
<p>Eindruck der Ortsbesichtigung</p>	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>tagsüber</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>nachts</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p> </td> </tr> </table>	<p>tagsüber</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>	<p>nachts</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>
<p>tagsüber</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>	<p>nachts</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>		
<p>Parkregelung</p>	<p><input type="checkbox"/> Parkschein <input type="checkbox"/> Parkscheibe <input checked="" type="checkbox"/> unbewirtschaftet</p>		
<p>Parkprobleme augenscheinlich verursacht durch</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Bewohner <input type="checkbox"/> Berufspendler <input type="checkbox"/> Kunden <input type="checkbox"/> Schüler/ Auszubildende <input type="checkbox"/> S/ U-Bahn-Nutzer</p>		
<p>Besonderheiten</p>	<p>Im östlichen Wohngebiet besteht geringerer Parkdruck.</p>		
<p>Beschlüsse, Anträge, Anmerkungen</p>	<p>/</p>		
<p>Erste Bewertung hinsichtlich Eignung für Bewohnerparkvorrechte</p>	<p>Nach der augenscheinlichen Bewertung wird empfohlen, das Gebiet aufgrund des zu geringen Parkdrucks und der Bewohner als hauptsächliche Nutzer der Parkplätze nicht weitergehend zu untersuchen.</p>		

3.2.2 Gebiet: Glöcknerwiese

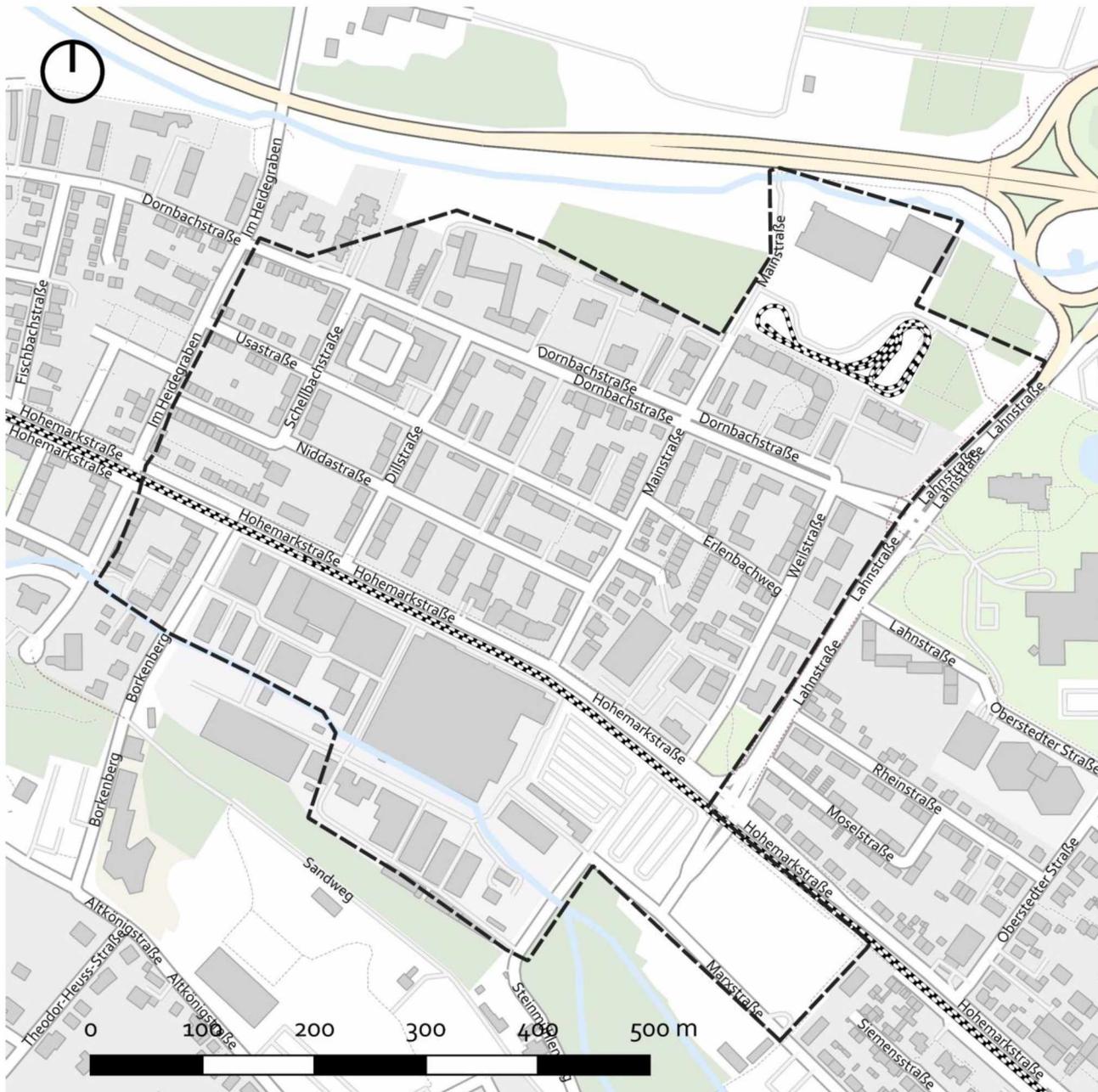
Abbildung 6: Untersuchungsgebiet Glöcknerwiese



