

NIEDERSCHRIFT

Nummer der Niederschrift: **5 / 2023**

Körperschaft:	Stadt Hungen		
Gremium:	Stadtverordnetenversammlung		
Sitzung am:	Dienstag, 26.09.2023		
Sitzungsort:	Mehrzweckhalle Inheiden; Sitzungsraum		
Sitzungsbeginn:	19:30 Uhr	Sitzungsende:	20:24 Uhr

Das Ergebnis der Beratung ergibt sich aus den Anlagen, die Bestandteil dieser Niederschrift sind.

Genehmigt und wie folgt unterschrieben:

Vorsitzender: gez. Büttel

Schriftführerin: gez. Eckhardt

TEILNEHMERVERZEICHNIS

Körperschaft:	Stadt Hungen
Gremium:	Stadtverordnetenversammlung
Sitzung am:	26.09.2023
Sitzungsort:	Mehrzweckhalle Inheiden; Sitzungsraum

Sitzungsteilnehmer	Funktion	Anwesend von	bis
Karl-Ludwig Büttel	Stadtverordnetenvorsteher		
Frank Bernshausen	Stadtverordneter		
Christoph Fellner von Feldegg	Stadtverordneter		
Jürgen Flieth	Stadtverordneter		
Bodo Fritz	Stadtverordneter		
Jürgen Fritz	Stadtverordneter		
Carmen Fröhlich-Jockel	Stadtverordnete		
Holger Frutig	Stadtverordneter		
Hartmut Gall	Stadtverordneter		
Uwe Geyer	Stadtverordneter		
Jens Große	Stadtverordneter		
Nick Gruber	Stadtverordneter		
Isolde Kammer	Stadtverordnete		
Alexander Kargoscha	Stadtverordneter		
Elke Kleinert	Stadtverordnete		
Birgit Kraft	Stadtverordnete		
Fabian Kraft	Stadtverordneter		
Werner Leipold	Stadtverordneter		
Wolfgang Macht	Stadtverordneter		
Norbert Marsfelde	Stadtverordneter		
Michael Metzger	Stadtverordneter		
Achim Müller	Stadtverordneter		
Manfred Müller	Stadtverordneter		
Dirk Müssig	Stadtverordneter		
Manfred Paul	Stadtverordneter		
Gudrun Rahn	Stadtverordnete		
Jörg Ritter	Stadtverordneter		
Ingo Schmalz	Stadtverordneter		

Anja Schwab	Stadtverordnete
Maria Seibert	Stadtverordnete
Maraike Weber	Stadtverordnete
Wendelin Weil	Stadtverordneter
Marc Wengorsch	Stadtverordneter
Hans-Jürgen Wiesler	Stadtverordneter

--

Nicht anwesende	Bemerkungen
Tanja Diederich	
Anna Maria Krüger	
Thilo Schwandner	

Weitere Teilnehmer
Bürgermeister Rainer Wengorsch
Stadtrat Wolfgang Becker
Stadträtin Andrea Krüger
Stadtrat Volker Scherer
Stadtrat Hans-Jürgen Weber
Stadtrat Lothar Zinsheimer
Schriftführerin Madeline Eckhardt

VERZEICHNIS DER TAGESORDNUNGSPUNKTE

Körperschaft:	Stadt Hungen
Gremium:	Stadtverordnetenversammlung
Sitzung am:	26.09.2023
Sitzungsort:	Mehrzweckhalle Inheiden; Sitzungsraum

Tagesordnung:

1. Verkehrstechnische Stellungnahme Bahnübergang Hungen
Kaiserstraße/Obertorstraße
(Vorlagen-Nr.: 2023/152)
2. Neufassung der Stellplatzsatzung der Stadt Hungen
(Vorlagen-Nr.: 2023/178)
3. 3. Änderung der Hauptsatzung der Stadt Hungen
(Vorlagen-Nr.: 2023/116)
4. Änderung der Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung und der Ausschüsse der Stadt Hungen
(Vorlagen-Nr.: 2023/114)
5. Beantwortung des Antrags der FW auf Übersicht von städtischem Auftragsvolumen an MandatsträgerInnen vom 14.05.2022
(Vorlagen-Nr.: 2023/159)
6. Gründung einer kommunalen Stiftung („Zukunftsstiftung Hungen“)
(Vorlagen-Nr.: MI-13/2023)
7. Mitteilungen und Anfragen
 - 7.1. Förderbescheid Digitale Dorflinde
 - 7.2. Auszahlungsbescheid Extremwetterrichtlinie Wald "Kalamität"
 - 7.3. Bürgerinformationsveranstaltung Starkregen
 - 7.4. Förderbescheid Kindertagesstätte
 - 7.5. Zwischenstand Initiative "Jugendgerechte Städte und Gemeinden"
 - 7.6. Sachstandsliste der Anträge
 - 7.7. Sachstand Freibadsanierung
 - 7.8. Nachfolge der Schwimmmeisterin
 - 7.9. Situation in der KiTa Inheiden

Sitzungsverlauf

Stadtverordnetenvorsteher Karl-Ludwig Büttel fragt, ob es Fragen im Rahmen der Bürgerfragestunde gibt. Stephan Kannwischer (Inheiden) stellt folgende Anfragen:

„Vorbemerkung zur Frage: Lebendige Dörfer, aktive Bürger- und Vereinsgemeinschaften, naturnahe Lebensräume für Menschen, Tiere und Pflanzen, erlebnisreiche Erholungslandschaften, sowie die Bewahrung der heimatlichen Böden zur Ernährungssicherung, sind wichtige Themen der Zeit und spielen besonders zu Wahlkampfzeiten eine präsentere Rolle in der Öffentlichkeit.“

In Hungen genießen die landwirtschaftlich sehr ertragreichen Ackerböden derzeit besondere Aufmerksamkeit: Diese zu erhalten und für die Lebensmittelerzeugung zu sichern, wurde und wird von allen politischen Parteien und auch von den drei Bürgermeisterkandidaten im Wahlkampf als sehr wichtig erachtet.

Teilfrage a) Gibt es innerhalb der Stadtverwaltung Hungen Überlegungen oder ein ausgearbeitetes Konzept, wie Bodenverbrauch und Bodenzerstörung grundsätzlich reduziert und minimiert werden können?

Teilfrage b) Gibt es innerhalb der Stadtverwaltung Hungen Überlegungen oder ein ausgearbeitetes Konzept, wie bereits bebaute bzw. versiegelte Bereiche effektiver genutzt und/oder entwickelt werden können?

Besonders im Interesse der Erhaltung und Entwicklung historisch gewachsener Dorf- und Stadtkerne ist dies von großer Bedeutung und hat direkten Einfluss auf die Belebung von Stadt und Dorf und ihrer Sozialgemeinschaften.“

Bürgermeister Wengorsch teilt mit, dass er in einer der nächsten Sitzungen näher auf die einzelnen Punkte eingehen wird. Vorab bezieht er dazu auch Stellung, dass es selbstverständlich Ansätze und Konzeptionen gibt, z. B. die Verstärkung der Innenverdichtung und der Ausgleich durch entsprechende Konversionsflächen.

Stv.-Vorsteher Büttel eröffnet die Sitzung der Stadtverordnetenversammlung und begrüßt die Anwesenden. Er stellt fest, dass die Einladung form- und fristgerecht erfolgt ist; weiterhin stellt er die Beschlussfähigkeit fest.

Stv. Vorsteher gratuliert den Stadtverordneten Seibert, Kleinert, Weber, Ritter, Flieth, Müssig, Fellner von Feldegg und Schmalz anlässlich ihrer Geburtstage.

Bürgermeister Wengorsch zieht die Tagesordnungspunkte 2 (Erschließungsplanung „Hungen-Süd“ / reduzierte Fläche – Vorlagen-Nr. 2023/132 2. Ergänzung), 3 (Gemeinsamer Antrag der Fraktionen SPD, Pro Hungen und Bündnis 90/Die Grünen zur Änderung des Entwurfes des Bebauungsplanes Hungen-Süd sowie zur Erteilung eines Vermarktungskonzeptes und Ausschreibung des Projektes für eine externe Erschließung zur weiteren Beratung, hier: Aufhebung des Beschlusses – Vorlagen-Nr. 2023/196) und 4 (Bauleitplanung der Stadt Hungen; Bebauungsplan Nr. 7.15 „Gewerbepark Hungen-Süd“, 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 7.09 „Industriegebiet an der Halde Trais-Horloff/Inheiden“ sowie die Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 7.07 „Holzweg“ und Nr. 7.05 „Gewerbegebiet Trais-Horloff/Inheiden“, Gemarkungen Trais-Horloff und Inheiden und Änderung des Flächennutzungsplanes in diesem Bereich; hier: Entwurfs- und Offenlagebeschluss – Vorlagen-Nr. 2021/158 1. Ergänzung) zurück.

Weitere Einwendungen gegen die Tagesordnung werden nicht erhoben, so dass die vorstehende Tagesordnung als angenommen gilt.

Nachdem der Stadtverordnetenvorsteher Büttel mehrfach um Ruhe im Raum gebeten hat, folgt zwischen den Tagesordnungspunkten 1 und 2 eine Sitzungsunterbrechung (19:46 – 19:50 Uhr), in der der Ältestenrat über die weitere Vorgehensweise berät. Das Ergebnis aus der Sitzung ist die Ausrichtung einer Bürgerinformationsveranstaltung zum geplanten Gewerbegebiet Hungen-Süd, bevor diese Vorlagen erneut in den Beratungsgang gehen.

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung	Datum: 26.09.2023
TOP 1 Verkehrstechnische Stellungnahme Bahnübergang Hungen Kaiserstraße/Obertorstraße (Vorlagen-Nr.: 2023/152)	

Bürgermeister Wengorsch erläutert die Vorlage und gibt die Empfehlung aus der Sitzung des Magistrates vom 11.07.2023 bekannt.

Stv-Vorsteher Büttel informiert über die Kenntnisnahme in der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses am 19.09.2023.

Die Erläuterungen der verkehrstechnischen Stellungnahme zum Bahnübergang Kaiserstraße/Obertorstraße in Hungen werden zur Kenntnis genommen.

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung	Datum: 26.09.2023
TOP 2 Neufassung der Stellplatzsatzung der Stadt Hungen (Vorlagen-Nr.: 2023/178)	

Bürgermeister Wengorsch erläutert die Vorlage und gibt die Empfehlung aus der Sitzung des Magistrates vom 29.08.2023 bekannt.

Stv. Gall gibt die Ergebnisse der Beratungen in der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses am 19.09.2023 bekannt.

Stv. Fellner von Feldegg gibt die Ergebnisse der Beratungen in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 21.09.2023 bekannt.

Beschluss:

Es wird beschlossen, der vorliegenden Neufassung der Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen und Garagen zuzustimmen.

Die Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig wird die Stellplatzsatzung vom 05.07.2022 aufgehoben.

Abstimmungsergebnis:			
Anwesende Gremiumsmitglieder:	34	Nein-Stimmen:	0
Ja-Stimmen:	34	Stimmenthaltungen:	0

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung	Datum: 26.09.2023
---	-------------------

TOP 3
3. Änderung der Hauptsatzung der Stadt Hungen
(Vorlagen-Nr.: 2023/116)

Bürgermeister Wengorsch erläutert die Vorlage und gibt die Empfehlung aus der Sitzung des Magistrates vom 30.05.2023 bekannt.

Stv. Fellner von Feldegg gibt die Ergebnisse der Beratungen in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 21.09.2023 bekannt.

Beschluss:

Es wird beschlossen,

die Hauptsatzung der Stadt Hungen wie folgt zu ändern:

In § 4 wird folgender Absatz neu eingefügt:

(3) Die öffentlichen Sitzungen der Stadtverordnetenversammlung können im Internet als Tonübertragung zugänglich gemacht werden. Näheres regelt die Geschäftsordnung für die Stadtverordnetenversammlung und die Ausschüsse der Stadt Hungen.

Die Satzung tritt am Tage nach der Bekanntmachung in Kraft.

Abstimmungsergebnis:			
Anwesende Gremiumsmitglieder:	34	Nein-Stimmen:	1
Ja-Stimmen:	33	Stimmenthaltungen:	0

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung Datum: 26.09.2023

TOP 4
Änderung der Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung und der Ausschüsse der Stadt Hungen
(Vorlagen-Nr.: 2023/114)

Bürgermeister Wengorsch erläutert die Vorlage und gibt die Empfehlung aus der Sitzung des Magistrates vom 30.05.2023 bekannt.

Stv. Fellner von Feldegg gibt die Ergebnisse der Beratungen in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 21.09.2023 bekannt, in der auch der Satz „Dieser ist zu beschränken auf die Aufnahme des Redners/der Rednerin am Rednerpult und eine unbearbeitete Wiedergabe von Redebeiträgen.“ aus dem Beschlusstext gestrichen wurde. Dies erfolgt hier analog.

Beschluss:

Es wird beschlossen,

die Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung und der Ausschüsse der Stadt Hungen wie folgt anzupassen:

In § 19 wird der bestehende Absatz 3 ersetzt durch folgenden Wortlaut:

„Für die Sitzungen der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hungen veranlasst der/die Vorsitzende eine zeitgleiche Tonübertragung der Redebeiträge im Internet. Die Audioübertragung ist von dem/der Vorsitzenden zu Beginn einer Sitzung anzukündigen. Rednerinnen und Redner, die einer Audioübertragung widersprechen, haben dies dem/der Vorsitzenden anzuzeigen. In diesem Fall werden Redebeiträge der oder des Widersprechenden nicht übertragen. Es ist nur ein Livestream zugelassen, der nicht aufgezeichnet wird. Ausgeschlossen sind die Moderation und Kommentierung sowie die begleitende Berichterstattung oder Selektierung der Beiträge.“

Die Geschäftsordnung tritt am Tage nach der Beschlussfassung in Kraft.

