

## 6 Parkraumkonzept

Aus der Parkraumanalyse, den Beobachtungen vor Ort und aus den verkehrsplanerisch sinnvollen Vorschlägen der Brechener Bürger lassen sich eine ganze Reihe von Maßnahmen zur Verbesserungen für die Parkraumsituation in Brechen ableiten. Es ist nicht „ein Konzept“, mit dem alle Probleme gelöst werden können, sondern ein Reihe von Maßnahmen auf unterschiedlichen Handlungsebenen, die sich gegenseitig ergänzen und in ihrer Wirkung verstärken können. Einige Maßnahmen werden ausdrücklich zur Umsetzung empfohlen, andere können zusätzlich durchgeführt werden, wenn sie in der Bürgerschaft und im Gemeinderat Mehrheiten finden.

### 6.1 Maßnahmen zur besseren Auslastung der vorhandenen Parkplätze

Am **Bahnhof Niederbrechen** wirkt sich die Nicht-Einhaltung der vorgegebenen Parkstände dahingehend aus, dass am Vormittag keine freien Parkplätze mehr in den Parkplatzanlagen zur Verfügung stehen. Es kommt zu Verlagerungen in das Unterdorf und auf den Festplatz. Also sollte in einem ersten Schritt dafür gesorgt werden, dass die vorgesehene Ordnung eingehalten wird. Dazu ist eine bessere Kennzeichnung der einzelnen Stellplätze notwendig. Es könnten durchgehende Pflasterstein-Reihen mit den teilweise schon vorhandenen Einlegesteinen versehen werden oder die einzelnen Plätze mit Farbmarkierung gekennzeichnet werden. Auch eine Aufklärungskampagne, z.B. mit Hilfe von unter die Scheibenwischer zu klemmenden Flyern kann hier unterstützend helfen.

Genauso kann auf die freien Parkplatzkapazitäten am Bahnhof Oberbrechen hingewiesen werden. Auch wenn hier keine Regionalexpresszüge halten, lassen sich möglicherweise einige Regionalbahn-Pendler motivieren, dorthin zu wechseln.

Die Regelung für die **Kurzzeitparkplätze in der Bahnhofstraße** in Niederbrechen sollte auf die Geschäftsöffnungszeiten beschränkt werden. Abends, nachts und am Wochenende (samstagnachmittags und sonntags) könnten dann hier auch Anwohner oder Besucher der Gastronomie (Limburger Straße) für längere Zeit parken.

Die **Kurzzeitparkplätze in der Mittelstraße** in Oberbrechen werden nicht im vorhandenen Umfang benötigt. Als maximale Auslastung wurden hier 2 Fahrzeuge auf sieben Plätzen gesichtet. Es wird daher empfohlen, die Kurzzeitregelung auf 3 Plätze zu beschränken und die anderen 4 Plätze für die Allgemeinheit freizugeben.

In den Lagen in Niederbrechen, in denen sich Geschäfte und andere Einrichtungen mit viel Kundenverkehr konzentrieren (mittlere Limburger Straße, Nikolausstraße, Obertorstraße / Neue Straße, untere Rathausstraße) sollten **weitere Kurzzeitparkplätze** eingerichtet werden. In der Limburger Straße sind 15 oder 30 Minuten maximale Parkdauer ausreichend, um ein Einzelhandelsgeschäft aufzusuchen. Für das Oberdorf werden zwei Stunden als Höchstdauer vorgeschlagen; diese Zeit reicht auch für einen Besuch der Verwaltung, eines Friseurs, einer Arztpraxis oder eines Restaurants aus. Die Kurzzeit-Parkregelung sollte auch hier auf die Geschäftsöffnungszeiten beschränkt werden.

In den Ortskernlagen fehlen Parkplätze für Menschen mit Einschränkungen („**Behinderten-Parkplätze**“). In Niederbrechen scheidet die Limburger Straße aufgrund der verkehrlichen Randbedingungen für solche Parkplätze aus, aber in den folgenden Straßen und Plätzen lassen sich in der Nähe von Geschäftslagen einzelne Behinderten-Parkplätze sinnvoll einrichten: untere Rathausstraße, Marktstraße, Neue Straße, Nikolausstraße, Festplatz. In Oberbrechen bietet sich der Parkplatz Frankfurter Straße / Mittelstraße an sowie die Frankfurter Straße auf der anderen Seite der Weyerer Straße.

Der Parkplatz auf dem **Festplatz** (51 Parkplätze) war zu keiner Zeit voll besetzt (nachts 47 %, vormittags 80 %, nachmittags 69 %). Hier scheinen sich verschiedene Nutzergruppen zu überlagern. Kurzfristig wird hier kein dringender Handlungsbedarf gesehen. Sollte sich der Platz zukünftig stärker füllen oder sollte die Gemeinde die entstandenen Herstellungskosten durch Einnahmen decken wollen, bietet sich ein gemischtes Konzept an: die Hälfte der Parkplätze kostenpflichtig als P+R-Plätze, die andere Hälfte Kurzzeitparken tagsüber (2 Stunden, Zielgruppe: Besucher der Turnhalle oder der Geschäfte) kombiniert mit Anwohnerparkausweisen.