	
<p>Gebietstyp</p>	<p>Ein-/ Mehrfamilienhausgebiet mit zentraler ÖPNV-Trasse</p>
<p>S/ U-Bahn</p>	<p>2x U-Bahn-Stationen; „Kupferhammer“ und „Glöcknerwiese“</p>
<p>Große Arbeitgeber/ Schulen</p>	<p>KiTa, Neubronner, Getränke Multi</p>
<p>Sportanlagen und touristische Attraktionen</p>	<p>Schillerturm, Frei- und Hallenbad</p>
<p>Öffentliche Parkplätze</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> im Straßenraum <input type="checkbox"/> Parkbauten <input type="checkbox"/> ebenerdige Parkplatzanlagen</p>
<p>Parkleitsystem</p>	<p><input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein</p>
<p>Eindruck der Ortsbesichtigung</p>	<p>tagsüber nachts <input checked="" type="checkbox"/> kein Parkdruck <input type="checkbox"/> kein Parkdruck <input type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck <input type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck <input type="checkbox"/> hoher Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>
<p>Parkregelung</p>	<p><input type="checkbox"/> Parkschein <input type="checkbox"/> Parkscheibe <input checked="" type="checkbox"/> unbewirtschaftet</p>
<p>Parkprobleme augenscheinlich verursacht durch</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Bewohner <input type="checkbox"/> Berufspendler <input type="checkbox"/> Kunden <input type="checkbox"/> Schüler/ Auszubildende <input type="checkbox"/> S/ U-Bahn-Nutzer</p>
<p>Besonderheiten</p>	<p>Viele Baustellen durch Neubauten, dadurch weniger Parkraum und Einschätzung der Auslastung stark eingeschränkt.</p>
<p>Beschlüsse, Anträge, Anmerkungen</p>	<p>/</p>
<p>Erste Bewertung hinsichtlich Eignung für Bewohnerparkvorrechte</p>	<p>Nach der augenscheinlichen Bewertung wird für das Gebiet keine tiefergehende Untersuchung empfohlen. Durch die vielen Baustellen im Zuge der stattfindenden Nachverdichtung ist keine seriöse Bewertung möglich. Das Gebiet sollte ein weiteres Mal auf Eignung geprüft werden, sobald die Bauvorhaben abgeschlossen sind.</p>

3.2.3 Gebiet: Dornbachstraße

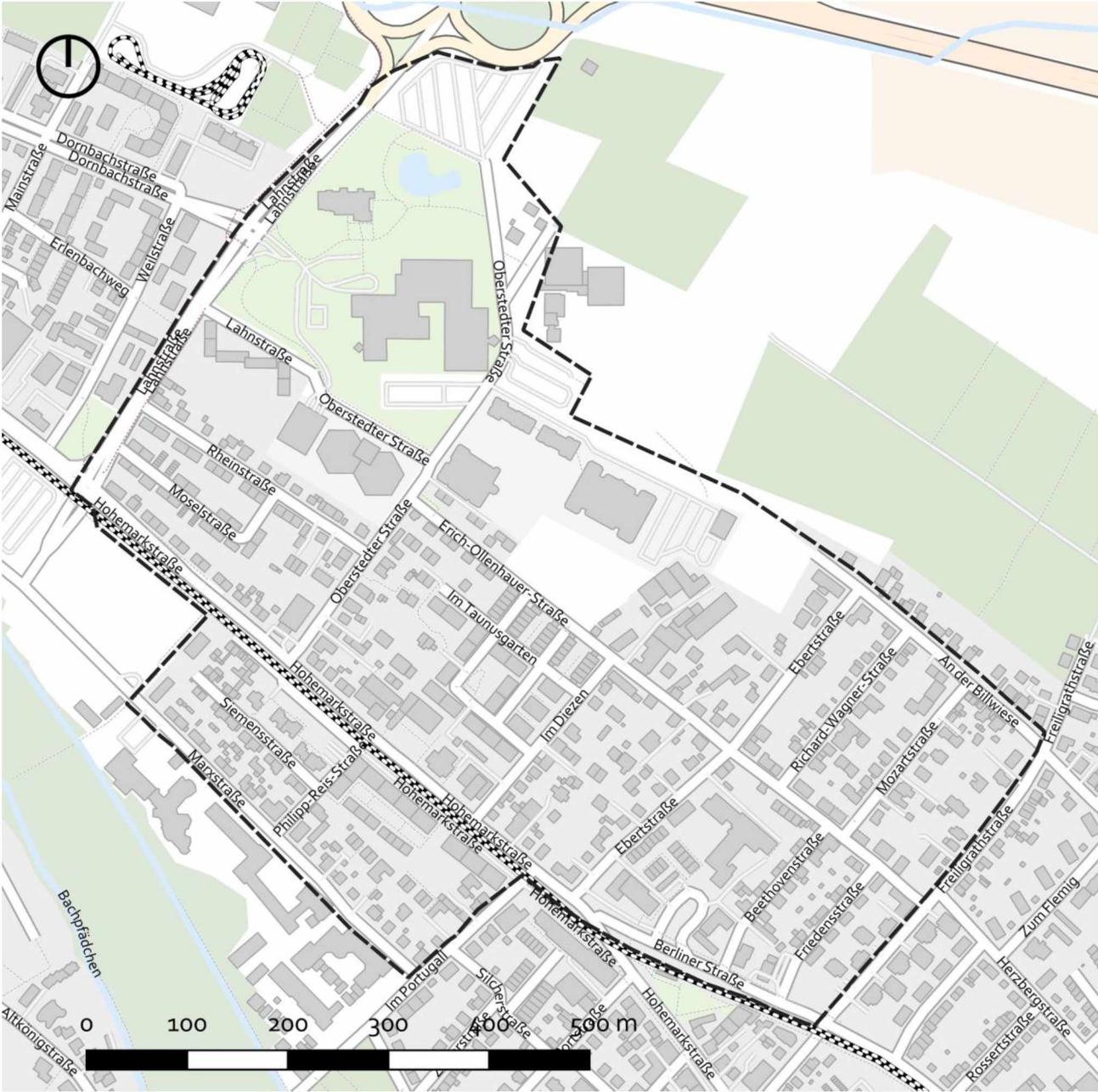
Abbildung 7: Untersuchungsgebiet Dornbachstraße

