

Stadt Oberursel (Taunus)

# Konzept für das Bewohnerparken in der Stadt Oberursel (Taunus)

Endbericht



Hans-Thoma-Straße



Stadt Oberursel (Taunus)

## Konzept für das Bewohnerparken für die Stadt Oberursel (Taunus)

- Endbericht -

### Auftraggeber:

Stadt Oberursel  
Rathausplatz 1  
61440 Oberursel (Taunus)



### Auftragnehmer:

IKS Mobilitätsplanung  
UG (haftungsbeschränkt)  
Universitätsplatz 12  
34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de

### Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)  
andreas.schmitz@iks-planung.de  
0561 - 953 79 676

Kassel, den 8. März 2022

© IKS Mobilitätsplanung 2022

### Geschäftsführende Gesellschafter:

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

K:\186\_Oberursel Parken II\Bericht\186\_Oberursel Bewohnerparken V2.docx

Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Text die männliche Form verwendet. Die Angaben beziehen sich wertfrei auf jegliches Geschlecht.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Kurzfassung .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Einleitung / Anlass.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Begriffsbestimmungen .....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Vorhandene Konzepte und Planungen .....</b>	<b>6</b>
4.1	Verkehrliches Leitbild.....	6
4.2	Klimaschutzkonzept .....	7
4.3	Fahrradverbindungen im Liebfrauenquartier .....	7
4.4	Umbau Bahnhofsareal.....	8
<b>5</b>	<b>Bestandserhebung .....</b>	<b>9</b>
5.1	Gebiet Altstadt .....	10
5.2	Gebiet Bahnhof .....	11
5.3	Gebiet Stierstadt .....	13
5.4	Gebührenpflichtiges Parken.....	14
5.5	Parkhäuser .....	15
5.6	Besonderheiten in der Gebührenpflicht.....	16
5.7	Gehwegparken .....	17
5.8	E-Ladestationen und Carsharing .....	19
<b>6</b>	<b>Erfassung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs.....</b>	<b>20</b>
6.1	Methodik .....	20
6.2	Auswertung.....	22
<b>7</b>	<b>Workshop .....</b>	<b>32</b>
<b>8</b>	<b>Grundlagen und Entwicklungen .....</b>	<b>36</b>
8.1	Grundlagen des Parkens .....	36
8.2	Digitale Transformation des städtischen Parkens .....	40
8.3	Logistik und Dienstleistungen.....	42
8.4	Folgerungen für das Parkraumkonzept .....	42
<b>9</b>	<b>Instrumentarien der Straßenverkehrs-Ordnung.....</b>	<b>43</b>
9.1	Parkscheibe oder Parkgebühren.....	43
9.2	Bewohnerparkvorrechte .....	44
9.3	Überwachung des ruhenden Verkehrs.....	46
<b>10</b>	<b>Ziele, Strategien und Instrumente für Oberursel .....</b>	<b>47</b>
10.1	Ziele des Parkraumkonzepts .....	47
10.2	Strategien und Instrumente.....	48
<b>11</b>	<b>Parkraumkonzept und Maßnahmen .....</b>	<b>49</b>
11.1	Altstadt .....	49

11.1.1	Teilgebiet Nord .....	50
11.1.2	Teilgebiet Adenauerallee .....	51
11.1.3	Teilgebiet Feldbergstraße/ Berliner Straße .....	52
11.1.4	Einzelne Abschnitte mit Kurzparkplätzen mit Parkscheibenregelung .....	53
<b>11.2</b>	<b>Bahnhof .....</b>	<b>53</b>
11.2.1	Auswirkungen der geplanten Fahrradstraßen .....	54
11.2.2	Teilgebiet Gymnasium .....	54
11.2.3	Teilgebiet Herzbergstraße .....	55
<b>11.3</b>	<b>Stierstadt .....</b>	<b>56</b>
<b>11.4</b>	<b>Bewohnerparkzonen .....</b>	<b>57</b>
<b>11.5</b>	<b>Beschilderung der Zonen .....</b>	<b>59</b>
<b>11.6</b>	<b>Übersicht Tarife .....</b>	<b>59</b>
<b>11.7</b>	<b>Einnahmen durch Bewirtschaftung .....</b>	<b>63</b>
<b>11.8</b>	<b>Wirtschaftlichkeit der einzelnen Parkscheinautomaten .....</b>	<b>66</b>
<b>11.9</b>	<b>Vergabekriterien für Bewohnerparkausweise und Gebühren .....</b>	<b>66</b>
<b>11.10</b>	<b>Änderung der Parkgebührensatzung.....</b>	<b>68</b>
<b>12</b>	<b>Ergänzende Maßnahmen.....</b>	<b>69</b>
12.1	Parkraumüberwachung .....	69
12.2	Imagekampagne Überwachungskräfte.....	70
12.3	Rücknahme von Gehwegparken .....	71
12.4	Zustell-, Einkaufsservice und Lieferboxen/ Lastenräder .....	71
12.5	Ausbau alternativer Mobilität (Carsharing, Bike-Sharing, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) .....	72
12.6	Längerfristige Strategien zu Parkgebühren .....	72
12.7	Öffentlicher Zugang der Tiefgarage des Gymnasiums.....	73
12.8	Öffentlichkeitsarbeit .....	74
12.9	Evaluation .....	74
<b>13</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>74</b>
13.1	Tabellenanhang .....	74
13.2	Literatur- und Quellenverzeichnis.....	75
13.3	Internetquellen .....	76
13.4	Abbildungsverzeichnis.....	77
13.5	Tabellenverzeichnis.....	78
13.6	Kartenverzeichnis .....	79

# 1 Kurzfassung

Im Jahr 2019 wurden vom Ingenieurbüro IKS Mobilitätsplanung mögliche Bereiche für die Einführung von Zonen mit Bewohnerparkbevorrechtigungen untersucht. Es wurde für die Bereiche Altstadt, Bahnhof und Stierstadt eine vertiefende Untersuchung empfohlen<sup>1</sup>.

## Bestandsaufnahme und Kennzeichenerfassung

Darauf aufbauend, wurden im Juni 2021 alle Parkplätze und Parkregelungen an öffentlichen Straßen und auf öffentlichen sowie großen privaten, öffentlich zugänglichen Parkplatzanlagen in diesen Gebieten erfasst. In den Gebieten stehen insgesamt 4.750 öffentlich zugängliche Park- und Stellplätze zur Verfügung, davon 3.112 im Straßenraum und 1.638 auf Parkplatzanlagen. Die Parkplätze im Straßenraum sind überwiegend (76,7%) unbewirtschaftet, in der Altstadt gibt es diverse Bereiche mit gebührenpflichtigen Parkplätzen. Parkplatzanlagen sind größtenteils gebührenpflichtig, die vier größten sind drei Parkhäuser in der Altstadt und eine Parkplatzanlage am Bahnhof, mit insgesamt 853 Parkplätzen.

Um die Auslastung der öffentlichen Parkplätze sowie deren Nutzergruppen zu erfassen, wurde im September 2021 eine Kennzeichenerhebung des ruhenden Verkehrs durchgeführt.

In der Altstadt lag die Spitzenauslastung bei 88 % (11.00 Uhr), im Gebiet Bahnhof bei 74 % (15.00 Uhr) und in Stierstadt bei 76 % (9:00 Uhr). Die P+R-Anlage am Bahnhof ist tagsüber zu etwa 40 % ausgelastet, die P+R-Anlage im Gebiet Stierstadt zu etwa 90 %.

Alle Gebiete zeichnen sich dadurch aus, dass in eng umgrenzten Bereichen ein zum Teil sehr hoher Parkdruck herrscht, in wenigen Straßen daneben aber viele freie Parkplätze zu finden sind. In der Altstadt kommt hinzu, dass in den Parkhäusern genügend freie Parkplätze vorzufinden sind. Hier tritt auch noch der Effekt auf, dass bevorzugt auf unbewirtschafteten Parkplatz geparkt als dort, wo Parkgebühren anfallen.

Auch die Tiefgarage des Gymnasiums ist nur geringfügig belegt.

**Parkplatzprobleme sind überwiegend Verteilungsprobleme, der Parkraum wird ineffizient genutzt.**

---

<sup>1</sup> Hinsichtlich Quellenangaben und Belege wird auf den nachfolgenden ausführlichen Bericht verwiesen.

## Ziele und Handlungsstrategien

Der Parkraum soll neu geordnet werden. Insbesondere Berufspendler sollen in den Parkhäusern parken. In der Innenstadt sollen die Straßenparkplätze bevorzugt von Kunden genutzt werden.

Für das Parkraumkonzept lassen sich hieraus konkrete Zielsetzungen ableiten:

- Effiziente Nutzung des vorhandenen Parkraums, bessere Auslastung der Parkhäuser und damit Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Ausreichend Parkraum für Bewohner
- Reduzierung der Dauerparker im Kernbereich und den Gebieten mit Parkdruck
- Sicherung von zentrumsnahen Parkplätzen für Kundenverkehre
- Gehwegparkplätze sollen schrittweise beseitigt werden
- Ausreichende Überwachung des ruhenden Verkehrs

Folgende Strategien und Instrumente sollen angewandt werden:

- Erweiterung der Parkgebührenzonen mit Befreiung der Bewohner von der Zahlung der Parkgebühren
- In den Bereichen, wo heute die Bewohner nicht von den Parkgebühren befreit sind, soll dies auch zukünftig gelten, um die Parkplätze für Kundenverkehre zu sichern
- Parkgebühren in den Straßen sollte teurer als in den Parkhäusern und auf großen Parkplätzen sein, um deren Auslastung zu erhöhen
- Selbst geringe Parkgebühren sind für Dauerparker unattraktiv. Die Erhebung von Parkgebühren ist daher ein wirksames Instrument zur Verlagerung der Pendler
- Bewohnerparkvorrechte sollen im Mischprinzip eingerichtet werden, um die Nutzungsvielfalt zu erhalten, aber doch den gebietsfremden ruhenden Verkehr zu lenken
- Die Kosten der Bewohnerparkausweise sollen auch den Vorteil widerspiegeln. Es wird eine Staffelung nach PKW-Längenklassen empfohlen.
- Es sollen gegebenenfalls in den Straßen Bereiche mit eingeschränktem Haltverbot eingerichtet werden, um Lieferdiensten eine regelkonforme Belieferung zu ermöglichen und illegales Halten in zweiter Reihe oder auf Gehwegen zu vermeiden.
- Carsharing-Fahrzeuge sollen von der Zahlung von Parkgebühren befreit werden.



Das parallel zu diesem Gutachten erstellte Konzept für Fahrradstraßen zwischen der Nassauer Straße und Freiligrathstraße ist auf das vorliegende Konzept zum Bewohnerparken abgestimmt. Durch die geschilderten Maßnahmen (s.u.) stehen Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Besucherinnen und Besuchern mehr freie Parkplätze zur Verfügung. So kann die Gesamtzahl der Parkplätze im genannten Bereich um bis zu 100 Stück verringert werden. Durch die Zunahme der Fahrzeugbreiten und –längen könnte auf vielen der heutigen Parkplätze unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Restfahrbahnbreiten zukünftig das Parken ohnehin nicht mehr möglich sein.

## Wesentliche Maßnahmen

Im **Bereich Altstadt** soll der mit Parkgebühren bewirtschaftete Bereich erweitert werden, um insbesondere Mittel-, Langzeit- und Dauerparker in das nahegelegene Parkhaus „Altstadt“ zu verlagern. Hierdurch sollen die Straßen der Innenstadt entlastet werden und für Kundenverkehre zu Verfügung stehen.

Das **Teilgebiet Adenauerallee** umfasst die Parkplätze zwischen der Oberhöchstader Straße/Liebfrauenstraße und der Nassauer Straße. Um eine Verlagerung der Mittel-, Langzeit- und Dauerparker zu bewirken, sollten die Parkgebühren, für Parkvorgänge länger als 2 Stunden, erhöht werden.

Für **Stierstadt** werden keine Bewirtschaftungsmaßnahmen vorgeschlagen, weil die Parkraumprobleme hauptsächlich durch die Bewohner verursacht werden. Lediglich eine verstärkte Überwachung des ruhenden Verkehrs wird angeregt.

Das **Teilgebiet Gymnasium** umfasst die Straßen zwischen der Nassauer Straße und der Liebfrauenstraße, östlich der Bahngleise entlang der Berliner Straße. Als Maßnahme sollen die vorhandenen Parkplätze gebührenpflichtig im Mischprinzip bewirtschaftet werden. Bewohner sollen von den Parkgebühren befreit werden. Die Tiefgarage am Gymnasium sollte für Schulfremde geöffnet werden.

Das **Teilgebiet Herzbergstraße** umfasst die Parkplätze zwischen und inklusive der Liebfrauenstraße und der Freiligrathstraße, östlich der Bahngleise. Nach der derzeitigen Auslastung sind in diesem Teilgebiet keine Maßnahmen erforderlich, es sind jedoch Verdrängungseffekte aus dem Teilgebiet Gymnasium zu erwarten. Als Maßnahme soll dann als zweite Stufe bei Eintreten der Verdrängungseffekte die Parkgebührenzone erweitert werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen kann auch in Stufen erfolgen. Es ist eine Änderung der Parkgebührensatzung und ein Gebührensatzung für Bewohnerparkausweise not-

wendig. **Gehwegparkplätze** sollen da beseitigt werden, wo die Restgehwegbreite nicht das Begegnen von Kinderwagen oder Rollstühlen ermöglicht. Die Herstellung einer selbständigen und barrierefreien Nutzbarkeit des öffentlichen Raums ist durch EU-Recht, aber auch durch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), eine verpflichtende Aufgabe der öffentlichen Hand.

Es sind 50 neue Parkscheinautomaten notwendig, es wird mit Einnahmen von etwa 200.000 € gerechnet. Durch digitale Lösungen kann die notwendige Anzahl an neuen Parkscheinautomaten reduziert werden.

### **Ergänzende Maßnahmen**

Ergänzt werden sollte die Umsetzung des Konzepts durch

- Überwachung des ruhenden Verkehrs
- Förderung alternativer Mobilität
- Öffentlichkeitsarbeit und Imagekampagne für Parkraumüberwachung und für die Arbeit der Überwachungskräfte

Die Maßnahmen sollten etwa ein Jahr nach Einführung evaluiert werden.

## **2 Einleitung / Anlass**

Im Jahr 2019 wurden vom Ingenieurbüro IKS Mobilitätsplanung mögliche Bereiche für die Einführung von Zonen mit Bewohnerparkbevorrechtigungen untersucht<sup>2</sup>. Es wurde für die Bereiche Altstadt, Bahnhof und Stierstadt eine vertiefende Untersuchung empfohlen (siehe Abbildung 1), auf deren Basis dann konkrete Empfehlungen gegeben werden sollen. Die genauen Eingrenzungen der Gebiete sind in den Karten 1 und 2 dargestellt.

---

<sup>2</sup> IKS Mobilitätsplanung; Konzept für das Bewohnerparken für die Stadt Oberursel - Bericht AP 1. Kassel 2020

Abbildung 1: Untersuchungsgebiete



### 3 Begriffsbestimmungen

Im Folgenden werden als **Parkplätze** Abstellflächen für den Kraftfahrzeugverkehr bezeichnet, welche öffentlich gewidmet sind und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)<sup>3</sup> unterliegen. Parkplätze sind freiwillige kommunale Leistungen.

Ein **Parkstand** ist ein von einer öffentlichen Verkehrsfläche zum Parken abgegrenzter Teil.<sup>4</sup> Unter einer **Parkplatzanlage** wird die Ansammlung mehrerer Parkplätze oder Parkstände auf einer Fläche zusammengefasst.

Zum Abstellen von Kfz genutzte Flächen auf privaten Flächen werden als **Stellplätze** bezeichnet. In der Regel sind sie nach den entsprechenden Landesbauordnungen nachzuweisen und herzustellen, die Kommune hat keinen Einfluss darauf, ob sie auch tatsächlich als Parkfläche genutzt werden.

<sup>3</sup> Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist

<sup>4</sup> Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Begriffsbestimmungen - Teil: Verkehrsplanung, Straßenentwurf und Straßenbetrieb. Köln 2012

Werden Stellplätze dem öffentlichen Parkverkehr zur Verfügung gestellt, sind dies **private, öffentlich zugängliche, Stellplätze**. Sie sind für das Parkraummanagement wichtig. Dazu gehören bspw. Parkhäuser und Parkplatzanlagen von Einkaufsmärkten.

Der Begriff „Stellplatz“ kommt nicht in der StVO vor.

**Parkraum** ist die Summe der Parkflächen innerhalb eines bestimmten Gebiets.

**Parkraumbewirtschaftung** ist jede Form von Regulierung, die die allgemeine Nutzung des Parkraums steuert. Es kann beispielsweise eine Beschränkung auf Nutzergruppen erfolgen, oder Parkgebühren erhoben werden. In der Regel werden verschiedene Bewirtschaftungsformen kombiniert.

Der Unterschied zwischen „**Halten**“ und „**Parken**“ ist in §12 Abs. 3 der StVO geregelt als: *„Wer sein Auto verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.“*

## 4 Vorhandene Konzepte und Planungen

### 4.1 Verkehrliches Leitbild

Im Juli 2021 wurde von der Stadtverordnetenversammlung das verkehrliche Leitbild Oberursel<sup>5</sup> beschlossen.<sup>6</sup>

Die Leitziele sind:

- Der Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer ist gesichert.
- Fuß- und Radverkehr werden sicher auf durchgängigen Wegen geführt.
- Der ÖPNV in Oberursel wird attraktiver.
- Das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr in Oberursel steigt nicht weiter an.
- Die Akzeptanz geltender Regeln bei allen am Verkehr Teilnehmenden ist hoch und die Sicherheit gewährleistet.
- Potentiale der Verkehrsmittelvernetzung und Digitalisierung werden konsequent genutzt.

---

<sup>5</sup> Dr. Uli Molter; Oberurseler Verkehr 2030. Oberursel 2021

<sup>6</sup> Stadtverordnetenversammlung Oberursel; Niederschrift über die 4. öffentliche Sitzung der Stadtverordnetenversammlung Oberursel (Taunus) in der Wahlzeit 2021/2026 am Donnerstag, dem 15.07.2021

- Es macht Spaß, sich in Oberursel aufzuhalten.

Zum Erreichen dieser Ziele sollen umfangreiche Beteiligungsverfahren durchgeführt werden.

## 4.2 Klimaschutzkonzept

Das 2018 entwickelte Klimaschutzkonzept<sup>7</sup> für die Stadt Oberursel (Taunus) beschreibt Handlungsmöglichkeiten im Bereich Klimaschutz. Der Parkraum in Oberursel wird als „gut“ bewertet und es werden Potentiale gesehen, den Nahverkehr zu fördern. Multi- und intermodale Mobilitätsangebote sollen ausgebaut werden. Dadurch soll sich die Anzahl an PKW-Fahrten verringern. Der motorisierte Individualverkehr soll effizienter gestaltet werden, beispielsweise durch App-gestützte Parkraum- und Park&Ride-Konzepte.

## 4.3 Fahrradverbindungen im Liebfrauenquartier

Zur Förderung des Radverkehrs sollen im Liebfrauenquartier, zwischen Nassauer Straße und Oberstedter Straße, Fahrradstraße eingerichtet werden.<sup>8,9</sup> Das Projekt soll in vier Umsetzungsstufen ausgeführt werden.

In der ersten Stufe soll kurzfristig die Zeppelinstraße als Fahrradstraße und Einbahnstraße, zwischen Goethestraße und Liebfrauenstraße in Fahrtrichtung Süd und zwischen Goethestraße und Nassauer Straße in Fahrtrichtung Nord, ausgewiesen werden. Parkplätze sollen wechselseitig, südlich der Goethestraße, markiert werden. In der Berliner Straße soll eine „Elternhaltestelle“ eingerichtet werden.

Die zweite Stufe sieht vor, mittelfristig die Herzbergstraße und die Erich-Ollenhauer-Straße (außerhalb des Untersuchungsgebiets des Bewohnerparkkonzepts) als Fahrradstraßen mit wechselseitigem Parken auszuweisen.

Als dritte Stufe sollen mittelfristig die Freiligrathstraße und die Liebfrauenstraße als Fahrradstraßen mit wechselseitigem Parken ausgewiesen werden. Die Kreuzung Freiligrathstraße/ Herzbergstraße soll übergangsweise umgestaltet werden.

---

<sup>7</sup> INFRASTRUKTUR & UMWELT Professor Böhm und Partner, Verkehr mit Köpfchen. Klimaschutzteilkonzepte für die Stadt Oberursel (Taunus). Potsdam 2018

<sup>8</sup> PGV-Alrutz; Stadt Oberursel (Taunus) Sichere Radverkehrsführung durch das Quartier Liebfrauenstraße. Hannover 2022

<sup>9</sup> Albrecht, Janina; Schulzonen und Fahrradstraßen in Oberursel: Gestaltungsstrategie und Musterlösungen. Offenbach 2022

In der vierten Stufe soll langfristig die Herzbergstraße, die Erich-Ollenhauer-Straße, und die Kreuzung zwischen diesen Baulich umgestaltet werden. Dort sollen reichlich Grünflächen, Bäume, Sitzmöglichkeiten und Treffpunkte eingerichtet werden.

Insgesamt entfallen bis zu 100 Parkplätze. Durch die Zunahme der Fahrzeugbreiten und -längen (vgl. Seite 38) könnte auf vielen dieser Parkplätze zukünftig das Parken ohnehin nicht mehr möglich sein.

#### 4.4 Umbau Bahnhofsareal

Für das Bahnhofsareal wurde 2016 ein Konzept für dessen Umbau<sup>10</sup> entwickelt.

Geplant ist, die Nassauer Straße ab dem Knotenpunkt Feldbergstraße in zwei Einbahnstraßen aufzuteilen. Von Osten kommend, soll die aktuelle Verbindung bestehen bleiben, von Westen soll die Nassauer Straße südlich der U-Bahn-Gleisanlage Verlaufen und direkt an die P+R-Parkplatzanlage anbinden.

Auf Höhe der Pflingstweidstraße schließt die Nassauer Straße wieder an den aktuellen Verlauf an.

Die Planung befindet sich, Stand November 2020, noch in der Konzeptphase.

Abbildung 2: Konzept für den Umbau des Bahnhofsareals (Ausschnitt)<sup>11</sup>



<sup>10</sup> Stadt Oberursel; <https://www.oberursel.de/de/wirtschaft-stadtentwicklung/projekte-verkehrsplanung/bahnhofsareal/#accordion-1-2> [Zugriff 30.11.2021]

<sup>11</sup> Stadt Oberursel; Nassauer Straße & Bahnhofquartier - Ein Zwischenstand - . Oberursel 2020

## 5 Bestandserhebung

Für das Bewohnerparkkonzept erfolgte zunächst eine Erhebung des vorhandenen Parkraums in den Untersuchungsgebieten. Im Juni 2021 wurden alle Parkplätze und Parkregelungen an öffentlichen Straßen und auf öffentlichen sowie großen privaten, öffentlich zugänglichen Parkplatzanlagen erfasst.