Eine weitere Empfehlung kann von der Verwaltung Brechen nicht selbst umgesetzt werden, aber sie kann den Anstoß dazu geben. **Private Kunden- oder Besucherparkplätze, die nur zu bestimmten Zeiten benötigt werden**, könnten in den anderen Zeiträumen anderen Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden. Dafür in Frage käme zum Beispiel der Parkplatz des Restaurants „Stadt Limburg“ in der Limburger Straße, das werktags erst um 17 Uhr öffnet. Diese Plätze könnten vor 17 Uhr von Kunden anderer Geschäfte genutzt werden. Auch der Parkplatz der Kirchengemeinde in Oberbrechen steht außerhalb von Gottesdiensten und anderen kirchlichen Veranstaltungen leer. Möglicherweise könnten hier einige Parkplätze an die Bewohner aus der unmittelbaren Nachbarschaft zur Nutzung in diesen Zeiten zur Verfügung gestellt werden. Diese Regelungen müssten mit privatrechtlichen Verträgen vereinbart werden und auch die monetären Konditionen wären dort festzulegen. Die Beschilderung der Parkplätze muss dann entsprechend ergänzt oder verändert werden. Diese Regelungen könnten zunächst probeweise für z.B. 6 Monate oder ein Jahr eingeführt werden, und falls es sich bewährt, entsprechend weitergeführt werden.

## 6.2 Maßnahmen zur Verdeutlichung der zum Parken zugelassenen Bereiche

Die **Markierung von Parkplätzen am Fahrbahnrand oder halb auf dem Gehweg** sollte klar zu erkennen sein. Hierfür müssen die meisten Markierungen in Brechen erneuert werden. Da Markierungsfarbe meist nach wenigen Jahren soweit abgerieben ist, dass sie kaum noch zu erkennen ist, kann eine Markierung mit Kaltplastikmasse mittelfristig die wirtschaftlichere Lösung sein. (Die Kosten für Markierung (Schmalstrich) in Kaltplastik belaufen sich auf ca. 6 € pro laufenden Meter).



Beispielfoto: Markierung mit Kaltplastikmasse

In stark befahrenen Straßen wie z.B. der Limburger Straße wird eine **Markierung der weißen Platzplatzbegrenzungslinien nicht nur auf dem Gehweg, sondern auch auf der Fahrbahn** empfohlen, damit die parkenden Fahrzeuge eine bessere Orientierung zum richtigen Aufstellen haben. Diese Maßnahme ist für die Limburger Straße im Vorfeld mit Hessen Mobil abzustimmen, für andere klassifizierte Straße ebenfalls mit den entsprechenden Behörden.



Beispielfoto: Parkmarkierung auf Gehweg und Fahrbahn (Karlsruhe)

Die **Erkennbarkeit der genauen Abgrenzung von Verkehrsberuhigten Bereichen** ist wichtig, weil in diesen Bereichen andere Regeln zum Parken gelten. Fehlende Beschilderung wie die an der Ausfahrt von der Rathausstraße in die Luisenstraße sollte ergänzt werden.

Auch die **Erkennbarkeit der Beschilderung** ist eine Voraussetzung für einen geordneten Ablauf beim Parken. Die Schilder müssen von Schmutz und Aufklebern freigehalten werden.

## 6.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Fußgängersicherheit

In den Straßen des **Oberdorfs von Niederbrechen**, die nicht als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen sind, wird die Einrichtung von **Tempo-30-Zonen** dringend empfohlen. In Abschnitten mit vielen Einzelhandelsgeschäften und Gaststätten, wie z.B. Nikolausstraße oder der Bereich Obertorstraße/ Neue Straße wäre sogar eine **Tempo-20-Zone** („Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“) sinnvoll. Gerade in den Straßen ohne eindeutigen Gehweg wird häufig so im Seitenbereich geparkt, dass Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Das ist bei Tempo 50 zu gefährlich.

Auch für die **Amtmann-Finger-Straße** wird eine Tempo-30-Zone empfohlen, da hier zumindest im östlichen Abschnitt eine Mischverkehrsfläche vorhanden ist und es Probleme mit Schleichverkehr gibt.

Für **Oberbrechen** wird empfohlen, alle Straßen in den Untersuchungsgebieten außer der Weyerer Straße als **Tempo-30-Zone** auszuweisen. Die engen Straßenquerschnitte und die oft gar nicht oder nicht durchgängig vorhandenen Gehwege erfordern dies geradezu. Lediglich die Frankfurter Straße bietet den Fußgängern ausreichend geschützte Gehwege, so dass hier Tempo 30 nicht erforderlich ist. Die Einrichtung der Tempo-30- Zonen gestaltet sich jedoch einfacher und kommt mit deutlich weniger Beschilderung aus, wenn die beiden Abschnitte der Frankfurter Straße (nördlich und südlich der Weyerer Straße) in die Tempo-30-Zonen einbezogen werden.