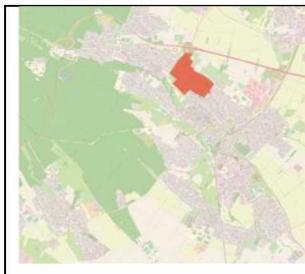


				
Gebietstyp	Ein-/ Mehrfamilienhausgebiet mit zentraler ÖPNV-Trasse und Gewerbe			
S/ U-Bahn	2x U-Bahn-Station; „Glöcknerwiese“ und „Lahnstraße“			
Große Arbeitgeber/ Schulen	Rolls-Royce, Einzelhändler, Förderschule			
Sportanlagen und touristische Attraktionen	Werksmuseum Motorenfabrik, Dampfbahnclub			
Öffentliche Parkplätze	<input checked="" type="checkbox"/> im Straßenraum <input type="checkbox"/> Parkbauten <input type="checkbox"/> ebenerdige Parkplatzanlagen			
Parkleitsystem	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein			
Eindruck der Ortsbesichtigung	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> tagsüber <input type="checkbox"/> kein Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck <input type="checkbox"/> hoher Parkdruck </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> nachts <input type="checkbox"/> kein Parkdruck <input type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck </td> </tr> </table>		tagsüber <input type="checkbox"/> kein Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck <input type="checkbox"/> hoher Parkdruck	nachts <input type="checkbox"/> kein Parkdruck <input type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck
tagsüber <input type="checkbox"/> kein Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck <input type="checkbox"/> hoher Parkdruck	nachts <input type="checkbox"/> kein Parkdruck <input type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck			
Parkregelung	<input type="checkbox"/> Parkschein <input checked="" type="checkbox"/> Parkscheibe <input checked="" type="checkbox"/> unbewirtschaftet			
Parkprobleme augenscheinlich verursacht durch	<input checked="" type="checkbox"/> Bewohner <input checked="" type="checkbox"/> Berufspendler <input type="checkbox"/> Kunden <input type="checkbox"/> Schüler/ Auszubildende <input type="checkbox"/> S/ U-Bahn-Nutzer			
Besonderheiten	Parkscheibenregelung, Höchstparkdauer 1 Stunde (Hohemarkstraße)			
Beschlüsse, Anträge, Anmerkungen	/			
Erste Bewertung hinsichtlich Eignung für Bewohnerparkvorrechte	Für das Gebiet wird bedingt empfohlen, eine tiefergehende Untersuchung durchzuführen. Ob der Parkdruck ausreichend ist und die entscheidenden Probleme tatsächlich durch Pendlerverkehre erzeugt werden, lässt sich nach augenscheinlicher Einschätzung nicht bestimmen.			

3.2.4 Gebiet: Erich-Ollenhauer-Straße

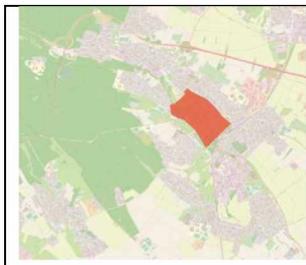
Abbildung 8: Untersuchungsgebiet Erich-Ollenhauer-Straße



			
<p>Gebietstyp</p>	<p>Ein-/ Mehrfamilienhausgebiet mit großem Dienstleister</p>		
<p>S/ U-Bahn</p>	<p>2x U-Bahn-Stationen; „Lahnstraße“ und „Oberursel Altstadt“</p>		
<p>Große Arbeitgeber/ Schulen</p>	<p>Alte Leipziger - Hallesche Konzern, Zollamt, Feuerwehrstützpunkt Oberursel</p>		
<p>Sportanlagen und touristische Attraktionen</p>	<p>Förderschulen, Grundschule, Tennisplätze und -halle, (Kleingartenverein)</p>		
<p>Öffentliche Parkplätze</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> im Straßenraum <input type="checkbox"/> Parkbauten <input type="checkbox"/> ebenerdige Parkplatzanlagen</p>		
<p>Parkleitsystem</p>	<p><input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein</p>		
<p>Eindruck der Ortsbesichtigung</p>	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>tagsüber</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>nachts</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p> </td> </tr> </table>	<p>tagsüber</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>	<p>nachts</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>
<p>tagsüber</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>	<p>nachts</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>		
<p>Parkregelung</p>	<p><input type="checkbox"/> Parkschein <input checked="" type="checkbox"/> Parkscheibe <input checked="" type="checkbox"/> unbewirtschaftet</p>		
<p>Parkprobleme augenscheinlich verursacht durch</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Bewohner <input checked="" type="checkbox"/> Berufspendler <input type="checkbox"/> Kunden <input type="checkbox"/> Schüler/ Auszubildende <input type="checkbox"/> S/ U-Bahn-Nutzer</p>		
<p>Besonderheiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Private Tiefgarage und ebenerdige Stellplatzanlagen an Alter Leipziger, dennoch konnte im direkten Umfeld im öffentlichen Straßenraum hoher Parkdruck beobachtet werden ▪ Während der Besichtigung bestanden mehrere Baustellen im Gebiet 		
<p>Beschlüsse, Anträge, Anmerkungen</p>	<p>/</p>		
<p>Erste Bewertung hinsichtlich Eignung für Bewohnerparkvorrechte</p>	<p>Nach Augenschein wird für das Gebiet aufgrund des bestehenden Parkdrucks bedingt empfohlen, eine tiefergehende Untersuchung durchzuführen.</p> <p>Der hohe Parkdruck (vermutlich bedingt durch Berufspendler) besteht nur im Umfeld der Alten Leipziger und nimmt bereits eine Straße weiter erheblich ab.</p>		