Abbildung 3: Bewirtschaftung von Parkplätzen im Straßenraum (Gesamtgebiet)

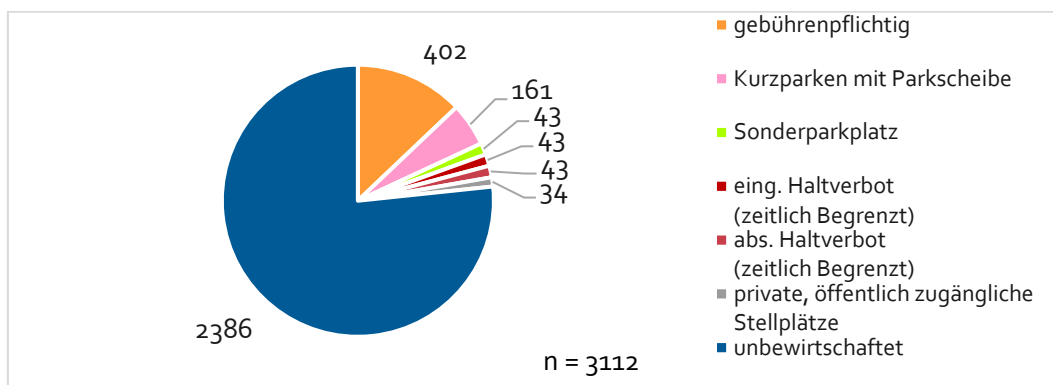
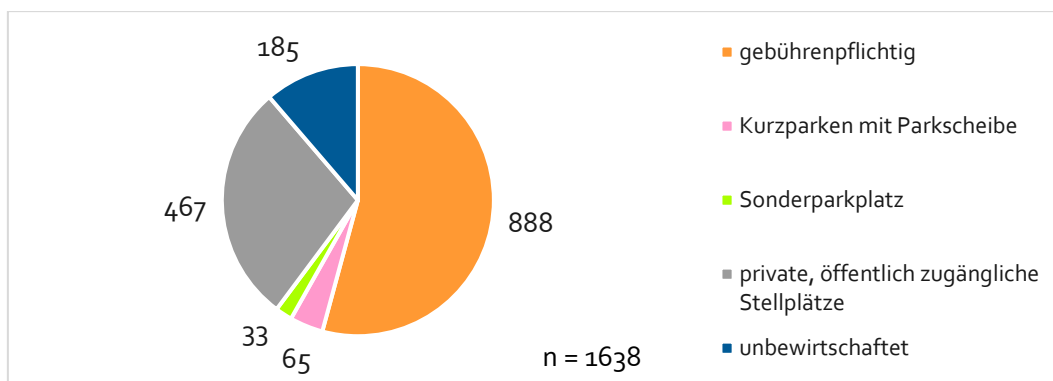


Abbildung 4: Bewirtschaftung von Parkplätzen auf Parkplatzanlagen (Gesamtgebiet)



Es wurden Straßen mit einer Gesamtlänge von ca. 34,5 km untersucht.

In den Gebieten stehen insgesamt 4.750 öffentlich zugängliche Park- und Stellplätze zur Verfügung, davon 3.112 im Straßenraum und 1.638 auf Parkplatzanlagen. Auf 14 Straßenabschnitten befanden sich zum Zeitpunkt der Erhebung Baustellen.

Eine Aufteilung nach Bewirtschaftungsformen und Gebieten ist von Abbildung 3 (Seite 9) bis Abbildung 12 (Seite 13) gegeben. Bewirtschaftungen einzelner Straßen sind in den Karten 3 und 4 dargestellt.

Die Parkplätze im Straßenraum sind überwiegend (76,7%) unbewirtschaftet, in der Altstadt gibt es diverse Bereiche mit gebührenpflichtigen Parkplätzen. Parkplatzanlagen sind größtenteils gebührenpflichtig, die vier größten sind drei Parkhäuser in der Altstadt und eine Parkplatzanlage am Bahnhof, mit insgesamt 853 Parkplätzen.

## 5.1 Gebiet Altstadt

Die Aufteilung der Bewirtschaftungsformen im Gebiet Altstadt ist in den Abbildungen 6 und Abbildung 7 auf Seite 11 dargestellt.

Im Gebiet Altstadt sind etwa 45% der öffentlichen Parkplätze gebührenpflichtig bewirtschaftet, 10% Kurzparkplätze mit Parkscheibenregelung und 45% unbewirtschaftet. Die gebührenpflichtigen Parkplätze befinden sich überwiegend in dem Bereich zwischen Eppsteiner Straße, Feldbergstraße und Nassauer Straße (weiteres dazu im Kapitel 5.4 ab Seite 14). Unbewirtschaftet sind die Bereiche östlich der Feldbergstraße sowie nördlich und westlich des Innenstadtbereichs. Kurzparkplätze mit Parkscheibenregelung befinden sich größtenteils im Umfeld des Marktplatzes.

Parkplatzanlagen sind hauptsächlich die drei gebührenpflichtigen Parkhäuser (Altstadt, City und Stadthalle) mit jeweils etwa 240 Parkständen, die gebührenpflichtigen Parkplatzanlagen an der Hospitalstraße und dem Rathausplatz, sowie die Parkplatzanlage „Bleiche“ mit 87 unbewirtschafteten Parkplätzen und 17 Kurzparkplätzen mit Parkscheibenregelung.

**Abbildung 5: Bewirtschaftung im Gebiet Altstadt (links: Parkscheinautomat in der Lindenstraße, rechts: Parkscheibenregelung auf dem Parkplatz Bleiche)**





Abbildung 6: Bewirtschaftung von Parkplätzen im Straßenraum (Altstadt)

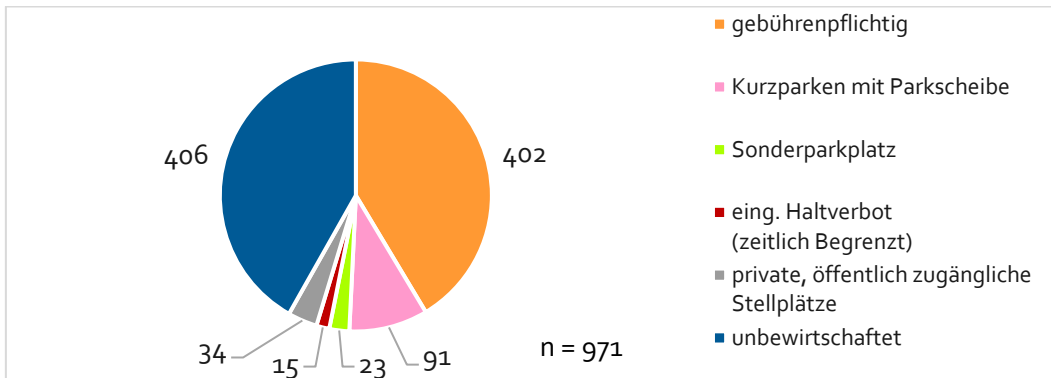
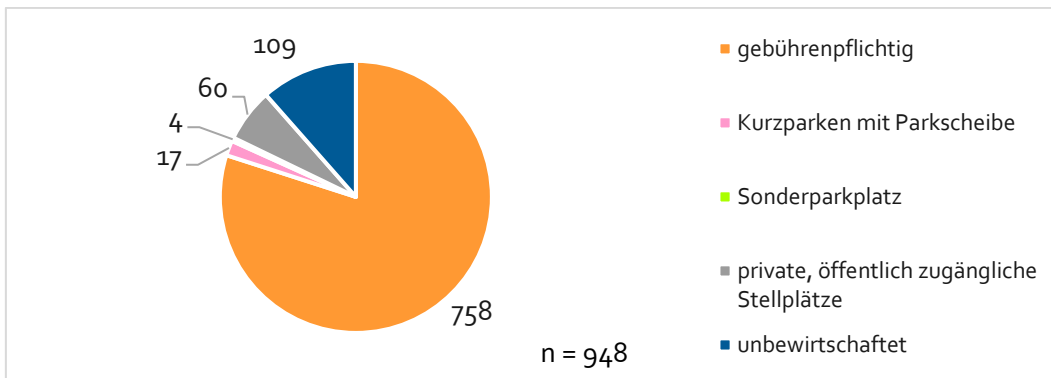


Abbildung 7: Bewirtschaftung von Parkplätzen auf Parkplatzanlagen (Altstadt)



## 5.2 Gebiet Bahnhof

Die Aufteilung der Bewirtschaftungsformen im Gebiet Bahnhof ist in den Abbildungen 9 und 10 gegeben.

Die Parkplätze im Gebiet Bahnhof sind überwiegend unbewirtschaftet. Parkplatzanlagen sind die gebührenpflichtige Park&Ride-Anlage am Bahnhof, der Geschwister-Scholl-Platz mit Kurzparkplätzen mit Parkscheibenregelung und einer Höchstparkdauer von 2 Stunden, montags bis freitags 9:00 bis 18:00 Uhr, und die Tiefgarage des Gymnasiums Oberursel mit 110 privaten Stellplätzen.

Abbildung 8: Park&Ride-Parkplatzanlage am Bahnhof



Abbildung 9: Bewirtschaftung von Parkplätzen im Straßenraum (Bahnhof)

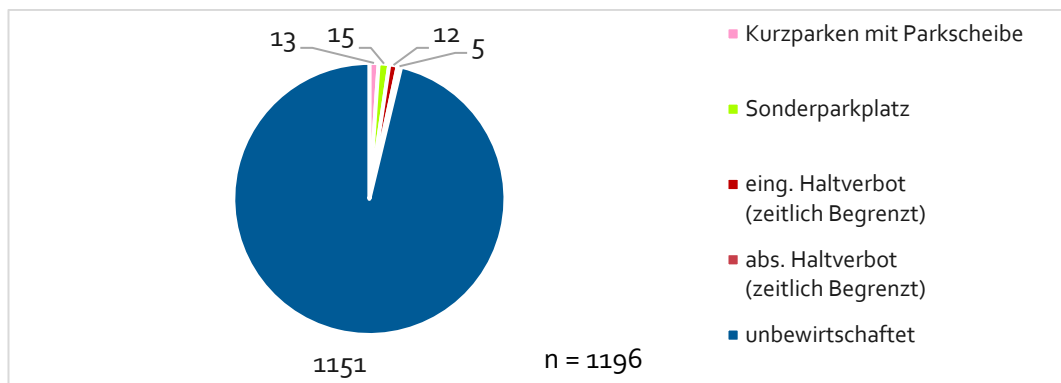
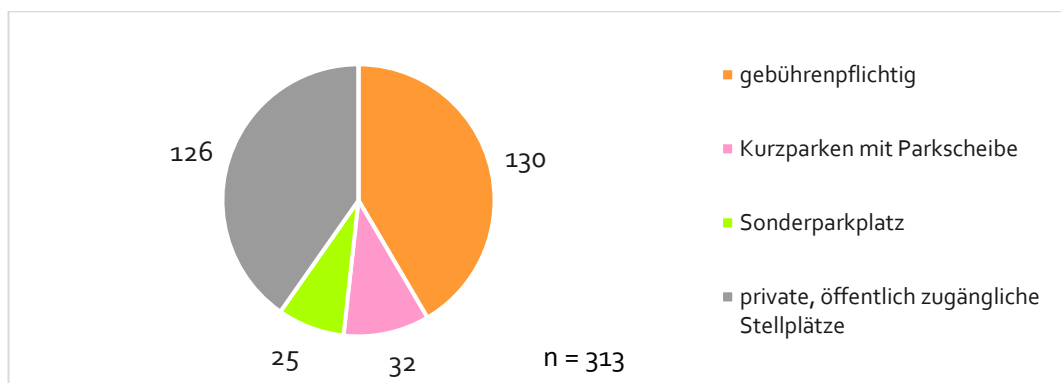


Abbildung 10: Bewirtschaftung von Parkplätzen auf Parkplatzanlagen (Bahnhof)



### 5.3 Gebiet Stierstadt

Die Aufteilung der Bewirtschaftungsformen von Parkplätzen im Gebiet Stierstadt ist in den Abbildungen 11 und 12 gegeben.

Die Parkplätze im Gebiet Stierstadt sind überwiegend unbewirtschaftet. Teilweise gibt es Kurzparkplätze mit Parkscheibenregelung und Parkplätze mit zeitlich begrenztem, eingeschränktem oder absolutem Haltverbot.

Parkplatzanlagen sind größtenteils privat und öffentlich zugänglich (zum Beispiel Kundenparkplatz REWE, Parkplatz Schulzentrum). Die Park&Ride-Anlage am Bahnhof Stierstadt im nordöstlichen Gewerbegebiet ist unbewirtschaftet. In der Platanenstraße befindet sich ein Schotter-Platz mit Kurzparkplätzen mit Parkscheibenregelung und einer Höchstparkdauer von 3 Stunden, montags bis freitags 8:00 bis 18:00 Uhr.

Abbildung 11: Bewirtschaftung von Parkplätzen im Straßenraum (Stierstadt)

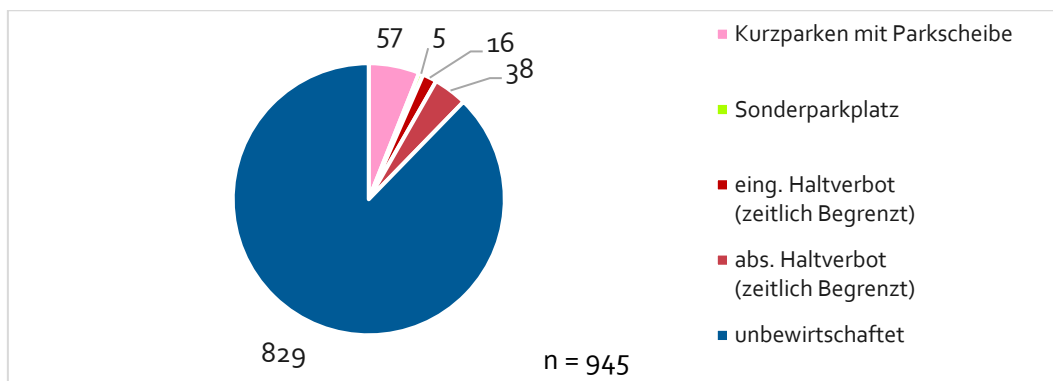
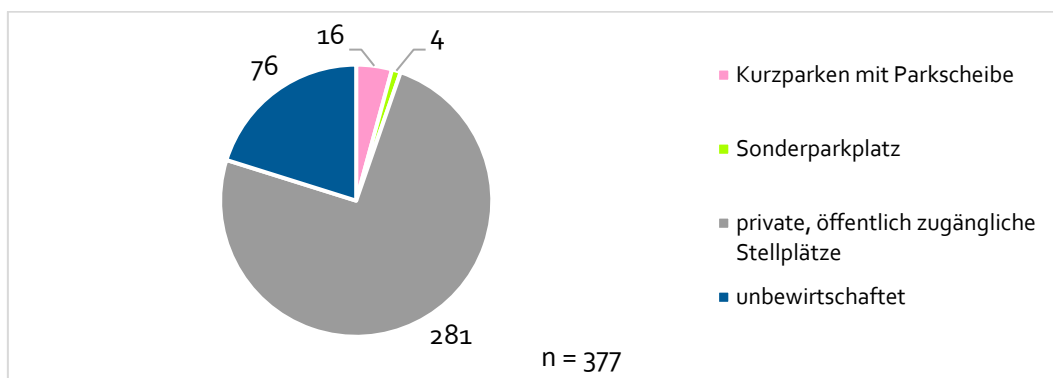


Abbildung 12: Bewirtschaftung von Parkplätzen auf Parkplatzanlagen (Stierstadt)



## 5.4 Gebührenpflichtiges Parken

Eine Kartendarstellung der vorhandenen gebührenpflichtigen Parkplätze ist in Karte 5 gegeben. Die Gebühren der Tarifzonen sind in Tabelle 1 aufgezählt. Bezahlt werden kann vor Ort an Parkscheinautomaten oder via Handyparken. Für aktive Feuerwehrangehörige wird bedingt eine Befreiung von den Parkgebühren angeboten.<sup>12</sup>

Tabelle 1: Bestand Tarifzonen<sup>13</sup>

	Tarifzone 1: Innenstadt	Tarifzone 2: Randbereich	Tarifzone 2a: Bahnhof	Tarifzone 2b: Teilstück Adenauerallee
Gebührenzeiten	Mo.-Fr. 9:00 bis 18:00 Uhr Sa. 9:00 bis 14:00 Uhr	Mo.-Fr. 9:00 bis 17:00 Uhr Sa. 9:00 bis 14:00 Uhr		Mo.-Fr. 8:00 bis 18:00 Uhr Sa. 8:00 bis 14:00 Uhr
1. Stunde	0,50€/ 20 Min. (1,50 €/h)			
ab 2. Stunde	0,50 €/ 20 Min.	bis 4 Stunden 2,00 € ab 5 Stunden 2,50 €		
Höchstparkdauer	2 Stunden	1 Woche		20 Minuten

Abbildung 13: Beispiel eines Parkscheinautomaten (Nassauer Straße)



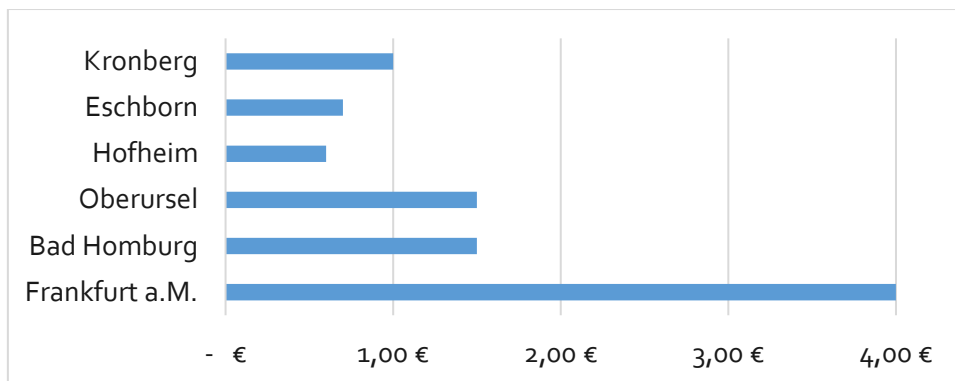
<sup>12</sup> Stadt Oberursel; Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über das Erheben von Gebühren an Parkscheinautomaten und Parkuhren in Oberursel (Taunus). Vom 25.11.2020. Oberursel 2020, § 2 Abs. 3

<sup>13</sup> Ebenda

## Gebührenpflichtiges Parken in umliegenden Städten

Im Vergleich mit umliegenden Städten sind die Parkgebühren in Oberursel auf vergleichbarem Niveau mit Bad Homburg. Hofheim hat mit 0,60€/h wesentlich geringere Parkgebühren. In Frankfurt am Main sind die Parkgebühren mit 4,00€/h am höchsten.

Abbildung 14: Parkgebühren in umliegenden Städten (sortiert nach Einwohnerzahl 2020, in € für die erste Stunde)<sup>14</sup>



## 5.5 Parkhäuser

Die drei Parkhäuser „Altstadt“, „City“ und „Stadthalle“ bieten insgesamt 723 Parkstände. In der ersten Stunde sind sie günstiger als Straßenparkplätze, für zwei Stunden sind die Preise identisch, danach ist das Parken in den Parkhäusern teurer. Dank ihrer zentralen Lage bieten sie für die Innenstadt zielnahe Parkmöglichkeiten ohne Parkplatzsuche.

<sup>14</sup> Quellen:  
 Stadt Frankfurt am Main; Satzung über die Gebühren an Parkzeituhren und Parkscheinautomaten in Frankfurt am Main. Frankfurt am Main 2019  
 Stadt Bad Homburg; Gebührenordnung zur Erhebung von Parkgebühren in der Stadt Bad Homburg v.d.Höhe (Parkgebührenordnung). Bad Homburg 2020  
 Stadt Oberursel; Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über das Erheben von Gebühren an Parkscheinautomaten und Parkuhren in Oberursel (Taunus). Oberursel 2020  
 Stadt Hofheim; Gebührenordnung für die Benutzung von Parkflächen auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen und sonstigen Parkierungsanlagen im Gebiet der Stadt Hofheim am Taunus. Hofheim 2017  
 Stadt Eschborn; Parkgebührenordnung für den Festplatz der Stadt Eschborn in der Fassung des II. Nachtrags vom 10.11.2016. Eschborn 2016  
 Stadt Kronberg; Satzung der Stadt Kronberg im Taunus über das Erheben von Gebühren an Parkscheinautomaten in Kronberg im Taunus -Parkgebührensatzung-. Kronberg 2017

**Tabelle 2: Parkgebühren der Parkhäuser<sup>15</sup>**

	Parkhaus Altstadt	Parkhaus Stadthalle	Parkhaus City
1. und 2. Stunde	0,50€/ 30 Minuten		1,00€/ Stunde
Ab 3. Stunde	0,50€/ Stunde		1,00€/ Stunde
Tageshöchstbetrag	5,00€		
Abend-/Nachtticket	0,50€/ Stunde (Ab 19:00 Uhr)		2,50€ (20:30-7:30 Uhr)
Veranstaltungsticket	2,00€ (Werktags 19:00-1:30 Uhr; Sa. 14:00 bis Mo. 1:30)		-/-
Dauerparktickets (Preise pro Monat) <sup>16</sup>			
Mo.-Fr. 6:30-20:30 Uhr	43,00€	53,00€	62,50€
Mo.-Sa. 6:30-20:30 Uhr	58,00€	69,00€	-/-
Mo.-So. Rund-um-die-Uhr	63,00€	84,00€	95,00€

## 5.6 Besonderheiten in der Gebührenpflicht

Die Parkplatzanlage der Stadtverwaltung ist von Freitag 16:00 Uhr bis Sonntagabend um 22:00 Uhr für die Öffentlichkeit gebührenpflichtig zugänglich. Die Gebühren betragen 0,50 € je angefangene 20 Minuten, mit einer Höchstparkdauer von 2 Stunden.

In der Innenstadt befinden sich in zwei Straßen mit ausgewiesenem, eingeschränktem Haltverbot, Ausnahmeregelungen für Marktbesicker:

- 4 Parkplätze in der Kumeliusstraße, mittwochs von 6:00 bis 14:00 Uhr für Marktbesicker frei
- 9 Parkplätze in der Körnerstraße, an Markttagen für Marktbesicker frei

<sup>15</sup> Auskunft Stadtwerke Oberursel und Park Service Hüfner;  
<https://www.ps-huefner.de/standort.php?ort=Oberursel> [Zugriff 30.11.2021]

<sup>16</sup> Vergebene Dauerparktickets Stand September 2021

Abbildung 15: Parkplatzanlage der Stadtverwaltung



## 5.7 Gehwegparken

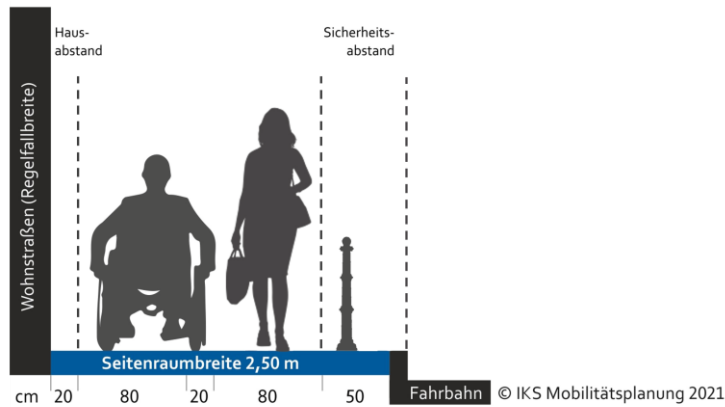
Nach der StVO kann durch das Zeichen 315 StVO oder eine entsprechende Parkflächenmarkierung legales Gehwegparken angeordnet werden. Beide Möglichkeiten, das Gehwegparken zu legalisieren, unterliegen weiteren Einschränkungen durch die VwV-StVO.