#### 6.4 Maßnahmen zur Schaffung von weiteren Parkmöglichkeiten

In den **Verkehrsberuhigten Bereichen in Niederbrechen** können **weitere Parkmöglichkeiten** geschaffen werden. Sowohl in der Turmstraße (zwischen Obertorstraße und Turm) als auch in der Friedrichstraße und der Rathausstraße können – weitere – Parkplätze ausgewiesen werden.

Möglicherweise gibt es auch vereinzelte Kapazitäten in der Bergstraße; das müsste aber mit einer exakten Vermessung vor Ort geprüft werden. Der Vollständigkeit halber sollten auch die Parkmöglichkeiten in der Wilhelmstraße gekennzeichnet werden und der Parkplatz in der Bushaltestelle entfernt werden. So können schätzungsweise ca. 25 – 35 weitere regelkonforme Parkplätze entstehen.

An den meisten dieser Stellen wird heute ohnehin schon geparkt, aber mit der Ordnung und Kennzeichnung der Plätze kann sichergestellt werden, dass keine Grundstückszufahrten blockiert oder behindert werden, dass der Linienbus, die Feuerwehr und die Müllabfuhr durchfahren können und dass der Begegnungsverkehr genügend Ausweichstellen findet. Dies erfordert eine sorgfältige Planung, in der alle relevanten Schleppkurven, Sichtfelder, Begegnungsfälle etc. berücksichtigt werden.

Da Markierung auf Pflastersteinen nicht besonders haltbar ist, sollten die Parkplätze mit sog. Markierungsnägeln stadtbild - freundlich und dauerhaft gekennzeichnet werden.



Beispielfoto: Markierungsnägel

Die Idee der Gemeinde Brechen, ein **an das Rathaus angrenzendes Grundstück** zu erwerben, um dort **Parkplätze** einzurichten, wird begrüßt. Gerade im Bereich um das Rathaus konzentriert sich der Parkraumangel. Die Gemeinde könnte hier mit gutem Beispiel vorangehen und ihren eigenen Angestellten Parkplätze auf eigenem Gelände zur Verfügung stellen, damit die Parkmöglichkeiten im Straßenraum von Besuchern genutzt werden können. Abends (nach Feierabend; an den entsprechenden Wochentagen nach den Gemeinderats- oder Ausschusssitzungen), nachts und am Wochenende könnte dieser Parkplatz für die Allgemeinheit freigegeben werden und damit Anwohnern oder Besuchern zur Verfügung stehen.

#### Ein paar Überlegungen zum Parken am Bahnhof Niederbrechen:

Theoretisch bietet auch die Jahnstraße zwischen Festplatz und Bahnhofstraße Raum für Fahrbahnrandparken. Hier müssten allerdings Begegnungsstellen freigehalten werden.

Die Anzahl der Parkstände auf dem westlichen P+R-Platz auf der Nordseite des Bahnhofs bietet Erweiterungsmöglichkeiten um 14-15 Parkplätze, wenn die vorhandenen Längsparkstände durch Querparkstände ersetzt werden.

Die ca. 10 unbefestigten Parkplätze am Emsbach (an dem Feldweg, der neben der Brücke der Bahnhofstraße über den Bach abzweigt), können besser befestigt werden (z.B. mit Rasengittersteinen) und in die P+R-Bewirtschaftung einbezogen werden.



## 6.5 Maßnahmen zur Verhinderung von Fremdparkern (Bahnpendlern) im Unterdorf

Für das **Unterdorf Niederbrechen** wird ein **Parkraumbewirtschaftungskonzept** vorgeschlagen. Nur damit lässt sich Fremdparken, d.h. Parken von Nutzergruppen, die eigentlich an anderen Stellen parken sollten (z.B. Bahnpendler), effektiv verhindern. Es ist eine Parkzone einzurichten, die zu den Zeiten der stärksten Nachfrage (Mo-Fr 8-16 Uhr) nur Kurzzeitparken mit Parkscheibe für max. 3 Stunden und Parken mit Anwohnerberechtigung zulässt. Abends, nachts und am Wochenende stehen diese Parkplätze weiterhin der Allgemeinheit zur Verfügung.