Abstimmungsergebnis:			
Anwesende Gremiumsmitglieder:	34	Nein-Stimmen:	1
Ja-Stimmen:	32	Stimmenthaltungen:	1

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung	Datum: 26.09.2023
TOP 5 Beantwortung des Antrags der FW auf Übersicht von städtischem Auftragsvolumen an MandatsträgerInnen vom 14.05.2022 (Vorlagen-Nr.: 2023/159)	

Bürgermeister Wengorsch erläutert die Vorlage und gibt die Empfehlung aus der Sitzung des Magistrates vom 22.08.2023 bekannt.

Stv.-Vorsteher Büttel gibt die Kenntnisnahme aus der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 21.09.2023 bekannt.

Stv. F. Kraft fragt an, ob die ehemaligen Mandatsträger, die zwischenzeitlich ihr Mandat niedergelegt haben, in der Auflistung auch enthalten seien. Einzelne hätten jeweils Aufträge für über 500.000 € erhalten, die nicht aus der Vorlage hervorgehen.

Stv. Bernshausen erkundigt sich weiterhin, ob auch die Angehörigen nach § 25 (5) HGO in der Aufstellung enthalten seien, um die der Antrag laut seiner Aussage seinerzeit erweitert wurde.

Bürgermeister Wengorsch sagt eine Prüfung beider Fragen zu.

Die beigefügte Sachstandsinformation über Anzahl und Volumen von Aufträgen an Unternehmen, die einem MandatsträgerIn gehören oder verantwortlich, z. B. als GeschäftsführerIn geleitet werden, wird zur Kenntnis genommen. Als Mandatsträger gelten in diesem Zusammenhang MitgliederInnen des Magistrates, der Stadtverordnetenversammlung sowie der Ortsbeiräte. Der Bezugszeitraum des Berichts umfasst die Jahre 2017 bis 2022.

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung	Datum: 26.09.2023
TOP 6 Gründung einer kommunalen Stiftung („Zukunftsstiftung Hungen“) (Vorlagen-Nr.: MI-13/2023)	

Stv. F. Kraft erläutert den Antrag.

Stv. Frutig stellt den Antrag, den bestehenden Antrag wie folgt zu ergänzen:

Es wird beschlossen, den Magistrat mit der **Prüfung und** Vorbereitung zur Gründung einer kommunalen Stiftung zu beauftragen, welcher das Ausgleichsentgelt für den Nutzungsverzicht aus dem Wildnisfond in Höhe von EUR 4.328.560,00 als Stiftungsvermögen übertragen wird. Grundlage bildet die Hessische Mustersatzung. Die Rücksprache **und die Prüfung** mit der Kommunalaufsicht bzgl. der rechtlichen Voraussetzung bzw. Pflicht zur Vermögenseinlage noch in 2023 oder Möglichkeit zur Bildung von den Sonderrückstellungen oder Rechnungsabgrenzungsposten bei späterer Gründung hat unmittelbar zu erfolgen.

Stv. F. Kraft stimmt der Ergänzung zu, erwidert allerdings, dass der ursprüngliche Prüfauftrag an die Verwaltung bereits vor vier Monaten erteilt wurde und bislang kein Ergebnis vorliege.

Bürgermeister Wengorsch teilt dazu mit, dass das Prüfungsverfahren mit der Finanzaufsicht und dem Wirtschaftsprüfungsinstitut noch andauere.

Antrag:

Es wird beschlossen, den Magistrat mit der Prüfung und Vorbereitung zur Gründung einer kommunalen Stiftung zu beauftragen, welcher das Ausgleichsentgelt für den Nutzungsverzicht aus dem Wildnisfond in Höhe von EUR 4.328.560,00 als Stiftungsvermögen übertragen wird. Grundlage bildet die Hessische Mustersatzung. Die Rücksprache und die Prüfung mit der Kommunalaufsicht bzgl. der rechtlichen Voraussetzung bzw. Pflicht zur Vermögenseinlage noch in 2023 oder Möglichkeit zur Bildung von den Sonderrückstellungen oder Rechnungsabgrenzungsposten bei späterer Gründung hat unmittelbar zu erfolgen.

Abstimmungsergebnis:			
Anwesende Gremiumsmitglieder:	34	Nein-Stimmen:	0
Ja-Stimmen:	33	Stimmenthaltungen:	1

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung	Datum: 26.09.2023
TOP 7	
Mitteilungen und Anfragen	

Beschluss

Abstimmungsergebnis:			
Anwesende Gremiumsmitglieder:	0	Nein-Stimmen:	0
Ja-Stimmen:	0	Stimmenthaltungen:	0

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung	Datum: 26.09.2023
TOP 7.1	
Förderbescheid Digitale Dorflinde	

Bürgermeister Wengorsch gibt die Übergabe eines Förderbescheides der Wi-Bank für Digitale Dorflinde – Förderung von öffentlichen WLAN-Hotspots in Höhe von 22.500,- € bekannt.

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung

Datum: 26.09.2023

TOP 7.2

Auszahlungsbescheid Extremwetterrichtlinie Wald "Kalamität"

Bürgermeister Wengorsch gibt die Übergabe eines Auszahlungsbescheids zur Gewährung einer Förderung nach der Extremwetterrichtlinie-Wald „Kalamität“ 2023 in Höhe von 10.415,66 € bekannt.

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung

Datum: 26.09.2023

TOP 7.3

Bürgerinformationsveranstaltung Starkregen

Bürgermeister Wengorsch gibt den Termin der Bürgerinformationsveranstaltung zum Thema Starkregen am Donnerstag, dem 28.09.2023 um 19.00 Uhr in der Schäferstadt-Halle bekannt.

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung

Datum: 26.09.2023

TOP 7.4

Förderbescheid Kindertagesstätte

Bürgermeister Wengorsch informiert über einen Förderbescheid i. H. v. 5.000 € des RP Kassel für die Schulkindbetreuung in den Kindertagesstätten.

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung

Datum: 26.09.2023

TOP 7.5

Zwischenstand Initiative "Jugendgerechte Städte und Gemeinden"

Bürgermeister Wengorsch berichtet über den Zwischenstand zur Initiative „Jugendgerechte Städte und Gemeinden“. Die Aktivität sei demnach vorerst zurückgestellt, da die zuständige Sachbearbeiterin erkrankt ist. Er hofft auf eine Wiederaufnahme der Tätigkeiten im 4. Quartal 2023.

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung

Datum: 26.09.2023

TOP 7.6

Sachstandsliste der Anträge

Bürgermeister Wengorsch teilt mit, dass die aktualisierte Liste der Sachstände der Anträge vorliegt. Diese wird dem Protokoll als Anlage beigelegt.

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung

Datum: 26.09.2023

TOP 7.7

Sachstand Freibadsanierung

Stv. Fellner von Feldegg fragt an, wie der Sachstand der geplanten Sanierungsmaßnahme am Freibad ist, insbesondere welche Aufträge bereits vergeben wurden und ob die Öffnung in 2024 sichergestellt ist. Bürgermeister Wengorsch teilt dazu mit, dass die Planungsaufträge erteilt und erste Erhebungen und Messungen bereits erfolgt seien. Die Ressourcen innerhalb der Ingenieurbüros seien auch begrenzt. Die Ausschreibung werde noch in diesem Jahr erfolgen. Demnach ist die Öffnung bei weiterhin planmäßigem Verlauf für Mitte/Ende Mai 2024 geplant.

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung

Datum: 26.09.2023

TOP 7.8

Nachfolge der Schwimmmeisterin

Stv. Fellner von Feldegg erkundigt sich nach der Stellennachbesetzung von Frau Kluge (Schwimmmeisterin). Seiner Auffassung nach seien mindestens zwei Stellen dafür erforderlich. Bürgermeister Wengorsch berichtet von Bemühungen, eine Nachfolge sicherzustellen. Auch der Einsatz einer Nachwuchskraft, deren Meisterprüfung durch die Stadt Hungen getragen wird, wird aktuell geprüft.

Stadt Hungen, Stadtverordnetenversammlung

Datum: 26.09.2023

TOP 7.9

Situation in der KiTa Inheiden

Stv. F. Kraft erkundigt sich nach der Situation in der KiTa Inheiden. Laut Presseartikel vom 16.08.2023 seien sämtliche Probleme aus dem Weg geräumt. Im Nachgang habe er erfahren, dass eine weitere Erzieherin die Einrichtung zum 18.09.2023 verlassen habe. Er fragt daher an, ob dies bekannt sei. Bürgermeister Wengorsch teilt mit, dass dies bekannt sei, er über Personalangelegenheiten öffentlich aber keine näheren Aussagen treffen wird. Insgesamt seien die Vorfälle in der KiTa gut aufgearbeitet worden.

Stadt



Hungen

Vorlage-Nr.: 2023/152

Betreff: Verkehrstechnische Stellungnahme Bahnübergang Hungen
Kaiserstraße/Obertorstraße

Bereich	Name Verfasser/in	Aktenzeichen	Hungen,
31 Bauordnung und Planung	Herr Roth		19.06.2023

Beteiligung anderer Fachbereiche erforderlich ? nein ja

FB 1 Zentrale Dienste	FB 2 Bürgerdienste	FB 3 Technische Dienste	FB 4 Finanzen
Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter/in	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter

Beteiligung Personalrat erforderlich ? nein ja

Beteiligung Frauenbeauftragte erforderlich ? nein ja

Finanzielle Auswirkung? nein ja

Haushaltsmittel vorhanden ? nein ja

Datum, Unterschrift Fachbereichsleiter Finanzen

Kostenstelle / Sachkonto _____

Investitionsnummer _____

Entstehen Folgekosten ? nein ja wenn ja, Anlage ist beigelegt

Sonstige Hinweise (z.B. zum Verfahren)

Unterschrift Verfasser/in

Unterschrift Fachbereichsleiter/in

Unterschrift Bürgermeister

Betreff: Verkehrstechnische Stellungnahme Bahnübergang Hungen Kaiserstraße/Obertorstraße			
Anlage(n): Stellungnahme BÜ Kaiserstr-Obertor 2023-06-20			
Bereich	Name Verfasser/in	Aktenzeichen	Hungen,
31 Bauordnung und Planung	Herr Roth		19.06.2023

Beteiligung Ortsbeirat erforderlich: Ja

Beratungsfolge	Termin	Status
Magistrat	11.07.2023	nichtöffentlich zur Kenntnis
Bau- und Planungsausschuss	19.09.2023	öffentlich zur Kenntnis
Stadtverordnetenversammlung	26.09.2023	öffentlich zur Kenntnis

Beschluss:

Die Erläuterungen der verkehrstechnischen Stellungnahme zum Bahnübergang Kaiserstraße/Obertorstraße in Hungen werden zur Kenntnis genommen.

Sach- und Rechtslage:

Am 30.08.2022 hat der Magistrat die Vergabe des Leistungsfähigkeitsnachweises der Straßenkreuzung am Bahnübergang Kaiserstraße/Obertorstraße an die Ingenieurgesellschaft IMB-Plan Hanau im Rahmen des Stadtumbauprogramms beschlossen. Die verkehrstechnische Stellungnahme von IMB-Plan liegt nun vor und wird vorgestellt und erläutert.

In der Stadtverordnetenversammlung am 7.02.2023 wurde weiterhin beschlossen, zusätzliche Planungsvarianten zum Bahnübergang vorzulegen, einschließlich der Prüfung einer Einbahnstraßenregelung auf der Ober- und Untertorstraße sowie der Lindenallee.

Im Rahmen des ISEK sollen die Kaiserstraße/Gießener Straße und Ladestraße neu beplant und grundhaft erneuert werden. Die Friedberger Straße ist von der Stadt Hungen ebenfalls neu beplant worden und Mittel des Mobilitätsförderungsgesetzes (MobFöG) wurden beantragt. Es werden sich im gesamten Kreuzungsbereich der Kaiserstraße, Obertorstraße und Friedbergerstraße Änderungen ergeben. Hinzu kommt die Planung der DB-Netz AG, die den Bahnübergang auf eigene Kosten in den nächsten Jahren grundhaft umbauen wird, um die Sicherheit des Schienenverkehrs und die Reaktivierung der Horloffalbahn zu gewährleisten. Ein Planfeststellungsverfahren ist beim Eisenbahnbundesamt von der DB Netz AG beantragt worden.

Zusammenfassend sind folgende Punkte hervorzuheben:

- Die geplante **Ertüchtigung des Bahnübergangs** sieht eine Neuordnung der Fußgängerführung nördlich der Kaiserstraße sowie die Einrichtung einer abknickenden Vorfahrtsstraße im Bereich der Lindenallee / Obertorstraße vor. Im heutigen Bestand resultiert ein möglicher Rückstau im Bereich des Bahnübergangs durch die Linksabbiegebeziehungen in Richtung Lindenallee und Friedberger Straße. Durch die abknickende Vorfahrtsstraße kann sowohl der Verkehr in Richtung Obertorstraße als auch in Richtung Lindenallee frei bzw. ohne Wartepflicht gegenüber anderen Fahrbeziehungen abfließen.
- **Alternativ zur abknickenden Vorfahrtsstraße** müsste stattdessen auf eine der beiden Linksabbiegebeziehungen verzichtet werden. Sowohl die Verkehrsbeziehung in die Friedberger Straße als auch in die Lindenallee sind von grundlegender Bedeutung für das Verkehrsnetz bzw. die Verkehrsführung in der anschließenden Altstadt von Hungen. Ein Verzicht auf eine der Abbiegespuren ist daher nicht ohne größere Auswirkungen bzw. Verkehrsverlagerungen möglich.