*„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt [...]“<sup>17</sup>*

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, beträgt die Regelbreite des Seitenraums 2,50 m (vergleiche Abbildung 16 auf Seite 18). Diese Breite ist auch zum Begegnen von Kinderwagen und Rollstühlen notwendig.

<sup>17</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BANz AT 15.11.2021 B1); „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“ und „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“

Abbildung 16: Regelbreite eines Seitenraums<sup>18</sup>



Quelle: nach EFA, S. 16

Die Straßen mit legalem und illegalem Gehwegparken sind in den Karten 6 und 7 dargestellt.

Im gesamten Untersuchungsgebiet ist auf einer Gesamtlänge von 2,94 km für 319 Parkplätze legales Gehwegparken ausgewiesen. Davon wird auf 2,32 km, beziehungsweise 243 Parkplätzen, die Regelbreite des Gehwegs von 2,50 m unterschritten.

Abbildung 17: Legales Gehwegparken in der Feldbergstraße



<sup>18</sup> Eigene Abbildung, nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002, S. 16



Auf 4,75 km wurde zum Zeitpunkt der Erhebung illegales Gehwegparken festgestellt, stark betroffen sind die Bereiche nördlich der Altstadt, im Süd-Osten von Stierstadt, und im Gebiet Bahnhof um die Hans-Thoma-Straße und entlang der Herzbergstraße.

Abbildung 18: Illegales Gehwegparken in der Herzbergstraße



## 5.8 E-Ladestationen und Carsharing

Von den Stadtwerken Oberursel betrieben, werden aktuell an drei Standorten insgesamt acht Ladenmöglichkeiten für Elektro-Kfz angeboten. Für das Jahr 2022 ist, bezogen auf das Untersuchungsgebiet, zusätzlich in Planung, an vier weiteren Standorten zehn Ladepunkte einzurichten. Die genauen Standorte und die Anzahl an jeweiligen Ladepunkten sind in Tabelle 3 beschrieben.

Tabelle 3: E-Ladestationen im Untersuchungsgebiet

Standort	Ladepunkte
Parkhaus Stadthalle	4
Parkhaus Altstadt	2
Parkplatz Rathaus	2
In Planung	
Feldbergstraße	2
S-Bahn-Station Oberursel-Stierstadt	2
Bahnhof Oberursel	4
U-Bahn-Station Oberursel-Altstadt	2

Carsharing-Fahrzeuge werden durch den Anbieter book-n-drive angeboten. An drei Standorten werden stationsgebunden insgesamt 8 Pkw und 1 Transporter angeboten. Zusätzlich stehen 4 „City-Flitzer“ zu Verfügung, welche auch an anderen Stationen abgegeben werden können.

**Tabelle 4: Carsharing Angebot im Untersuchungsgebiet**

Standort	Carsharing-Fahrzeuge
Bahnhof Oberursel	5 Pkw, 1 Transporter, 4 City-Flitzer
Parkhaus Altstadt	2 Pkw
Korfstraße 2 (City-Zweirad)	1 Elektro-Pkw

## 6 Erfassung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs

### 6.1 Methodik

Um die Auslastung der öffentlichen Parkplätze für den Kfz-Verkehr sowie deren Nutzergruppen genauer untersuchen zu können, wurden im Rahmen dieses Verkehrskonzepts am Dienstag, den 21.09.2021 für den Stadtteil Stierstadt, und am Donnerstag, den 23.09.2021 für die Gebiete Altstadt und Bahnhof Kennzeichenerhebungen durchgeführt.

Zwischen 09:00 und 21:00 Uhr alle zwei Stunden sowie um 02:00 nachts am Folgetag wurden im Straßenraum des Untersuchungsgebiets abgestellte Kraftfahrzeuge (ohne Zweiräder) erfasst. Auf privaten Stellplatzanlagen wurde nur die Anzahl an parkenden Kraftfahrzeugen erhoben.

### Datenschutz

Zur Einhaltung des Datenschutzes wurden Ortskennzeichen nicht erfasst, um Rückschlüsse auf Fahrzeughalter auszuschließen.<sup>19</sup> Die Erfassung des Kennzeichens dient nur dazu, die Parkdauer der Fahrzeuge zu erfassen und wird nicht für die Auswertung persönlicher Daten genutzt.

<sup>19</sup> Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012, S. 103

## Nutzergruppen und Auslastung

Anhand der Anzahl, wie häufig ein Fahrzeug am Erhebungstag an aufeinander folgenden Zeiten am gleichen Parkplatz erfasst wurde, kann die Nutzergruppe identifiziert werden. Die Nutzergruppen werden wie folgt definiert:

**Tabelle 5: Definition der Nutzergruppen im ruhenden Verkehr<sup>20</sup>**

Erfassung	Bewertung
1 Zählung	Kurzparker
2 Zählungen	Mittelzeitparker
3-4 Zählungen	Langzeitparker
5-7 Zählungen	Dauerparker
Fahrzeuge, welche (auch) nachts erhoben werden	Bewohner

Anhand der Anzahl an parkenden Fahrzeugen, wurde die Auslastung der jeweiligen Straße/Parkplatzanlage ermittelt. Die Bewertung der Auslastung ist wie folgt definiert:

**Tabelle 6: Bewertung der Auslastung im ruhenden Verkehr<sup>21</sup>**

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

## Plausibilisierung und Datenaufbereitung

Durch die digitale Erfassung wurde bereits während der Erhebung die Richtigkeit des Ablaufens der einzelnen Rundgänge geprüft. Hierbei wurde vor allem auf eine korrekte Startzeit und die plausible Anzahl an Abschnitten geschaut. Bei Eingaben, bei denen GPS-Daten zur Verfügung standen, wurde stichprobenartig geprüft, ob diese plausibel

<sup>20</sup> Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012, S. 42

<sup>21</sup> Abgeleitet nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012, S. 42

sind. Zudem waren zu den Erhebungszeiten jederzeit Mitarbeiter von IKS vor Ort, um die Erhebung zu kontrollieren.

Die eingegebenen Kennzeichen wurden im Anschluss zuerst einer manuellen Sichtkontrolle unterzogen und aufbereitet. Anschließend wurden die Daten in einer maschinellen Plausibilitätskontrolle bearbeitet. Die hieraus entstandene Kennzeichensliste besitzt einen Fehleranteil von 1,55%.

## 6.2 Auswertung

### Auswirkungen der Pandemie

Aufgrund der weiterhin vorherrschenden Corona-Pandemie kann sich das aktuelle Verkehrsverhalten, gegenüber dem der vorherigen Jahre unterscheiden. Auf Bundesstraßen lag die Verkehrsmenge deutschlandweit im September 2021 noch etwa 5 % unter der von 2019.<sup>22</sup> Die Daten stammen von Dauerzählstellen auf Bundesstraßen und sind mit dem Parkverkehr in Oberursel nur bedingt vergleichbar. Bundesweit zugenommen hat deutlich der Fuß- und Radverkehr.

Zwar ist der Kraftfahrzeugverkehr im Vergleich zum Jahr 2019 geringfügig zurückgegangen, allerdings lässt sich nicht prognostizieren, ob die Veränderung z.B. durch Home-Office oder vermehrtes Online-Einkaufen, sich wieder auf das „alte Niveau“ entwickeln wird. Die Pandemie dürfte hier eher zu einer Beschleunigung der Entwicklung beigetragen haben. Von daher ist der Zeitpunkt der Erhebung als normaler Werktag zu bezeichnen.

### Gesamtgebiet

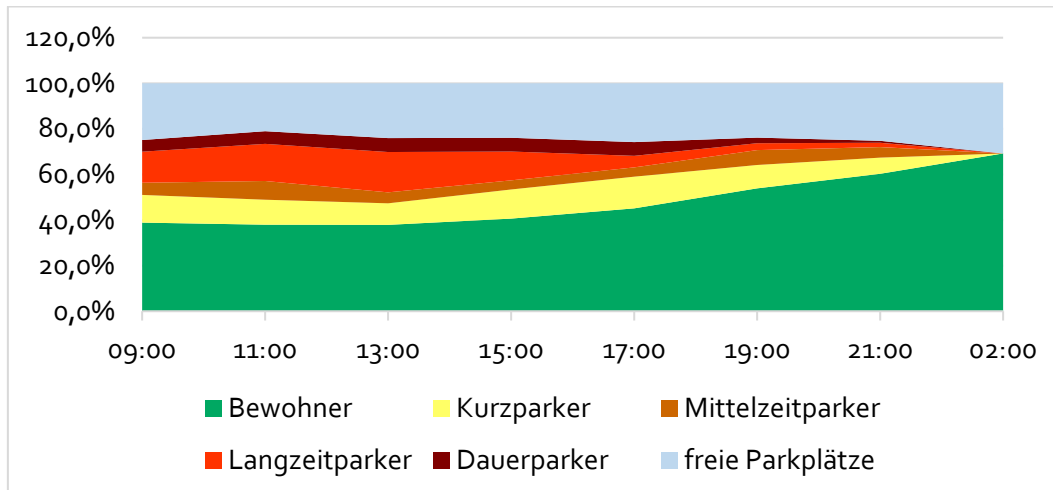
Insgesamt wurden in den drei Gebieten ca. 20.500 Kennzeichen aufgenommen (Altstadt: 7.000, Bahnhof: 7.500, Stierstadt: 6.000).

Die maximale Auslastung liegt mit 78,3 % um 11:00 Uhr vor. Es wurden etwa 2.728 Fahrzeuge auf 3.484 Parkplätzen erfasst (exklusive der Daten von den Parkhäusern und privaten Stellplätzen). Das Nutzergruppen-Diagramm in Abbildung 19 stellt die Auslastung nach den verschiedenen Nutzergruppen im Tagesverlauf dar. Es wurde über den gesamten Tag durchgehend eine Auslastung zwischen 67,9 % und 78,3 % erfasst.

---

<sup>22</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen (bast); Verkehrsbarometer 2021. Bergisch Gladbach 2021

Abbildung 19: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Gesamt)



Im Gebiet Altstadt liegt tagsüber (zwischen 09:00 und 17:00 Uhr) eine etwas höhere Auslastung, zwischen 81,3% und 87,7 %, und nachts eine etwas geringere Auslastung als insgesamt, von 62,5 % vor.

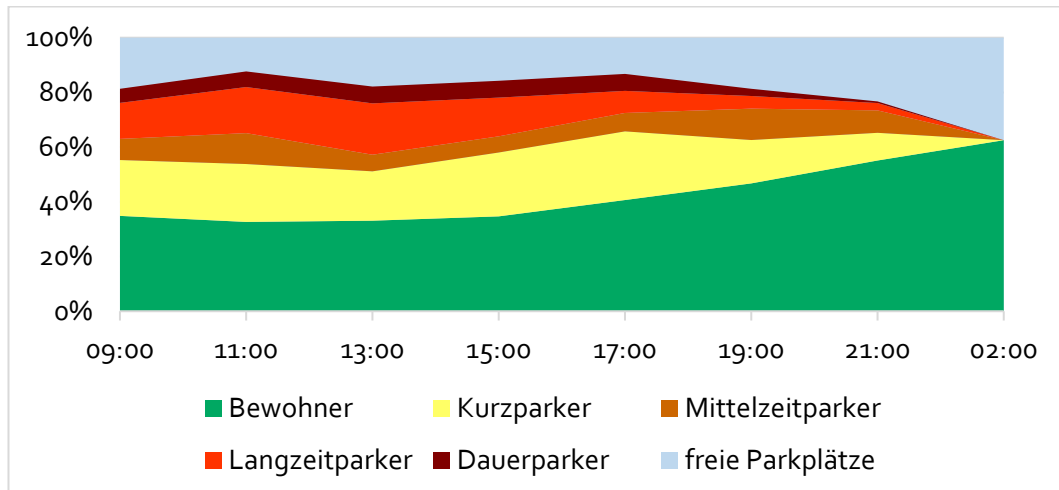
Im Gebiet Bahnhof herrscht stets eine Auslastung von 66,4 % bis 73,9 % und im Gebiet Stierstadt zwischen 69,1 % und 76,1 %.

Auswertungen der Nutzergruppen für gesamte Gebiete bieten keine eindeutige Bewertung des Parkdrucks auf den Straßen. In Straßen mit viel Zielverkehr wird ein entsprechend hoher Parkdruck herrschen, in Wohngebieten werden von den Bewohnern tagsüber weniger Fahrzeuge, nachts werden jedoch fast alle Bewohnerfahrzeuge dort abgestellt. Straßengenaue Betrachtungen der Auslastungen insgesamt und differenziert nach Bewohnern sowie Mittel-, Langzeit- und Dauerparkern sind in den Karten 8 bis 15 dargestellt.

## Altstadt

Im Gebiet Altstadt herrscht von den drei Teilgebieten die stärkste Auslastung. Sie steigt morgens bis zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr auf 87,7 %. Danach bleibt sie bis 19:00 Uhr durchgehend über 80 % und sinkt dann bis auf 62,5 % um 02:00 Uhr nachts (siehe Abbildung 20 auf Seite 24).

Abbildung 20: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Altstadt)



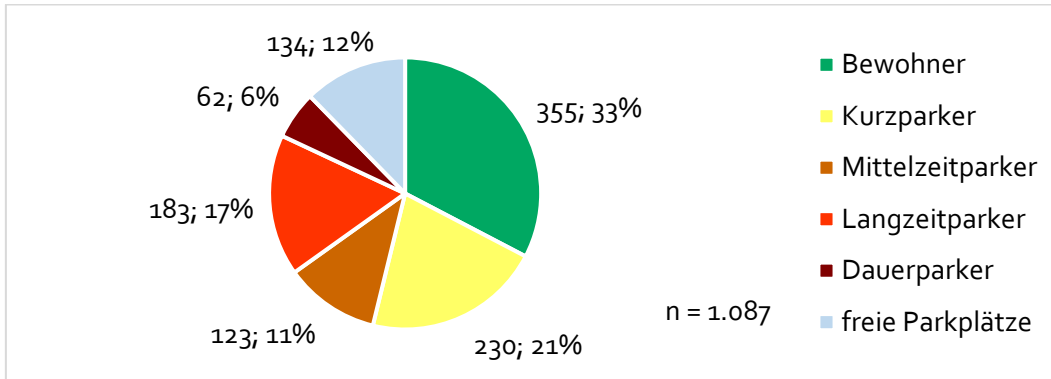
Zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr wurden auf 1.087 Parkplätzen insgesamt 953 Fahrzeuge erfasst. Dies entspricht einer Auslastung von 87,7 %. Es herrscht ein mittlerer Parkdruck.

Wie in den Karten 8, 10, 12 und 14 zur erkennen, sind zur Spitzenstunde die gebührenpflichtigen Parkplätze in der Altstadt stark ausgelastet, nachts jedoch nur gering. Hingegen sind die Straßen im Wohngebiet nördlich der Altstadt (bspw. Zelterstraße) nachts fast vollständig ausgelastet, teilweise sogar über 120 %, während sie zur Spitzenstunde bis zu 30 Prozentpunkte geringer ausgelastet sind.

Durch Mittel-, Langzeit- und Dauerparker werden zur Spitzenstunde zum Großteil die gebührenpflichtigen Parkplätze in der südlichen Altstadt (bspw. Austraße) und das Wohngebiet in der nördlichen Altstadt ausgelastet. Hohe Auslastungen durch Bewohnerfahrzeuge treten auf den Parkplätzen der nördlichen und westlichen Altstadt auf.

Der Innenstadtbereich um die drei Parkhäuser ist zum Großteil durch Kurzparker ausgelastet. In diesem Bereich besteht auf den meisten Parkplätzen eine Höchstparkdauer von zwei Stunden.

Abbildung 21: Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr (Altstadt)



## Bahnhof

Im Gebiet Bahnhof liegt die Auslastung insgesamt zwischen 66,4 % um 15:00 Uhr und 73,9 % um 11:00 Uhr (siehe Abbildung 22). Das entspricht zur Spitzenstunde einem geringen Parkdruck. Es ist zu beachten, dass sich der Parkdruck auf das gesamte Gebiet Bahnhof bezieht, in kleineren Bereichen des Gebiets kann ein wesentlich höherer Parkdruck vorhanden sein.

Straßengenaue Auslastungen sind in den Karten 8, 10, 12 und 14 dargestellt.

Abbildung 22: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Bahnhof)

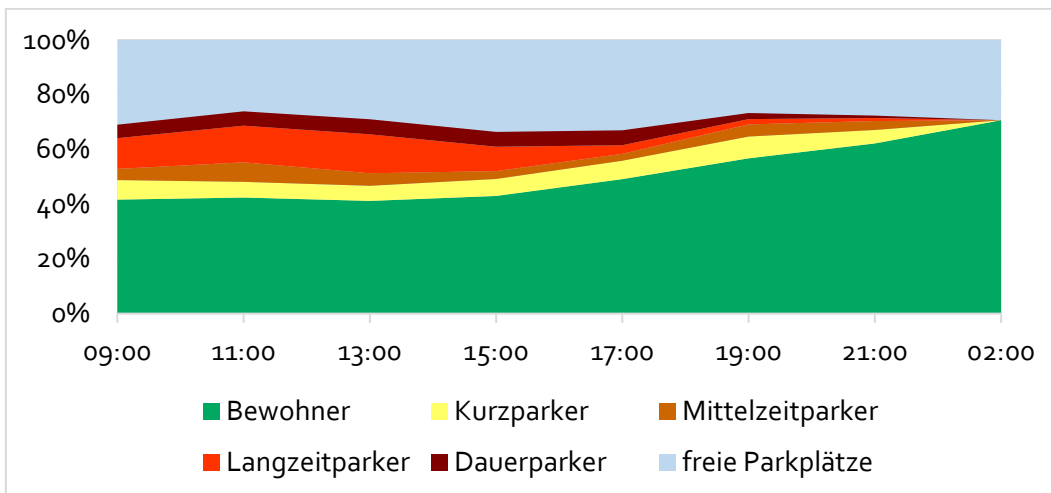
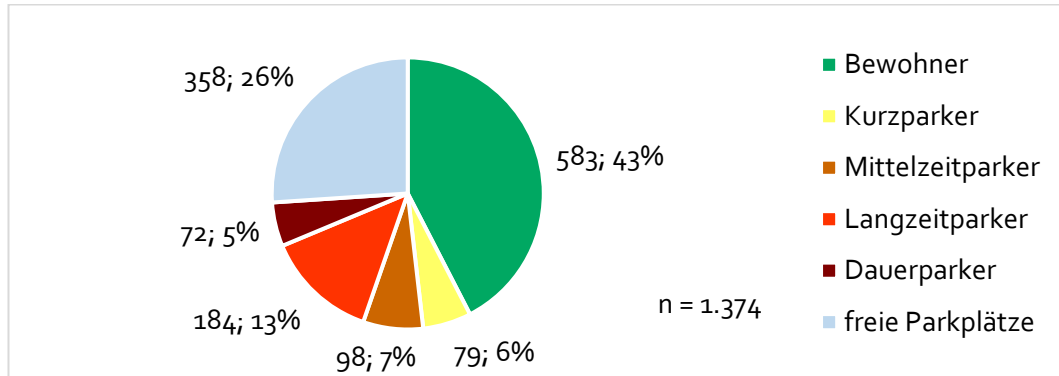


Abbildung 23: Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr (Bahnhof)



Die Straßen in der Nähe des Gymnasiums sind durchgehend stark ausgelastet, aufgrund von illegalem Gehwegparken wird die Kapazität der legalen Parkmöglichkeiten in manchen Straßen weit überschritten (siehe Abbildung 24, bei vollständigem Fahrbahnparken ist aufgrund der Restfahrbahnbreite nur einseitiges Parken möglich).

Zur Spitzenstunde werden durch Mittel-, Langzeit- und Dauerparker die Parkplätze südlich an den Bahnhof angrenzend und in der Nähe des Gymnasiums stark ausgelastet. Hohe Auslastungen durch Bewohner treten im gesamten Gebiet Bahnhof auf.

Abbildung 24: Illegales Gehwegparken in der Hans-Thoma-Straße



## Stierstadt

Im Gebiet Stierstadt liegt die Auslastung stets zwischen 69,1 % und 76,1 %. Es sind tagsüber, zwischen 09:00 Uhr und 15:00 Uhr, etwa 45 % der Fahrzeuge von Gebietsfremden. Ein Großteil davon befindet sich jedoch in dem Gewerbegebiet nördlich des Bahnhofs Stierstadt.



Die Auslastung durch Kurzparker ist durchgehend zwischen 5,0 % und 9,6 %, die von Bewohnern beträgt tagsüber bis 15:00 Uhr etwa 40 %, danach steigt sie bis zum Höchstwert von 69,8 % um 02:00 Uhr nachts.

Abbildung 25: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Stierstadt)

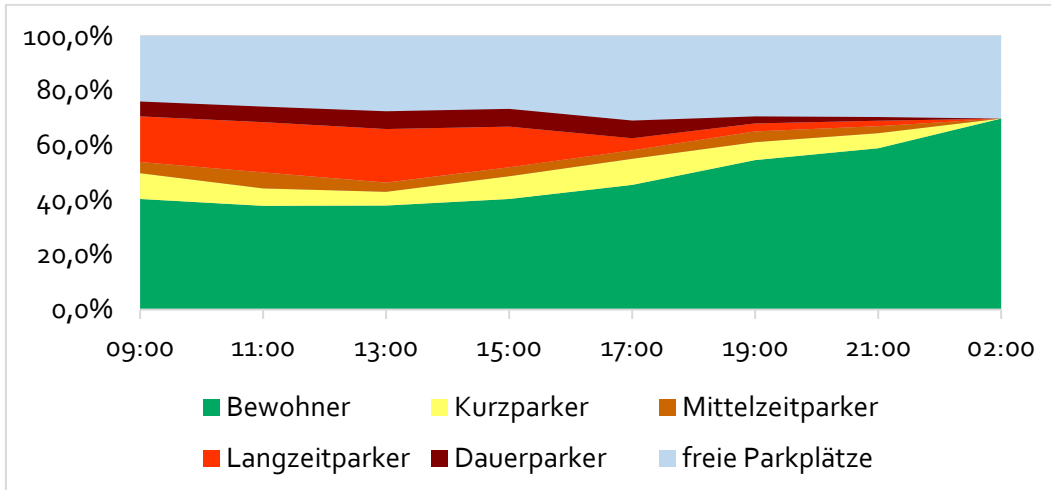
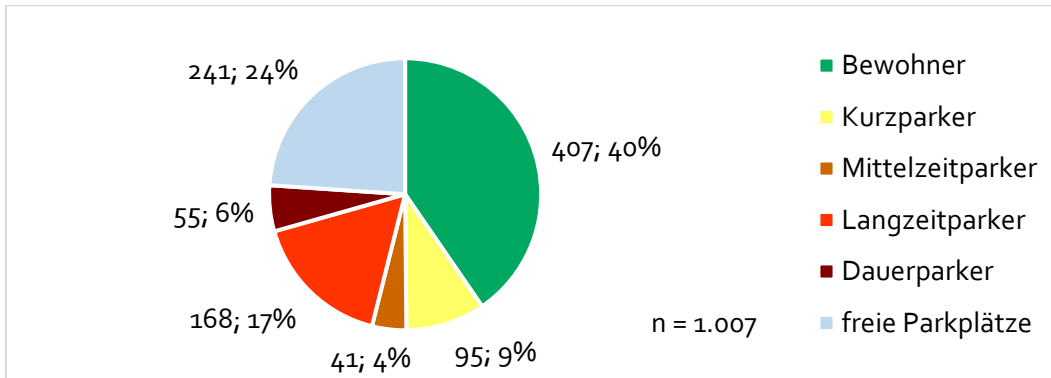


Abbildung 26: Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 09:00 Uhr (Stierstadt)



Zur Spitzenstunde um 09:00 Uhr beträgt die Auslastung im Gebiet Stierstadt 76,1 %. Es besteht ein geringer Parkdruck.