Insbesondere die Gartenstraße, die Jahnstraße und die untere Adelheidstraße sind laut der Bachelorthesis von Tim Schneider von Langzeitparkern (Langzeitparker sind nicht automatisch gebietsfremde Parker; sie können auch Anwohner, Besucher oder Beschäftigte aus dem Gebiet sein. Anhand der für die Bachelor Thesis vorgenommenen Kennzeichenerfassung tagsüber lässt sich das nicht differenzieren) belastet. Die Bahnhofstraße wurde von ihm nicht untersucht. Ob auch die Kaiserstraße und die obere Adelheidstraße in das Bewirtschaftungskonzept einbezogen werden sollten, lässt sich nach einer Bewohnerbefragung und möglicherweise auch einer gezielten kleinräumigen Auslastungsanalyse mit Kennzeichenerfassung in diesen beiden Straßen fundiert entscheiden. Voraussichtlich lassen sich aber Verdrängungseffekte am besten vermeiden, wenn gleich das gesamte Unterdorf einbezogen wird. Die genaue räumliche Abgrenzung einer Parkzone und die Gebührenordnung dafür regelt eine Gemeindefassung.

Die Parkzone sollte erst eingerichtet werden, wenn die Maßnahmen aus den Kap. 6.1 bis 6.3, insbesondere die in der Nähe des Bahnhofs, umgesetzt worden sind, damit den Bahnpendlern genügend Alternativen zur Verfügung stehen. Die Bahnpendler sind zum Teil schließlich auch Bewohner von Brechen.

## 6.6 Sonstige Maßnahmen

Um die **Parkdisziplin** in Brechen zu erhöhen, ist neben der Ahndung von Parkverstößen auch Aufklärungsarbeit („Verkehrserziehung für Erwachsene“) sinnvoll und erfolgversprechend. Die Mitarbeiter des Planungsbüros hatten bei ihren Begehungen im März (nach dem Bürgerworkshop) den Eindruck, dass sich das wilde Parken auf den Gehwegen schon etwas verringert hatte. Es besteht Hoffnung auf weitere Besserung.

Ein Ansatzpunkt für die Aufklärung ist die Information, dass sich durch Gehwegparken die Anzahl der Parkmöglichkeiten im Straßenraum in der Regel nicht erhöht. Ausnahmen wie die Limburger Straße mit ihrer abschnittsweise überbreiten Fahrbahn existieren natürlich auch. Aber in den meisten Straßen in Brechen schon das Gehwegparken überflüssigerweise den fließenden Verkehr und behindert stattdessen die Fußgänger. Weitere Vorschläge aus dem Bürgerworkshop, insbesondere die der AG 8, sind auf jeden Fall unterstützenswert. Ob die Gemeinde Kapazitäten für die Organisation der hier vorgeschlagenen Kampagne hat oder ob sie besser durch andere Akteure (Bürgerinitiative o.ä.) durchgeführt werden kann, ist im weiteren Prozess zu klären.

Ein weiterer kurzfristig umzusetzender Vorschlag ist eine Übereinkunft in der Gemeinde, welche Mindestbreite bei erlaubtem oder geduldetem Gehwegparken für die Fußgänger freibleiben soll (z.B. 1,50 oder 1,30 m). Alle vorhandenen Markierungen sind daraufhin zu überprüfen, ob sie diese Breite einhalten. Nach entsprechender Vorankündigung werden auch bei geduldetem Gehwegparken bei Unterschreitung dieses Wertes freundliche Ermahnungen (Vorbilder hierfür können z.B. die Aktion „Gelbe Karte“ des VCD oder die Kampagne „Parke nicht auf unseren Wegen“ von Fuss e.V. sein) oder Strafzettel verteilt. Mittelfristig ist natürlich die Einhaltung der Parkregelungen aus der StVO anzustreben: Gehwegparken findet nur in den gekennzeichneten Bereichen statt.

In der Bürgerschaft von Brechen hat vermutlich bereits eine Auseinandersetzung mit dem Thema Parken begonnen und es ist zu hoffen, dass sich einige der vorhandenen Probleme allmählich auch durch Verhaltensänderungen entschärfen werden.