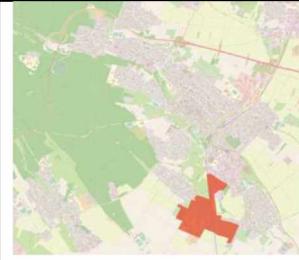
			
<p>Gebietstyp</p>	<p>Innenstadtnahes Mehrfamilienhausgebiet mit Geschäftsstraßen, Bahnhof und Schulzentrum</p>		
<p>S/ U-Bahn</p>	<p>1x S-Bahn-Station; „Oberursel Bahnhof“ und 2x U-Bahn-Station; „Oberursel Stadtmitte“ und „Oberursel Bahnhof“</p>		
<p>Große Arbeitgeber/ Schulen</p>	<p>Mehrere weiterführende Schulen sowie größere Gewerbebetriebe</p>		
<p>Sportanlagen und touristische Attraktionen</p>	<p>Gemeinsamer Sportplatz der Schulen</p>		
<p>Öffentliche Parkplätze</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> im Straßenraum <input type="checkbox"/> Parkbauten <input checked="" type="checkbox"/> ebenerdige Parkplatzanlagen</p>		
<p>Parkleitsystem</p>	<p><input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein</p>		
<p>Eindruck der Ortsbesichtigung</p>	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>tagsüber</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>nachts</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p> </td> </tr> </table>	<p>tagsüber</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>	<p>nachts</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>
<p>tagsüber</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>	<p>nachts</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>		
<p>Parkregelung</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Parkschein <input checked="" type="checkbox"/> Parkscheibe <input checked="" type="checkbox"/> unbewirtschaftet</p>		
<p>Parkprobleme augenscheinlich verursacht durch</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Bewohner <input checked="" type="checkbox"/> Berufspendler <input type="checkbox"/> Kunden <input checked="" type="checkbox"/> Schüler/ Auszubildende <input checked="" type="checkbox"/> S/ U-Bahn-Nutzer</p>		
<p>Besonderheiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Besonders in unmittelbarer Nähe zum Gymnasium und dem Bahnhof besteht hoher Parkdruck ▪ Baustelle in der Geschwister-Scholl-Straße 		
<p>Beschlüsse, Anträge, Anmerkungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bürgerbegehren zum Anwohnerparken in der Geschwister-Scholl-Straße ▪ Stadtverordnetenversammlung beschließt am 01.06.2017, dass nach Möglichkeiten gesucht werden soll, den Verkehr des Gymnasiums Oberursel stärker in die Tiefgarage zu leiten ▪ Stadtverordnetenversammlung diskutiert am 08.10.2015 über die erschwerte Parksituation für Anwohner im Bereich des Gymnasiums 		

<p>Erste Bewertung hinsichtlich Eignung für Bewohnerparkvorrechte</p>	<p>Nach der augenscheinlichen Bewertung wird empfohlen, in dem Gebiet eine vertiefende Untersuchung für Bewohnerparkvorrechte durchzuführen.</p> <p>Der Parkdruck scheint besonders tagsüber bis abends hoch, was auf die Belegung der Parkplätze durch gebietsfremde Fahrzeuge schließen lässt. Das ist auch aufgrund der bestehenden Nutzungen (Bahnhof und Gymnasium) plausibel.</p> <p>Die Problematik wird durch die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung sowie das Bürgerbegehren zusätzlich verdeutlicht.</p>
---	--

			
<p>Gebietstyp</p>	<p>Zentraler Innenstadtbereich mit Fußgängerzone und Geschäftsstraßen</p>		
<p>S/ U-Bahn</p>	<p>1x S-Bahn-Station; „Oberursel Bahnhof“ und 3x U-Bahn-Stationen; „Oberursel Altstadt“, „Oberursel Stadtmitte“ und „Oberursel Bahnhof“</p>		
<p>Große Arbeitgeber/ Schulen</p>	<p>Grundschule, VHS, Stadtverwaltung, Banken, Dienstleistungen, Einzelhändler</p>		
<p>Sportanlagen und touristische Attraktionen</p>	<p>Marktplatz, Altstadt, Stadthalle</p>		
<p>Öffentliche Parkplätze</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> im Straßenraum <input checked="" type="checkbox"/> Parkbauten <input checked="" type="checkbox"/> ebenerdige Parkplatzanlagen</p>		
<p>Parkleitsystem</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein</p>		
<p>Eindruck der Ortsbesichtigung</p>	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>tagsüber</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>nachts</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p> </td> </tr> </table>	<p>tagsüber</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>	<p>nachts</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>
<p>tagsüber</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>	<p>nachts</p> <p><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck</p>		
<p>Parkregelung</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Parkschein <input checked="" type="checkbox"/> Parkscheibe <input type="checkbox"/> unbewirtschaftet</p>		
<p>Parkprobleme augenscheinlich verursacht durch</p>	<p><input type="checkbox"/> Bewohner <input checked="" type="checkbox"/> Berufspendler <input checked="" type="checkbox"/> Kunden <input type="checkbox"/> Schüler/ Auszubildende <input type="checkbox"/> S/ U-Bahn-Nutzer</p>		
<p>Besonderheiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tiefgarage unter der Stadthalle ▪ City-Parkhaus und Parkhaus Altstadt ▪ Markt im Umfeld der Stadthalle (mittwochs) und des Marktplatzes (samstags) 		
<p>Beschlüsse, Anträge, Anmerkungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtverordnetenversammlung beschließt am 17.12.2015, dass in der Innenstadt zusätzliche oberirdische Parkplätze geschaffen werden sollen und die Parkgebührenstruktur geprüft werden soll ▪ Stadtverordnetenversammlung beschließt am 01.06.2017, das geprüft werden soll, ob und wie im Umfeld der Postfiliale Adenauerallee 21 zusätzliche öffentliche Parkplätze geschaffen werden können ▪ Stadtverordnetenversammlung stellt den Prüfauftrag zur Abstimmung, in welcher Form auf dem hinteren, gesperrten Teil der 		