Die Parkplätze im Gewerbegebiet sind zur Spitzenstunde zu mehrheitlich durch Mittel-, Langzeit- und Dauerparker ausgelastet, die restlichen Parkplätze des Gebiets nur gering. Durch Bewohner werden die Straßen der Wohnbereiche stark ausgelastet.

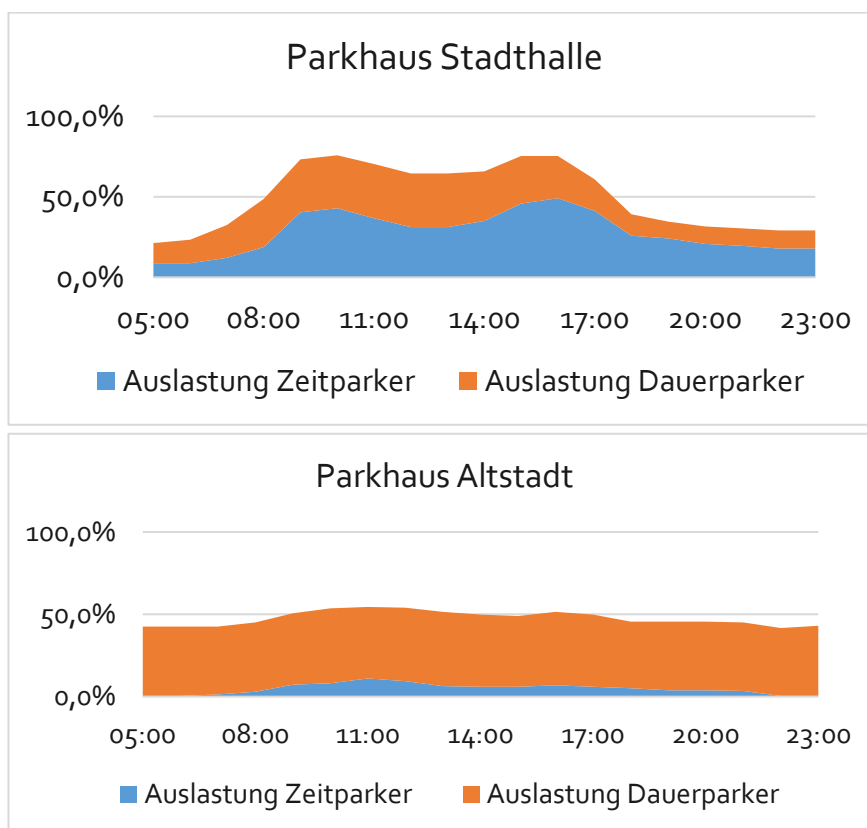
In den Karten 9, 11, 13 und 15 sind die Auslastungen des Gebiets Stierstadt straßen- genau dargestellt.

## Parkhäuser

Für die Parkhäuser „Altstadt“ und „Stadthalle“ wurden Nutzungsdaten von den Stadtwerken Oberursel zur Verfügung gestellt. Für das Parkhaus „City“ wurden von den Betreibern keine Nutzungsdaten bereitgestellt. Die nachfolgende Auswertung bezieht sich auf den Stichtag der Kennzeichenerhebung im Gebiet Altstadt am 23.09.2021.

Die Auslastungen über den Tagesverlauf sind in Abbildung 27 dargestellt. In den Nachtstunden gab es keine relevanten Veränderungen in der Belegung der Parkhäuser, für eine bessere Erkennbarkeit wird nur die Auslastung von 5:00 bis 23:00 Uhr dargestellt.

Abbildung 27: Auslastungen der Parkhäuser am Erhebungstag, den 23.09.2021



Es konnten für den Erhebungstag nur Daten von Ein- und Ausfahrten bereitgestellt werden. Fahrzeuge, welche zu Tagesbeginn bereits im Parkhaus geparkt waren, wurden nicht erfasst. Mit einer Nacherhebung am 23.11.2021 und unter der Annahme, dass sich die Anzahl an länger als einen Tag parkenden Fahrzeugen zwischen den beiden Erhebungstagen nicht relevant verändern, wurde die Auslastung am 23.09.2021 bestimmt.

Das Parkhaus „Altstadt“ war zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr etwa zur Hälfte, überwiegend durch Dauerparker, ausgelastet. Es standen etwa 100 freie Parkplätze zur Verfügung.

Im Parkhaus „Stadthalle“ befanden sich zur Spitzenstunde um 10:00 Uhr leicht mehr Zeitparker als Dauerparker, es war zu etwa drei Vierteln ausgelastet. Es standen etwa 60 freie Parkplätze zur Verfügung.

### Private, öffentlich zugängliche Stellplätze

Auf privaten, öffentlich zugänglichen Stellplätzen wurden keine Kennzeichen aufgenommen. Es wurde jedoch die Anzahl an parkenden Fahrzeugen erfasst, um Aussagen über die Auslastung der Parkflächen treffen zu können.

Tagsüber sind die privaten, öffentlich zugänglichen Stellplatzanlagen teilweise stark ausgelastet, die des Schulzentrums beispielsweise bis 13:00 Uhr, danach sinkt die Auslastung. Nachts befinden sich auf vielen der Stellplatzanlagen fast keine Fahrzeuge, da die Stellplätze nur für Anlieger der jeweiligen Einrichtung nutzbar sind.

Abbildung 28: Auslastung der privaten, öffentlich zugänglichen Stellplätze (Altstadt/Bahnhof)

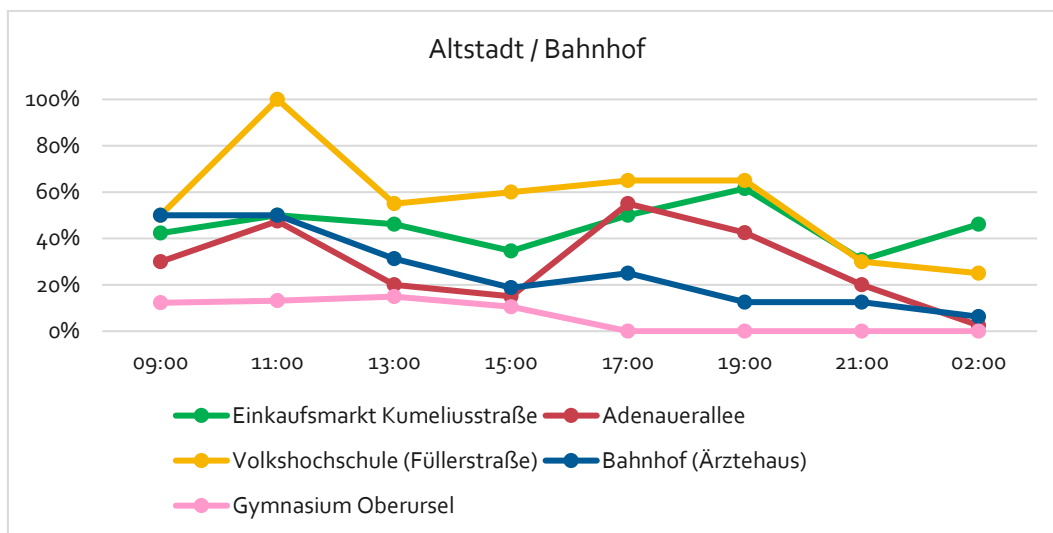
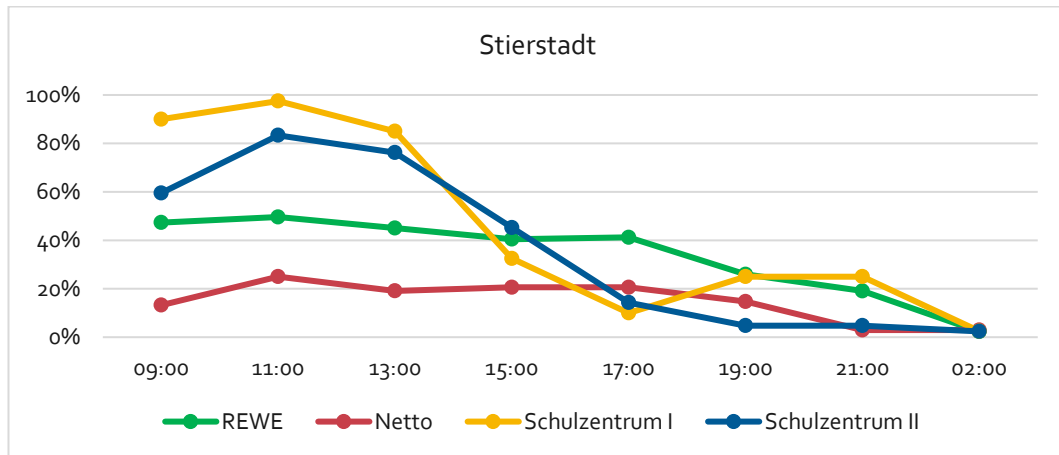


Abbildung 29: Auslastung der privaten, öffentlich zugänglichen Stellplätze (Stierstadt)



## Regelkonformität

Neben der Kennzeichenerhebung wurde stichprobenartig die Einhaltung geltender Parkregelungen überprüft. Dabei wurden die Nutzung von Parkschein und Parkscheibe sowie für die Abstellorte der Fahrzeuge die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung<sup>23</sup> bezüglich des Haltens und Parkens betrachtet. Festgestellte Verstöße gibt es in den Kategorien:

- Parkschein abgelaufen/ nicht vorhanden
- Parkscheibe abgelaufen/ nicht vorhanden
- Illegales Gehwegparken
- Parken außerhalb der Markierungen
- Parken im 5 m/ 8 m Einmündungsbereich von Kreuzungen und Einmündungen
- Parken vor Ausfahrten/ Bordsteinabsenkungen
- Parken im absoluten Haltverbot
- Parken im eingeschränkten Haltverbot

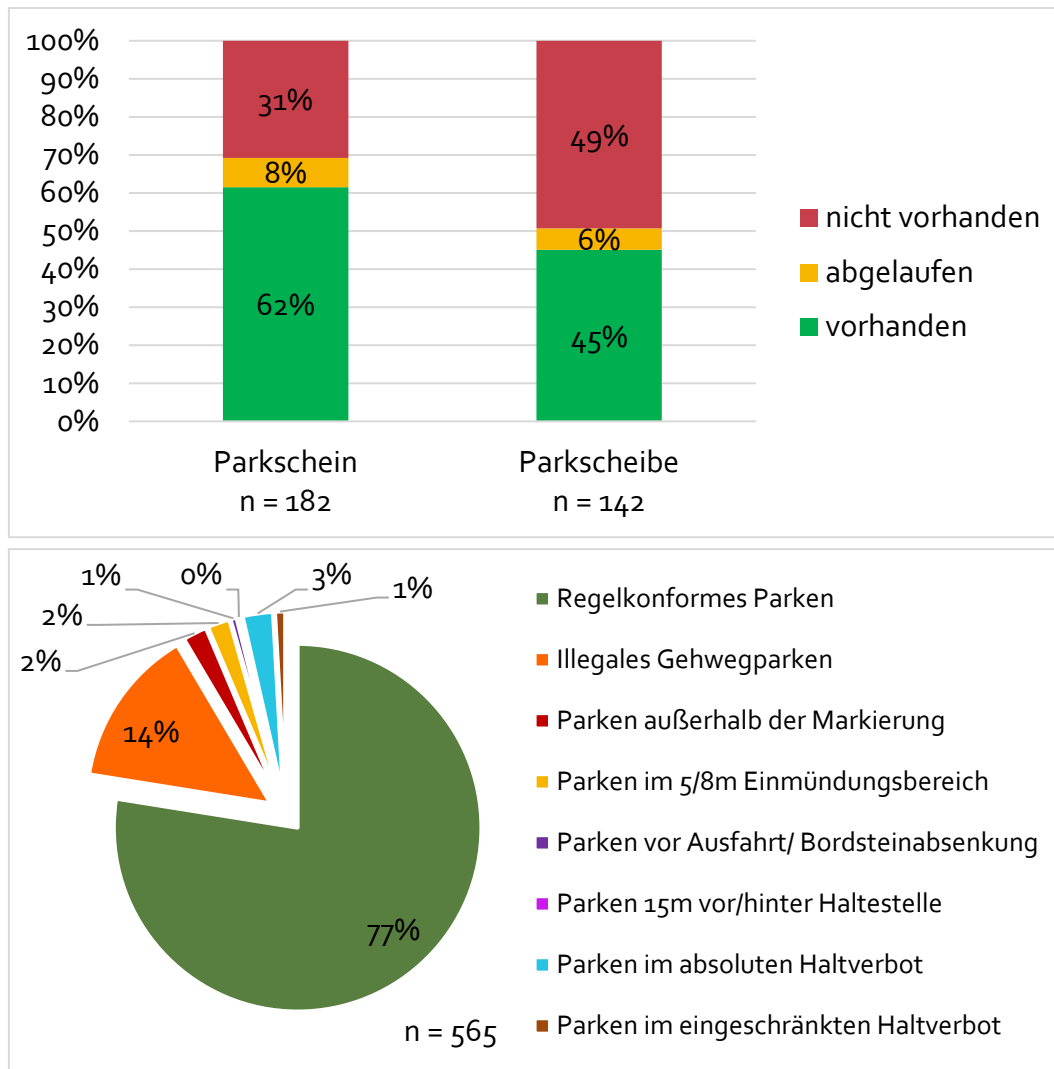
Parkscheine wurden bei etwa 30 % der Fahrzeuge und Parkscheibe bei 50 % nicht ausgelegt, jeweils weniger als 10 % haben die Parkzeit überschritten. Bei 23 % der

<sup>23</sup> Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, § 12 Halten und Parken

geparkten Fahrzeuge wurde bezüglich des Abstellorts ein Verstoß gegen die StVO festgestellt, ein Großteil davon betrifft illegales Gehwegparken.

Kontrollierte Straßen(-abschnitte) wurden stichprobenartig ausgewählt, illegales Gehwegparken findet in betroffenen Straßen jedoch meist vollständig statt (vgl. Kapitel 5.7 ab Seite 17). Der Anteil von 14 % bezieht sich auf die Gesamtzahl an Parkplätzen im Untersuchungsgebiet, in betroffenen Straßen liegt der Anteil oft bei 100 %.

Abbildung 30: Regelkonformität (Gesamtgebiet; oben: Parkschein/Parkscheibe; unten: Abstellort)



Wird nur das Gebiet Stierstadt betrachtet, wird die Parkscheibenregelung nur von 20% der Fahrzeuge eingehalten. Es lässt sich jedoch nicht eindeutig sagen, ob dies aus einer allgemeinen nicht-Einhaltung der Regelungen durch die Parkenden hervorgeht, da für

den verkehrsberuhigten Bereich um die Untergasse an der Zufahrt durch die Stierstadter Straße die Beschilderung der Parkscheibenregelung fehlt. Parkende können somit möglicherweise nicht wissen, dass sie eine Parkscheibe auslegen müssen.

## Zusammenfassende Bewertung

Insgesamt liegt eine hohe Auslastung des Gebiets Altstadt mit Werten zwischen 80 % und 90 %, vor, in den Gebieten Bahnhof und Stierstadt zwischen 65 % und 80 %. Dies entspricht geringen bis mittleren Parkdrücken.

In kleineren Bereichen der Gebiete treten jedoch sehr hohe Auslastungen, teilweise auch mit illegalen Parkvorgängen auf. Diese Bereiche sind:

- Das Wohngebiet in der nördlichen Altstadt
- Die Innenstadt, um die drei Parkhäuser
- Die gebührenpflichtigen Parkplätze in der südlichen Altstadt
- Der Bereich um das Gymnasium
- Der Bereich südlich an den Bahnhof angrenzend

Oft werden diese hohen Auslastungen durch Mittel-, Langzeit- und Dauerparker, vermutlich Pendler mit Ziel in der Innenstadt oder des Gymnasiums, oder mit Anschluss an den ÖPNV am Bahnhof verursacht. In der Innenstadt werden hohe Auslastungen durch Kurzparker und in Stierstadt überwiegend durch Bewohner verursacht.

Die P+R-Anlage am Bahnhof ist tagsüber zu etwa 40 % ausgelastet, die P+R-Anlage im Gebiet Stierstadt zu etwa 90 %.

Private, öffentlich zugängliche Stellplatzanlagen sind tagsüber teilweise stark ausgelastet, nachts jedoch oft mit vielen freien Stellplätzen.

## 7 Workshop

Am 06.10.2021 wurde ein Workshop im Rathaus durchgeführt. Es nahmen insgesamt 46 Teilnehmer an dem Workshop teil. Nach der Begrüßung durch Stadtrat Christoph Fink wurde die Präsentation durch Andreas Schmitz vom Ingenieurbüro IKS Mobilitätsplanung übernommen.

Abbildung 31: Begrüßung durch Ersten Stadtrat Christoph Fink



Im ersten Abschnitt des Workshops wurden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und erste Ergebnisse der Kennzeichenerhebung vorgestellt. Im zweiten Teil wurde in drei Arbeitsgruppen auf Basis folgender Fragestellungen die Problempunkte, Wünsche und Empfehlungen der Teilnehmer diskutiert.

- Wo sehen Sie Parkraumprobleme?
- Ist die Zielsetzung des Parkraumkonzeptes vollständig?
- Nach welcher Priorität sollten die Belange der verschiedenen Nutzergruppen behandelt werden? (Bewohner, Kundenverkehr, Berufspendler, Gewerbetreibende, Fußverkehr, Radverkehr, Kinderspiel, ...)
  - Zeitlich getrennt und differenziert?
  - Räumlich getrennt und differenziert?
- Welche Längen von Fußwegen vom abgestellten Auto zum Ziel sind für Kunden / für Anwohner zumutbar?
- Welche konkreten Lösungen sehen Sie für die Parkraumprobleme?
- Welche Aspekte/ Fragen sind vergessen worden?

Diese wurden anschließend von gewählten Sprechern der Arbeitsgruppen vorgestellt. Zum Abschluss gab es eine Abschlussdiskussion.

Abbildung 32: Präsentation der Erhebungsergebnisse



## Ergebnisse

Als allgemeine Anmerkungen wurden von den Teilnehmern folgende Punkte genannt:

- Über Nacht abgestellte Firmenwagen können das Ergebnis verfälschen.
- Ruhender Verkehr durch Besuch soll auch berücksichtigt werden.
- Es besteht eine hohe Grundsteuer in Oberursel, daher sollte es keine zusätzliche Belastung durch hohe Parkgebühren geben.
- Derzeitige Kontrollen zur Überwachung der bestehenden Regelungen sollen aufgestockt werden.
- Eine fußläufige Entfernung von 300 m zum Parkplatz wird als vertretbar angesehen.
- Geschäfte sollen für Kunden Nachlass auf Parkgebühren (in Parkhäusern) geben.

## Altstadt

- Es werden Probleme beim Parken gesehen, Brennpunkte sind die Adenauer Allee und die Eppsteiner Straße.
- In der Zielsetzung sollen Radwege, Radabstellanlagen und Ladeinfrastruktur berücksichtigt werden.
- Beschilderung und Parkleitsystem sollen verbessert werden.



- Der hintere Teil des Parkplatzes „Bleiche“ soll für mehr Parkmöglichkeiten geöffnet werden.

Abbildung 33: Diskussion in einer Arbeitsgruppe



## Bahnhof

- Parkprobleme sind partiell, nicht flächendeckend, Brennpunkte sind das Bahnhofsumfeld und der Bereich um die Schulen.
- Der Parkplatz am Bahnhof soll gebührenfrei werden, um die Auslastung zu erhöhen, da viel in den umliegenden Straßen geparkt wird, statt die Parkgebühren zu bezahlen.
- Parkmarkierungen sollen gegen illegales Parken helfen.
- Einbahnstraßen im Bereich der Berliner Straße können Gehwegparken vorbeugen und mehr Parkflächen ermöglichen.
- Radverkehrsförderung soll nicht zu Lasten der Parkplätze durchgeführt werden.

## Stierstadt

- Brennpunkte sind zwischen Akazienstraße, über die Taunusstraße und den Ortskern bis zur Gartenstraße.
- Außer am Bahnhof Stierstadt sind Parkprobleme durch Bewohner verursacht.

- Aufgrund vieler Falschparker wird vorerst die Aufstockung der Kontrollen einem Bewohnerparkkonzept vorgezogen. Bewohnerparken würde nur Pendler in angrenzende Straßen verdrängen.
- Illegales Parken im Ortskern versperrt Rettungswege.

## 8 Grundlagen und Entwicklungen

Parkraumprobleme und die Wirkungszusammenhänge sind hochkomplex und werden häufig sehr emotional diskutiert. Deswegen erscheint es sinnvoll, grundlegende Zusammenhänge und Wirkungsweisen darzustellen. Teilweise sind die in folgenden behandelten Aspekte Banalitäten, die aber häufig in einer Auseinandersetzung zum Thema innerstädtisches Parken nicht berücksichtigt werden.

### 8.1 Grundlagen des Parkens

#### Historische europäischen Städte

Die Altstädte sind zu einer Zeit entstanden, wo es noch keine Autos gab und demnach auch keine Stellplatzvorsorge. Die Innenstädte zeichnen sich durch eine hohe Überlagerung der verschiedenen Nutzungen wie Arbeiten, Einkaufen und auch Wohnen aus. Diese machen den Charme und die Qualität der Städte aus, bedeuten aber auch einen hohen Ziel- und Quellverkehr. Je mehr dieser mit dem individuellen Kraftfahrzeug abgewickelt wird, erhöhen sich auch die Parkraumprobleme.

#### Ineffiziente Parkraumnutzung

Jedes Fahrzeug benötigt vor Beginn und am Ende der Fahrt einen Parkplatz. Entsprechend Tabelle 7 auf Seite 37 sind die Fahrzeuge nur an 3,2 % des Tages bzw. damit auch ihrer Lebensdauer unterwegs. Die meiste Zeit sind die Fahrzeuge nicht mobil.

Tabelle 7: Mittlere Fahrtzeiten und Standzeiten nach Standorten pro Pkw und Tag<sup>24</sup>

<i>Wege als Pkw-Fahrer (nur Fälle mit vollständigen Angaben)</i>		Stunden pro Tag
Fahrt	<i>h:min</i>	00:46
Parken bei der Arbeit	<i>h:min</i>	01:42
Parken beim Einkaufen	<i>h:min</i>	00:27
Parken zuhause	<i>h:min</i>	20:15
Parken an sonstigen Standorten	<i>h:min</i>	00:50
<b>Summe</b>	<i>h:min</i>	<b>24:00</b>

MiD 2017 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2017

96,8 % des Tages benötigen Pkw also einen Park- oder Stellplatz. Die Lastrichtung, wie sich die Fahrzeuge bewegen, ist stark asymmetrisch. Überspitzt ausgedrückt, fahren die meisten Fahrzeuge tagsüber in die Stadt, abends wieder raus. Eine effiziente Nutzung vorhandenen Parkraums ist somit nicht möglich. Es entstehen räumlich und zeitlich konzentrierte Spitzenbelastungen, die die öffentliche Infrastruktur teuer und ineffizient macht.