- Die Einrichtung von **Einbahnstraßen** im Bereich der Obertor- / Untertorstraße sowie der Lindenallee kann nach den vorliegenden Untersuchungen nicht empfohlen werden. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes KP-1 (Kaiserstraße, Friedberger Straße und Obertorstraße) hätte dies zudem keine Auswirkungen auf die berechneten Ergebnisse.
- Eine ursprünglich vorgesehene Querung der **Friedberger Straße** für Fußgänger im Bereich des vorhandenen Fahrbahnteilers zur Kaiserstraße kann aufgrund der Nähe zum Bahnübergang nicht wie geplant errichtet werden. Unter Berücksichtigung des für den Bahnübergang freizuhaltenden Räumereiches von 27 m (ab Schranke), wurde stattdessen die Einrichtung einer Fußgängerschutzanlage mit Mittelinsel südlich der Einmündung Robert-Kochstraße /Friedberger Straße vorgesehen.
- Bei einem Eingriff in die bestehende **Ampelsteuerung** ist diese komplett aus allen Verkehrsrichtungen mit der Schrankenanlage zu steuern. Eine vollständige Signalisierung beider Knotenpunkte (BÜSTRA) führt aufgrund der erforderlichen Ein- und Ausschaltzeiten zu noch längeren Schrankenschließzeiten sowie damit verbundenen Wartezeiten.
- Durch die geplante **Reaktivierung der Horlofftbahn** zwischen Hungen und Wölfersheim-Södel werden zukünftig mehr Fahrten auf der Bahnstrecke 3701 erwartet. Hierdurch sind auch zusätzliche Schrankenschließungen und damit Wartezeiten für den fließenden Verkehr verbunden. Nach Angaben der Deutschen Bahn ist für den Prognose-Planfall mit Reaktivierung der Horlofftbahn im ungünstigsten Fall (Spitzenstunden) von bis zu 8 Zugfahrten bzw. Schrankenschließungen pro Stunde auszugehen. Im günstigen Fall fahren die Züge planmäßig und damit ungefähr zur gleichen Zeit ein, so dass insgesamt weniger Schrankenschließungen benötigt werden. Detaillierte Angaben zu den voraussichtlichen Schließzeiten konnten zum jetzigen Stand der Planungen noch nicht getroffen werden, allerdings müssen diese unter 240 sec. (4 Minuten) liegen. Für die nachfolgenden Berechnungen der Leistungsfähigkeit erfolgt die Annahme von 3 Minuten pro Schrankenschließung, d.h. im ungünstigsten Fall 24 Minuten pro Stunde aus.
- Grundsätzlich führt eine Änderung der Planung des Bahnübergangs im beantragten **Planfeststellungsverfahren** der DB Netz AG zu einem Aussetzen des Verfahrens und damit zu einer zeitlichen Verzögerung der Reaktivierung der Horlofftbahn. In Kürze wird die Stadt Hungen gebeten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Stellungnahme zum Bahnübergang abzugeben.
- **Leistungsfähigkeit Prognose-Nullfall 2030**
Mit den gezählten Verkehrsmengen sowie dem allgemeinen Verkehrszuwachs errechnen sich, ohne weitere Änderungen an den vorhandenen Verkehrswegen, für den Knotenpunkt KP-1 morgens „sehr gute“ (QSV = A) und mittags und abends „gute“ Leistungsfähigkeiten (QSV = B). Die errechneten Rückstaulängen (N-95) liegen bei maximal 2 Fahrzeugen bzw. 10 m. Für den Knotenpunkt KP-2 werden in allen untersuchten Zeitabschnitten „sehr gute“ Verkehrsabläufe (QSV = A) erreicht. Die Rückstaulängen (N-95) liegen bei maximal einem Fahrzeug. Die Beurteilung der Verkehrsqualität des BÜ. (morgens / abends) sowie für die abknickende Vorfahrtsstraße zwischen rund 9 bis 20 Sekunden. Die Rückstaulängen (N-95) erreichen im Bestand maximal 2 Fahrzeuge bzw. 10 m und bei der abknickenden Vorfahrt bis zu 5 Fahrzeuge bzw. 25m.
- **Leistungsfähigkeit Prognose-Planfall 1 (mit Horlofftbahn)**
Durch die geplante Reaktivierung der Horlofftbahn und die damit verbundenen Schrankenschließungen von rund 12 bis 24 Minuten pro Stunde erhöhen sich die Knotenpunktsbelastungen morgens und abends um 67 %bzw. mittags um 25 %. Für den Knotenpunkt KP-1 errechnen sich in Planfall 1 sowohl morgens als auch mittags „gute“ Leistungsfähigkeiten (QSV = B) mit mittleren Wartezeiten von rund 16 Sekunden und einer Rückstaulänge von bis zu 2 Fahrzeugen bzw. rund 10 m. In den abendlichen Spitzenstunden kann lediglich eine „mangelhafte“ Leistungsfähigkeit (QSV = E) nachgewiesen werden. Die mittleren Wartezeiten liegen bei rund 154 Sekunden bei einer Rückstaulänge N-95 von 12 Fahrzeugen bzw. rund 60 m. Aufgrund der längeren Schrankenschließzeiten sowie der höheren Verkehrsmengen in der abendlichen Spitzenstunde wird es zu Verkehrsverlagerungen kommen. Hierbei werden die Verkehrsteilnehmer den Bahnübergang in diesen Zeiten meiden

bzw. großräumig umfahren (z.B. Umgehungsstraße). Der Knotenpunkt KP-2 weist mit der abknickenden Vorfahrt von der Kaiserstraße in Richtung Lindenallee morgens und mittags „gute“ (QSV = B) und abends „befriedigende“ (QSV = C) Kapazitätsreserven auf. Die mittleren Wartezeiten liegen morgens bei rund 10 Sekunden und abends bei rund 29 Sekunden. Hierbei wurden in der Obertorstraße Rückstaulängen (N-95) morgens und mittags von 2 Fahrzeugen (10 m) bzw. abends von 9 Fahrzeugen (45 m) ermittelt.

- **Leistungsfähigkeit Prognose-Planfall 2 (mit Hungen West)**

Durch das geplante Baugebiet Hungen West erhöhen sich die Knotenpunktsbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 weiter. Mit den heutigen Schrankenschließzeiten (2 x 3 Minuten) errechnen sich für den KP-1 morgens und mittags „gute“ (QSV = B) und abends „ausreichende“ (QSV = D) Kapazitätsreserven. Die mittleren Wartezeiten liegen bei rund 13 Sekunden morgens, bei rund 19 Sekunden mittags und bei rund 37 Sekunden abends. Die errechneten Rückstaulängen (N-95) betragen morgens und mittags 2 Fahrzeugen bzw. 10 m und abends 4 Fahrzeugen bzw. 20 m. Für den Knotenpunkt KP-2 errechnen sich sowohl im vorhandenen Ausbauzustand als auch mit einer abknickenden Vorfahrtsstraße mindestens „gute“ Leistungsfähigkeiten (QSV = B). Die mittleren Wartezeiten liegen hierbei für den vorhandenen Ausbauzustand zwischen rund 8 bis 13 Sekunden

- **Leistungsfähigkeit Prognose-Planfall 3 (mit Horlofftbahn und Hungen West)**

Unter Berücksichtigung der geplanten Reaktivierung der Horlofftbahn und bei vollständiger Bebauung des geplanten Baugebietes Hungen West erhöhen sich die rechnerischen Verkehrsmengen so sehr, dass die Leistungsfähigkeiten an beiden Knotenpunkten lediglich noch in den Spitzenzeiten morgens und mittags mindestens „ausreichend“ (QSV = D) nachgewiesen werden können. Am Knotenpunkt KP-1 errechnen sich hierbei morgens „ausreichende“ Leistungsfähigkeiten („QSV = D) mit mittleren Wartezeiten von rund 37 Sekunden bzw. mittags „befriedigende“ Leistungsfähigkeiten (QSV = C) mit Wartezeiten von bis zu 26 Sekunden. Die Rückstaulängen (N-95) werden morgens mit 5 Fahrzeugen bzw. 25 m und mittags mit 3 Fahrzeugen angegeben. Am Knotenpunkt KP-2 errechnen sich sowohl morgens als auch mittags „gute“ Leistungsfähigkeiten (QSV = B). Die mittleren Wartezeiten liegen bei 13 Sekunden und die Rückstaulängen (N-95) bei bis zu 4 Fahrzeugen bzw. 20 m. In der abendlichen Spitzenzeit errechnen sich an beiden Knotenpunkten nur noch „ungenügende“ Leistungsfähigkeiten (QSV = F) mit mittleren Wartezeiten deutlich über 200 Sekunden. Für den Knotenpunkt KP-1 wurden hierbei in der Friedberger Straße Rückstaulängen (N-95) von bis zu 130 Fahrzeugen bzw. rund 700 m ermittelt. Am Knotenpunkt KP-2 sind in der Kaiserstraße Rückstaulängen (N-95) von bis zu 74 Fahrzeugen bzw. 370 m zu erwarten.

- **Zusammenfassung Verkehrsqualität Kreuzung BÜ**

Bei längeren Schrankenschließzeiten werden die Verkehrsteilnehmer den Bahnübergang in den Spitzenstunde möglichst meiden oder entsprechend umfahren. Für die künftig geplanten Gebiete können ggf. Verkehrslenkungsmaßnahmen getroffen und durch Mobilitätskonzepte bzw. alternative Angebote eine Änderung im Mobilitätsverhalten geschaffen werden. Hierdurch wird der prognostizierte Neuverkehr bzw. MIV-Anteil (worst-case) ebenso reduziert wie die zuvor ermittelten Wartezeiten und Staulängen. Die geplante Reaktivierung der Horlofftbahn stellt in diesem Zusammenhang einen wichtigen Schritt in Richtung „Multimodalität“ sowie einer bewussten und zukunftsorientierten Verkehrsmittelwahl dar.

Stadt Hungen



Bahnübergang Kaiserstraße / Obertorstraße

- verkehrstechnische Stellungnahme -

Juni 2023

Ingenieurleistung

Gutachten und Rahmenplanungen

Gesamtverkehrspläne (IV, ÖV)
Städtebauliche Rahmenplanung
Vorhaben- und Erschließungsplanung
Verkehrsberuhigungskonzepte
Lärmschutz

Verkehrstechnische Nachweise

Verkehrstechnische Gesamtlösungen
Mikrosimulation
Dimensionierung von Verkehrsanlagen
Leistungsfähigkeitsnachweise
Signalisierung

Ingenieurvermessung

Bestands- und Kontrollvermessung
Absteck- und Bauausführungsvermessung
Geländemodelle
Visualisierung
Abrechnungsaufmaße

Ingenieurbauwerke, Tiefbau

Kanalbau
Kanalsanierung
Wasserversorgung
Gasversorgung
Straßenbeleuchtung

Verkehrsanlagen

Objektplanung für Verkehrsanlagen
Entwurf und Gestaltung von Knotenpunkten
Einmündungen, Kreisverkehren und Plätzen
Straßenraumgestaltung
Beschilderung, Wegweisung
Radverkehrskonzepte
Ruhender Verkehr

Management

Projektmanagement
Planungs- und Bauzeitenmanagement
EU-Bau-Koordinator
Ausschreibung und Vergabe
Bauüberwachung und Bauoberleitung
Verkehrslenkungspläne

Beratung

Bau- und Verkehrsrechtsfragen
Zuwendungsanträge
Kostenteilungen
Ablösberechnungen
Weiterbildungsseminare

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen / Aufgabenstellung	3
2	Bestandsanalyse	4
2.1	Prognose-Nullfall 2030	4
2.2	Prognose-Planfall 2030	4
3	Planungen	5
3.1	Umgestaltung / Neuordnung der Gießener Straße / Kaiserstraße	5
3.2	Neuordnung der Friedberger Straße	6
3.3	Ertüchtigung Bahnübergang	7
3.4	Reaktivierung Horlofftalbahn	8
4	Einrichtung von Einbahnstraßen	9
5	Beurteilung der künftigen Verkehrsqualität	12
6	Zusammenfassung / Empfehlungen	21
	Anlagen	24
	Anhang	25
	Literaturverzeichnis	36

1 Grundlagen / Aufgabenstellung

In der Stadt Hungen stehen im Umfeld des Bahnübergangs zwischen der Kaiserstraße und der Obertorstraße nachfolgende verkehrliche Planungen an, die in Wechselwirkung zueinanderstehen und jeweils Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotenpunktes haben:

- a. Umgestaltung / Neuordnung der Gießener Straße / Kaiserstraße im Zuge der Städtebaufördermaßnahme „Wachstum und Nachhaltige Erneuerung“,
- b. Verkehrliche Neuordnung der Friedberger Straße.
- c. Umbau des Bahnübergangs mit Änderung der Vorfahrtsregelung im Bereich der Einmündung der Straße „Am Bahndamm“ und Neuordnung der Fußgängerbeziehungen.
- d. Reaktivierung der Horlofftalbahn zwischen Hungen und Wölfersheim-Södel zukünftig höheren Taktungen und damit verbundenen Schließzeit ein.

Aufgabe der vorliegenden Stellungnahme ist die Überprüfung der vorliegenden Planungen hinsichtlich der zukünftigen Verkehrsbeziehungen sowie dem Nachweis der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes „Kaiserstraße / Friedberger Straße / Obertorstraße“ (KP-1) bzw. „Kaiserstraße / Obertorstraße / Lindenallee“ (KP-2) gemäß HBS 2015 [1] für den Prognose-Nullfall 2030 und den Prognose-Planfall 2030.

Neben einer mindestens ausreichenden Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte KP-1 und KP-2 soll hierbei auch der zu erwartende Rückstau und dessen Auswirkungen auf den Bahnübergang untersucht werden.

2 Bestandsanalyse

Die Analyse der vorhandenen Verkehrsbelastungen bildet die Grundlage der Untersuchung. Im vorliegenden Fall kann auf die im Zuge des Baugebietes „Hungen-West“ durchgeführten Verkehrszählungen am KP-1 zurückgegriffen werden. Diese wurden am Donnerstag, den 14.05.2019 in der Zeit von 0:00 Uhr – 24:00 Uhr vorgenommen. Die Anlage 1 zeigt den Übersichts- und Zählstellenplan.

Die detaillierten Zählergebnisse sind im Anhang A abgedruckt.