# ANHANG

### Niederbrechen: Parkraumkapazität und Parkraumauslastung

Straße	Abschnitt		Kapazität				Parken Nachts				Parken Vormittags				Parken Nachmittags						
			Parkplatzanlage	Bucht / markiert	Fahrbahnparken	Summe	Parkplatz	Fahrbahnparken	Summe	Auslastung	freie Plätze	Parkplatz	Fahrbahnparken	Summe	Auslastung	freie Plätze	Parkplatz	Fahrbahnparken	Summe	Auslastung	freie Plätze
von	bis																				
<b>Oberdorf</b>																					
Obertorstraße	Villmarer Straße	Neue Straße	-	-	16	16	-	4	4	25%	12	-	12	12	75%	4	-	11	11	69%	5
Obertorstraße	Neue Straße	Rathausstraße	-	-	9	9	-	7	7	78%	2	-	10	10	111%	-1	-	5	5	56%	4
Langhecker Straße	Obertorstraße	Bachstraße	-	-	8	8	-	1	1	13%	7	-	4	4	50%	4	-	5	5	63%	3
Langhecker Straße	Bachstraße	Verbindung am Turm	-	-	5	5	-	1	1	20%	4	-	3	3	60%	2	-	5	5	100%	0
Bachstraße	Villmarer Straße	Langhecker Straße	-	-	9	9	-	3	3	33%	6	-	5	5	56%	4	-	6	6	67%	3
Turmstraße	Obertorstraße	Rathausstraße	-	-	0	0	-	10	10		-10	-	10	10		-10	-	9	9		-9
Turmstraße	Rathausstraße	Burgstraße	-	-	0	0	-	0	0		0	-	0	0		0	-	0	0		0
Wilhelmstraße			-	-	6	6	-	3	3	50%	3	-	3	3	50%	3	-	5	5	83%	1
Burgstraße			-	-	0	0	-	0	0		0	-	0	0		0	-	0	0		0
Rathausstraße	Limburger Straße	Marktstraße	-	-	0	0	-	7	7		-7	-	5	5		-5	-	8	8		-8
Rathausstraße	Marktstraße	Obertorstraße	-	3	0	3	2	3	5	167%	-2	3	5	8	267%	-5	3	3	6	200%	-3
Rathausstraße	Obertorstraße	Wilhelmstraße	-	3	0	3	2	2	4	133%	-1	0	1	1	33%	2	1	1	2	67%	1
Rathausstraße	Wilhelmstraße	Turmstraße	-	-	0	0	-	1	1		-1	-	0	0		0	-	0	0		0
Bergstraße	Hauptstraße	Friedrichstraße	-	-	0	0	-	3	3		-3	0	2	2		-2	0	3	3		-3
Bergstraße		Zusatzschleife	-	-	-	0	-	1	1		-1	-	0	0		0	-	0	0		0
Bergstraße		Parkplatz	6	-	-	6	3	-	3	50%	3	3	-	3	50%	3	2	-	2	33%	4
Bergstraße	Sperrung	Luisenstraße	-	19	0	19	5	0	5	26%	14	6	0	6	32%	13	3	0	3	16%	16
Luisenstraße	Rathausstraße	Friedrichstraße	-	1	8	9	1	12	13	144%	-4	0	11	11	122%	-2	0	9	9	100%	0
Luisenstraße	Friedrichstraße	Bergstraße	-	-	3	3	-	3	3	100%	0	-	1	1	33%	2	-	0	0		0
Friedrichstraße	Rathausstraße	Luisenstraße	-	10	0	10	7	3	10	100%	0	6	4	10	100%	0	10	5	15	150%	-5
Brandgasse			-	-	9	9	-	3	3	33%	6	-	3	3	33%	6	-	2	2		7
Marktstraße	Villmarer Straße	Nikolausstraße	-	5	6	11	1	0	1	9%	10	3	1	4	36%	7	2	5	7	64%	4
Marktstraße	Nikolausstraße	Neue Straße	-	5	2	7	3	0	3	43%	4	3	1	4	57%	3	4	0	4	57%	3
Marktstraße	Neue Straße	Rathausstraße	-	11	1	12	6	7	13	108%	-1	5	3	8	67%	4	5	5	10	83%	2
Sackgasse			-	-	7	7	-	11	11	157%	-4	-	12	12	171%	-5	-	14	14	200%	-7
Neue Straße	Obertorstraße	Marktstraße	-	7	4	11	5	2	7	64%	4	4	3	7	64%	4	3	4	7	64%	4
Neue Straße	Marktstraße	Limburger Straße	-	4	5	9	2	6	8	89%	1	3	0	3	33%	6	6	3	9	100%	0
Nikolausstraße	Obertorstraße	Marktstraße	-	-	12	12	-	12	12	100%	0	-	12	12	100%	0	-	10	10	83%	2
Nikolausstraße	Marktstraße	Limburger Straße	-	1	3	4	1	3	4	100%	0	0	2	2	50%	2	1	5	6	150%	-2
Parkplatz am Friedhof			21	-	-	21	10	-	10	48%	11	5	-	5	24%	16	2	-	2	10%	19
<b>Amtmann-Finger-Straße / Villmarer Straße</b>																					
Amtmann-Finger-Straße	Villmarer Straße	In der Heth	-	-	6	6	-	3	3	50%	3	-	6	6	100%	0	-	10	10	167%	-4
Amtmann-Finger-Straße	In der Heth	Verbindung Limburger Straße	-	-	19	19	-	12	12	63%	7	-	15	15	79%	4	-	18	18	95%	1
Amtmann-Finger-Straße		Verbindung zu Limburger Straße	-	-	6	6	-	1	1	17%	5	-	1	1	17%	5	-	1	1	17%	5
Villmarer Straße	Limburger Straße	Marktstraße	-	-	0	0	-	0	0		0	-	0	0		0	-	0	0		0