Parkraumprobleme treten in der Regel dort auf, wo eine hohe Nutzungsdichte besteht. Die hohe Nutzungsdichte ist aber auch ein Merkmal und eine Qualität städtischen Lebens.

### Parken als Verteilungsprobleme

Die Akzeptanz, vom abgestellten Fahrzeug zu Fuß zum Zielort zu gehen, ist sehr unterschiedlich und hängt auch mit der Verweildauer, den Aktivitäten am Zielort und sicherlich auch von der Witterung ab.

In der Regel können dort, wo hohe Parkraumprobleme bestehen, keine zusätzlichen Parkplätze geschaffen werden, weil die Bereiche dicht bebaut sind und es eine hohe Nutzungsdichte gibt. Diese Bereiche sind durch die Nutzungsmischung und Vielfalt hochattraktiv und führen zu viel Zielverkehr.

Diese hohe Anspruchshaltung, in nächster Nähe zum Ziel einen freien Parkplatz zu finden, lässt sich in dichteten innerstädtischen Bereichen nicht aufrechterhalten.

<sup>24</sup> BMVI; Mobilität in Deutschland - Ergebnisbericht. Bonn 2019, S. 76

ÖPNV-Nutzer finden nicht vor jedem Ziel eine Haltestelle. Verteilungsprobleme sind auch ein Problem des hohen Anspruchs.

### **Die monofunktionale Nutzung von Parkraum**

Parkraum wird häufig nur monofunktional genutzt. Stellplätze an Einkaufszentren stehen abends oder sonn- und feiertags leer, ebenso Stellplätze, die für Mitarbeiter errichtet werden. Genauso verhält es sich mit Stellplätzen für Bewohner, die tagsüber für keine andere Nutzgruppe zur Verfügung stehen. Diese monofunktionale Nutzung führt zu dazu, dass teurer errichtete Infrastruktur vorhanden ist, die ineffizient genutzt wird. Das Prinzip des öffentlichen innerstädtischen Parkraums ist hingegen die zeitliche Mehrfachnutzung mit unterschiedlichen Nutzergruppen.

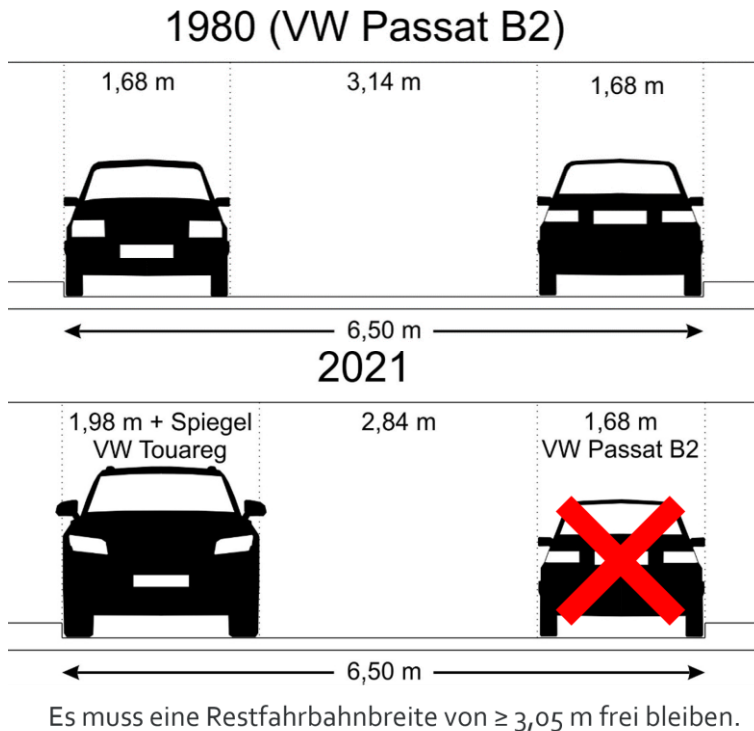
### **Private Stellplätze sind in der Regel monofunktional genutzt**

Entsprechend der Landesbauordnung muss für jedes Bauvorhaben die Errichtung der notwendigen Stellplätze nachgewiesen werden. Dies geschieht für jedes Gebäude bzw. Objekt getrennt. Somit wird in der Regel die oben beschriebene ineffiziente monofunktionale Nutzung des städtischen Parkraums determiniert. Sinnvoll ist eine Gesamtbetrachtung des Parkraums und eine zeitliche Mehrfachnutzung. In diesem Hinblick sollte auch die kommunale Stellplatzsatzung der Stadt Oberursel überdacht werden.

### **Zunehmende Fahrzeuggröße reduziert die vorhandenen Parkmöglichkeiten**

Die Kraftfahrzeuge sind in den letzten Jahren deutlich größer geworden. Dies reduziert die vorhandenen Parkmöglichkeiten. Dies kann zum Teil erheblich sein, wenn beispielsweise bei schmalen Fahrbahnquerschnitten das Parken auf einer der beiden Fahrbahnseiten nicht mehr möglich ist (vgl. Abbildung 34).

Abbildung 34: Reduzierung der Parkplätze durch zunehmende Fahrzeugbreiten



### Differenzierte Betrachtung der Nutzergruppen

Jede Nutzergruppe, ob Bewohner, Kunden oder Berufspendler hat anderen Anforderungen und verhält sich unterschiedlich. Dies betrifft die Bereitschaft, längere Fußwege zum Zielort zurückzulegen oder Parkgebühren zu bezahlen.

### Parkgebühren und kostenfreies Parken

Parkgebühren haben eine lenkende Funktion. Werden Parkgebühren nur in kleinen Gebieten erhoben, ist dort die Auslastung deutlich geringer als in den umliegenden gebührenfreien Bereichen. Sinnvoll ist eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung.

### Parkraumbewirtschaftung

Ein knappes Gut, wie innerstädtischer Parkraum, muss bewirtschaftet werden, um für das Funktionieren der Innenstädte den geringen Parkraum für viele nutzbar zu machen.

## Überwachung des ruhenden Verkehrs

Jede Regelung muss überwacht werden, sonst wird der Regelungsgehalt in Frage gestellt. Die Überwachung muss so intensiv sein, dass es immer ungünstiger ist, sich nicht regelkonform zu verhalten. Wenn die Ahndungswahrscheinlichkeit gering ist, wird der Regelverstoß eher gefördert und benachteiligt damit diejenigen, die sich regelkonform verhalten.

## Imagekampagne Überwachungskräfte

Insbesondere muss auch das Image der Parkraumüberwachung und der Überwachungskräfte positiv verbessert werden. Die Ahndung von Regelverstößen ist keine „Abzocke“ und trifft auch nur diejenigen, die sich nicht regelkonform verhalten.

## Andere Anforderungen an den öffentlichen Raum

Ein parkendes Fahrzeug benötigt etwa 10 bis 12 m<sup>2</sup> Fläche. Es bestehen vielfältige Anforderungen an den öffentlichen Raum z. B. des Fuß- und Radverkehrs, aber auch für Aufenthalt, Kinderspiel oder städtebauliche Belange wie das Freihalten von Sichtachsen und Sichtbeziehungen.

## Parkplätze sind eine freiwillige kommunale Aufgabe

Es gibt kein Gesetz oder Verordnung, die den Kommunen vorgibt, öffentlichen Parkraum zu schaffen und worauf die Bürger einen Anspruch haben.

## 8.2 Digitale Transformation des städtischen Parkens

Das Parkraumkonzept hat einen Planungshorizont bis etwa 2035. Die umgesetzten Maßnahmen sollen dabei immer wieder mit den Zielen und Strategien abgeglichen werden. Das Parkraumkonzept ist kein statisches Instrument, sondern kann unter der Beachtung der Ziele und Strategien weiterentwickelt werden.

Gerade der Verkehrsbereich unterliegt einem tiefgreifenden Wandel. Neue Technologien wie autonomes Fahren und verändertes Verbraucherverhalten sollten bei solchen Planungshorizonten in die Betrachtungen einbezogen werden. Im Hinblick auf das Parkraumkonzept sind dies folgende Entwicklungen:

- Die automatische Parkplatzsuche, also die mittels Sensorik und Vernetzung erfassten und in Echtzeit dargestellten freien Parkplätze, reduziert die Parkplatzsuche deutlich. Der Parkplatzbedarf wird zwar in erster Linie nicht reduziert, allerdings kann die Auslastung des vorhandenen Parkraums effektiver gesteuert werden. Diese kann dann auch zu einem geringen Bedarf führen. Hierzu gehört auch die entsprechende Navigation.
- Autonom fahrende Fahrzeuge benötigen am Zielort keinen Parkplatz, sondern können zum Parken z.B. „an den Stadtrand geschickt“ werden. Dies mag jetzt noch utopisch klingen, hinter dem Projekt autonom fahrender Fahrzeuge liegt erhebliches ökonomisches Interesse. Allein die Vorteile für das Logistikgewerbe durch den Wegfall der Lenkzeitbegrenzungen beim Lkw-Verkehr lässt die Dynamik erahnen. Innerhalb des oben angesprochenen Planungshorizontes dürfte diese autonome Mobilität nach Level 5, also Fahren ohne Fahrer, schon eine Rolle spielen.
- Zunehmend werden Sharing-Modelle eine wichtige Rolle spielen. Die Nutzungszeiten von Fahrzeugen in Sharing-Modellen sind wesentlich höher bei den heute genutzten Fahrzeugen (vergleiche Tabelle 7 auf Seite 37), der Bedarf an Parkplätzen dementsprechend niedriger. PricewaterhouseCoopers gehen in einer Studie davon aus, dass der Fahrzeugbestand in Europa bis 2030 um 80 Millionen auf nur noch 200 Millionen Autos sinken könnte – während zugleich der Verkehr auf den Straßen noch dichter wird: „2030 wird jeder dritte gefahrene Kilometer im „Sharing“ gefahren.“<sup>25</sup>

Letztendlich werden alle Bereiche in der Prozesskette Parken durch die Digitalisierung verändert werden<sup>26</sup>:

- Sensorik der Fahrzeug- bzw. Parkplatzerfassung
- Parkplatzbuchung und Reservierung (z.B. heute schon in Amsterdam)
- Auffinden des Parkplatzes (Navigation)
- Ein- und Ausparken und Fahren (Assistenzsysteme bis autonomes Fahren)
- Zahlung und Zahlungsabwicklung (Automatische Abrechnung, dynamische Bepreisung, Outsourcing)
- (dynamische) Parkraumnutzung (z.B. auch Parkplatz – Sharing)

---

<sup>25</sup> PricewaterhouseCoopers GmbH; 2030 braucht der Verkehr in Europa 80 Millionen weniger Autos als heute. Pressemitteilung. Frankfurt 2017

<sup>26</sup> Fraunhofer Institut IAO; Die digitale Transformation des städtischen Parkens. Stuttgart 2019

- Parkraumkontrolle
- Datenverwertung

Die Kehrseite dieser Digitalisierung und insbesondere des autonomen Fahrens wird sein, dass zum einen der fließende Verkehr deutlich zunehmen wird. Heute sind maximal etwa 10% der Fahrzeuge gleichzeitig unterwegs, die anderen 90% stehen auf Park- und Stellplätzen. Durch Leerfahrten und Mobilitätsdienstleistungen werden mehr Fahrzeuge unterwegs sein.

Auch die Regelungsmöglichkeiten durch Parkraummanagement werden abnehmen, weil die Bewirtschaftung des Parkraums eine geringere Rolle spielen wird. Stattdessen gewinnt das Road-Pricing als strategisches Element der Verkehrsplanung sicherlich eine größere Rolle.

### 8.3 Logistik und Dienstleistungen

Mit der Zunahme des Online-Handels werden auch die Paketdienste zunehmen. Damit verbunden ist häufig ein Halten oder Parken in zweiter Reihe oder auf Geh- oder Radwegen mit den entsprechenden Behinderungen der anderen Verkehrsteilnehmer

In einigen Städten laufen Modellvorhaben mit Micro-Hubs, womit versucht, die letzte Meile effizienter zu beliefern. Auch die Belieferung mit Lastenfahrrädern oder eine Belieferung der unterschiedlichen Paketdienste mit einem gemeinsamen Fahrzeug sind in Erprobung.

Auch Dienstleister wie Pflegedienste oder Handwerker haben häufig Probleme, in Nähe der Einsatzstelle Parkplätze zu finden. Hierzu sollte das Parkraumkonzept Lösungen finden.

### 8.4 Folgerungen für das Parkraumkonzept

Insbesondere hinsichtlich des Aspektes der autonom fahrenden Fahrzeuge zeichnen sich für den innerstädtischen Parkraum deutlich Entlastungen ab. Von daher sollte als strategischer Ansatz der Schwerpunkt eher im Parkraummanagement liegen als in der Errichtung teurer baulicher Infrastruktur wie Parkhäuser und Tiefgaragen. Folgende Themen sollten verstärkt beachtet werden:

- Mehrfachnutzung von Parkraum sollte angestrebt werden: Dies setzt die Modifizierung der Stellplatzsatzung voraus



- Vermehrte Ausweisung von Ladezonen auch in Wohngebieten für Paketdienste und Dienstleister mit Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO
- Die Überwachung des ruhenden Verkehrs und eine Imagekampagne zur Erhöhung der Akzeptanz
- Großflächige Bewirtschaftung des Parkraums

## 9 Instrumentarien der Straßenverkehrs-Ordnung

Eine Bewirtschaftung des Parkraums steigert die Kapazität erheblich. Wird beispielsweise ein Parkplatz den ganzen Tag von einem Berufspendler belegt, parkt dort nur ein Fahrzeug. Die Bewirtschaftung mittels Parkscheibe oder Parkgebühren erhöht den Umschlag und kann durchaus bis zu einer zehnfachen Belegung führen.

### 9.1 Parkscheibe oder Parkgebühren

Als Instrumente der Bewirtschaftung steht sowohl eine Parkscheiben- als auch eine Parkgebührenregelung zur Verfügung.

Es sind folgende Punkte bei der Bewirtschaftung mittels Parkscheibe zu berücksichtigen:

- Die Parkscheibenregelung ist für Nutzer kostenfrei. Verursachte Kosten werden allein von der Kommune getragen.
- Durch das Weiterdrehen der Parkscheibe kann die Parkhöchstdauer relativ leicht umgangen werden, besonders durch Berufspendler, die im direkten Umfeld ihrer Arbeitsstelle parken. Das sind i.d.R. auch die Parkplätze, die für Kundenverkehre relevant sind.
- Es muss eine Höchstparkdauer festgelegt werden. Damit ist die Regelung unflexibel, da für den Personenkreis mit den Anforderungen einer längeren Parkdauer (z.B. Arztbesuch) kein Angebot besteht.
- Parkscheiben haben eine deutlich geringere Regelkonformität als Parkgebühren (vgl. Abbildung 30 auf Seite 31)

Für den Einsatz einer Parkgebührenregelung sprechen folgende Punkte:

- Parkgebühren werden auch als marktwirtschaftliches Instrumentarium bei der Nutzungssteuerung eines knappen Gutes bezeichnet. Die Bereitstellung von Park-

raum ist eine Dienstleistung der öffentlichen Hand, die auch Kosten verursacht. Mittels Parkgebühreneinnahmen können diese Kosten gedeckt werden.

- Als Gegenargument wird gerade von dem innerörtlichen Einzelhandel die Konkurrenz zu den kostenfreien Stellplätzen auf der ehemaligen „grünen Wiese“ angeführt. Die Strategie für den innerstädtischen Parkraum kann dann nur eine Form der Bewirtschaftung sein, die zu einer Erhöhung des Fahrzeugumschlags führt, um so den Kunden zielnahe Parkplätze zur Verfügung zu stellen.
- Auch wenn bei einer Parkgebührenregelung keine Parkhöchstdauer festgelegt wird, kommt es durch die monetäre Steuerung zu einem erhöhten Umschlag.
- Es bestehen differenzierte Möglichkeiten, die Parkgebühren an die Bedürfnisse der Nutzer anzupassen, z.B. durch Tagestickets.
- In der Regel wirkt sich eine „nervende“ Parkplatzsuche negativer auf den Kundenverkehr aus als eine moderate Parkgebühr und die Gewissheit, ohne Parksuchverkehr einen Parkplatz in der Nähe des Zielortes zu finden.
- Ordnungsrechtlich entfällt mit dem Verzicht auf Parkgebühren ein wichtiges und effektives Regelungsinstrument.
- Es wurde im Rahmen des Beteiligungsverfahrens öfters kritisiert, dass länger abgestellte Wohnmobile als Zweitfahrzeug Parkraum blockieren würden. Auch dies kann durch Parkgebühren verhindert werden, indem die Befreiung von Parkgebühren auch für Bewohnerfahrzeuge restriktiv gehandhabt wird.

Wesentlich wird aber sein, wie Parkgebühren gerade auch von den Einzelhändlern ihren Kunden gegenüber kommuniziert werden. Eine frühzeitige Einbeziehung und Information der Einzelhändler ist Voraussetzung, um ein positives Klima zu schaffen und die Vorteile der Bewirtschaftung transparent offenzulegen.

## 9.2 Bewohnerparkvorrechte

Nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung<sup>27</sup> 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 Park-

<sup>27</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1); zu § 45 StVO - Absatz 1 bis 1e, X

plätze und in der übrigen Zeit höchstens 75% der Parkplätze für Bewohnerfahrzeuge 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 35: 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 oben genannte maximale Ausdehnung.

Abbildung 36: 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.

### **Kosten der Bewohnerparkausweise**

Der Bewohnerparkausweis für die Befreiung von der Zahlung von Parkgebühren 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.<sup>28</sup> Die Kosten für einen Bewohnerparkausweis sind bundesweit geregelt und liegen zwischen 10,20 € und maximal 30,70 € im Jahr.<sup>29</sup> Nach § 6 Abs. 3 kann von diesen Gebührensätzen abgewichen werden, wenn ein Bundesland hierzu eine eigene Rechtsgrundlage schafft.

Das Land Hessen hat die entsprechende Ermächtigung zum Erlass der Gebührenordnungen<sup>30</sup> auf die Kommunen zum 22.01.2022 delegiert. In einem neuen § 16 der hessischen Delegationsverordnung ist die Ermächtigung nach § 6a Abs. 5a Satz 2 bis 4 des Straßenverkehrsgesetzes auf die Kommunen übertragen worden. In den Gebührenordnungen können auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden.

## **9.3 Überwachung des ruhenden Verkehrs**

Jede Verkehrsregelung muss auch überwacht werden, sonst ist der Regelungszweck in Frage gestellt. Ziele der Parkraumüberwachung sind im Wesentlichen:<sup>31</sup>

- Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung
- Erwirkung einer hohen Regelkonformität

---

<sup>28</sup> Ebenda

<sup>29</sup> Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 129 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) geändert worden ist

<sup>30</sup> Fünfte Verordnung zur Änderung der Delegationsverordnung vom 10. Januar 2022. In: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen, Nr. 3 vom 21.01.2022, S. 54

<sup>31</sup> Vergleich Bundesanstalt für Straßenwesen - bast (Hrsg.); Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraum-bewirtschaftung. Bergisch Gladbach 2006, S. 52

Mit elektronischen Überwachungsgeräten und Falschparkeranteilen von 20 % - 30 % ergibt sich eine Überwachungsleistung von ca. 600 bis 900 Einzelkontrollen pro Person und Tag<sup>32</sup>. 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. Die Erhöhung von Bußgeldern im Oktober 2021 wird hier sicherlich unterstützend wirken.

## 10 Ziele, Strategien und Instrumente für Oberursel

### 10.1 Ziele des Parkraumkonzepts

Aus den vorgenannten Kapiteln ergeben sich folgende Oberziele:

- Emissionsfreie, umweltfreundliche und energieeffiziente Mobilität
- Vision Zero (Verhinderung von Unfällen und Verletzungen im Straßenverkehr)
- Gleiche Mobilitätschancen für alle
- Eine neue Mobilitätskultur: Stärkung der Nahmobilität und der kurzen Wege
- Ausweitung des Angebots von Car- und Bike-Sharing
- Hohe Attraktivität und Nutzbarkeit der öffentlichen Räume für alle
- Aufwertung der Aufenthalts- und Lebensqualität
- Steigerung der Attraktivität als Wohn-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandort sowie Aufenthalts- und Bewegungsraum

Für das Parkraumkonzept lassen sich hieraus konkrete Zielsetzungen ableiten:

---

<sup>32</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen - bast (Hrsg.); Leitfaden Parkraumkonzepte, Heft V1. Bergisch Gladbach 1993, S. 100

- Verbesserte Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung - Umlegung der anfallenden Unterhaltskosten im öffentlichen Straßenraum auf die tatsächlichen Verursacher
- Ausreichend Parkraum für Bewohner
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Dienstleister und Einzelhändler
- Reduzierung der Dauerparker im Kernbereich und den Gebieten mit Parkdruck
- Erhöhung der Wahrscheinlichkeit für Kundenverkehr auf einen zentrumsnahen Parkplatz
- Bessere Auslastung der Parkhäuser und der Parkplatzanlage P+R Bahnhof
- Reduzierung des Parksuchverkehrs durch effiziente Parkraumnutzung
- Gehwegparkplätze sollen schrittweise beseitigt werden
- Der ruhende Verkehr soll ausreichend überwacht werden

## 10.2 Strategien und Instrumente

Folgende Strategien und Instrumente sollen angewandt werden:

- Einführung einheitlicher und verständlicher Regelungen
- Erweiterung der Parkgebührenzonen mit Befreiung der Bewohner von der Zahlung der Parkgebühren
  - Parkgebühren in den Straßen sollte teurer als in den Parkhäusern und auf großen Parkplätzen sein, um deren Auslastung zu erhöhen
  - Selbst geringe Parkgebühren sind für Dauerparker unattraktiv. Die Erhebung von Parkgebühren ist daher ein wirksames Instrument zur Verlagerung der Pendler
  - Berufspendler reagieren sensibel auf monetäre Bewirtschaftung, sind aber bereit, längere Wege vom abgestellten Fahrzeug zum Ziel zurückzulegen
- Die Parkscheinautomaten (PSA) sollen einen weiteren Abstand als derzeit haben, um die Kosten der Anschaffung zu reduzieren.
- Für eine effizientere Parkraumüberwachung sollte die Digitalisierung der Überwachung (vgl. Kapitel „Parkraumüberwachung“ auf Seite 69) angedacht werden.
- In den Bereichen, wo heute die Bewohner nicht von den Parkgebühren befreit sind, soll dies auch zukünftig gelten.

- Bewohnerparkvorrechte sollen im Mischprinzip eingerichtet werden, um die Nutzungsvielfalt zu erhalten, aber doch den gebietsfremden ruhenden Verkehr zu lenken
- Die Kosten der Bewohnerparkausweise sollen auch den Vorteil widerspiegeln; darüber hinaus kann auch ein Einsatz mit Blick auf übergeordnete Ziele (z.B. Klimaschutz) angedacht werden.
- Es sollen gegebenenfalls in den Straßen Bereiche mit eingeschränktem Haltverbot eingerichtet werden, um Lieferdiensten eine regelkonforme Belieferung zu ermöglichen und illegales Halten in zweiter Reihe oder auf Gehwegen zu vermeiden.

## 11 Parkraumkonzept und Maßnahmen

Bewirtschaftung ist sinnvoll, wenn ein hoher Parkdruck vorhanden ist und es dabei zu einer Nutzungskonkurrenz unterschiedlicher Nutzergruppen kommt. Maßnahmen sind dann wirksam, wenn ein gewisser Anteil an gebietsfremden Fahrzeugen vorhanden ist.