Zur Beurteilung der vorliegenden Stellungnahme wurden zusätzlich auch die Ein- und Abbiegebeziehungen im Bereich der Lindenallee in die Obertorstraße ausgewertet (KP-2). Die resultierenden Analysebelastungen 2019 sind für die Tagesbelastungen sowie die Spitzenstunden morgens und abends in der Anlage 2 zusammengefasst dargestellt.

2.1 Prognose-Nullfall 2030

Der Prognose-Nullfall 2030 stellt die Verkehrsbelastung ohne weitere Netzveränderungen bis zum Jahr 2030 dar. Er ergibt sich aus der Überlagerung der Analyse-Belastung mit dem allgemeinen Verkehrszuwachs bis zum Jahr 2030. Der Prognose-Nullfall 2030 wird den weiteren Berechnungen zugrunde gelegt, wobei die Leistungsfähigkeitsberechnungen aufgrund der unterschiedlichen Lastrichtungen sowohl in der morgendlichen als auch der abendlichen Spitzenstunde durchgeführt werden.

Bis zum Prognosejahr 2030 wird an dieser Stelle von einem allgemeinen Verkehrszuwachs von ca. 0,2 % pro Jahr ausgegangen. Die Ergebnisse sind – in gerundeter Form - in der Anlage 3 für den durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV^w) sowie die Spitzenstunden morgens und abends dargestellt.

2.2 Prognose-Planfall 2030

Die im Planfall maßgeblichen Prognose-Belastungen 2030 können aus der Verkehrsuntersuchung „Hungen-West“ entnommen werden. Hier wurde, im Sinn einer worst-case-Betrachtung, vorerst von einer konservativen Pkw-Nutzung ausgegangen. Die prognostizierten Neuverkehre „Hungen-West“ führen auf den Hauptverkehrsstraßen (Gießener Straße, Kaiserstraße und Friedberger Straße) zu Mehrbelastungen von bis zu 32 %.

Die prognostizierten Verkehrsmengen für eine vollständige Bebauung des Baugebietes „Hungen West“ sind in der Anlage 4 für die Tagesbelastung sowie die Spitzenstunden morgens und abends abgebildet.

3 Planungen

Nachfolgend werden die einzelnen Planungen kurz erläutert und anschließend im Hinblick auf mögliche Wechselwirkungen untereinander untersucht.

3.1 Umgestaltung / Neuordnung der Gießener Straße / Kaiserstraße

Die Kaiserstraße ist derzeit mit einer rund 30 m langen Rechtsabbiegespur in Richtung Friedberger Straße (Süden) und einer gesicherten Querungsstelle (Fußgänger-schutzanlage) ausgestattet, siehe Bild 1:



Bild 1: Bestandsquerschnitt Kaiserstraße

Im Zuge der geplanten Umgestaltung / Neuordnung der Gießener Straße / Kaiserstraße [2] ist die Errichtung eines Radfahrstreifen in Richtung Obertorstr. vorgesehen. Die vorhandene Rechtsabbiegespur muss hierfür aufgrund der erforderlichen Breiten entfallen, siehe Bild 2:

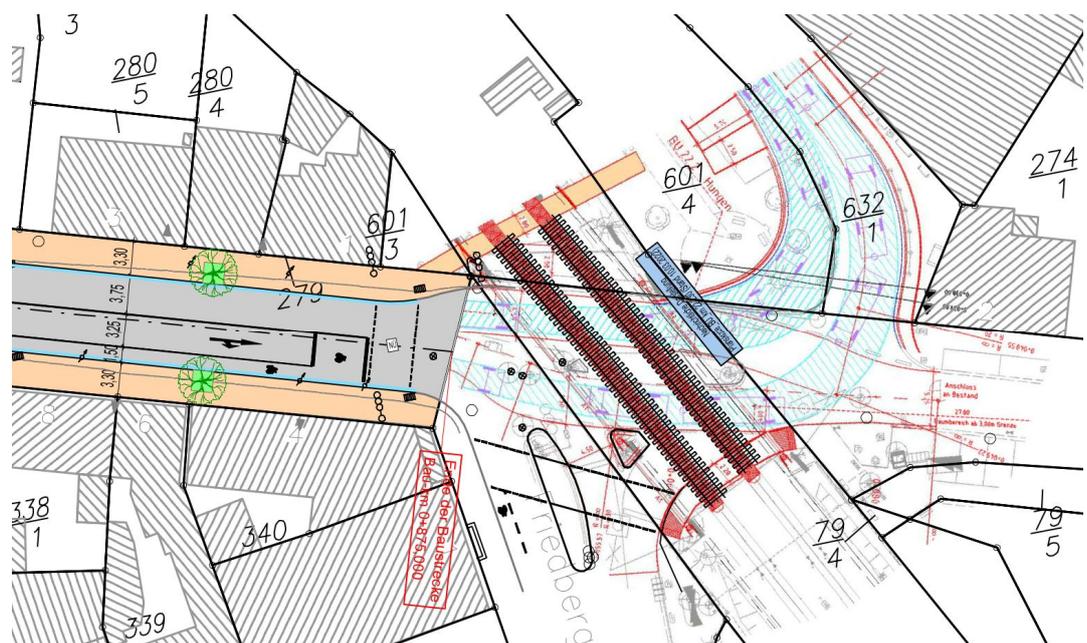


Bild 2: Lageplanauszug Stadt Hungen / Büro IGM [2]

3.2 Neuordnung der Friedberger Straße

Bei der geplanten Neuordnung der Friedberger Straße [3] ist die beidseitige Anlage von Radfahrstreifen vorgesehen. Die Anzahl der Fahrspuren bleibt in der Zufahrt zum Knotenpunkt gegenüber dem heutigen Bestand unverändert, siehe Bild 3.

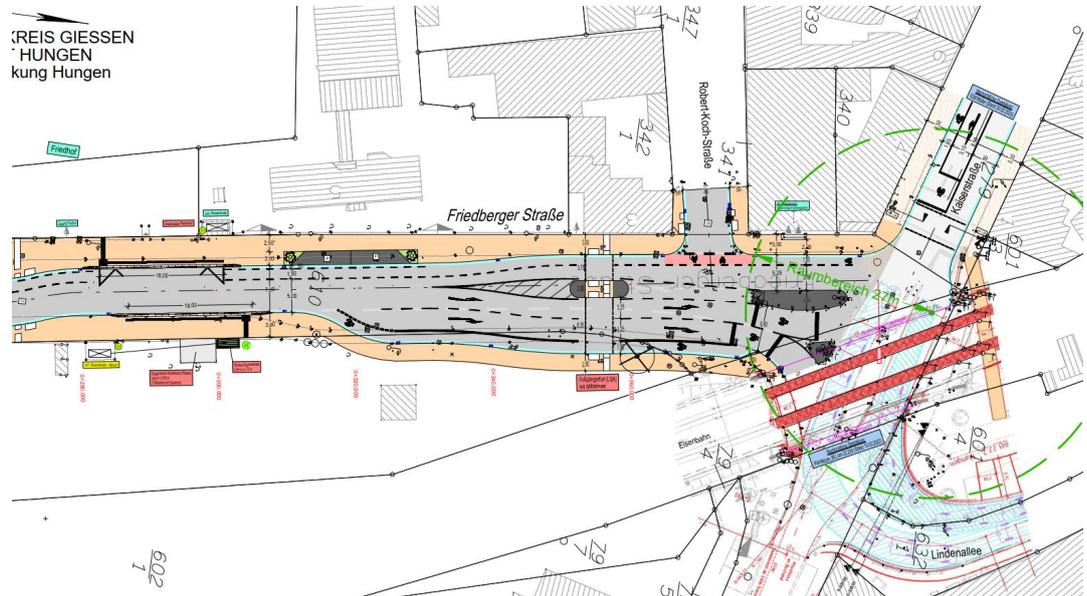


Bild 3: Neuordnung Friedberger Straße, Lageplanauszug Stadt Hungen / Büro IGM [3]

Eine ursprünglich vorgesehene Querung der Friedberger Straße für Fußgänger im Bereich des vorhandenen Fahrbahnteilers zur Kaiserstraße kann aufgrund der Nähe zum Bahnübergang nicht wie geplant errichtet werden.

Unter Berücksichtigung des für den Bahnübergang freizuhaltenden Räumereiches von 27 m (ab Schranke), wurde stattdessen die Einrichtung einer Fußgängerschutzanlage mit Mittelinsel südlich der Einmündung Robert-Koch-Straße / Friedberger Straße vorgesehen (siehe Bild 3).

3.3 Ertüchtigung Bahnübergang

Die geplante Ertüchtigung des Bahnübergangs [4] sieht eine Neuordnung der Fußgängerführung nördlich der Kaiserstraße sowie die Einrichtung einer abknickenden Vorfahrtsstraße im Bereich der Lindenallee / Obertorstraße vor, siehe Bild 4:

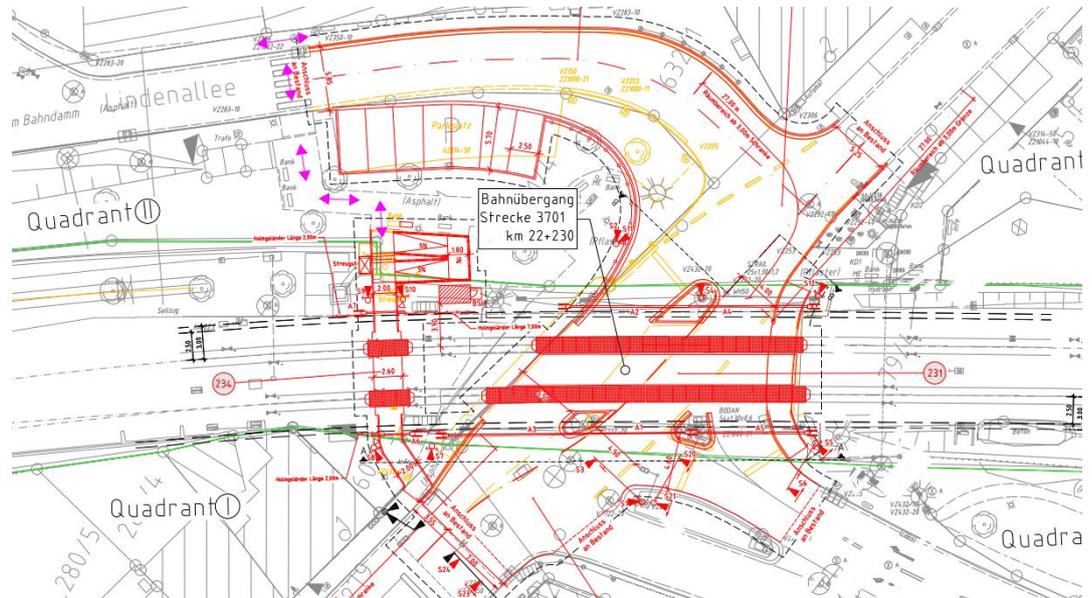


Bild 4: Neuordnung Friedberger Straße

Im heutigen Bestand resultiert ein möglicher Rückstau im Bereich des Bahnübergangs durch die Linksabbiegebeziehungen in Richtung Lindenallee und Friedberger Straße.

Durch die abknickende Vorfahrtsstraße kann sowohl der Verkehr in Richtung Obertorstraße als auch in Richtung Lindenallee frei bzw. ohne Wartepflicht gegenüber anderen Fahrbeziehungen abfließen.

Alternativ zur abknickenden Vorfahrtsstraße müsste stattdessen auf eine der beiden Linksabbiegebeziehungen verzichtet werden. Sowohl die Verkehrsbeziehung in die Friedberger Straße als auch in die Lindenstraße sind von grundlegender Bedeutung für das Verkehrsnetz bzw. die Verkehrsführung in der anschließenden Altstadt von Hungen. Ein Verzicht auf eine der Abbiegespuren ist daher nicht ohne größere Auswirkungen bzw. Verkehrsverlagerungen möglich.

Die möglichen Auswirkungen im Zusammenhang mit einer Einbahnstraßenregelung (Obertor-/Untertorstraße und Lindenallee) werden separat unter Punkt 4 untersucht.

Eine vollständige Signalisierung beider Knotenpunkte (BÜSTRA) führt aufgrund der erforderlichen Ein- und Ausschaltzeiten zu noch längeren Schrankenschließzeiten sowie damit verbundenen Wartezeiten. Aus diesem Grund wurden hierzu keine weiteren Berechnungen vorgenommen.

3.4 Reaktivierung Horlofftbahn

Durch die geplante Reaktivierung der Horlofftbahn zwischen Hungen und Wölfersheim-Södel werden zukünftig mehr Fahrten auf der Bahnstrecke 3701 erwartet. Hierdurch sind auch zusätzliche Schrankenschließungen und damit Wartezeiten für den fließenden Verkehr verbunden.

Bei der Verkehrszählung wurden im heutigen Bestand durchschnittliche Schrankenschließzeiten von rund 3 Minuten festgestellt, wobei in den Spitzenzeiten bis zu zwei Schrankenschließungen / Stunde beobachtet wurden. Der entstehende Rückstau bei einer Schrankenschließung löst sich in der Regel innerhalb weniger Minuten wieder auf.

Nach Angaben der Deutschen Bahn sind für den Prognose-Planfall mit Reaktivierung der Horlofftbahn im ungünstigsten Fall (Spitzenstunden) von bis zu 8 Zugfahrten bzw. Schrankenschließungen pro Stunde auszugehen. Im günstigen Fall fahren die Züge planmäßig und damit ungefähr zur gleichen Zeit ein, so dass insgesamt weniger Schrankenschließungen benötigt werden. Detaillierte Angaben zu den voraussichtlichen Schließzeiten konnten zum jetzigen Stand der Planungen noch nicht getroffen werden, allerdings müssen diese unter 240 sec. (4 Minuten) liegen.

Für die nachfolgenden Berechnungen der Leistungsfähigkeit gehen wir von 3 Minuten pro Schrankenschließung, d.h. im ungünstigsten Fall 24 Minuten pro Stunde aus.