Villmarer Straße	Marktstraße	Obertorstraße	-	-	0	0	-	3	3		-3	-	1	1		-1	-	2	2		-2
Villmarer Straße	Obertorstraße	Bachstraße	-	-	0	0	-	0	0		0	-	1	1		-1	-	0	0		0
Parkplatz bei der Volksbank			25	-	-	25	5	-	5	20%	20	13	-	13	52%	12	8	-	8	32%	17
<b>Limburger Straße</b>																					
Limburger Straße	Ortsbeginn West	Jahnstraße	-	-	-	0	-	3	3		-3	-	4	4		-4	-	3	3		-3
Limburger Straße	Jahnstraße	Villmarer Straße	-	-	-	0	-	2	2		-2	-	1	1		-1	-	1	1		-1
Limburger Straße	Villmarer Straße	Neue Straße	-	13	-	13	4	-	4	31%	9	2	-	2	15%	11	10	-	10	77%	3
Limburger Straße	Neue Straße	Rathausstraße	-	10	-	10	5	-	5	50%	5	6	-	6	60%	4	10	-	10	100%	0
Limburger Straße	Rathausstraße	Bebauungsende Südseite	-	8	-	8	8	-	8	100%	0	3	0	3	38%	5	7	1	8	100%	0
Limburger Straße	Bebauungsende Südseite	In der Schlei	-	19	-	19	7	-	7	37%	12	10	0	10	53%	9	11	0	11	58%	8
<b>Unterdorf</b>																					
Bahnhofstraße	Limburger Straße	Kaiserstraße	-	4	4	8	0	2	2	25%	6	4	4	8	100%	0	2	3	5	63%	3
Bahnhofstraße	Kaiserstraße	Gartenstraße	-	7	1	8	4	1	5	63%	3	2	1	3	38%	5	4	0	4	50%	4
Bahnhofstraße	Gartenstraße	Emsbach	-	14	0	14	7	0	7	50%	7	15	0	15	107%	-1	11	0	11	79%	3
Adelheidstraße	Limburger Straße	Kaiserstraße	-	-	5	5	-	8	8	160%	-3	-	5	5	100%	0	-	5	5	100%	0
Adelheidstraße	Kaiserstraße	Gartenstraße	-	-	6	6	-	2	2	33%	4	-	1	1	17%	5	-	4	4	67%	2
Jahnstraße	Limburger Straße	Kaiserstraße	-	-	4	4	-	5	5	125%	-1	-	4	4	100%	0	-	3	3	75%	1
Jahnstraße	Kaiserstraße	Gartenstraße	-	-	10	10	-	5	5	50%	5	-	6	6	60%	4	-	2	2	20%	8
Jahnstraße	Gartenstraße	Emsbach	-	-	12	12	-	1	1	8%	11	-	1	1	8%	11	-	0	0	0%	12
Kaiserstraße	Jahnstraße	Adelheidstraße	-	-	4	4	-	4	4	100%	0	-	3	3	75%	1	-	3	3	75%	1
Kaiserstraße	Adelheidstraße	In den Mühlgärten	-	-	15	15	-	14	14	93%	1	-	13	13	87%	2	-	10	10	67%	5
Kaiserstraße	In den Mühlgärten	Bahnhofstraße	-	-	6	6	-	9	9	150%	-3	-	10	10	167%	-4	-	7	7	117%	-1
Kaiserstraße	Kaiserstraße	Limburger Straße	-	-	-	0	-	1	1		-1	-	0	0		0	-	2	2		-2
In den Mühlgärten			-	-	0	0	-	0	0		0	-	0	0		0	-	0	0		0
Gartenstraße	Bahnhofstraße	In den Mühlgärten	-	8	6	14	1	1	2	14%	12	5	4	9	64%	5	5	5	10	71%	4
Gartenstraße	In den Mühlgärten	Adelheidstraße	-	-	6	6	-	6	6	100%	0	-	5	5	83%	1	-	3	3	50%	3
Gartenstraße	Adelheidstraße	Jahnstraße	-	-	7	7	-	2	2	29%	5	-	4	4	57%	3	-	4	4	57%	3
Festplatz			51	-	-	51	24	-	24	47%	27	41	-	41	80%	10	35	-	35	69%	16
<b>Summe aller Untersuchungsgebiete im Ort</b>			<b>103</b>	<b>152</b>	<b>230</b>	<b>485</b>	<b>113</b>	<b>193</b>	<b>306</b>	<b>63%</b>	<b>179</b>	<b>142</b>	<b>203</b>	<b>345</b>	<b>71%</b>	<b>140</b>	<b>145</b>	<b>210</b>	<b>355</b>	<b>73%</b>	<b>130</b>
<b>Bahnhof</b>																					
Bahnhofstraße	am Fahrbahnrand		-	-	14	14	0	14	14	100%	0	0	14	14	100%	0	0	12	12	86%	2
Bahnhofstraße	P+R Querparken		-	13	12	25	12	3	15	60%	10	12	10	22	88%	3	11	9	20	80%	5
Bahnhofstraße	Feldweg																				
Bahnhofstraße	P+R 1		108	-	0	108	76	0	76	70%	32	97	0	97	90%	11	90	0	90	83%	18
Bahnhofstraße	P+R 2		63	-	0	63	5	0	5	8%	58	53	0	53	84%	10	33	0	33	52%	30
Bahnhofstraße	südlich des Bahnhofs		-	-	10	10	0	5	5	50%	5	0	8	8	80%	2	0	7	7	70%	3
Vorm Werschberg			57	-	0	57	50	0	50	88%	7	56	0	56	98%	1	48	0	48	84%	9
<b>Summe Bahnhof</b>			<b>228</b>	<b>13</b>	<b>36</b>	<b>277</b>	<b>143</b>	<b>22</b>	<b>165</b>	<b>60%</b>	<b>112</b>	<b>218</b>	<b>32</b>	<b>250</b>	<b>90%</b>	<b>27</b>	<b>182</b>	<b>28</b>	<b>210</b>	<b>76%</b>	<b>67</b>