In einigen Bereichen wurde lediglich eine geringe Auslastung des Parkraums festgestellt. In diesen liegen auch unter Berücksichtigung eventueller Verdrängungseffekte keine Probleme, die eine Änderung der Parkregelungen rechtfertigen, vor. Im Folgenden werden alle Teilgebiete mit Handlungsbedarf näher betrachtet.

### 11.1 Altstadt

Parken im Gebiet Altstadt ist geprägt durch den gebührenpflichtigen Kurzpark-Bereich der Innenstadt um den Marktplatz mit einer Höchstparkdauerbeschränkung, unbewirtschaftete Wohngebiete nördlich der Innenstadt und östlich der Feldbergstraße, und einen gebührenpflichtigen Bereich um die Adenauerallee.

Zielsetzung für die Altstadt Oberursels ist, dass (vor allem) Mittel-, Langzeit- und Dauerparken von den Straßenparkplätzen in die Parkhäuser verlegt werden sollen, damit an der Straße mehr Parkmöglichkeiten für Bewohner und Kundenverkehre zur Verfügung stehen. Dafür ist es notwendig, dass Parken in den Parkhäusern nicht teurer sein darf als auf den Straßenparkplätzen.

### 11.1.1 Teilgebiet Nord

Das Teilgebiet Nord umfasst die Bereiche eingegrenzt durch die Straßen Im Portugall und Eppsteiner Straße, um die Parkplatzanlage an der Bleiche, um den Marktplatz, sowie ein Teilstück der Freiligrathstraße.

Es besteht ein hoher Parkdruck, in diversen Straßen über 120%. Der Anteil an Mittel-, Langzeit- und Dauerparkern beträgt zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr etwa 40%. Die Auslastung des Parkhauses „Altstadt“ beträgt zu dieser Zeit nur 54,0%, es stehen über 100 freie Parkstände zur Verfügung.

Die Zielsetzung ist eine Verdrängung der Mittel-, Langzeit- und Dauerparker, möglichst in das nahegelegene Parkhaus „Altstadt“.

#### Maßnahmen

Als Maßnahmen sollen auf den Parkplätzen dieses Gebiets Parkgebühren im Mischprinzip erhoben werden, bei dem Bewohner von den Gebühren befreit werden.

In Karte 16 ist die empfohlene Bewirtschaftung straßenweise dargestellt, in Karte 17 die entsprechenden Tarifzonen.

Auf den Parkplätzen in der Hohemarkstraße und den aktuell mit Parkscheibenregelung bewirtschafteten Parkplätzen in der Parkplatzanlage an der Bleiche sollen die Bewohner nicht von den Gebühren befreit werden, damit die Parkplätze nicht von Bewohnern zugeparkt werden und sie Gebietsfremden zur Verfügung stehen.

Kurzparken wird von Parkgebühren weniger beeinflusst und von der höheren Anzahl an freien Parkplätzen begünstigt. Von ihnen wird nur eine geringe Verlagerung erwartet.

Eine im Workshop genannte Erweiterung der Parkplatzanlage an der Bleiche wird als nicht notwendig angesehen, da bei einer Verdrängung von Gebietsfremden in das Parkhaus Altstadt und einer effizienten Verteilung auf die Parkplätze im Gebiet, bereits genügend Parkplätze vorhanden sind.

Bei Fortbestehen der Parkprobleme sollte auf der Parkplatzanlagen an der Bleiche eine Höchstparkdauer, von der die Bewohner befreit werden, eingerichtet werden.



## Gebührenstruktur

Die Gebühren auf den Parkplätzen in diesem Gebiet sollen sich für Kurzzeitparken an den aktuell in der südlichen Altstadt geltenden orientieren, Langzeitparken an denen des Parkhauses:

- Montag bis Freitag 9:00 bis 17:00 Uhr; Samstag 9:00 bis 14:00 Uhr
- 1. Stunde: 0,50 €/20 Minuten (1,5 €/h)
- ab 2. Stunde: 0,50 €/h
- Höchstparkgebühr: 5,00 €

Damit ist das Parken für arbeitstäglichen Pendlerverkehr mit 43,00 €/Monat günstiger als das Straßenparken mit etwa 100,00 €/Monat (20 Tage à 5,00 €).

### 11.1.2 Teilgebiet Adenauerallee

Das Teilgebiet Adenauerallee umfasst die Parkplätze zwischen der Oberhöchstader Straße/Liebfrauenstraße und der Nassauer Straße.

In einzelnen Straßen des Gebiets liegen hohe Auslastungen vor (Lindenstraße, Feldbergstraße), insgesamt beträgt die Spitzenauslastung 77,8%. Die Nutzergruppen sind tagsüber überwiegend Gebietsfremde

Ziel ist eine Verlagerung der Mittel-, Langzeit- und Dauerparker in das Parkhaus Stadthalle und die Park&Ride-Parkplatzanlage am Bahnhof, und somit die Schaffung schnell auffindbarer Parkmöglichkeiten für Kundenverkehr (Kurzparker).

Eine Befreiung der Bewohner von den Parkgebühren ist nicht notwendig, da bereits jetzt außerhalb der Gebührenzeiten nur eine geringe Auslastung durch Bewohner vorliegt.

## Maßnahmen

Straßenparken ist derzeit ab 2 Stunden günstiger als im Parkhaus Stadthalle. Auch die Dauerparktarife des Parkhauses sind für Berufspendler nicht günstiger als Straßenparken.

Um eine Verlagerung der Mittel-, Langzeit- und Dauerparker zu bewirken, sollten die Parkgebühren, für Parkvorgänge länger als 2 Stunden, erhöht werden.

In Karte 16 ist die empfohlene Bewirtschaftung straßenweise dargestellt, in Karte 17 die entsprechenden Tarifzonen.

### **Gebührenstruktur**

Die Gebühren auf den Parkplätzen in diesem Gebiet sollen für Kurzzeitparken bis 2 Stunden unverändert bleiben. Danach sollen sie wie folgt erhöht werden:

- Mo.-Fr. 9:00 bis 17:00 Uhr, Sa. 9:00 bis 14:00 Uhr
- 1. Stunde: 0,50€/20 Minuten (1,50 €/h)
- Ab 2. Stunde 0,50€/h
- Höchstparkgebühr: 5,00 €

Damit ist ein Dauerparkausweis für Montag bis Freitag im Parkhaus „Stadhalle“ mit 53,00 €/Monat günstiger als das Straßenparken mit 100,00 €/Monat (20 Tage à 8 Stunden, zu je 5,00 €).

### **11.1.3 Teilgebiet Feldbergstraße/ Berliner Straße**

Das Teilgebiet Feldbergstraße / Berliner Straße umfasst die derzeit gebührenfreien Parkplätze westlich der Gleise an der Berliner Straße.

Es bestehen auf den Parkplätzen derzeit keine Parkprobleme, es ist jedoch durch die Maßnahmen in den angrenzenden Gebieten mit Verlagerungseffekten zu rechnen.

### **Maßnahmen**

Als Maßnahme sollten in diesem Teilgebiet ebenfalls Parkgebühren im Mischprinzip erhoben werden. Bewohner sollen von diesen befreit werden.

In Karte 16 ist die empfohlene Bewirtschaftung straßenweise dargestellt, in Karte 17 die entsprechenden Tarifzonen.

Auf den aktuell als Kurzparkplätze mit Parkscheibenregelung ausgewiesenen Parkplätzen in der Freiligrathstraße sollen Bewohner nicht von den Parkgebühren befreit werden, damit diese möglichst von Gebietsfremden genutzt werden können.

## Gebührenstruktur

Die Gebühren sollen denen der aktuell um die Adenauerallee geltenden Tarifzone entsprechen:

- Mo.-Fr. 9:00 bis 17:00 Uhr, Sa. 9:00 bis 14:00 Uhr
- 1. Stunde: 0,50€/20 Minuten (1,50 €/h)
- Bis 4 Stunden: 2,00€/h
- Tageskarte: 2,50 €

### 11.1.4 Einzelne Abschnitte mit Kurzparkplätzen mit Parkscheibenregelung

Aktuell befinden sich in der Liebfrauenstraße, vor dem AdenauerZentrum und vor dem Parkhaus „City“ Kurzparkplätze mit Parkscheibenregelung und Höchstparkdauern von 30 Minuten bis zu zwei Stunden. Es wird empfohlen, diese Parkplätze als gebührenpflichtig mit in die Tarifzone 1 der Innenstadt aufzunehmen um eine einheitlichen Parkraumstruktur zu erstellen. Die Höchstparkdauer soll dabei auf, die in dieser Tarifzone üblichen, 2 Stunden angehoben werden.

Für die Parkplätze am AdenauerZentrum befindet sich ein Parkscheinautomat in zumutbarer Entfernung in der Henchenstraße. Er sollte für eine bessere Erreichbarkeit um etwa 30 m in Richtung Liebfrauenstraße versetzt werden.

## 11.2 Bahnhof

Im Gebiet Bahnhof, um das Gymnasium und die Herzbergstraße, sind vorhandene Straßenparkplätze fast vollständig unbewirtschaftet, die Parkstände auf der Park&Ride-Parkplatzanlage am Bahnhof sind gebührenpflichtig.

Hohe Auslastungen resultieren aus vielen Bewohnerfahrzeugen und auch Gebietsfremden. Zielsetzung ist die Verlagerung der Gebietsfremden auf die P+R-Anlage am Bahnhof, um den Bewohnern ausreichend Parkraum zur Verfügung zu stellen und den Parkdruck zu verringern.

### 11.2.1 Auswirkungen der geplanten Fahrradstraßen

Das parallel zu diesem Gutachten erstellte Konzept für Fahrradstraßen zwischen der Nassauer Straße und Freiligrathstraße ist auf das vorliegende Konzept zum Bewohnerparken abgestimmt. Durch die geschilderten Maßnahmen (s.u.) stehen Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Besucherinnen und Besuchern mehr freie Parkplätze zur Verfügung. So kann die Gesamtzahl der Parkplätze im genannten Bereich um bis zu 100 Stück verringert werden. Durch die Zunahme der Fahrzeugbreiten und –längen (vgl. Seite 38) könnte auf vielen der heutigen Parkplätze unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Restfahrbahnbreiten zukünftig das Parken ohnehin nicht mehr möglich sein.

### 11.2.2 Teilgebiet Gymnasium

Das Teilgebiet Gymnasium umfasst die Straßen zwischen der Nassauer Straße und der Liebfrauenstraße, östlich der Bahngleise entlang der Berliner Straße.

Die Auslastung der Straßen beträgt fast durchgehend über 100%. Tagsüber sind zwischen 9:00 und 13:00 Uhr über 40% der Parkenden Fahrzeuge von Mittel-, Langzeit- und Dauerparkern, vermutlich Pendler mit Ziel in der Innenstadt oder mit Anschluss an den ÖPNV am Bahnhof, oder Besucher des Gymnasiums.

Ziel ist eine Verlagerung der Mittel-, Langzeit- und Dauerparker auf die P+R-Anlage am Bahnhof.

#### Maßnahmen

Als Maßnahme sollen die vorhandenen Parkplätze gebührenpflichtig im Mischprinzip bewirtschaftet werden. Bewohner sollen von den Parkgebühren befreit werden.

In Karte 16 ist die empfohlene Bewirtschaftung straßenweise dargestellt, in Karte 17 die entsprechenden Tarifzonen.

Bei Fortbestehen der Problemlage kann eine Höchstparkdauer festgelegt werden.

#### Gebührenstruktur

Die Gebühren sollen denen der Park&Ride-Parkplatzanlage am Bahnhof entsprechen, exklusive der Langzeittarife:

- Mo.-Fr. 9:00 bis 17:00 Uhr, Sa. 9:00 bis 14:00 Uhr
- 0,50 €/20 Minuten in der 1. Stunde
- 2,00 € bis 4 Stunden
- Tageskarte 2,50 €

Damit bevorzugen Pendler den kürzeren Weg von der P+R-Anlage am Bahnhof, da es für Tagesparken keinen preislichen Unterschied mehr gibt und Dauerparken mit pauschal 10,00 €/Woche am Bahnhof günstiger ist.

### **Elternhaltestelle am Gymnasium**

Als ergänzende Maßnahme zu den geplanten Fahrradstraßen im Gebiet Bahnhof wird in der Planung die Wiederinbetriebnahme der „Elternhaltestelle“ am Gymnasium Oberursel empfohlen, um für den morgendlichen Schulverkehr Haltemöglichkeiten zu bieten.

Es befinden sich bereits vier Parkplätze, mit ausgewiesenem eingeschränkten Haltverbot in den Zeiten 7:30 Uhr bis 9:30 Uhr in der Berliner Straße.

In den aktuellen Planungen zu den Fahrradstraßen wird vorgeschlagen, dieses eingeschränkte Haltverbot auf den gesamten Bereich vor dem Gymnasium in der Berliner Straße auszuweiten, auf insgesamt 15 Parkplätze.

Von 09:30 bis 17:00 Uhr sollen Parkgebühren wie im restlichen Teilgebiet erhoben werden.

### **11.2.3 Teilgebiet Herzbergstraße**

Das Teilgebiet Herzbergstraße umfasst die Parkplätze zwischen und inklusive der Liebfrauenstraße und der Freiligrathstraße, östlich der Bahngleise.

Nach der derzeitigen Auslastung sind in diesem Teilgebiet keine Maßnahmen erforderlich, es sind jedoch Verdrängungseffekte aus dem Teilgebiet Gymnasium (siehe Kapitel 11.2.2 ab Seite 54) zu erwarten.

## Maßnahmen

Als Maßnahme soll bei Eintreten der oben genannten Verdrängungseffekte die Parkgebührenzone des Teilgebiets Gymnasium mit gleicher Gebührenstruktur auf dieses Teilgebiet erweitert werden.

### 11.3 Stierstadt

Im Stadtteil Stierstadt liegt insgesamt ein geringer Parkdruck vor. Einzelne Straßen sind jedoch stark ausgelastet (siehe Karte 9). Es liegt in Stierstadt ein Verteilungsproblem vor, das hauptsächlich durch Bewohner verursacht wird. Stark belastet sind vor allem der Bereich zwischen altem Ortskern und Bahnhof. Die Regelkonformität der im alten Ortskern und am Bahnhof geltenden Parkscheibenregelung ist mit 21 % gering.

## Maßnahmen

In Stierstadt wird eine verstärkte Parkraumüberwachung empfohlen. Diese führt zu einer höheren Regelkonformität, wodurch sich die Fahrzeuge stärker auf die legalen Parkmöglichkeiten verteilen. Im Bereich des alten Ortskerns sollte bei der Parkraumüberwachung besonderes Augenmerk auch auf das Parken außerhalb der Markierungen gelegt werden, damit Wege für Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge in den schmalen Straßen nicht zusätzlich durch Falschparker eingeengt werden.

Zur Entlastung des alten Ortskerns ist auch die Nutzung von großen Stellplatzanlagen in der Umgebung denkbar, da diese außerhalb der Öffnungszeiten nahezu leer stehen. Hierfür würden, aufgrund der Nähe, die Stellplätze des Nettomarktes im Zimmermühlenweg sowie des Schulzentrums im Fasanenweg in Frage kommen. Da diese Stellplätze privat betrieben werden, könnten zur Nutzung privatrechtliche Verträge zwischen den Betreibern und den Bewohnern geschlossen werden, in denen Rechte und Pflichten vereinbart werden. Um Konkurrenzen mit dem Kundenverkehr zu vermeiden kann eine Parkerlaubnis für Bewohner zeitlich oder örtlich begrenzt werden. Beispielsweise nur außerhalb der Öffnungszeiten oder nur bestimmte Parkplätze in den Randbereichen, da Kunden, beziehungsweise Schüler und Lehrer, in der Regel Parkplätze in der Nähe des Eingangs suchen.

Abbildung 37: Stellplatzanlage am Nettomarkt in Stierstadt



Abbildung 38: Stellplatzanlage am Schulzentrum in Stierstadt



## 11.4 Bewohnerparkzonen

Für die Einführung von Bewohnerparkbevorrechtigung sind nach der VwV-StVO besondere Hürden gesetzt.

*„Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist 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 die Parkraumuntersuchung empirisch nachzuweisen und zu dokumentieren.

Diese muss nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik durchgeführt werden. Entsprechend Tabelle 6 auf Seite 21 muss eine Auslastung von über 80% erreicht werden, um als hoher Parkdruck bezeichnet zu werden. Dies ist für die geplanten Gebiete nachgewiesen.

- Die Regelmäßigkeit ist nachgewiesen, weil die Erhebung an einem durchschnittlichen Werktag durchgeführt wurde.
- Der Begriff „*in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung*“ ist ein bewusst unbestimmt gelassener Begriff, der der Straßenverkehrsbehörde einen Beurteilungsspielraum zur Konkretisierung der Bewohnerparkzone zugesteht, was ortsüblich zumutbare Entfernungen sind. Ein Hinweis ist im nächsten Absatz gegeben: „*Dabei muss es sich um Nahbereiche handeln, die von den Bewohnern dieser städtischen Quartiere üblicherweise zum Parken aufgesucht werden.*“ Andererseits ist aber damit auch ausgedrückt, dass ein Fußweg vom abgestellten Fahrzeug zur Wohnung zugemutet werden kann.
- Hinsichtlich der Frage, ob in jeder einzelnen Straße der geplanten Bewohnerparkzone der hohe Parkdruck 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 Parkraumangel 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.
- Der Nachweis der mangelnden privaten Stellplätze kann nur indirekt geführt werden, da ein Betreten der Grundstücke und eine Besichtigung von Garagen nur mit besonderer Erlaubnis möglich ist. Plausibel ist der Mangel an privaten Stellplätzen, wenn trotz hohem Parkdruck viele Bewohnerfahrzeuge im öffentlichen Raum abgestellt werden. Dies ist für die empfohlenen Gebiete nachgewiesen.
- 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, Ermessensfehlgebrauch)



vorliegen dürfen. Eine Ermessensentscheidung unterliegt also nur einer eingeschränkten verwaltungsgerichtlichen Kontrolle.

- Ausnahmegenehmigungen für Gewerbetreibende, ansässige Unternehmen etc. würden dem Gesetzestext widersprechen.
- Hinsichtlich der Größe der Bewohnerparkzone hat die Straßenverkehrsbehörde einen Beurteilungsspielraum, die maximale Ausdehnung ist nach VwV-StVO 1.000 Meter.

## **Bewohnerparkzonen für Oberursel**

Die städtischen Quartiere mit erheblichem Parkraumangel in Oberursel mit der Empfehlung der Befreiung der Bewohner von den Parkgebühren sind in Abbildung 40 auf Seite 62 dargestellt

- In diesen Bereichen sollen Parkgebühren eingeführt und die Bewohner von der Zahlung der Parkgebühren befreit werden.
- Die Gebiete sollen in zwei Zonen eingeteilt werden. Eine Zone (Zone A) umfasst die Nördliche Altstadt, zwischen den Straßen Im Portugall und Eppsteiner Straße, und das Gebiet um den Marktplatz. Die zweite Zone (Zone B) umfasst den Bereich zwischen Nassauer Straße und Freiligrathstraße. Eine straßengenaue Darstellung der betroffenen Straßen ist in Karte 16 gegeben. Die Ausdehnungen betragen in Zone A etwa 630 m und in Zone B etwa 900 m.
- Diese Gebiete sollen mit Bewohnerparkvorrechten nach § 45 Abs. 1b Nr. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung ausgewiesen und gekennzeichnet werden.

### **11.5 Beschilderung der Zonen**

Es sollten möglichst ein geringer Aufwand hinsichtlich der Beschilderung gewählt und weitgehend mit Z 314.1 und 314.2 StVO gewählt werden (vgl. die linke Beschilderung in Abbildung 36 auf Seite 45).

### **11.6 Übersicht Tarife**

Die Übersicht der empfohlenen Tarife und Tarifzonen ist Tabelle 8 zu finden.

Ein Vergleich der aktuellen und der empfohlenen Bewirtschaftungszonen ist in Abbildung 39 und Abbildung 40 auf den Seiten 61 und 62 dargestellt. Ein Gesamt-

bilanzierung der vorhandenen Parkplätze und Bewirtschaftungen sowie der Anzahl an parkenden Fahrzeuge nach den Nutzergruppen befindet sich im Anhang auf Seite 74.