Die vorläufigen Fahrpläne sehen den Halbstundentakt in folgenden Zeiträumen vor:

- Strecke 3701: 5:30 Uhr – d 7:30 Uhr und 12:30 – 17:30 Uhr,
- Strecke 3740: 6:00 Uhr – 8:30 Uhr und 13:30 – 20:30 Uhr.

	Anzahl Schranken- schließung / h	mittlere Schließzeit	Schließzeit / h (prozentual)
Bestand 2023	2x / Stunde	2 x 3 = 6 Min.	10 %
Prognose 2035 (Nebenzeiten)	4x / Stunde	4 x 3 = 12 Min.	20 %
Prognose 2035 (Spitzenzeiten)	8x / Stunde	8 x 3 = 24 Min.	40 %

Tabelle 1: Schrankenschließzeiten Bahnübergang „Kaiserstraße / Obertorstraße“

Bei den nachfolgenden Berechnungen zur Leistungsfähigkeit werden die Schließzeiten des Bahnübergangs vereinfachend durch eine entsprechende Erhöhung der Verkehrsmengen berücksichtigt.

4 Einrichtung von Einbahnstraßen

Nach einem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung soll die Machbarkeit einer neuen Verkehrsführung mit Einrichtung von Einbahnstraßen auf der Ober- und Untertorstraße und gegenläufig auf der Lindenallee überprüft werden (siehe Bild 5).

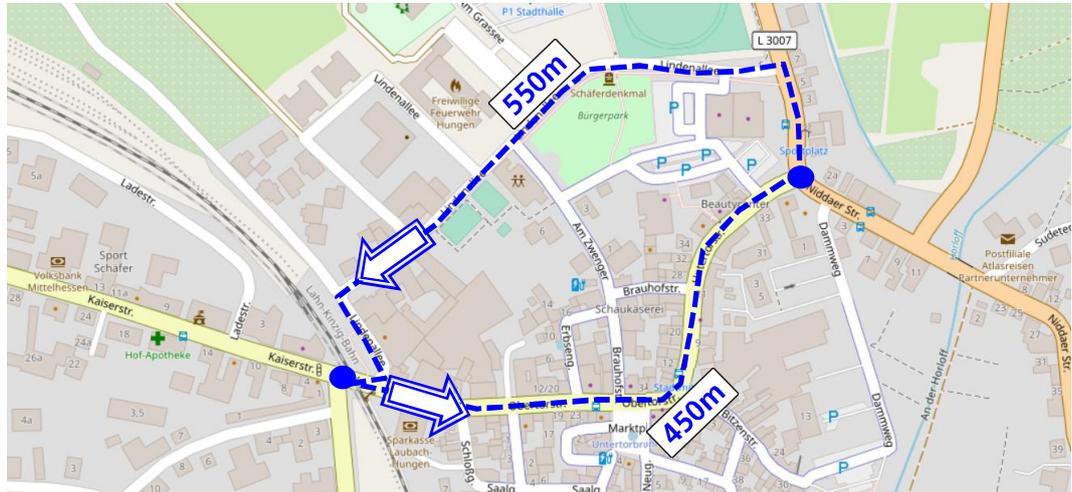


Bild 5: Einrichtung von Einbahnstraßen

Grundsätzlich wird es durch die Einrichtung von Einbahnstraßen zu Verlagerungen der vorhandenen Verkehrsströme sowie zusätzlich zurückzulegenden Strecken (Umwege) sowohl für Anwohner als auch Besucher der innerstädtischen Ziele kommen. Dies wird nachfolgend an zwei exemplarischen Beispielen dargestellt werden:

Beispiel 1 (Quelle Schloßgasse, Ziel Kaiserstraße):

Die Anwohner im westlichen Bereich der Altstadt (z.B. Schloßgasse) erreichen im Bestand mit dem Pkw den Bahnübergang über die Obertorstraße nach einer Strecke von rund 70 m. Durch Einrichtung der Einbahnstraßen verlängert sich diese Strecke über die Untertorstraße, Nonneröther Straße und Lindenallee auf rund 1.000 m, also einen Umweg von rund +930 m. In der Gegenrichtung ist kein Umweg zu verzeichnen.

Beispiel 2 (Quelle Kaiserstraße, Ziel Seniorenzentrum):

In entgegengesetzter Fahrtrichtung (West-Ost) ist z.B. das Seniorenzentrum „Am Limes“ heute mit dem Pkw über die Lindenallee vom Bahnübergang aus nach einer Strecke von rund 220 m zu erreichen. Durch Einrichtung der Einbahnstraßen erfolgt die Anfahrt mit dem Pkw über die Ober- und Untertorstraße sowie die Lindenallee. Hierbei wird eine Strecke von rund 800 m zurücklegen, d.h. der Umweg beträgt für diese Verbindung rund 580 m.

Da keine detaillierten Angaben zu den vorhandenen Ziel- und Quellverkehren des Kfz-Verkehrs vorliegen, können daher auch keine konkreten Aussagen zur Summe der

tatsächlich zu erwartenden Umwege getroffen werden. Weiterhin können auch mögliche Beeinträchtigungen an den übrigen Knotenpunkten nicht näher untersucht bzw. spezifiziert werden.

Anhand der vorliegenden Verkehrsbelastungen kann jedoch eine überschlägige Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen für die westlichen Streckenabschnitte der Lindenallee und der Obertorstraße vorgenommen werden. Die vorhandenen Querschnittsbelastungen sind im Bild 6 dargestellt. Demnach sind in der Obertorstraße werktäglich rund 5.675 Kfz/24h und in der Lindenallee rund 1.950 Kfz/24 vorhanden:

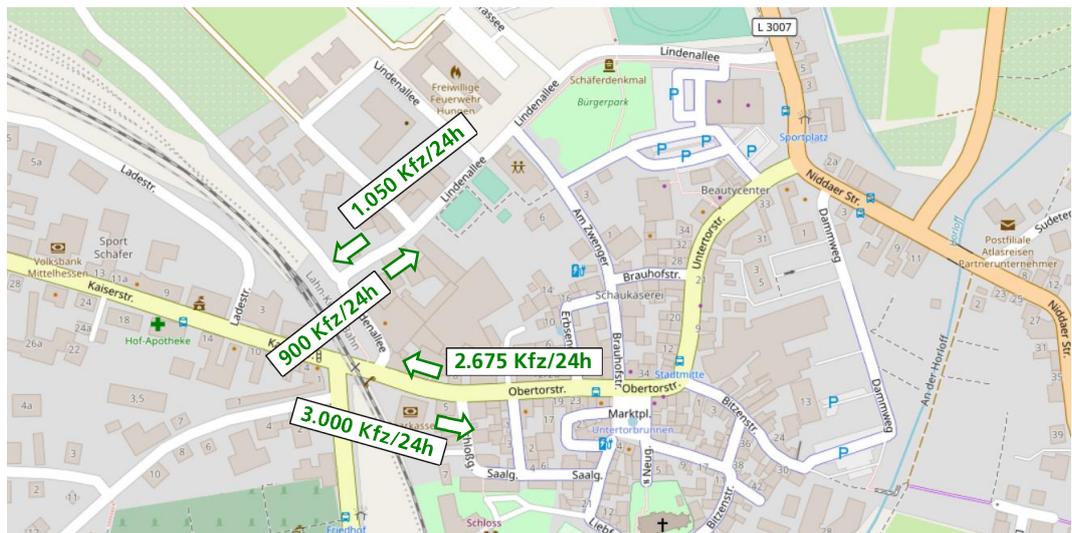


Bild 6: Querschnittsbelastungen (Prognose-Nullfall 2030)

Durch die Einrichtung der Einbahnstraßen werden sich die Verkehrsströme in der Obertorstraße mit Ziel Kaiserstraße (2.675 Kfz/24h) auf die Lindenallee verlagern bzw. die Verkehrsströme in der Lindenallee mit Richtung Nonnenröther Str. (900 Kfz/24h) in die Obertorstraße. Dadurch ergeben sich folgende Querschnittsbelastungen:

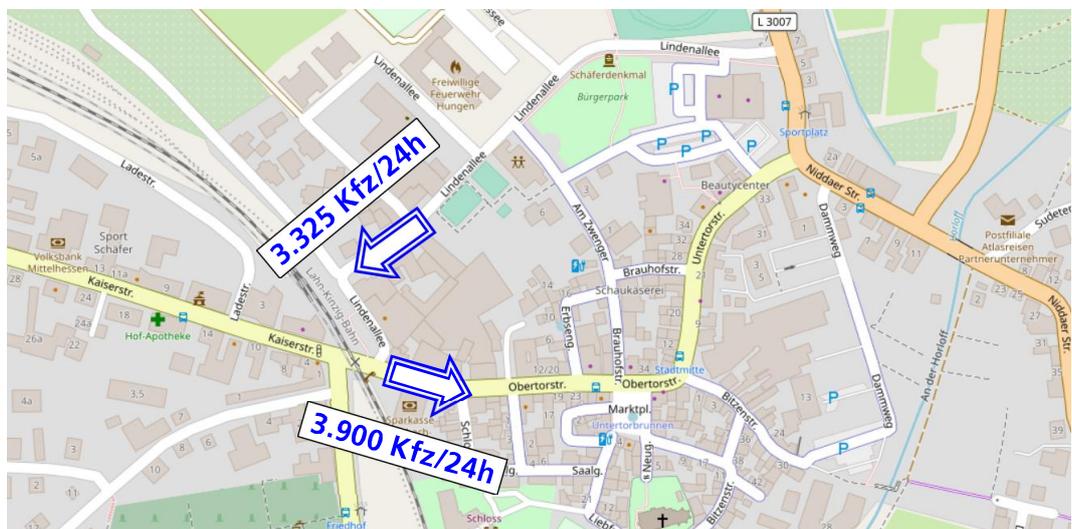


Bild 7: Querschnittsbelastungen Einbahnstraßen (Prognose-Nullfall 2030)

Anhand der betrachteten Verlagerung ist davon auszugehen, dass die Verkehrsmengen im westlichen Abschnitt der Obertorstraße sich durch die Einrichtung der Einbahnstraßen von 5.675 Kfz/24h auf 3.900 Kfz/24h reduzieren werden. Dies entspricht einer Abnahme von rund -31 %.

Im westlichen Abschnitt der Lindenallee ist dagegen von einer Zunahme der Verkehrsmengen von 1.950 Kfz/24h auf 3.725 Kfz/24h auszugehen. Das bedeutet eine Steigerung von rund 91 %, also annähernd einer Verdoppelung der Verkehrsmengen im Vergleich zum bestehenden Zweirichtungsverkehr.

Durch die Einrichtung von Einbahnstraßen im Bereich der Obertor- / Untertorstraße sowie der Lindenallee muss mit zusätzlichen Umwegen der Ziel- und Quellverkehre sowie den damit verbundenen Mehrbelastungen gerechnet werden. Alternative Streckenverbindungen können für eine verkehrssichere Aufnahme des Kfz-Verkehrs innerhalb der Altstadt nicht zur Verfügung gestellt werden. Die Brauhofstraße sowie die Straße „Am Zwenger“ sind derzeit als verkehrsberuhigte Bereiche ausgebaut und wurden auch bereits städtebaulich z.B. durch zusätzliche Außengastronomie sowie den Marktplatz mit zusätzlichen Veranstaltungsmöglichkeiten aufgewertet.

Im direkten Umfeld der Lindenallee befinden sich mit der Grundschule, dem Kindergarten sowie dem Seniorenzentrum wichtige Ziele, die auch aus bzw. in Richtung Altstadt fußläufig zu erreichen sind. Im Falle einer deutlichen Zunahme des Verkehrs in der Lindenallee müssten hier ggf. zusätzliche Ausbau- bzw. Sicherungsmaßnahmen getroffen werden.

Aufgrund der zuvor ermittelten Umwege für Anwohner, Besucher und Geschäftskunden sowie der annähernden Verdoppelung der Verkehrsmengen in der Lindenallee kann die Einrichtung von Einbahnstraßen im Zuge der Ober- und Untertorstraße sowie der Lindenallee auf Grundlage der vorliegenden Daten nicht empfohlen werden.

5 Beurteilung der künftigen Verkehrsqualität

Die Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufs erfolgt auf der Grundlage des "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015" [1] der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Der Bewertung zugrunde gelegt wird die mittlere Wartezeit der Verkehrsteilnehmer, die für die Spitzenstunde an einem Werktag ermittelt und die ausgehend von der Verkehrsbelastung und -verteilung errechnet wird.

Empfohlen wird, als Standard die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) mindestens D „ausreichend“ anzustreben. Dies entspricht gemäß HBS 2015 [1] an Knotenpunkten ohne Signalanlage einer mittleren Wartezeit von 45 Sekunden oder weniger (QSV C endet bei 30 Sek., QSV B bei 20 Sek.). An Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen (LSA) sind gemäß HBS 2015 [1] mittlere Wartezeiten von bis zu 70 Sekunden „ausreichend“ (QSV C endet dann bei 50 Sek., QSV B bei 35 Sek.).

Qualitätsstufe D bedeutet nach HBS 2015 [1], dass der Verkehrszustand trotz vereinzelt hoher Wartezeiten und vorübergehendem Rückstau noch stabil bleibt. Dieser Zustand bezieht sich auf die relativ begrenzten Zeiten höchster Belastungen. Außerhalb dieser Spitzenverkehrszeiten errechnen sich geringere Wartezeiten, die Verkehrsqualität (QSV) wird günstiger.

In der „mangelhaften“ Qualitätsstufe E bilden sich Staus, die sich mit den vorhandenen Verkehrsbelastungen nicht mehr abbauen. Hierbei nehmen die Wartezeiten sehr große und auch stark streuende Werte an. Die Kapazitätsgrenze der Verkehrsanlage wird erreicht und geringe Verschlechterungen der Einflussgrößen können zu einem Zusammenbruch mit ständig zunehmender Staulänge führen.