### Oberbrechen: Parkraumkapazität und Parkraumauslastung

Straße	Abschnitt		Kapazität				Parken Nachts				Parken Vormittags				Parken Nachmittags						
			Parkplatzanlage	Bucht / markiert	Fahrbahnparken	Summe	Parkplatz	Fahrbahnparken	Summe	Auslastung	freie Plätze	Parkplatz	Fahrbahnparken	Summe	Auslastung	freie Plätze	Parkplatz	Fahrbahnparken	Summe	Auslastung	freie Plätze
	von	bis																			
<b>Frankfurter Straße / Hochstraße</b>																					
Frankfurter Straße	Am Steinbruch	Elisabethenstraße	-	13	13	9	0	9	69%	4	13		13	100%	0	10	0	10	77%	3	
Frankfurter Straße	Elisabethenstraße	Schulstraße	-	9	9	8	0	8	89%	1	8		8	89%	1	9	0	9	100%	0	
Frankfurter Straße	Schulstraße	Talstraße	-	18	18	16	0	16	89%	2	13	0	13	72%	5	16	0	16	89%	2	
Frankfurter Straße	Talstraße	Weyerer Straße	-	19	19	8	0	8	42%	11	7	0	7	37%	12	7	0	7	37%	12	
Frankfurter Straße	Weyerer Straße	Mittelstraße	-	8	8	2	2	4	50%	4	3	3	6	75%	2	2	2	4	50%	4	
Frankfurter Straße	Mittelstraße	Friedhofstraße	-	7	7	4	0	4	57%	3	4		4	57%	3	1		1	14%	6	
Frankfurter Straße	Friedhofstraße	Herrenberge	-	16	16	8		8	50%	8	6		6	38%	10	2		2	13%	14	
Hochstraße	Am Steinbruch	Elisabethenstraße	-	7	7	-	3	3	43%	4	-	3	3	43%	4	-	2	2	29%	5	
Hochstraße	Elisabethenstraße	Schulstraße	-	3	3	-	5	5	167%	-2	-	7	7	233%	-4	-	4	4	133%	-1	
Hochstraße	Schulstraße	Fußweg zur Schule	-	8	8	-	6	6	75%	2	-	2	2	25%	6	-	6	6	75%	2	
Hochstraße	Fußweg zur Schule	In der Hohl	-	9	9	-	2	2	22%	7	-	1	1	11%	8	-	1	1	11%	8	
Am Steinbruch	Frankfurter Straße	Ende Sackgasse	-	9	9	-	6	6	67%	3	-	5	5	56%	4	-	2	2	22%	7	
Am Steinbruch	Frankfurter Straße	Hochstraße	-	0	0	-	0	0		0	-	0	0		0	-	0	0		0	
Albert-Otto-Straße	Frankfurter Straße	Kurve	-	0	0	-	0	0		0	-	0	0		0	-	0	0		0	
Albert-Otto-Straße	Kurve	Elisabethenstraße	-	0	0	-	0	0		0	-	0	0		0	-	0	0		0	
Elisabethenstraße	Frankfurter Straße	Hochstraße	-	6	6	-	4	4	67%	2	-	4	4	67%	2	-	4	4	67%	2	
Friedensstraße			-	6	6	-	5	5	83%	1	-	2	2	33%	4	-	2	2	33%	4	
Schulstraße	Frankfurter Straße	Hochstraße	-	3	3	-	3	3		0	-	1	1		2	-	3	3		0	
In der Hohl	Kapellenstraße	Weyerer Straße	-	6	6	-	5	5	83%	1	-	6	6	100%	0	-	5	5	83%	1	
<b>Weyerer Straße</b>																					
Weyerer Straße	Frankfurter Straße	Brückenstraße	-	0	0	-	0	0		0	-	1	1		-1	-	5	5		-5	
Weyerer Straße	Brückenstraße	Mühlstraße	-	3	0	3	-	6	6	200%		-	8	8	267%		-	8	8	267%	
<b>Ortskern / Friedhofstraße</b>																					
Friedhofstraße	Frankfurter Straße	Osterstraße	-	5	5	-	3	3	60%	2	-	2	2	40%	3	-	1	1	20%	4	