**Tabelle 8: Empfehlung Tarifzonen**

	Tarifzone 1: Innenstadt	Tarifzone 2: Gymnasium, Herzbergstraße, Altstadt Nord	Tarifzone 2a: P+R Bahnhof	Tarifzone 3: Adenauerallee	Tarifzone 3a: AdenauerZentrum
Gebührenzeiten	Mo.-Fr. 9:00 bis 18:00 Uhr Sa. 9:00 bis 14:00 Uhr	Mo.-Fr. 9:00 bis 17:00 Uhr Sa. 9:00 bis 14:00 Uhr			Mo.-Fr. 8:00 bis 18:00 Uhr Sa. 8:00 bis 14:00 Uhr
1. Stunde	0,50€/ 20 Min. (1,50 €/h)				
ab 2. Stunde	0,50 €/ 20 Min.	bis 4 Stunden 2,00 € ab 5 Stunden 2,50 €		0,50 €/h	
Höchstparkdauer	2 Stunden	1 Woche			20 Minuten

Abbildung 39: Bewirtschaftungszonen im Bestand

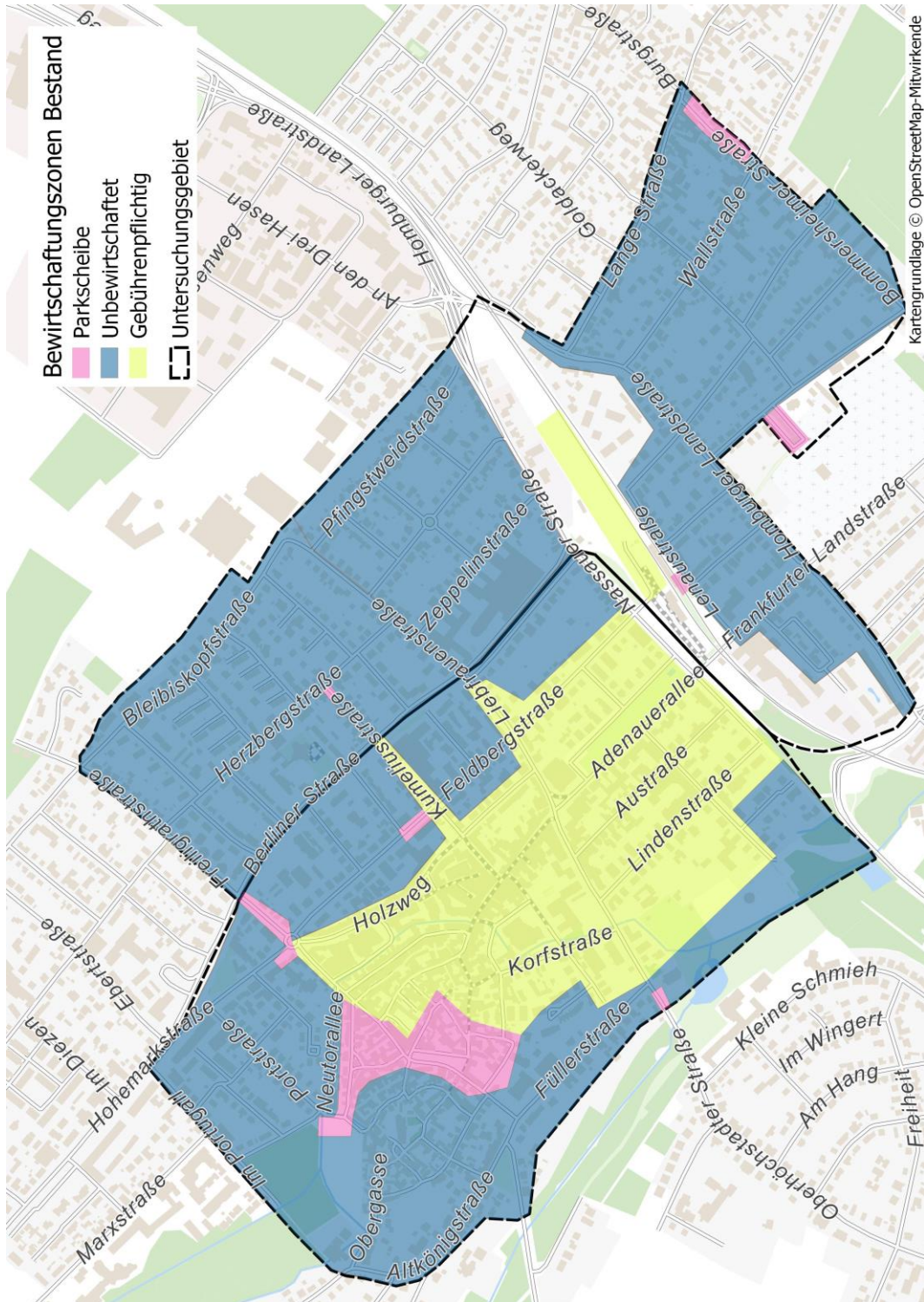
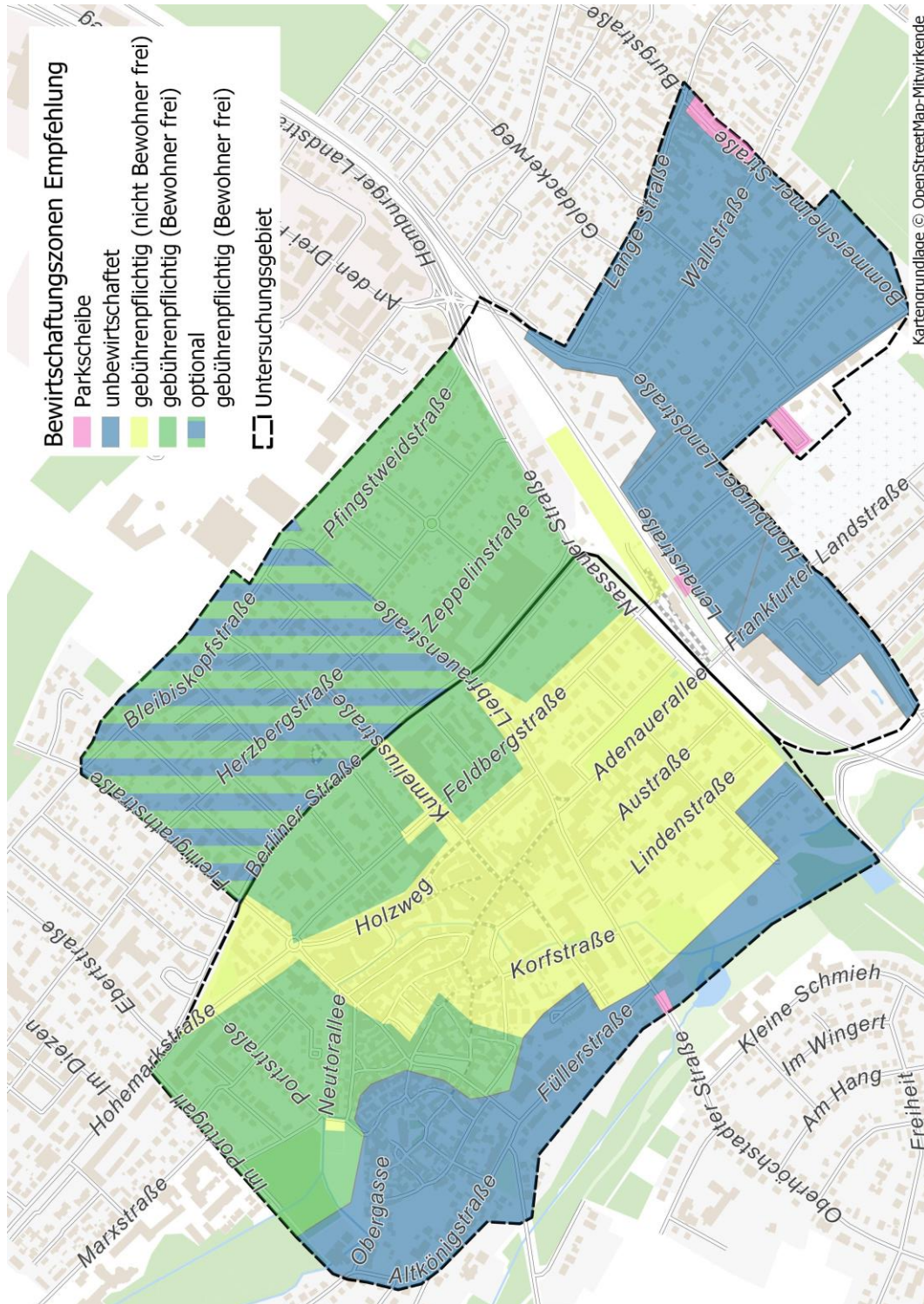


Abbildung 40: Empfohlene Bewirtschaftungszonen



## 11.7 Einnahmen durch Bewirtschaftung

Die Einnahmen aus den empfohlenen Bereichen für Parkgebühren werden nach folgenden Annahmen berechnet. Hierbei wird immer der repräsentative Werktag betrachtet und konservative Annahmen getroffen, um auf der sichereren Seite zu liegen.

- Es wurden die durchschnittlichen Auslastungen durch die jeweiligen Nutzergruppen (Kurzparkter, Mittelzeitparkter, Langzeitparkter, Dauerparkter) für die Bewirtschaftungszeiten von 09:00 bis 17:00 Uhr bestimmt.
- Es werden Verlagerungen der Nutzergruppen Mittel-, Langzeit- und Dauerparkter aus den Gebieten heraus erwartet. Eine Abnahme von Kurzparktern durch die Einführung von Parkgebühren wird durch die höhere Verfügbarkeit von freien Parkplätzen ausgeglichen.
- Die angenommenen prozentualen Veränderungen an der Anzahl an parkenden Fahrzeugen sind in Tabelle 11 auf Seite 65 zu finden.
- In den Teilgebieten Gymnasium, Herzbergstraße und Feldbergstraße/ Berliner Straße wird eine hohe Abnahme an Mittel-, Langzeit- und Dauerparktern erwartet, da viele davon Pendler mit Ziel außerhalb des Gebiets sind.
- Im Teilgebiet Altstadt Nord wird gleicher Rückgang der drei betroffenen Nutzergruppen aufgrund der Nähe zum Stadtzentrum, geringer als bspw. am Gymnasium, erwartet.
- Im Teilgebiet Adenauerallee wird eine leichte Erhöhung der Anzahl an Kurz- und Mittelzeitparktern aufgrund von erhöhter Parkplatzverfügbarkeit, und eine Abnahme von Langzeit- und Dauerparktern durch Erhöhung der Parkgebühren erwartet.
- Auf die Park&Ride-Anlage am Bahnhof wird ein Teil der Verlagerung aus dem Gebiet Gymnasium erwartet.
- Für die einzelnen Abschnitte mit derzeit Kurzparkplätzen wird eine vollständige Abnahme der Langzeit- und Dauerparkter durch die Höchstparkdauer erwartet. Für die Kurzparkter wird eine leichte Zunahme durch ein erhöhtes Angebot an freien Parkplätzen, und für die Mittelzeitparkter eine Abnahme durch die Einführung von Parkgebühren erwartet.

- An Urlaubstagen sind 40% der Parkgebühreneinnahmen eines normalen Arbeitstags zu erwarten. An Samstagen 30%. Es ergeben sich für das Jahr 2023 insgesamt 248,6 Berechnungstage mit Parkgebühreneinnahmen.
- Auf einem durch die jeweilige Nutzergruppe belegten Parkplatz, werden von Kurzparkern täglich Parkgebühren in Höhe von 12,00 €/Tag, von Mittelzeitparkern 8,00 €/Tag, und von Langzeit und Dauerparkern 2,50 €/Tag eingenommen.
- Auf den einzelnen zusätzlichen Abschnitten der Tarifzone 1 werden je belegtem Parkplatz von Kurz- und Mittelzeitparkern 12,00 €/Tag eingenommen.
- Im Gebiet Adenauerallee werden je Langzeitparker die Einnahmen um 0,50 €/Tag erhöht, für Dauerparker um 2,50 €/Tag.
- Die Anschaffungskosten eines Parkscheinautomaten werden mit 5.500 € angenommen. Ein neuer PSA verursacht 660,00 € Fixkosten (Abschreibung auf 10 Jahre und Verzinsung) und 2.120,00 € laufende Kosten pro Jahr, insgesamt 2.780 €/Jahr. Unter laufende Kosten fallen Verbrauchsmaterialien, Stromkosten, Wartung und Pflege, Reparatur bei Vandalismus und die Leerungskosten bis hin zu Bankgebühren.
- Dargestellt sind in folgendem die Nettoeinnahmen
- Die Parkscheinautomaten haben eine Einzugsradius von etwa 75 m. Bei den derzeitigen PSA sind die Abstände geringer.
- Durch digitale Lösungen, wie bspw. das im November 2021 in Oberursel eingeführte Handyparken<sup>33</sup>, kann die notwendige Anzahl an neuen Parkscheinautomaten reduziert werden. Eine genaue Prüfung der Anzahl und Standorte der Parkscheinautomaten ist erforderlich.

Es ergeben sich Netto-Einnahmen von circa 292.000 € und Ausgaben in Höhe von 88.000 €. Insgesamt ergibt sich durch die neuen Parkgebühreneinnahmen ein Saldo von etwa 204.000 € (siehe Tabelle 9).

Für die optionale Maßnahme in der Herzbergstraße ergeben sich Netto-Einnahmen von circa 98.000 €, Ausgaben in Höhe von 53.000 € und ein Saldo von etwa 45.000 €.

---

<sup>33</sup> Stadtwerke Oberursel; <https://www.stadtwerke-oberursel.de/Ueber-uns/Presse/Pressemeldungen/Pressearchiv-2021/Ab-sofort-koennen-oberirdische-Parkgebuehren-in-Oberursel-mobil-gezahlt-werden-Kennzeichenerkennung-in-den-Parkhaeusern-seit-Februar.html> [Zugriff: 02.03.2022]

**Tabelle 9: Zusätzliche Einnahmen**

Zone	Gymnasium	P+R Bahnhof	Altstadt Nord	Feldbergstraße/ Berliner Straße	Adenauerallee	einzelne Abschnitte mit derzeit Kurparkplätzen	Gesamt
zusätzliche Einnahmen (netto)	62.000 €	11.000 €	173.000 €	19.000 €	11.000 €	16.000 €	<b>292.000 €</b>
Anzahl neuer Parkscheinautomaten	9	0	16	4	0	2	<b>50</b>
zusätzliche Ausgaben	25.000 €	0 €	45.000 €	12.000 €	0 €	6.000 €	<b>88.000 €</b>
<b>Saldo (netto)</b>	<b>37.000 €</b>	<b>11.000 €</b>	<b>128.000 €</b>	<b>7.000 €</b>	<b>11.000 €</b>	<b>10.000 €</b>	<b>204.000 €</b>

**Tabelle 10: Zusätzliche Einnahmen optionaler Bereich Herzbergstraße**

Zone	Herzbergstraße
zusätzliche Einnahmen (netto)	98.000 €
Anzahl neuer Parkscheinautomaten	19
zusätzliche Ausgaben	53.000 €
<b>Saldo (netto)</b>	<b>45.000 €</b>

**Tabelle 11: Annahmen zur Veränderung der parkenden Fahrzeuge nach Teilgebiet und Nutzergruppen**

Teilgebiet	Kurzzeitparker	Mittelzeitparker	Langzeitparker	Dauerparker
Gymnasium		- 50%	- 40%	- 40%
Herzbergstraße		- 50%	- 40%	- 40%
Feldbergstraße/ Berliner Straße		- 50%	- 40%	- 40%
Altstadt Nord		- 30%	- 30%	- 30%
Adenauerallee	+ 5%	+ 5%	- 30%	- 30%
P+R Bahnhof		+ 50%	+ 50%	+ 50%
einzelne Abschnitte mit derzeit Kurparkplätzen	+ 20%	- 50%	- 100%	- 100%

## 11.8 Wirtschaftlichkeit der einzelnen Parkscheinautomaten

Es wurde für die empfohlene Einrichtung von Parkscheinautomaten einzeln die Wirtschaftlichkeit des Standorts überprüft.

Die Automaten in der Berliner Straße auf Höhe der Hausnummern 8 und 16, sowie am Knotenpunkt zum Roßkopfweg bewirtschaften nicht genügend Parkplätze, so dass die jährlichen Kosten nicht gedeckt werden. Innerhalb der Bewirtschaftungszonen empfehlen wir aber keine unbewirtschaftet Inseln, da diese Parksuchverkehr anziehen würden. Innerhalb des Gesamtsystems ist die Wirtschaftlichkeit gegeben.

Die anderen Automaten rechnen sich auch einzeln durchgehend wirtschaftlich.

Bei einer Reduzierung der Anzahl an aufgestellten Automaten wird jeder neue Automat wirtschaftlicher.

## 11.9 Vergabekriterien für Bewohnerparkausweise und Gebühren

Es wird empfohlen, von dem Gebührenkorridor der bundesweiten Gebührenordnung<sup>34</sup> abzuweichen und die Möglichkeiten der hessischen Delegationsverordnung zu nutzen.

Es dürfte sinnvoll sein, für die Erhebung von Gebühren für Bewohnerparkausweise eine eigene Satzung zu erlassen.

Generell sollten bestimmte Kriterien an die Vergabe geknüpft werden, wie beispielsweise

- Fahrzeugbesitzer / Antragsteller muss in der Bewohnerzone wohnen / gemeldet sein
- Es muss glaubhaft versichert werden, dass keine Garage oder sonstiger Stellplatz zur Verfügung steht. Gegebenenfalls ist eine Prüfung durch die Bauaufsicht erforderlich.
- Das Kraftfahrzeug, für das eine Bewohnerparkberechtigung beantragt wird, muss auf den Antragsteller zugelassen sein. Andernfalls muss eine Bestätigung des Halters vorgelegt werden, dass das Fahrzeug dauerhaft überlassen wird.
- Carsharing-Fahrzeuge sollten von der Zahlung von Parkgebühren befreit werden.

---

<sup>34</sup> Vgl. Kapitel „Kosten der Bewohnerparkausweise“ auf Seite 50



Differenzierung der Gebührenhöhe nach verschiedenen Kriterien<sup>35</sup> wie beispielsweise:

- Größe des Fahrzeugs
- CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Fahrzeugs
- Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt/Halter
- Lage der Parkmöglichkeit
- Qualität des lokalen Angebots des Umweltverbundes (vgl. ÖPNV-Zonen der Stellplatzsatzung Oberursel<sup>36</sup>)
- Vergleich mit Preisen privater Langzeit-Stellplatzanbieter
- Vorliegen einer Parkerleichterung für Menschen mit Schwerbehinderung

Allerdings sollte ein möglichst einfaches Verfahren gewählt werden.

Da in Hessen erst seit 22. Januar 2022 die Möglichkeit dazu besteht, müssen als Beispiele kommunale Satzungen aus Baden-Württemberg herangezogen werden.

Angelehnt an die im Dezember beschlossene Satzung in Freiburg<sup>37</sup>, allerdings mit geringerer Tariffhöhe, schlagen wir für Oberursel folgende Staffelung vor:

**Tabelle 12: Empfehlung Gebührenstaffelung Bewohnerparkausweis**

Fahrzeuge mit einer Länge	Kosten einer Bewohnerparkausweises in € für ein Jahr
< 4,20m	120 €
4,20 m bis 4,70m	240 €
> 4,70m	360 €

Eine Ermäßigung für bestimmte Personengruppen, z.B. die Leistungen nach SGB II, SGB XII oder mit einem Grad der Behinderung von mindestens 50 %, wurde in Freiburg, in der Satzung festgeschrieben. Ob diese Ermäßigung mit dem geltenden Straßenver-

<sup>35</sup> Vgl. auch Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg; Begleitschreiben zur Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren – Hinweise zum Bewohnerparken vom 06.07.2021. Stuttgart 2021

<sup>36</sup> Stadt Oberursel (Taunus); Leitfaden zur Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über Stellplätze für Pkw sowie Fahrradabstellplätze. Oberursel 2021, S. 7f

<sup>37</sup> Stadt Freiburg; TOP-Mappe von TOP 11 der 13. Sitzung des Gemeinderates am 14.12.2021, Freiburg 2021

kehrrecht im Einklang steht, wird in der Beschlusslage als ungeklärt gezeichnet, da das Straßenverkehrsrecht generell privilegienfeindlich sei.

Durch die für Oberursel vorgeschlagene Gebührenstaffelung wird sicherlich nicht annähernd die Höhe eines anzumietenden Stellplatzes erreicht, andererseits wird aber auch Rechnung getragen, dass damit keine Garantie auf einen Parkplatz besteht. Entsprechend Tabelle 2 auf Seite 16 kosten Dauerparkplätze in den Parkhäusern in Oberursel zwischen 516 € und 1.140 € im Jahr.

## 11.10 Änderung der Parkgebührensatzung

Die veränderten Parkgebühren (vgl. Tabelle 8 auf Seite 60) und die Befreiung für Bewohner müssen dann in die Parkgebührensatzung<sup>38</sup> der Stadt Oberursel aufgenommen werden.

- Die Befreiung von Bewohnerfahrzeugen und gegebenenfalls die Kriterien sollten genannt werden ebenso wie die Bewohnerparkzonen. Daneben muss der räumliche Geltungsbereich der Befreiung aufgeführt sein, also dass im zentralen Bereich der Altstadt wie heute auch Bewohner tagsüber Parkgebühren entrichten müssen.
- Generell sollten Carsharing-Fahrzeuge von der Zahlung von Parkgebühren befreit werden, um diese Maßnahmen zur Reduzierung des Parkdrucks zu fördern. Rechtsgrundlage ist Carsharing-Gesetz des Bundes<sup>39</sup> verbunden mit § 16a des hessischen Straßengesetzes<sup>40</sup> und § 13 Abs. 5 StVO.  
Nach der StVO u.a. zu Zeichen 314 reichte es dann, dies auf dem Parkscheinautomaten zu vermerken: *„Sind Parkscheinautomaten aufgestellt, kann die Freistellung auch allein am Automaten angegeben sein.“*
- Die Befreiung von Elektrofahrzeugen wird nicht empfohlen, weil zum einem mittlerweile eine erhebliche Förderung dieser Fahrzeuge stattfindet und zum anderen auch Hybridfahrzeuge gefördert werden, deren ökologischer Nutzen fragwürdig ist.
- In der Parkgebührensatzung sollten durch Text oder Karte die bewirtschafteten Bereiche eindeutig beschrieben werden.

---

<sup>38</sup> Stadt Oberursel (Taunus); Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über das Erheben von Gebühren an Parkscheinautomaten und Parkuhren in Oberursel (Taunus). Vom 25.11.2020. Oberursel 2020

<sup>39</sup> Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), geändert durch Verordnung vom 19.6.2020 (BGBl. I S. 1328)

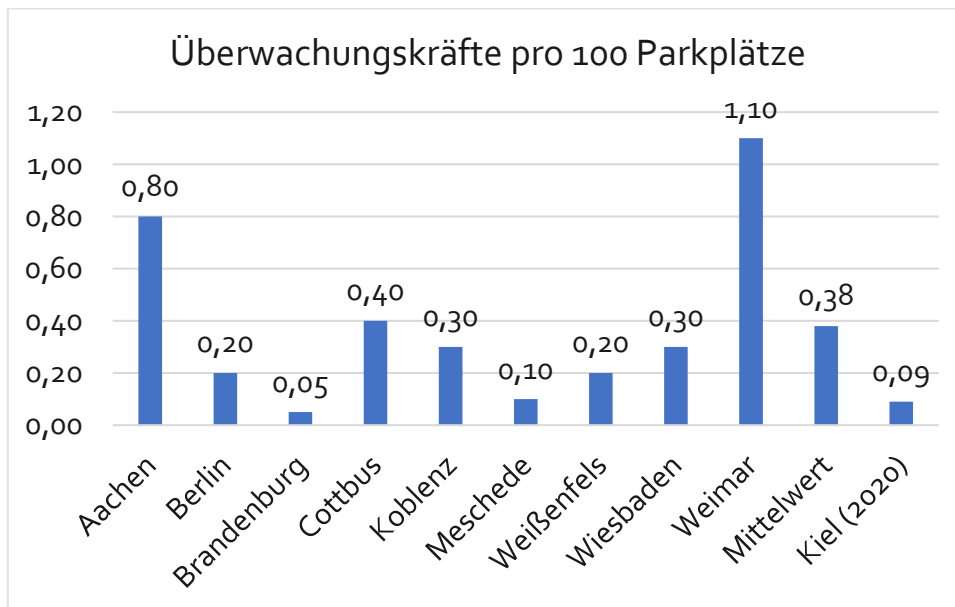
<sup>40</sup> Hessisches Straßengesetz (HStrG) in der Fassung vom 8. Juni 2003, zuletzt geändert mit § 16a neu eingefügt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 30. September 2021 (GVBl. S. 618)

## 12 Ergänzende Maßnahmen

### 12.1 Parkraumüberwachung

- Eine Parkraumbewirtschaftung ist langfristig nur wirksam, wenn diese auch überwacht wird. Auch die VwV-StVO beschreibt: „Parkraumbewirtschaftung empfiehlt sich nur dort, wo eine wirksame Überwachung gewährleistet ist.“<sup>41</sup>
- Mit elektronischen Überwachungsgeräten und Falschparkeranteilen von 20 % bis 30 % ergibt sich eine Überwachungsleistung von ca. 600 bis 900 Einzelkontrollen pro Person und Tag.<sup>42</sup> Nicht berücksichtigt ist hierbei allerdings, dass häufig eine erhebliche Zeit für Kommunikationsaufwand mit den Falschparkern hinzukommt.

Abbildung 41: Eingesetztes Personal (Vollzeitkräfte Außendienst) zur Parkraumüberwachung im Städtevergleich<sup>43</sup>



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

<sup>41</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017; zu § 13 Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit, zu Absatz 1.

<sup>42</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen - bast (Herausgeber); Leitfaden Parkraumkonzepte, Heft V1. Bergisch Gladbach 1993, S. 100.

<sup>43</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen - bast (Herausgeber); Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung. Bergisch Gladbach 2006, S. 21 und eigene Berechnungen. Bis auf Kiel stammen die Daten aus 2005/2006, die Größe der betrachteten Gebiete ist unterschiedlich.