Wenn die auf einen Knotenpunkt zufließende Verkehrsmenge über einen längeren Zeitraum größer ist als die Kapazität bilden sich lange, ständig anwachsende Staus mit der Qualitätsstufe F „ungenügend“. Der Knotenpunkt ist überlastet und die Staus lösen sich erst dann wieder auf, wenn die zufließenden Verkehre deutlich abnehmen.

Mit dem in Abschnitt 2.1 erläuterten Prognose-Nullfall 2030 sowie im Abschnitt 2.2 ermittelten Prognosebelastung 2030 werden nun die Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knotenpunkte „Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße“ (KP-1) sowie „Kaiserstraße / Obertorstraße / Lindenallee“ (KP-2) durchgeführt. Hierbei werden folgende Planfälle unterschieden:

- Planfall 1: mit Reaktivierung der Horloffthalbahn
- Planfall 2: mit Baugebiet Hungen West
- Planfall 3: mit Reaktivierung der Horloffthalbahn und „Hungen West“

Zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Schließzeiten des Bahnübergangs werden die nachfolgenden Berechnungen an den jeweils ungünstigsten Zeitpunkten untersucht:

- Morgens (7:30 Uhr – 8:30 Uhr) 8 Züge x 3 Min. = 24 Min. Schließzeit.
- Mittags (11:00 Uhr – 12:00 Uhr) 4 Züge x 3 Min. = 12 Min. Schließzeit.
- Abends (16:30 Uhr – 17:30 Uhr) 8 Züge x 3 Min. = 24 Min. Schließzeit.

Für die Berechnungen der Leistungsfähigkeit werden die Verkehrsmengen der o.g. Planfälle zur Berücksichtigung der Schließzeiten des Bahnübergangs entsprechend erhöht. Im Bestand bedeutet dies z.B. bei einer Schließzeit von 2 x 3 Min. eine Erhöhung um 11 %. Die vorhandenen Verkehrsmengen müssen statt in 60 Minuten in nur 54 Minuten abgewickelt werden ($60 / 54 = 1,11$).

Knotenpunkt KP-1

(Einmündung ohne Lichtsignalanlage „Kaiserstr. / Friedberger Str. / Obertorstr.“):

Prognose-Nullfall (2030)

Im Prognose-Nullfall 2030 errechnen sich ohne Reaktivierung der Horloffthalbahn morgens „sehr gute“ (QSV = A) und mittags und abends „gute“ (QSV = B) Kapazitätsreserven mit mittleren Wartezeiten zwischen rund 10 bis 19 Sekunden. Diese Aussagen gelten ebenfalls für den Entfall der Rechtsabbiegespur im Bereich der Kaiserstraße (siehe Anhang B 1).

	KP-Belastung	max. mittlere Wartezeit [sec]	Rückstau N 95 [Fz]	Qualitätsstufe QSV	
Prognose-Nullfall 2030 (mit BÜ 2x3 Min.)					
KP-1	morgens	8,5	1	A	„sehr gut“
	mittags	11,3	1	B	„gut“
	abends	14,9	2	B	„gut“
Prognose-Nullfall 2030 (mit BÜ 2x3 Min. ohne Rechtsabbieger)					
KP-1	morgens	9,1	1	A	„sehr gut“
	mittags	12,8	1	B	„gut“
	abends	18,6	2	B	„gut“

Tabelle 2: Qualitätsstufen KP-1 in den Prognose-Nullfällen nach HBS 2015 [1]

Prognose-Planfall 1 (mit Horloffthalbahn)

Durch die geplante Reaktivierung der Horloffthalbahn wird es zu deutlich längeren Schließzeiten der Schrankenanlage kommen. In den Spitzenzeiten sind bis zu rund

24 Minuten und in den Nebenzeiten bis zu rund 12 Minuten zu erwarten. Der Linkseinbieger von der Friedberger Straße in die Kaiserstraße kann jedoch auch weiterhin bei geschlossenen Schranken abfließen, solange die Rechtsabbiegespur in Richtung Obertorstraße nicht überstaut wird. Die prognostizierten Verkehrsmengen des Linkseinbiegers können daher wie folgt reduziert werden:

- morgens 95 Kfz/h bzw. 1,58 Kfz/Min. x 24 Minuten = 38 Kfz
- mittags 85 Kfz/h bzw. 1,42 Kfz/Min. x 12 Minuten = 17 Kfz
- morgens 110 Kfz/h bzw. 1,58 Kfz/Min. x 24 Minuten = 44 Kfz

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes KP-1 kann auch mit den längeren Schrankenschließzeiten sowohl morgens als auch mittags jeweils mit „gut“ (QSV = B) nachgewiesen werden. Die mittleren Wartezeiten erreichen rund 13 – 14 Sekunden bei einem Rückstau N -95 von 1 - 2 Fahrzeugen bzw. 5 – 10 m.

In den abendlichen Spitzenstunden errechnen sich, auch unter Berücksichtigung des freien Linkseinbiegers, lediglich „mangelhafte“ Kapazitätsreserven (QSV = E). Die mittleren Wartezeiten liegen bei 51,0 Sekunden und der Rückstau beträgt rund 6 Fahrzeuge.

Durch den Entfall der Rechtsabbiegespur in der Kaiserstraße erhöhen sich die mittleren Wartezeiten morgens und mittags auf rund 15 – 16 Sekunden, der Rückstau N – 95 bleibt bei 2 Fahrzeugen. In der abendlichen Spitzenstunde erhöht sich die Wartezeit auf 153,6 Sekunden und der Rückstau N-95 verdoppelt sich auf bis zu 12 Fahrzeuge bzw. rund 60 m (siehe Anhang B 2).

Im Falle von längeren Schrankenschließzeiten werden die Verkehrsteilnehmer den Bahnübergang in der abendlichen Spitzenstunde vermeiden oder großräumig umfahren (z.B. über die Umgehungsstraße).

	KP-Belastung	Max. mittlere Wartezeit [sec]	Rückstau N-95 [Fz]	Qualitätsstufe QSV	
Prognose-Planfall 1 (mit Horloffthalbahn BÜ 8x3 Min. + freier Linkseinbieger)					
KP-1	morgens	13,8	2	B	„gut“
	mittags	12,9	1	B	„gut“
	abends	51,0	6	E	„mangelhaft“
Prognose-Planfall 1 (mit Horloffthalbahn BÜ 8x3 Min. ohne RA + freier LE)					
KP-1	morgens	15,9	2	B	„gut“
	mittags	15,0	2	B	„gut“
	abends	153,6	12	E	„mangelhaft“

Tabelle 3: Qualitätsstufen KP-1 im Planfall 1 (mit Horloffthalbahn) nach HBS 2015 [1]

Prognose-Planfall 2 (mit Hungen West)

Durch die zusätzliche Berücksichtigung des geplanten Wohngebietes West wird sich die Verkehrsbelastung auf den betroffenen Straßen weiter erhöhen. Die nachfolgenden Berechnungen werden deswegen mit dem prognostizierten Neuverkehr aus der Verkehrsuntersuchung „Hungen West“ durchgeführt. Der frei fließende Linkseinbieger wird hierbei wie folgt berücksichtigt:

- morgens 115 Kfz/h bzw. 1,92 Kfz/Min. x 6 Minuten = 12 Kfz
- mittags 105 Kfz/h bzw. 1,75 Kfz/Min. x 6 Minuten = 11 Kfz
- morgens 135 Kfz/h bzw. 2,25 Kfz/Min. x 6 Minuten = 14 Kfz

Die Ergebnisse zeigen, dass der Knotenpunkt KP-1 mit den vorhandenen Schrankenschließzeiten von ca. 2 x 3 Minuten in den Spitzenstunden morgens und mittags „gute“ (QSV = B) und abends „befriedigende“ (QSV = C) Leistungsfähigkeiten aufweist. Die mittleren Wartezeiten liegen morgens bei 11,2 Sekunden, mittags bei 15,4 Sekunden und abends bei 24,8 Sekunden. Der Rückstau beläuft sich auf 2 – 3 Fahrzeuge bzw. 10 – 15 m (siehe Anhang B 3).

Durch den Entfall der Rechtsabbiegespur in der Kaiserstraße erhöhen sich die mittleren Wartezeiten morgens auf 12,5 Sekunden, mittags auf 18,5 Sekunden und abends auf 36,9 Sekunden. Die Leistungsfähigkeiten bleiben morgens und mittags weiterhin bei „gut“ (QSV = B), abends kann noch eine „ausreichende“ Leistungsfähigkeit (QSV = D) nachgewiesen werden (siehe Anhang B 3).

	KP-Belastung	Max. mittlere Wartezeit [sec]	Rückstau N-95 [Fz]	Qualitätsstufe QSV	
Prognose-Planfall 2 (mit HU West, ohne Horlofftalbahn, BÜ 2x3 Min, freier RE)					
KP-1	morgens	11,2	2	B	„gut“
	mittags	15,4	2	B	„gut“
	abends	24,8	3	C	„befriedigend“
Prognose-Planfall 2 (mit HU West, ohne Horlofftalbahn, BÜ 2x3 Min ohne RA + freier RE)					
KP-1	morgens	12,5	2	B	„gut“
	mittags	18,5	2	B	„gut“
	abends	36,9	4	D	„ausreichend“

Tabelle 4: Qualitätsstufen KP-1 im Planfall 2 (mit Hungen West) nach HBS 2015 [1]

Prognose-Planfall 3 (mit Horloffthalbahn und Hungen West)

Durch die geplante Reaktivierung der Horloffthalbahn sind längere Schließzeiten des Bahnübergangs zu erwarten. Um dies bei den folgenden Berechnungen entsprechend zu berücksichtigen, werden die Verkehrsmengen um nachfolgende Faktoren erhöht. Hierdurch ergeben sich z.B. in der Mittagszeit bei 12 Minuten Schrankenschließzeit eine rechnerische Zunahme des Verkehrs um um 25 %:

- morgens (8 x 3 = 24 Minuten) $1 / (60 - 24) * 60 = 1,67$
- mittags (4 x 3 = 12 Minuten) $1 / (60 - 12) * 60 = 1,25$
- morgens (8 x 3 = 24 Minuten) $1 / (60 - 24) * 60 = 1,67$

Der während der Schrankenschließzeiten frei fließende Linkseinbieger in die Kaiserstraße wird wie folgt berücksichtigt:

- morgens 115 Kfz/h bzw. 1,92 Kfz/Min. x 24 Minuten = 46 Kfz
- mittags 105 Kfz/h bzw. 1,75 Kfz/Min. x 12 Minuten = 21 Kfz
- morgens 135 Kfz/h bzw. 2,25 Kfz/Min. x 24 Minuten = 54 Kfz

Für das geplante Baugebiet „Hungen West“ wird im Planfall 3 von einer vollständigen Bebauung (100 %) ausgegangen. Mögliche Änderungen in der räumlichen Verteilung des Neuverkehrs „Hungen West“ sind hierbei nicht berücksichtigt. Aufgrund der geplanten langen Schrankenschließzeiten wird ein Teil des prognostizierten Neuverkehrs evtl. direkt auf die Umgehungsstraße und über den Anschluss Hungen-Süd weiter in Richtung Kernstadt fahren.

Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen, dass in der morgendlichen Spitzenzeit mit einer Schrankenschließzeit von 8 x 3 Minuten „befriedigende“ (QSV = C) Leistungsfähigkeiten mit einem Rückstau von 4 Fahrzeugen bzw. 20 m erreicht werden (siehe Anhang B 4). Während der Mittagszeit errechnen sich bei 4 Schrankenschließungen „gute“ (QSC = B) Leistungsfähigkeiten. Der ermittelte Rückstau (N-95) beläuft sich auf 2 Fahrzeuge bzw. 10 m. In der am stärksten belasteten abendlichen Spitzenstunde können nur noch „ungenügende“ (QSV = F) Leistungsfähigkeiten ermittelt werden. Die berechneten mittleren Wartezeiten liegen deutlich über 200 Sekunden, d.h. der Knotenpunkt kann die anfallenden Verkehrsmengen innerhalb der verbleibenden Zeit mit geöffneten Schranken nicht mehr ausreichend abwickeln. Die errechnete Rückstaulängen (N -95) belaufen sich auf 69 Fahrzeuge bzw. rund 345 m (siehe Anhang B 4).

Durch einen Entfall der Rechtsabbiegespur in der Kaiserstraße können morgens noch „ausreichende“ (QSV = D) und mittags noch „befriedigende“ (QSV = C) Leistungsfähigkeiten errechnet werden. Die mittleren Wartezeiten liegen morgens bei rund 37 Sekunden und mittags bei rund 26 Sekunden. Die Rückstaulängen (N-95) erhöhen

sich jeweils um 1 Fahrzeug auf 5 Fahrzeuge (20 m) morgens und 3 Fahrzeuge (15 m) mittags.

In der abendlichen Spitzenstunde errechnet sich ohne die Rechtsabbiegespur eine mittlere Wartezeit von rund 2124 Sekunden, die Qualitätsstufe bleibt weiterhin bei „ungenügend“ „QSV = F“. Der ermittelte Rückstau (N-95) beträgt hierbei in der Friedberger Straße 130 Fahrzeuge bzw. 650 m (siehe Anhang B 4).

Auch im Planfall 3 werden die Verkehrsteilnehmer im Falle von längeren Schrankenschließzeiten den Bahnübergang in der abendlichen Spitzenstunde vermeiden.