Friedhofstraße	Osterstraße	Friedhof	-	13	13	-	1	1	8%	12	-	1	1	8%	12	-	3	3	23%	10	
Nagelschmiedstraße			-	3	3	-	1	1	33%	2	-	4	4	133%	-1	-	3	3	100%	0	
Kellerstraße			-	0	0	-	0	0			-	0	0			-	0	0		0	
Osterstraße			-	10	10	-	7	7	70%	3	-	3	3	30%	7	-	5	5	50%	5	
Sonnenstraße			-	6	6	-	5	5	83%	1	-	3	3	50%	3	-	2	2	33%	4	
Lange Straße	Mittelstraße	Kirchstraße	-	2	2	-	6	6	300%	-4	-	5	5	250%	-3	-	6	6	300%	-4	
Lange Straße	Kirchstraße	Josef-Neuhäuser-Straße	-	1	1	-	2	2	200%	-1	-	2	2	200%	-1	-	4	4	400%	-3	
Lange Straße	Josef-Neuhäuser-Straße	Schöne Aussicht	-	1	1	-	1	1	0	0	-	1	1	0	0	-	4	4	400%	-3	
Lange Straße	Schöne Aussicht	Sonnenstraße	-	3	3	-	3	3	100%	0	-	2	2	67%	1	-	4	4	133%	-1	
Lange Straße	Sonnenstraße	Friedhofstraße	-	10	10	-	3	3	30%	7	-	4	4	40%	6	-	5	5	50%	5	
Schöne Aussicht			-	2	2	-	1	1	50%	1	-	2	2	100%	0	-	2	2	100%	0	
Heideberg			-	0	0	-	1	1		-1	-	0	0		0	-	1	1		-1	
Kirchstraße	Lange Straße	Kirche	-	0	0	-	2	2		-2	-	1	1		-1	-	2	2		-2	
Kirchstraße	Kirche	Josef-Neuhäuser-Straße	-			-				0	-				0	-				0	
Josef-Neuhäuser-Straße	Lange Straße	Kirchstraße	-	0	0	-	2	2		-2	-	2	2		-2	-	2	2		-2	
Josef-Neuhäuser-Straße	Kirchstraße	Ende Sackgasse	-	0	0	-	0	0		0	-	0	0		0	-	0	0		0	
Mittelstraße	Frankfurter Straße	Lange Straße	-	7	4	11	0	5	45%	6	2	3	5	45%	6	1	3	4	36%	7	
Mittelstraße	Lange Straße	Brückenstraße	-	1	1	-	2	2	200%	-1	-	2	2	200%	-1	-	2	2	200%	-1	
Mittelstraße	Brückenstraße	Mühlstraße	-	4	5	9	2	4	67%	3	2	3	5	56%	4	3	3	6	67%	3	
Rosenstraße	Ende Sackgasse	Brückenstraße	-	2	2	-	4	4	200%	-2	-	3	3	150%	-1	-	5	5	250%	-3	
Rosenstraße	Brückenstraße	Mittelstraße	-	3	3	-	1	1	33%	2	-	1	1	33%	2	-	2	2	67%	1	
Rosenstraße	Brückenstraße	Rosenstraße	-	0	0	-	0	0		0	-	1	1		-1	-	1	1		-1	
Brückenstraße	Weyerer Straße	Rosenstraße	-	5	5	-	3	3	60%	2	-	4	4	80%	1	-	2	2	40%	3	
Brückenstraße	Rosenstraße	Mittelstraße	-	5	2	7	2	1	3	43%	4	1	1	2	29%	5	3	1	4	57%	3
Zehntenstraße			-	0	0	-	0	0		0	-	0	0		0	-	0	0		0	
Adolfstraße			-	0	0	-	0	0		0	-	0	0		0	-	1	1		-1	
Hinterstraße			-	4	4	-	3	3	75%	1	-	4	4	100%	0	-	4	4	100%	0	
Mühlstraße			-	12	12	-	3	3	25%	9	-	5	5	42%	7	-	3	3	25%	9	
Parkplatz am Friedhof			25	0	25	2	0	2	8%	23	3	0	3	12%	22	3	0	3	12%	22	
<b>Summe aller Untersuchungsgebiete im Ort</b>			<b>25</b>	<b>109</b>	<b>151</b>	<b>285</b>	<b>61</b>	<b>111</b>	<b>172</b>	<b>60%</b>	<b>113</b>	<b>62</b>	<b>102</b>	<b>164</b>	<b>58%</b>	<b>121</b>	<b>57</b>	<b>115</b>	<b>172</b>	<b>60%</b>	<b>113</b>
<b>Bahnhof</b>																					
Bahnhofsparkplatz			65	0	65	12	0	12	18%	53	20	0	20	31%	45	21	0	21	32%	32	