- Wichtig ist eine Präsenz der Überwachungskräfte im öffentlichen Straßenraum. In größeren Städten wird ein Personalschlüssel von 0,4 bis 0,6 pro 100 Parkstände, in kleineren Städten von 0,2 für ausreichend erachtet.
- Nach neueren Untersuchungen steht jeder fünfte Unfall mit Fuß- oder Radverkehr und Personenschäden im Zusammenhang mit parkenden Fahrzeugen:
- *„Mehr als die Hälfte der identifizierten Parken-Unfälle stehen (...) im indirekten Zusammenhang mit dem Parken. Vor allem Unfälle, bei denen parkende Fahrzeuge die Sicht der Verkehrsteilnehmer einschränken, spielen hierbei eine große Rolle.“<sup>44</sup>*
- Von daher ist Überwachung des ruhenden Verkehrs auch ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit.
- Hinsichtlich der Zulässigkeit von Scan-Fahrzeugen<sup>45</sup> ist die Diskussion noch im Gange. Im Ausland werden diese Fahrzeuge z.B. in den Niederlanden, eingesetzt, um die in einer Datenbank hinterlegten Kennzeichen von Bewohnerfahrzeugen mit den dort abgestellten Fahrzeugen zu vergleichen. Die Digitalisierung der Überwachung kann diese deutlich effizienter gestalten. Bei der Einführung von „Handy-parken“ kann auch dieses überwacht werden. Nach Berichten aus Amsterdam erhöht sich dadurch die Überwachungsleistung um den Faktor 10, andererseits nehmen aber auch die Parkgebühreneinnahmen wegen der erhöhten Regelkonformität deutlich zu.<sup>46</sup>

## 12.2 Imagekampagne Überwachungskräfte

Die Parkraumüberwachung muss als wichtiger Baustein des Parkraumkonzeptes positiv besetzt sein. Hierzu wird eine Imagekampagne auch zur Anerkennung der Arbeit der Überwachungskräfte empfohlen.

---

<sup>44</sup> Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.; Unfallrisiko Parken für Fußgänger und Radfahrer. Berlin 2020, S. 14

<sup>45</sup> Vgl. Becker / Büttner / Held; Rechtliche Vorgaben einer Parkraumkontrolle im öffentlichen Raum mittels Scan-Fahrzeugen. Berlin 2021  
Agora Verkehrswende; Fotobeweis am Straßenrand - Wie digital unterstütztes Parkraummanagement die Sicherheit erhöhen kann und sich mit dem Verkehrs- und Datenschutzrecht vereinbaren lässt. Berlin 2021

<sup>46</sup> Agora Verkehrswende; Fotobeweis ..., a.a.O., S. 13

## 12.3 Rücknahme von Gehwegparken

Das legale Gehwegparken mit einer Restgehwegbreite von  $< 2,50$  m sollte schrittweise verlagert werden. Die Herstellung von selbständig und barrierefreier Nutzbarkeit des öffentlichen Raums ist durch EU-Recht, aber auch durch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)<sup>47</sup>, eine verpflichtende Aufgabe der öffentlichen Hand.

Im ersten Schritt bei denjenigen Parkplätzen, wo eine problemlose Verlagerung auf die Fahrbahn heute schon möglich ist. Insgesamt handelt es sich um 51 Parkplätze (Altstadt 31; Bahnhof 5; Stierstadt 15), die ohne Parkplatzverlust auf die Fahrbahn verlagert werden könnten.

Im zweiten Schritt diejenigen Parkplätze, wo bei Verlagerung auf die Fahrbahn Parkplätze entfallen. Die Breite ist notwendig, um ein barrierefreies Begegnen von beispielsweise Kinderwagen und Rollstühlen zu ermöglichen. Dabei entfallen 114 von 192 betroffenen Parkplätzen (Altstadt 74 von 133; Bahnhof 10 von 10; Stierstadt 30 von 49).

## 12.4 Zustell-, Einkaufsservice und Lieferboxen/ Lastenräder

Zustell- bzw. Einkaufsservice und Lieferboxen können ein Baustein sein, Kunden auch ohne Pkw in die Innenstadt zu locken. Der Einkauf kann z.B. online getätigt werden und wird kurzfristig geliefert oder steht im Laden zum Abholen bereit. Die Verteilung der Abholstellen muss langfristig so verteilt werden, dass diese fußläufig oder in Radfahrentfernung erreicht werden können. Bei längeren Wegen kann es sonst auch zu mehr Verkehr kommen, wenn der Pkw genutzt wird, um nur die Ware abzuholen. Schwere und unhandliche Waren können nach Auswahl im Laden kostenfrei nach Hause geliefert werden.

Einzelhändler und Marktaussteller der Oberurseler Innenstadt könnten mit diesem Modell Kundenbindung betreiben und den Standort aufwerten.

Die Auslieferung mittels Lastenrad bietet sich an und kann von Seiten der Stadt und der Einzelhändler positiv beworben werden. Ergänzend ist denkbar, Lastenräder zur kostenfreien Nutzung an gut erreichbaren und sichtbaren Orten anzubieten.

---

<sup>47</sup> Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 2. Juni 2021 (BGBl. I S. 1387) geändert worden ist

## 12.5 Ausbau alternativer Mobilität (Carsharing, Bike-Sharing, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr)

Der Ausbau alternativer Mobilitätsangebote ist Bestandteil vom Klimaschutzkonzept<sup>48</sup> und dem verkehrlichen Leitbild<sup>49</sup> der Stadt Oberursel. Wichtige Aspekte sind hierbei:

- Förderung von Fuß- und Radverkehr trägt bedeutend zur Verringerung des ruhenden Verkehrs an den meisten Zielorten bei. Besonders für kurze Wege sollte dazu animiert werden, im Alltag auf den Pkw zu verzichten.
- Carsharing ersetzt im Durchschnitt 10 private Pkw<sup>50</sup>. Auf die Möglichkeit der Befreiung von Parkgebühren wurde an anderer Stelle hingewiesen.
- Parkraummanagement sollte nach Möglichkeit durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements bei größeren Arbeitgebern und Institutionen und öffentlichen Einrichtungen unterstützt werden.
- Mobilitätsmanagement verfolgt das Ziel, die Erreichbarkeit von Unternehmen und bedeutenden Verkehrszielen zu verbessern, die Auslastung bestehender Verkehrssysteme zu steigern und deren Effizienz und Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Insbesondere sollen durch werbliche Mittel, Information und Kommunikation zum Pkw alternative Verkehrsmittel gefördert werden.
- Ziel sollte die Realisierung von betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement sein. Bei schulischem Mobilitätsmanagement geht es darum, die Probleme, die durch „Eltern-Taxis“ verursacht werden, zu reduzieren.
- Nützlich ist die Aktivierung von Bündnispartnern (z.B. Verkehrsbetrieben) und ein Vorbildcharakter der öffentlichen Verwaltung.

## 12.6 Längerfristige Strategien zu Parkgebühren

Auch langfristig sollte sichergestellt werden, dass Parkgebühren auf Straßenparkplätzen immer höher sind als in Tiefgaragen oder Parkhäuser, um eine effiziente Parkraumnutzung zu gewährleisten. Folgende Punkte sollten weiter für eine mittel- bis langfristige Strategie berücksichtigt werden:

---

<sup>48</sup> INFRASTRUKTUR & UMWELT Professor Böhm und Partner, Verkehr mit Köpfchen. Klimaschutzteilkonzepte für die Stadt Oberursel (Taunus). Potsdam 2018

<sup>49</sup> Dr. Uli Molter; Oberurseler Verkehr 2030. Oberursel 2021

<sup>50</sup> Bundesverband CarSharing; <https://www.carsharing.de/alles-uber-carsharing/studien/carsharingfahrzeug-ersetzt-zu-10-private-pkw> [Zugriff: 28.03.2018]

- Derzeit kosten das Parken auf Straßenparkplätzen länger als 4 Stunden 2,50 €. Bei 20 Arbeitstagen sind das Kosten von 50 € im Monat bzw. bei 11 Monaten im Jahr, also abzüglich Urlaub, 550 €. Monatskarten des RMV sind z.T. deutlich teurer, beispielsweise eine Jahreskarte nach Bad Homburg etwa 733 €, nach Frankfurt 1.417 €. Hier sollte mittelfristig eine Angleichung erfolgen und die Rabattierung von Langzeitparken reduziert werden.
- Überlegungswert ist auch eine Strategie, durch Parkgebühren die maximale Auslastung des Parkraums von 85% anzuvisieren. Ab einem Wert von 85% Prozent erhöht sich der Parksuchverkehr deutlich. Beispielsweise in Amsterdam werden die Parkgebühren erhöht, wenn diese 85% überschritten werden.
- Generell sollte eine regelmäßige Anpassung der Parkgebühren, besonders auch für Langzeitparker, anvisiert werden, zumindest sollte sich diese an der Preisentwicklung des RMV orientieren, um die Preisschere nicht noch größer werden zu lassen.

## 12.7 Öffentlicher Zugang der Tiefgarage des Gymnasiums

Das Gymnasium besitzt eine Tiefgarage mit 114 Stellplätzen, welche den Mitarbeitern und Schülern des Gymnasiums gebührenpflichtig für 35,00 €/Monat angeboten werden.<sup>51</sup> Die Stellplätze sind aktuell nur sehr gering ausgelastet.

Eine Möglichkeit mehr Parkraum in diesem Gebiet zur Verfügung zu stellen ist, die Stellplätze in der Tiefgarage für den allgemeinen Verkehr freizugeben oder sie an Bewohner zu vermieten.

Die Gebühr sollte für die allgemeine Nutzung unter 50 €/Monat betragen. Sie wäre dann fast so teuer wie das Parken auf den Straßenparkplätzen (bei 20 Tagen à 2,50 € entsprechend 50,00 €/Monat), hierdurch wäre allerdings ein Stellplatz reserviert.

In der Tiefgarage des Kaiserin-Friedrich-Gymnasiums in Bad Homburg v. d. Höhe werden zum Beispiel für den allgemeinen Verkehr Dauerparkausweise in Höhe von 50,00 €/Monat angeboten.<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> Kreisausschuss Hochtaunuskreis; <https://www.hochtaunuskreis.de/Hochtaunuskreis/Beteiligungen+und+Immobilien/Geb%C3%A4udebewirtschaftung+und+Immobilienmanagement/Parkraumbewirtschaftung.html> [Zugriff 23.02.2022]

<sup>52</sup> Ebenda

## 12.8 Öffentlichkeitsarbeit

Die Umsetzung des Parkraumkonzeptes muss jeweils mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Sinnvoll dürften zielgruppenspezifische Kampagnen sein.

## 12.9 Evaluation

Es wird empfohlen, etwa ein Jahr nach Einführung der Bewirtschaftung die Maßnahme zu evaluieren und gegebenenfalls die Regelungen anzupassen.

# 13 Anhang

## 13.1 Tabellenanhang

Die langfristige Entwicklung der Parkplatzzahlen ist in der Tabelle dargestellt.

**Tabelle 13: Bilanzierung der Parkplätze und deren Bewirtschaftung (Altstadt, Bahnhof nördlich der Bahngleise)**

Bewirtschaftung	Anzahl im Bestand	Anzahl in Empfehlungen
unbewirtschaftet	1.171	181
gebührenpflichtig	1.290	2.357
davon Bewohner nicht frei	567	631
davon Bewohner frei		520
davon Bewohner frei (Bereich Herzbergstraße)		483
davon in Parkhaus	723	723
Kurzparken mit Parkscheibe	111	11
Sonderparkplätze	63	63
eingeschränktes Haltverbot (zeitlich begrenzt)	19	30
absolutes Haltverbot (zeitlich begrenzt)	3	3
entfallende Parkplätze durch Planungen Fahrradstraße im Liebfrauenquartier		100
entfallende Parkplätze durch Rücknahme Gehwegparken		78
<b>Parkplätze insgesamt</b>	<b>2.657</b>	<b>2.467</b>



## 13.2 Literatur- und Quellenverzeichnis

- Agora Verkehrswende; Fotobeweis am Straßenrand - Wie digital unterstütztes Parkraummanagement die Sicherheit erhöhen kann und sich mit dem Verkehrs- und Datenschutzrecht vereinbaren lässt. Berlin 2021
- Albrecht, Janina; Schulzonen und Fahrradstraßen in Oberursel: Gestaltungsstrategie und Musterlösungen. 2022
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)
- BMVI; Mobilität in Deutschland - Ergebnisbericht. Bonn 2019
- Becker / Büttner / Held; Rechtliche Vorgaben einer Parkraumkontrolle im öffentlichen Raum mittels Scan-Fahrzeugen. Berlin 2021
- Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 2. Juni 2021 (BGBl. I S. 1387) geändert worden ist
- Bundesanstalt für Straßenwesen - bast (Herausgeber); Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung. Bergisch Gladbach 2006
- Bundesanstalt für Straßenwesen - bast (Herausgeber); Leitfaden Parkraumkonzepte, Heft V1. Bergisch Gladbach 1993
- Bundesanstalt für Straßenwesen (bast); Verkehrsbarometer 2021. Bergisch Gladbach 2021
- Carsharinggesetz vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, Anlage 3 (zu §42 Absatz 2) Richtzeichen, Abschnitt 3 Parken
- Dr. Uli Molter; Oberurseler Verkehr 2030. Oberursel 2021
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Begriffsbestimmungen - Teil: Verkehrsplanung, Straßenentwurf und Straßenbetrieb. Köln 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASt. Köln 2006
- Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 129 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) geändert worden ist
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.; Unfallrisiko Parken für Fußgänger und Radfahrer. Berlin 2020
- Hessisches Straßengesetz (HStrG) in der Fassung vom 8. Juni 2003, zuletzt geändert mit § 16a neu eingefügt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 30. September 2021 (GVBl. S. 618)
- IKS Mobilitätsplanung; Konzept für das Bewohnerparken für die Stadt Oberursel - Bericht AP 1. Kassel 2020
- INFRASTRUKTUR & UMWELT Professor Böhm und Partner, Verkehr mit Köpfchen. Klimaschutzteilkonzepte für die Stadt Oberursel (Taunus). Potsdam 2018
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg; Begleitschreiben zur Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren – Hinweise zum Bewohnerparken vom 06.07.2021. Stuttgart 2021
- PGV-Alrutz; Stadt Oberursel (Taunus) Sichere Radverkehrsführung durch das Quartier Liebfrauenstraße. Hannover 2022

- Stadt Bad Homburg; Gebührenordnung zur Erhebung von Parkgebühren in der Stadt Bad Homburg v.d. Höhe (Parkgebührenordnung). Bad Homburg 2020
- Stadt Eschborn; Parkgebührenordnung für den Festplatz der Stadt Eschborn in der Fassung des II. Nachtrags vom 10.11.2016. Eschborn 2016
- Stadt Frankfurt am Main; Satzung über die Gebühren an Parkzeituhren und Parkscheinautomaten in Frankfurt am Main. Frankfurt am Main 2019
- Stadt Freiburg; TOP-Mappe von TOP 11 der 13. Sitzung des Gemeinderates am 14.12.2021, Freiburg 2021
- Stadt Hofheim; Gebührenordnung für die Benutzung von Parkflächen auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen und sonstigen Parkieranlagen im Gebiet der Stadt Hofheim am Taunus. Hofheim 2017
- Stadt Kronberg; Satzung der Stadt Kronberg im Taunus über das Erheben von Gebühren an Parkscheinautomaten in Kronberg im Taunus -Parkgebührensatzung-. Kronberg 2017
- Stadt Oberursel (Taunus); Leitfaden zur Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über Stellplätze für Pkw sowie Fahrradabstellplätze. Oberursel 2021
- Stadt Oberursel; Nassauer Straße & Bahnhofquartier - Ein Zwischenstand -. Oberursel 2020
- Stadt Oberursel; Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über das Erheben von Gebühren an Parkscheinautomaten und Parkuhren in Oberursel (Taunus). Vom 25.11.2020. Oberursel 2020
- Stadtverordnetenversammlung Oberursel; Niederschrift über die 4. öffentliche Sitzung der Stadtverordnetenversammlung Oberursel (Taunus) in der Wahlzeit 2021/2026 am Donnerstag, dem 15.07.2021
- Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist

### 13.3 Internetquellen

- Bundesverband CarSharing; <https://www.carsharing.de/alles-uber-carsharing/studien/carsharingfahrzeug-ersetzt-zu-10-private-pkw> [Zugriff: 28.03.2018]
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; <https://www.fgsv.de/ruhender-verkehr.html> [Zugriff: 26.11.2021]
- Kreisausschuss Hochtaunuskreis; <https://www.hochtaunuskreis.de/Hochtaunuskreis/Beteiligungen+und+Immobilien/Geb%C3%A4udebewirtschaftung+und+Immobilienmanagement/Parkraumbewirtschaftung.html> [Zugriff: 23.02.2022]
- Park Service Hüfner; <https://www.ps-huefner.de/standort.php?ort=Oberursel> [Zugriff: 30.11.2021]
- Stadt Oberursel; <https://www.oberursel.de/de/wirtschaft-stadtentwicklung/projekte-verkehrsplanung/bahnhofsareal/#accordion-1-2> [Zugriff 30.11.2021]
- Stadtwerke Oberursel; <https://www.stadtwerke-oberursel.de/Ueber-uns/Presse/Pressemeldungen/Pressearchiv-2021/Ab-sofort-koennen-oberirdische-Parkgebuehren-in-Oberursel-mobil-gezahlt-werden-Kennzeichenerkennung-in-den-Parkhaeusern-seit-Februar.html> [Zugriff: 02.03.2022]

## 13.4 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiete.....	5
Abbildung 2: Konzept für den Umbau des Bahnhofsareals (Ausschnitt) .....	8
Abbildung 3: Bewirtschaftung von Parkplätzen im Straßenraum (Gesamtgebiet) .....	9
Abbildung 4: Bewirtschaftung von Parkplätzen auf Parkplatzanlagen (Gesamtgebiet).....	9
Abbildung 5: Bewirtschaftung im Gebiet Altstadt (links: Parkscheinautomat in der Lindenstraße, rechts: Parkscheibenregelung auf dem Parkplatz Bleiche).....	10
Abbildung 6: Bewirtschaftung von Parkplätzen im Straßenraum (Altstadt) .....	11
Abbildung 7: Bewirtschaftung von Parkplätzen auf Parkplatzanlagen (Altstadt) .....	11
Abbildung 8: Park&Ride-Parkplatzanlage am Bahnhof .....	12
Abbildung 9: Bewirtschaftung von Parkplätzen im Straßenraum (Bahnhof).....	12
Abbildung 10: Bewirtschaftung von Parkplätzen auf Parkplatzanlagen (Bahnhof).....	12
Abbildung 11: Bewirtschaftung von Parkplätzen im Straßenraum (Stierstadt) .....	13
Abbildung 12: Bewirtschaftung von Parkplätzen auf Parkplatzanlagen (Stierstadt).....	13
Abbildung 13: Beispiel eines Parkscheinautomaten (Nassauer Straße).....	14
Abbildung 14: Parkgebühren in umliegenden Städten (sortiert nach Einwohnerzahl 2020, in € für die erste Stunde) .....	15
Abbildung 15: Parkplatzanlage der Stadtverwaltung .....	17
Abbildung 16: Regelbreite eines Seitenraums.....	18
Abbildung 17: Legales Gehwegparken in der Feldbergstraße .....	18
Abbildung 18: Illegales Gehwegparken in der Herzbergstraße .....	19
Abbildung 19: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Gesamt).....	23
Abbildung 20: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Altstadt) .....	24
Abbildung 21: Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr (Altstadt).....	25
Abbildung 22: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Bahnhof) .....	25
Abbildung 23: Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr (Bahnhof) .....	26
Abbildung 24: Illegales Gehwegparken in der Hans-Thoma-Straße .....	26
Abbildung 25: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Stierstadt) .....	27
Abbildung 26: Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 09:00 Uhr (Stierstadt) .....	27
Abbildung 27: Auslastungen der Parkhäuser am Erhebungstag, den 23.09.2021 .....	28
Abbildung 28: Auslastung der privaten, öffentlich zugänglichen Stellplätze (Altstadt/Bahnhof).....	29
Abbildung 29: Auslastung der privaten, öffentlich zugänglichen Stellplätze (Stierstadt) .....	30
Abbildung 30: Regelkonformität (Gesamtgebiet; oben: Parkschein/Parkscheibe; unten: Abstellort) .....	31
Abbildung 31: Begrüßung durch Ersten Stadtrat Christoph Fink .....	33
Abbildung 32: Präsentation der Erhebungsergebnisse .....	34
Abbildung 33: Diskussion in einer Arbeitsgruppe .....	35

Abbildung 34: Reduzierung der Parkplätze durch zunehmende Fahrzeugbreiten .....	39
Abbildung 35: beispielhafte Beschilderung für Trennprinzip .....	45
Abbildung 36: beispielhafte Beschilderung für Mischprinzip.....	45
Abbildung 37: Stellplatzanlage am Nettomarkt in Stierstadt.....	57
Abbildung 38: Stellplatzanlage am Schulzentrum in Stierstadt .....	57
Abbildung 39: Bewirtschaftungszonen im Bestand .....	61
Abbildung 40: Empfohlene Bewirtschaftungszonen.....	62
Abbildung 41: Eingesetztes Personal (Vollzeitkräfte Außendienst) zur Parkraumüberwachung im Städtevergleich .....	69

## 13.5 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bestand Tarifzonen .....	14
Tabelle 2: Parkgebühren der Parkhäuser .....	16
Tabelle 3: E-Ladestationen im Untersuchungsgebiet .....	19
Tabelle 4: Carsharing Angebot im Untersuchungsgebiet.....	20
Tabelle 5: Definition der Nutzergruppen im ruhenden Verkehr .....	21
Tabelle 6: Bewertung der Auslastung im ruhenden Verkehr .....	21
Tabelle 7: Mittlere Fahrtzeiten und Standzeiten nach Standorten pro Pkw und Tag .....	37
Tabelle 8: Empfehlung Tarifzonen .....	60
Tabelle 9: Zusätzliche Einnahmen .....	65
Tabelle 10: Zusätzliche Einnahmen optionaler Bereich Herzbergstraße .....	65
Tabelle 11: Annahmen zur Veränderung der parkenden Fahrzeuge nach Teilgebiet und Nutzergruppen .....	65
Tabelle 12: Empfehlung Gebührenstaffelung Bewohnerparkausweis .....	67
Tabelle 13: Bilanzierung der Parkplätze und deren Bewirtschaftung (Altstadt, Bahnhof nördlich der Bahngleise).....	74

## 13.6 Kartenverzeichnis

Karte 1: Untersuchungsgebiet Altstadt/Bahnhof

Karte 2: Untersuchungsgebiet Stierstadt

Karte 3: Bestand Parken Altstadt/Bahnhof

Karte 4: Bestand Parken Stierstadt

Karte 5: Gebührenpflichtiges Parken Altstadt/Bahnhof

Karte 6: Gehwegparken Altstadt/Bahnhof

Karte 7: Gehwegparken Stierstadt

Karte 8: Auslastung 11 Uhr Altstadt/Bahnhof

Karte 9: Auslastung 11 Uhr Stierstadt

Karte 10: Auslastung 02 Uhr Altstadt/Bahnhof

Karte 11: Auslastung 02 Uhr Stierstadt

Karte 12: Auslastung Bewohner 11 Uhr Altstadt/Bahnhof

Karte 13: Auslastung Bewohner 11 Uhr Stierstadt

Karte 14: Auslastung Mittel-, Langzeit- und Dauerparker 11 Uhr Altstadt/Bahnhof

Karte 15: Auslastung Mittel-, Langzeit- und Dauerparker 11 Uhr Stierstadt

Karte 16: Maßnahmenempfehlungen Altstadt/Bahnhof

Karte 17: Standortempfehlung für Parkscheinautomaten Altstadt/Bahnhof

–





**IKS**

Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

[info@iks-planung.de](mailto:info@iks-planung.de)

[www.iks-planung.de](http://www.iks-planung.de)