	KP-Belastung	Max. mittlere Wartezeit [sec]	Rückstau N-95 [Fz]	Qualitätsstufe QSV
Prognose-Planfall 3 (mit HU West, mit Horloffthalbahn BÜ + freier LE)				
KP-1	morgens	29,4	4	C „befriedigend“
	mittags	19,9	2	B „gut“
	abends	657,8	69	F „ungenügend“
Prognose-Planfall 3 (mit HU West, mit Horlofftbh. BÜ + freier LE, ohne RA)				
KP-1	morgens	36,5	5	D „ausreichend“
	mittags	25,6	3	C „befriedigend“
	abends	2124	130	F „ungenügend“

Tabelle 5: Qualitätsstufen KP-1 im Planfall 3 (mit Horloffthalbahn und HU West) nach HBS 2015 [1]

Knotenpunkt KP-2

(Einmündung ohne Lichtsignalanlage „Kaiserstr. / Obertorstr. / Am Bahndamm“):

Prognose-Nullfall (2030)

Im Prognose-Nullfall errechnen sich für den Knotenpunkt KP-2 im vorhandenen Ausbauzustand in allen Zeitbereichen (morgens, mittags und abends) „sehr gute“ Leistungsfähigkeiten (QSV = A). Die mittleren Wartezeiten liegen unter 10 Sekunden und die ermittelten Rückstaulängen N-95 bei maximal einem Fahrzeug bzw. 5 m (siehe Anhang B 5).

	KP-Belastung	max. mittlere Wartezeit [sec]	Rückstau N-95 [Fz]	Qualitätsstufe QSV	
Prognose-Nullfall 2030 (mit BÜ 2x3 Min.)					
KP-2	morgens	5,8	1	A	„sehr gut“
	mittags	7,9	1	A	„sehr gut“
	abends	9,5	1	A	„sehr gut“

Tabelle 6: Qualitätsstufen KP-2 in den untersuchten Prognose-Nullfällen nach HBS 2015 [1]

Prognose-Planfall 1 (mit Horloffthalbahn)

Bei der geplanten Umgestaltung des Bahnübergangs im Zuge der Reaktivierung der Horloffthalbahn ist eine Änderung der Vorfahrtsregelung mit Einrichtung einer abknickenden Vorfahrtsstraße von der Kaiserstraße in Richtung Lindenallee vorgesehen. Auch hierbei werden die zusätzlichen Schrankenschließzeiten in den Spitzenzeiten „morgens“ und „abends“ mit 24 Minuten und in den Nebenzeiten „mittags“ mit 12 Minuten angesetzt.

Für den Knotenpunkt KP-2 errechnen sich unter diesen Bedingungen morgens und mittags „sehr gute“ Leistungsfähigkeiten (QSV = A) mit mittleren Wartezeiten von unter 10 Sekunden und einem Rückstau von maximal 2 Fahrzeugen. In der abendlichen Spitzenstunde errechnen sich „befriedigende“ Kapazitätsreserven (QSV = C). Die mittleren Wartezeiten liegen bei 29 sec. und die Rückstaulängen (N₉₅) belaufen sich auf 9 Fahrzeuge bzw. 45 m in Richtung Obertorstraße (s. Anhang B 6).

	KP-Belastung	Max. mittlere Wartezeit [sec]	Rückstau N-95 [Fz]	Qualitätsstufe QSV	
Prognose-Planfall 1 (mit Horloffthalbahn, BÜ)					
KP-2	morgens	9,7	2	A	„sehr gut“
	mittags	9,4	2	A	„sehr gut“
	abends	29,0	9	C	„befriedigend“

Tabelle 7: Qualitätsstufen KP-2 im Planfall 1 (mit Horloffthalbahn) nach HBS 2015 [1]

Prognose-Planfall 2 (mit Hungen West)

Für den Planfall mit Neuverkehr aus dem geplanten Baugebiet „Hungen-West“ errechnen sich für den Knotenpunkt KP-2 im vorhandenen Ausbauzustand „gute“ Leistungsfähigkeiten (QSV = B). Die mittleren Wartezeiten errechnen sich morgens mit 7,4 Sekunden, abends mit 10,1 Sekunden und abends mit 12,6 Sekunden. Die Rückstaulängen N-95 erreichen maximal 2 Fahrzeuge (siehe Anhang B 7).

Auch eine Änderung der Vorfahrtsregelung wirkt sich auf die Leistungsfähigkeit des KP-2 nicht negativ aus. Mit einer abknickenden Vorfahrtsstraße errechnen sich, analog zum heutigen Ausbauzustand, morgens „sehr gute“ (QSV = A) und mittags bzw. abends „gute“ Leistungsfähigkeiten (QSV = B). Die mittleren Wartezeiten erhöhen sich auf morgens auf 8,4 Sekunden morgens, mittags auf 12,6 Sekunden und abends auf 19,5 Sekunden. Die errechnete Rückstaulänge beläuft sich morgens auf ein Fahrzeug (5 m), mittags auf 3 Fahrzeuge (15 m) und abends auf 5 Fahrzeuge bzw. 25 m (siehe Anhang B7).

	KP-Belastung	max. mittlere Wartezeit [sec]	Rückstau N-95 [Fz]	Qualitätsstufe QSV	
Prognose-Planfall 2030 (mit HU West, ohne Horloffthalbahn. mit BÜ 2x3 Min).					
KP-2	morgens	7,4	1	A	„sehr gut“
	mittags	10,1	1	B	„gut“
	abends	12,6	2	B	„gut“
Prognose-Planfall 2030 (mit HU West, ohne Horloffthalbahn, BÜ 2x3 Min, abkn. VF.)					
KP-2	morgens	8,4	1	A	„sehr gut“
	mittags	12,6	3	B	„gut“
	abends	19,5	5	B	„gut“

Tabelle 8: Qualitätsstufen KP-2 im Planfall 2 (mit Hungen West) nach HBS 2015 [1]

Prognose-Planfall 3 (mit Horloffthalbahn und Hungen West)

Durch die mit der Reaktivierung der Horloffthalbahn verbundenen Schrankenschließungen erhöhen sich auch beim Knotenpunkt 2 die rechnerischen Verkehrsmengen um nachfolgende Faktoren:

- morgens (8 x 3 = 24 Minuten) $1 / (60 - 24) * 60 = 1,67$
- mittags (4 x 3 = 12 Minuten) $1 / (60 - 12) * 60 = 1,25$
- abends (8 x 3 = 24 Minuten) $1 / (60 - 24) * 60 = 1,67$

Mögliche Änderungen in der räumlichen Verteilung des Neuverkehrs Hungen West sind, analog zum KP-1, auch hier nicht berücksichtigt.

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass der Knotenpunkt 2 sowohl morgens mit bis zu 8 Schrankenschließungen als auch mittags mit bis zu 4 Schrankenschließungen noch „gute“ Leistungsfähigkeiten (QSV = B) aufweist. Die mittleren Wartezeiten liegen bei rund 13 Sekunden und der berechnete Rückstau N-95 beträgt 3 – 4 Fahrzeuge bzw. 15 – 20m (morgens / mittags).

In der abendlichen Spitzenstunde errechnen sich, analog zum Knotenpunkt 1, nur noch „ungenügende“ (QSV = F) Leistungsfähigkeiten. Die mittlere Wartezeit liegt deutlich über 100 Sekunden, d.h. der Knotenpunkt kann die anfallenden Verkehrsmengen innerhalb der verbleibenden Zeit mit geöffneten Schranken nicht mehr ausreichend abwickeln. Die errechnete Rückstaulängen N -95 belaufen sich in der Obertorstraße auf 74 Fahrzeuge bzw. rund 370 m (siehe Anhang B 8).

Im Falle von längeren Schrankenschließzeiten während der abendlichen Spitzenstunde werden die Verkehrsteilnehmer östlich der Bahnstrecke den Bahnübergang vermeiden oder umfahren.

	KP-Belastung	max. mittlere Wartezeit [sec]	Rückstau N-95 [Fz]	Qualitätsstufe QSV	
Prognose-Planfall 2030 (mit Hungen West und Horlofftbahn, BÜ 8x3 Min.)					
KP-2	morgens	12,9	3	B	„gut“
	mittags	13,1	4	B	„gut“
	abends	642,5	74	F	„ungenügend“

Tabelle 9: Qualitätsstufen KP-2 im Planfall 3 (mit Hungen West + Horlofftbahn) nach HBS 2015 [1]

6 Zusammenfassung / Empfehlungen

Die Stadt Hungen plant im Umfeld des Bahnübergangs zwischen der Kaiserstraße und der Obertorstraße eine Umgestaltung bzw. Neuordnung der Verkehrsflächen „Gießener Straße / Kaiserstraße“ und der „Friedbergerstraße“ sowie den Umbau des Bahnübergangs im Zuge der Reaktivierung der Horlofftalbahn zwischen Hungen und Wölfersheim-Södel.

Anhand der vorliegenden Stellungnahme sollen die Wechselwirkungen der oben genannten Planungen untereinander überprüft und die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte „Kaiserstraße / Friedberger Straße / Obertorstraße“ (KP-1) und „Kaiserstraße / Obertorstraße / Lindenallee“ (KP-2) nachgewiesen werden.

Im Zuge der Ertüchtigung des Bahnübergangs ist die Einrichtung einer abknickenden Vorfahrtsstraße (Kaiserstraße – Lindenallee) erforderlich, um einen Rückstau innerhalb des Bahnübergangs zu vermeiden und alle heutigen Verkehrsbeziehungen aufrechtzuerhalten.

Alternativ zur abknickenden Vorfahrtsstraße wurde auch eine mögliche Einrichtung von Einbahnstraßen im Bereich der Ober- / Untertorstraße sowie der Lindenallee untersucht. Aufgrund der zusätzlich zu erwartenden Umwege und damit verbundenen Mehrbelastungen für Anwohner, Besucher und Geschäftskunden der Altstadt sowie einer annähernden Verdoppelung der zu erwartenden Verkehrsmengen in der Lindenallee kann eine Einrichtung von Einbahnstraßen im Zuge der Ober- und Untertorstraße auf Grundlage der vorliegenden Untersuchung nicht empfohlen werden.

Neben den vorliegenden Planungen dient eine im Mai 2019 durchgeführte Verkehrszählung als Grundlage für die vorliegenden Berechnungen. Darüber hinaus wurden auch die prognostizierten Neuverkehrsfahrten aus dem geplanten Baugebiet „Hungen West“ entsprechend bei den Berechnungen berücksichtigt.

Prognose-Nullfall 2030

Mit den gezählten Verkehrsmengen sowie dem allgemeinen Verkehrszuwachs errechnen sich, ohne weitere Änderungen an den vorhandenen Verkehrswegen, für den Knotenpunkt KP-1 morgens „sehr gute“ (QSV = A) und mittags und abends „gute“ Leistungsfähigkeiten (QSV = B). Die errechneten Rückstaulängen (N-95) liegen bei maximal 2 Fahrzeugen bzw. 10 m (siehe Anhang B 1).

Für den Knotenpunkt KP-2 werden in allen untersuchten Zeitabschnitten „sehr gute“ Verkehrsabläufe (QSV = A) erreicht. Die Rückstaulängen (N-95) liegen bei maximal einem Fahrzeug (siehe Anhang B 5).

Prognose-Planfall 1 (mit Horloffthalbahn)

Durch die geplante Reaktivierung der Horloffthalbahn und die damit verbundenen Schrankenschließungen von rund 12 bis 24 Minuten pro Stunde erhöhen sich die Knotenpunktsbelastungen morgens und abends um 67 % bzw. mittags um 25 %.

Für den Knotenpunkt KP-1 errechnen sich in Planfall 1 sowohl morgens als auch mittags „gute“ Leistungsfähigkeiten (QSV = B) mit mittleren Wartezeiten von rund 16 Sekunden und einer Rückstaulänge von bis zu 2 Fahrzeugen bzw. rund 10 m. In den abendlichen Spitzenstunden kann lediglich eine „mangelhafte“ Leistungsfähigkeit (QSV = E) nachgewiesen werden. Die mittleren Wartezeiten liegen bei rund 154 Sekunden bei einer Rückstaulänge N-95 von 12 Fahrzeugen bzw. rund 60 m (siehe Anhang B 2).

Aufgrund der längeren Schrankenschließzeiten sowie der höheren Verkehrsmengen in der abendlichen Spitzenstunde wird es zu Verkehrsverlagerungen kommen. Hierbei werden die Verkehrsteilnehmer den Bahnübergang in diesen Zeiten meiden bzw. großräumig umfahren (z.B. Umgehungsstraße).

Der Knotenpunkt KP-2 weist mit der abknickenden Vorfahrt von der Kaiserstraße in Richtung Lindenallee morgens und mittags „gute“ (QSV = B) und abends „befriedigende“ (QSV = C) Kapazitätsreserven auf. Die mittleren Wartezeiten liegen morgens bei rund 10 Sekunden und abends bei rund 29 Sekunden. Hierbei wurden in der Obertorstraße Rückstaulängen (N-95) morgens und mittags von 2 Fahrzeugen (10 m) bzw. abends von 9 Fahrzeugen (45 m) ermittelt (Anhang B 6).

Prognose-Planfall 2 (mit Hungen West)

Durch das geplante Baugebiet Hungen West erhöhen sich die Knotenpunktsbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 weiter. Mit den heutigen Schrankenschließzeiten (2 x 3 Minuten) errechnen sich für den KP-1 morgens und mittags „gute“ (QSV = B) und abends „ausreichende“ (QSV = D) Kapazitätsreserven. Die mittleren Wartezeiten liegen bei rund 13 Sekunden morgens, bei rund 19 Sekunden mittags und bei rund 37 Sekunden abends. Die errechneten Rückstaulängen (N-95) betragen morgens und mittags 2 Fahrzeugen bzw. 10 m und abends 4 Fahrzeugen bzw. 20 m (siehe Anhang B 3).

Für den Knotenpunkt KP-2 errechnen sich sowohl im vorhandenen Ausbauzustand als auch mit einer abknickenden Vorfahrtsstraße mindestens „gute“ Leistungsfähigkeiten (QSV = B). Die mittleren Wartezeiten liegen hierbei für den vorhandenen Ausbauzustand zwischen rund 8 bis 13 Sekunden (morgens / abends) sowie für die abknickende Vorfahrtsstraße zwischen rund 9 bis 20 Sekunden. Die Rückstaulängen (N-95) erreichen im Bestand maximal 2 Fahrzeuge bzw. 10 m und bei der abknickenden Vorfahrt bis zu 5 Fahrzeuge bzw. 25m (siehe Anhang B 7).