	<p>Bleiche in Oberursel Kernstadt, Parkplätze für die Bewohner insbesondere folgender Straßen geschaffen werden kann: An der Herrenmühle, St. Ursula Gasse, Obergasse, Hollerberg und Bleichstraße.</p>
<p>Erste Bewertung hinsichtlich Eignung für Bewohnerparkvorrechte</p>	<p>Es wird empfohlen, in dem Gebiet eine vertiefende Untersuchung durchzuführen. Der hohe Parkdruck tagsüber wird augenscheinlich durch Berufspendler und Kundenverkehre verursacht.</p> <p>Es bestehen auch in städtebaulich sensiblen (Wohn)bereichen Parkplätze, was dort augenscheinlich zu Parksuchverkehr führt.</p> <p>Bestehende Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung verdeutlichen den Untersuchungsbedarf, der sich allerdings nicht alleine auf Bewohnerparkbevorrechtigungen zentriert.</p> <p>In diesem Rahmen müssen auch bestehende Bewirtschaftungen auf Einhaltung geprüft werden. Bewohnerparkbevorrechtigungen können nur zielführend sein, wenn die Regelungen auch eingehalten werden.</p>

									
Gebietstyp	Ein-/ Mehrfamilienhausgebiet mit Schulstandorten								
S/ U-Bahn	keine								
Große Arbeitgeber/ Schulen	Selbstständige Berufsschule, KiTa								
Sportanlagen und touristische Attraktionen	keine								
Öffentliche Parkplätze	<input checked="" type="checkbox"/> im Straßenraum <input type="checkbox"/> Parkbauten <input type="checkbox"/> ebenerdige Parkplatzanlagen								
Parkleitsystem	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein								
Eindruck der Ortsbesichtigung	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">tagsüber</td> <td style="width: 50%;">nachts</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> kein Parkdruck</td> <td><input type="checkbox"/> kein Parkdruck</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoher Parkdruck</td> <td><input type="checkbox"/> hoher Parkdruck</td> </tr> </table>	tagsüber	nachts	<input checked="" type="checkbox"/> kein Parkdruck	<input type="checkbox"/> kein Parkdruck	<input type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck	<input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck	<input type="checkbox"/> hoher Parkdruck	<input type="checkbox"/> hoher Parkdruck
tagsüber	nachts								
<input checked="" type="checkbox"/> kein Parkdruck	<input type="checkbox"/> kein Parkdruck								
<input type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck	<input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck								
<input type="checkbox"/> hoher Parkdruck	<input type="checkbox"/> hoher Parkdruck								
Parkregelung	<input type="checkbox"/> Parkschein <input type="checkbox"/> Parkscheibe <input checked="" type="checkbox"/> unbewirtschaftet								
Parkprobleme augenscheinlich verursacht durch	<input type="checkbox"/> Bewohner <input type="checkbox"/> Berufspendler <input type="checkbox"/> Kunden <input type="checkbox"/> Schüler/ Auszubildende <input type="checkbox"/> S/ U-Bahn-Nutzer								
Besonderheiten	Schule und Kindergarten verfügen über private Stellplätze								
Beschlüsse, Anträge, Anmerkungen	/								
Erste Bewertung hinsichtlich Eignung für Bewohnerparkvorrechte	<p>Nach der augenscheinlichen Sichtung des Gebiets wird nicht empfohlen, eine tiefergehende Untersuchung durchzuführen.</p> <p>Während der Ortsbesichtigung konnte kein Parkdruck festgestellt werden, der diese rechtfertigen würde. Zudem scheinen die parkenden Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum den Bewohnern selbst zu gehören.</p>								

			
Gebietstyp	Mehrfamilienhausgebiet mit Bahnhof		
S/ U-Bahn	1x S- und U-Bahn-Station; „Oberursel Stierstadt“		
Große Arbeitgeber/ Schulen	Grundschule, Gesamtschule, und Berufsschule, Feuerwehr Stierstadt		
Sportanlagen und touristische Attraktionen	Fußball- und Tennisplätze, Ausflugsgastronomie		
Öffentliche Parkplätze	<input checked="" type="checkbox"/> im Straßenraum <input type="checkbox"/> Parkbauten <input checked="" type="checkbox"/> ebenerdige Parkplatzanlagen		
Parkleitsystem	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein		
Eindruck der Ortsbesichtigung	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> tagsüber <input type="checkbox"/> kein Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> nachts <input type="checkbox"/> kein Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck </td> </tr> </table>	tagsüber <input type="checkbox"/> kein Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck	nachts <input type="checkbox"/> kein Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck
tagsüber <input type="checkbox"/> kein Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck	nachts <input type="checkbox"/> kein Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> mittlerer Parkdruck <input checked="" type="checkbox"/> hoher Parkdruck		
Parkregelung	<input type="checkbox"/> Parkschein <input checked="" type="checkbox"/> Parkscheibe <input checked="" type="checkbox"/> unbewirtschaftet		
Parkprobleme augenscheinlich verursacht durch	<input checked="" type="checkbox"/> Bewohner <input checked="" type="checkbox"/> Berufspendler <input type="checkbox"/> Kunden <input checked="" type="checkbox"/> Schüler/ Auszubildende <input checked="" type="checkbox"/> S/ U-Bahn-Nutzer		
Besonderheiten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kreuzungsbereich Akazienstraße und Platanenstraße kaum passierbar durch parkende Fahrzeuge im 5 m - Einmündungsbereich ▪ Im historischen Ortskern kaum Parkplätze vorhanden ▪ großer Schulstandort, Parkdruck nimmt dort zum Abend ab 		
Beschlüsse, Anträge, Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ortsbeirat Stierstadt beschließt am 20.03.2017, dass ein neues Konzept der Parkplatzsituation im Gebiet der Akazienstraße erstellt werden soll ▪ Anmerkungen des Ortsbeirates Stierstadt für Bereiche mit Untersuchungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> ○ Gartenstraße und untere Taunusstraße (gesamter Ortskern bis Pflingstbornstraße) ○ Untere Taunusstraße und Akazienstraße (Ende Stierstädter Straße - Platanenstraße - Pfaffenweg) 		

	<ul style="list-style-type: none">○ Steinbacher Straße und Bahnweg○ Schmidtstock komplett○ Im gesamten Bereich des S-Bahnhofs - P&R Parkplatz, Ende Stierstädter Straße, Zimmersmühlenweg, Ludwig-Erhard-Straße
Erste Bewertung hinsichtlich Eignung für Bewohnerparkvorrechte	<p>Auf Grundlage der augenscheinlichen Bewertung wird empfohlen, in dem Gebiet eine tiefergehende Untersuchung durchzuführen.</p> <p>Der Parkdruck tagsüber wird wohl durch gebietsfremde Fahrzeuge erzeugt, welche die kostenfreien Parkplätze im Umfeld des Bahnhofs (Pendler zur Weiterfahrt mit dem ÖPNV) oder der Schulen nutzen.</p>

4 Empfehlungen für weitergehende Untersuchungen zur Einführung von Bewohnerparkvorrechten

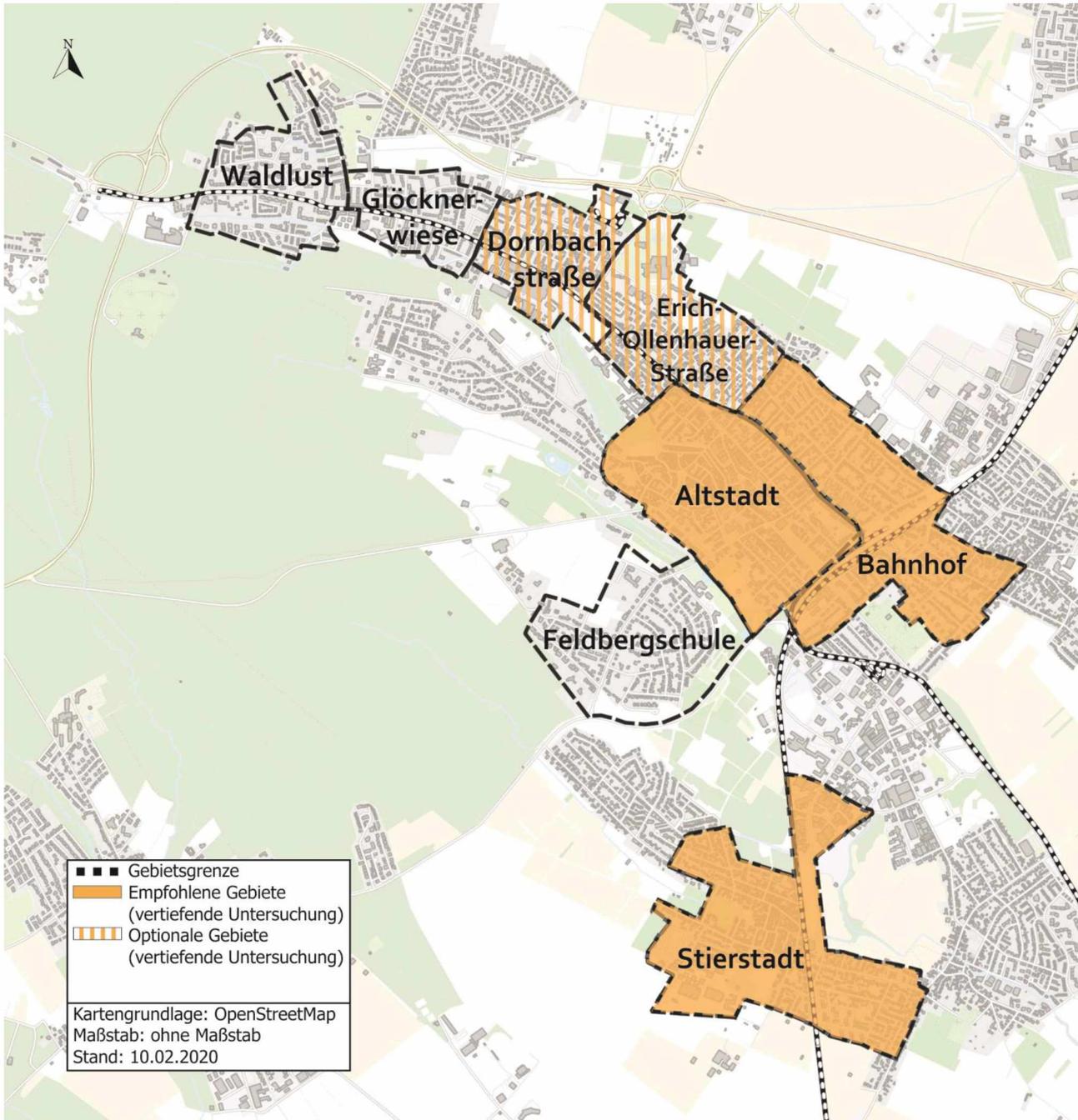
Auf Grundlage der Ortsbesichtigungen und augenscheinlichen Voruntersuchungen sind die entscheidenden Voraussetzungen für Bewohnerparkvorrechte in den Gebieten **Stierstadt, Altstadt** und **Bahnhof** erfüllt. Es wird empfohlen, vertiefende Untersuchungen für Bewohnerparkvorrechte in diesen Gebieten durchzuführen (siehe Abbildung 13 auf Seite 34).

Optional kann die Vertiefende Untersuchung auf die Gebiete Erich-Ollenhauer-Straße und/ oder Dornbachstraße ausgeweitet werden. Die Voraussetzungen für Bewohnerparkvorrechte sind in diesen Gebieten möglicherweise erfüllt.

In den Gebieten Waldlust, Glöcknerwiese und Feldbergschule werden nach den ersten Bewertungen nicht empfohlen, vertiefende Untersuchungen für Bewohnerparkvorrechte durchzuführen.

Unabhängig der Auswahl der Gebiete wird empfohlen, ein begleitendes Beteiligungsverfahren durchzuführen.

Abbildung 13: Empfohlene Gebiete für eine vertiefende Untersuchung



4.1 Empfohlene Vertiefungsgebiete

Stierstadt

Das Gebiet Stierstadt umschließt den Bahnhof Oberursel-Stierstadt und beinhaltet einen großen Schulstandort sowie angrenzend ein Gewerbegebiet. Während der Ortsbesichtigung ist sowohl vormittags als auch nachts in vielen Bereichen ein hoher Parkdruck aufgefallen.

Viele Fahrzeuge konnten augenscheinlich Pendlern zugeordnet werden, die auf unbewirtschafteten Parkplätzen im Gebiet parken, um den ÖPNV-Anschluss zur Weiterfahrt zu nutzen oder zu ihren Arbeitsplätzen bzw. zur Schule zu gelangen.

Der voraussichtlich durch gebietsfremde Fahrzeuge erzeugte Parkdruck führt dazu, dass Bewohner keine freien Parkplätze im Umfeld Ihrer Wohnung finden können.

Der Bedarf zeigt sich auch an illegalen Parkvorgängen (Parken im 5 m - Einmündungsbereich), was besonders vormittags an verschiedenen Kreuzungen und Einmündungen im Gebiet festgestellt wurde. Diese illegalen Parkvorgänge stellen besonders für Kinder (Sichtbarkeit) und mobilitätseingeschränkte Menschen (Barrierefreiheit) ein Problem dar und können zu Problemen bei der Durchfahrt von Feuerwehrfahrzeugen führen.

Die Problemlage in dem Gebiet wurde auch bereits im Rahmen eines Beschlusses des Ortsbeirates Stierstadt benannt. Dort wurde am 20.03.2017 beschlossen, dass ein Konzept der Parkplatzsituation im Gebiet der Akazienstraße erstellt werden soll.

Weiterhin wurden im Rahmen der Befragung der Ortsbeiräte Gebiete benannt, die in die Untersuchung aufgenommen werden sollen.

Gebiet Altstadt und Bahnhof

Aufgrund der räumlichen und strukturellen Zusammenhänge zwischen den Gebieten Altstadt und Bahnhof werden diese gemeinsam für eine vertiefende Untersuchung vorgeschlagen. Die bestehende Bewirtschaftung in Bereichen des Gebiets führt voraussichtlich zu Verdrängungseffekten und Zusammenhängen bezüglich der Parkmöglichkeiten für Bewohner, die nur durch eine gemeinsame Betrachtung eingeordnet werden können.

Das Gebiet umfasst das Zentrum Oberursels mit den zugehörigen Geschäften, Dienstleistern, Schulen, kulturellen sowie verwaltungstechnischen Einrichtungen und damit eine Vielzahl an Arbeitsplätzen.

Aber auch Wohnnutzung besitzt in dem Bereich augenscheinlich eine hohe Bedeutung. Durch die teils dichte Baustruktur besteht voraussichtlich ein entsprechender Bedarf der Bewohner an Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum, die mit Pendlern und Kunden um den begrenzten Parkraum konkurrieren müssen.

Auch der Bahnhof liegt im Gebiet. Durch die gute Anbindung Richtung Frankfurt besteht die Vermutung, dass Pendler die unbewirtschafteten Parkplätze in Bahnhofsnähe nutzen, um von dort aus den ÖPNV zur Weiterfahrt zu nutzen und den Parkraum zusätzlich einschränken.

Während der Ortsbesichtigung wurde nahezu im gesamten Gebiet sowohl vormittags als auch nachts ein hoher Parkdruck festgestellt.

Die genannten Voraussetzungen und daraus resultierende Konkurrenzen um den begrenzten Parkraum führen dazu, dass Bewohner keine freien Parkplätze im Umfeld ihrer Wohnung finden können.

In einer Vielzahl an Nutzungsanforderungen sind Bewohnerparkvorrechte ein möglicher Baustein. Im Rahmen der Untersuchung werden besonders die Zielkonflikte mit den gewünschten Kundenverkehren sowie dem Bedarf der Pendlerverkehre thematisiert werden müssen.

Bestehende Konflikte der Nutzergruppen werden durch die vorhandenen Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung sowie des Bürgerbegehrens zum Anwohnerparken in der Geschwister-Scholl-Straße deutlich.

4.2 Optionale Vertiefungsgebiete

Gebiet Erich-Ollenhauer-Straße und/ oder Dornbachstraße

Als mögliche zusätzliche Gebiete für eine vertiefende Untersuchung haben sich die Gebiete Erich-Ollenhauer-Straße und Dornbachstraße herausgestellt. Die Lage entlang der U Bahn-Trasse Richtung Frankfurt lässt vermuten, dass Pendler die kostenfreie Parkplätze in den Gebieten nutzen, um von dort aus mit dem ÖPNV weiterzufahren.

Auch vorhandene große Arbeitgeber (Alte-Leipziger, Rolls-Royce) lassen vermuten, dass Pendler unbewirtschaftete Parkplätze im Umfeld der Arbeitgeber nutzen.

Allerdings bleibt auch nach der Ortsbesichtigung fraglich, ob der Parkdruck für Bewohnerparkvorrechte ausreichend ist. Auch die Frage nach den Verursachern des Parkdrucks (Bewohner selbst oder gebietsfremde Fahrzeuge) lässt sich durch die augenscheinliche Bewertung nicht bestimmen.

4.3 Beteiligungsverfahren

Kaum ein kommunalpolitisches Thema wird so kontrovers und teilweise auch emotional geführt wie das Thema Parken. In der Regel lassen sich Parkraumkonzepte ohne Beteiligungsverfahren nicht mehr umsetzen. Transparenz und die Nachvollziehbarkeit von den vorgeschlagenen Maßnahmen ist für die Akzeptanz und damit die Umsetzbarkeit eine unabdingbare Voraussetzung.

Es wird immer wichtiger, schon im Vorfeld die Akteure vor Ort in die Erstellung des Parkraumkonzeptes einzubeziehen.

In diesem Rahmen wird empfohlen, ein begleitendes Beteiligungsverfahren durchzuführen. Das Angebot von zwei Workshops (inklusive der Vorstellung von Erfahrungen aus anderen Städten) hat sich dabei als zielführend erwiesen:

1. Darstellung Analyse und Problemdiskussion
2. Diskussion vorgesehener Maßnahmen

5 Kostenabschätzung für AP 2

Für die tiefergehende Untersuchung für Bewohnerparkvorrechte in den genannten Gebieten ergeben sich folgende Kostenabschätzungen. Diese müssen im Rahmen eines Angebotes konkretisiert werden.

Je nach Beauftragung der optionalen Gebiete und des Beteiligungsverfahrens ergeben sich Synergieeffekte, die sich preissenkend auf die Kostenkalkulation auswirken kann.

Tabelle 2: Kostenabschätzung weitere Untersuchungen

Untersuchungsgebiet / Maßnahme	Kostenabschätzung (brutto)
Stierstadt, Altstadt und Bahnhof	35.000 €
Erich-Ollenhauer-Straße	10.000 €
Dornbachstraße	10.000 €
Beteiligungsverfahren	5.000 €

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: beispielhafte Beschilderung für Trennprinzip	2
Abbildung 2: beispielhafte Beschilderung für Mischprinzip	2
Abbildung 3: Typische Tagesganglinie für Geschäftsgebiet.....	5
Abbildung 4: Erste Gebietsauswahl als mögliche Bereiche für Bewohnerparkvorrechte	10
Abbildung 5: Untersuchungsgebiet Waldlust	12
Abbildung 6: Untersuchungsgebiet Glöcknerwiese.....	14
Abbildung 7: Untersuchungsgebiet Dornbachstraße.....	16
Abbildung 8: Untersuchungsgebiet Erich-Ollenhauer-Straße	18
Abbildung 9: Untersuchungsgebiet Bahnhof	20
Abbildung 10: Untersuchungsgebiet Altstadt	24
Abbildung 11: Untersuchungsgebiet Feldbergschule	28
Abbildung 12: Untersuchungsgebiet Stierstadt	30
Abbildung 13: Empfohlene Gebiete für eine vertiefende Untersuchung	34

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bewertung der Auslastung.....	6
Tabelle 2: Kostenabschätzung weitere Untersuchungen.....	38

Literatur- und Quellenverzeichnis

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017

Bundesanstalt für Straßenwesen - bast (Hrsg.); Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung. Bergisch Gladbach 2006

Bundesanstalt für Straßenwesen - bast (Hrsg.); Leitfaden Parkraumkonzepte, Heft V1. Bergisch Gladbach 1993

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012

Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 2. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1416) geändert worden ist

König / Dauer; Straßenverkehrsrecht. München 2019

Stadt Oberursel (Taunus); Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über das Erheben von Gebühren an Parkscheinautomaten und Parkuhren in Oberursel (Taunus). Oberursel (Taunus) 2015

—

IKS

Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de