Prognose-Planfall 3 (mit Horloffthalbahn und Hungen West)

Unter Berücksichtigung der geplanten Reaktivierung der Horloffthalbahn und bei vollständiger Bebauung des geplanten Baugebietes Hungen West erhöhen sich die rechnerischen Verkehrsmengen so sehr, dass die Leistungsfähigkeiten an beiden Knotenpunkten lediglich noch in den Spitzenzeiten morgens und mittags mindestens „ausreichend“ (QSV = D) nachgewiesen werden können.

Am Knotenpunkt KP-1 errechnen sich hierbei morgens „ausreichende“ Leistungsfähigkeiten („QSV = D) mit mittleren Wartezeiten von rund 37 Sekunden bzw. mittags „befriedigende“ Leistungsfähigkeiten (QSV = C) mit Wartezeiten von bis zu 26 Sekunden. Die Rückstaulängen (N-95) werden morgens mit 5 Fahrzeugen bzw. 25 m und mittags mit 3 Fahrzeugen angegeben (siehe Anlagen B 4).

Am Knotenpunkt KP-2 errechnen sich sowohl morgens als auch mittags „gute“ Leistungsfähigkeiten (QSV = B). Die mittleren Wartezeiten liegen bei 13 Sekunden und die Rückstaulängen (N-95) bei bis zu 4 Fahrzeugen bzw. 20 m (s. Anlagen B 8).

In der abendlichen Spitzenzeit errechnen sich an beiden Knotenpunkten nur noch „ungenügende“ Leistungsfähigkeiten (QSV = F) mit mittleren Wartezeiten deutlich über 200 Sekunden. Für den Knotenpunkt KP-1 wurden hierbei in der Friedberger Straße Rückstaulängen (N-95) von bis zu 130 Fahrzeugen bzw. rund 700 m ermittelt (siehe Anhang B 4). Am Knotenpunkt KP-2 sind in der Kaiserstraße Rückstaulängen (N-95) von bis zu 74 Fahrzeugen bzw. 370 m zu erwarten (siehe Anhang B 8).

Bei längeren Schrankenschließzeiten werden die Verkehrsteilnehmer den Bahnübergang in den Spitzenstunde möglichst meiden oder entsprechend umfahren. Für die künftig geplanten Gebiete können ggf. Verkehrslenkungsmaßnahmen getroffen und durch Mobilitätskonzepte bzw. alternative Angebote eine Änderung im Mobilitätsverhalten geschaffen werden. Hierdurch wird der prognostizierte Neuverkehr bzw. MIV-Anteil (worst-case) ebenso reduziert wie die zuvor ermittelten Wartezeiten und Staulängen. Die geplante Reaktivierung der Horloffthalbahn stellt in diesem Zusammenhang einen wichtigen Schritt in Richtung „Multimodalität“ sowie einer bewussten und zukunftsorientierten Verkehrsmittelwahl dar.

Dipl.-Ing. Karsten Ott

IMB-Plan GmbH

Hanau, 20.06.2023

Anlagen

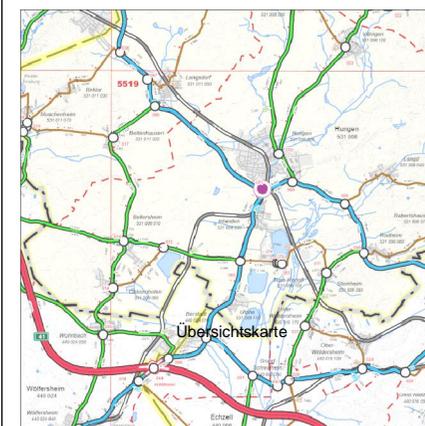
Anlage 1	Übersichts- und Zählstellenplan
Anlage 2	Analyse-Belastungen 2019 DTV, DTV ^w , Spitzenstunden
Anlage 3	Prognose-Nullfall 2030 DTV, DTV ^w , Spitzenstunden
Anlage 4	Prognose-Planfall 2030 DTV, DTV ^w , Spitzenstunden
Anlage 5	Leistungsfähigkeiten



Übersichts- und Zählstellenplan

-  Umgestaltung Gießener Str.
-  Neuordnung Friedberger Str.
-  Ertüchtigung Bahnübergang

 Knotenpunkt



Auszug Netznotenkarte Hessen Mobil



Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

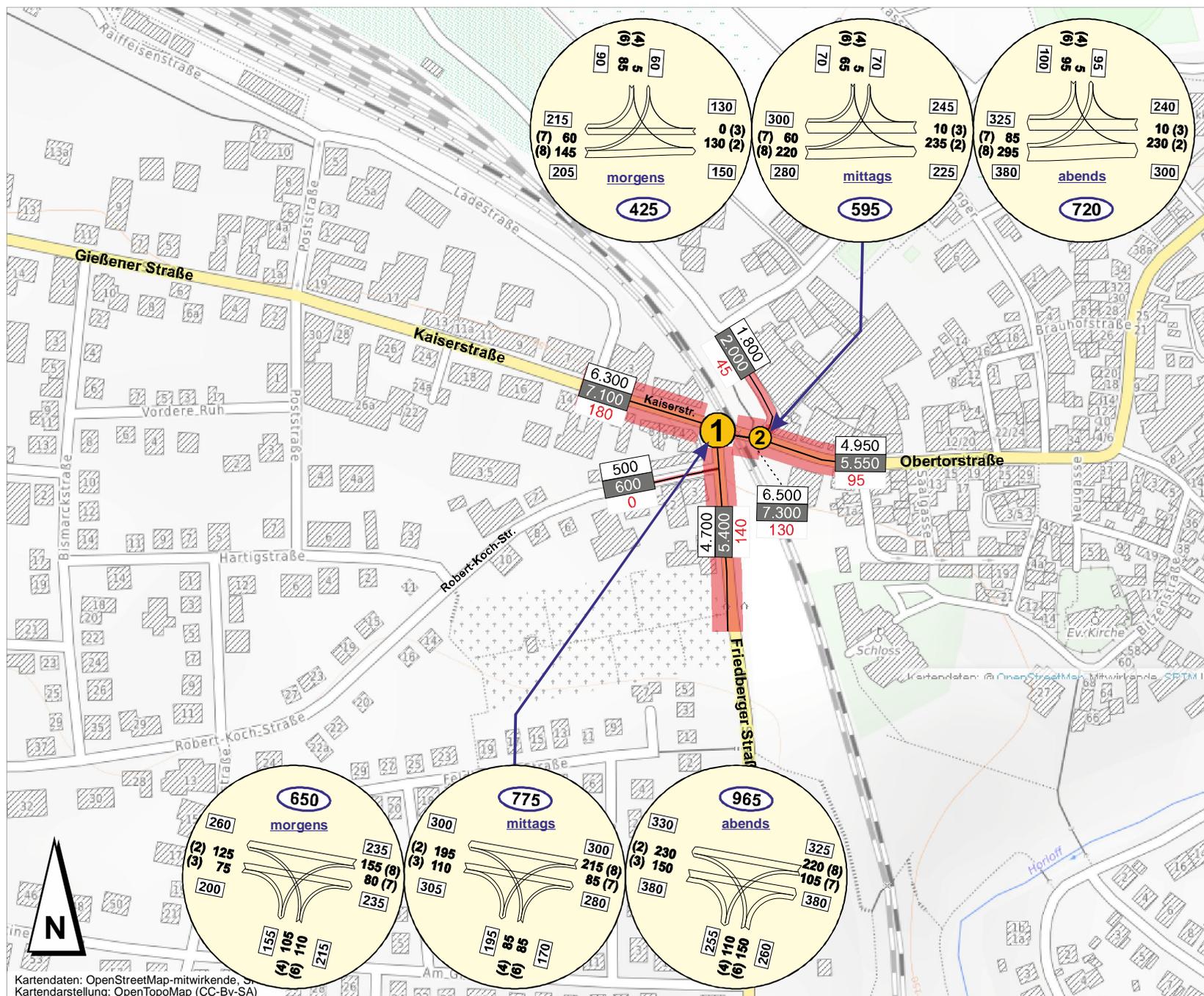
Stadt Hungen

Bahnübergang
„Kaiserstraße / Obertorstraße“
verkehrstechnische Stellungnahme



Übersichts- und Zählstellenplan

Datum: 06/2023 Maßstab: - Datei: Anlage 1



Analyse-Belastungen 2019

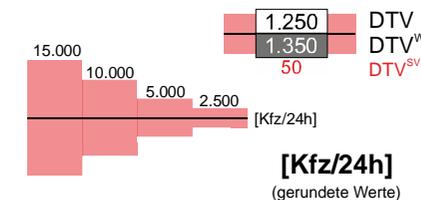
Basis
Verkehrszählung vom
Dienstag, den 14.05.2019

1 Knotenpunkt

Spitzenstunden morgens / abends

1.005 Knotenpunktsbelastung [Kfz/h]

Durchschnittliche tägliche / werktägliche Verkehrsmengen
(Jahresmittelwerte DTV / DTV^w / DTV^{sv})



lin3 PLAN

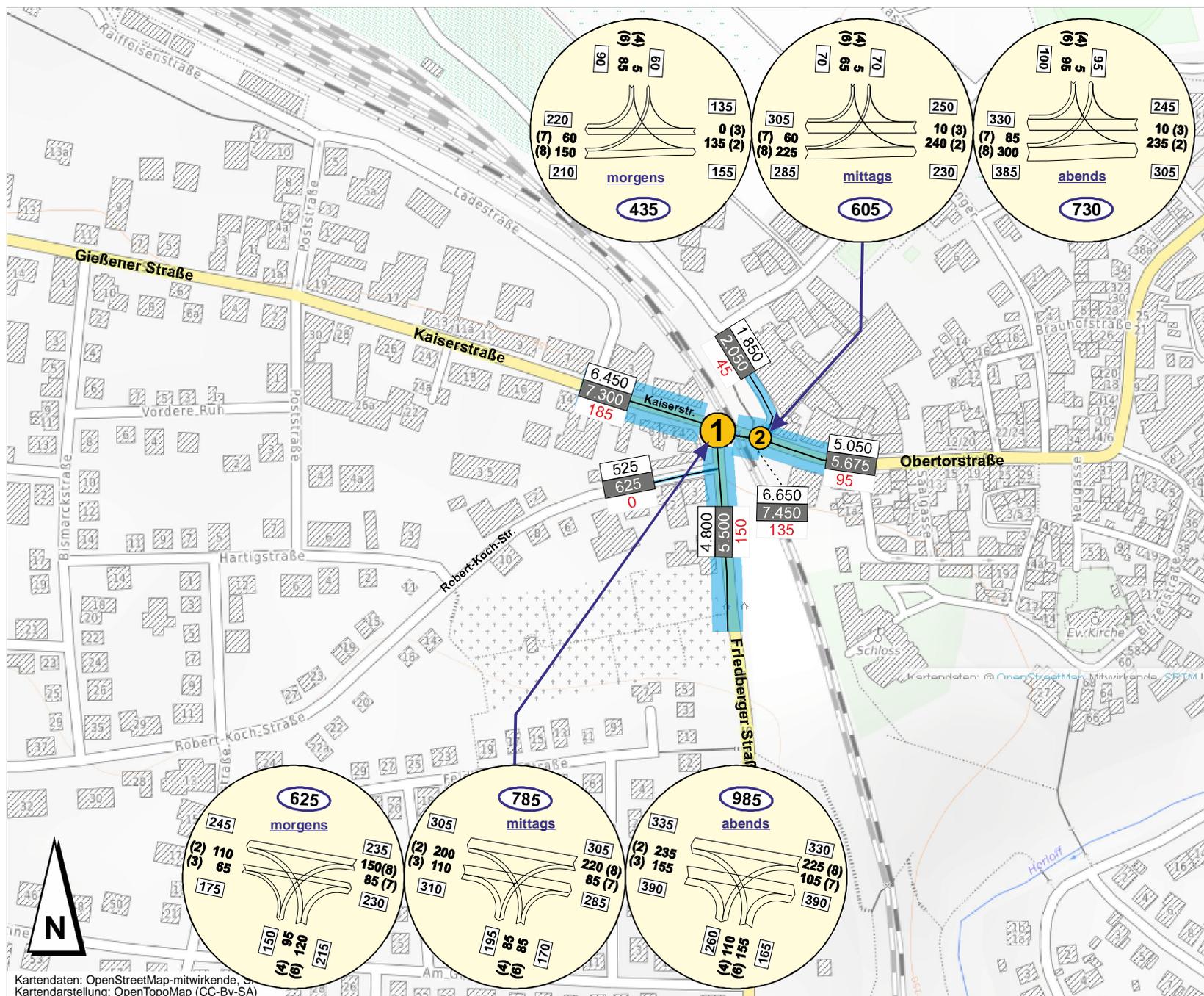
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Hungen



Bahnübergang
„Kaiserstraße / Obertorstraße“
verkehrstechnische Stellungnahme
Analyse-Belastungen 2019
DTV, DTV^w, DTV^{sv} und Spitzenstunden

Datum: 06/2023 Maßstab: - Blatt: Anlage 2



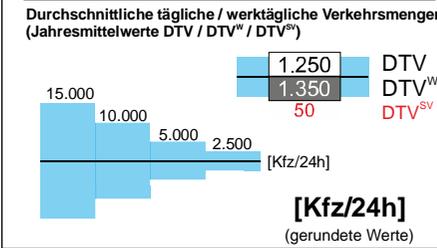
Prognose-Nullfall 2030

Analyse-Belastungen 2019
(vgl. Anlage 3)

+
Allgemeine Verkehrsentwicklung
rd. 0,2 % / Jahr

Spitzenstunden morgens / abends

1.005 Knotenpunktsbelastung [Kfz/h]

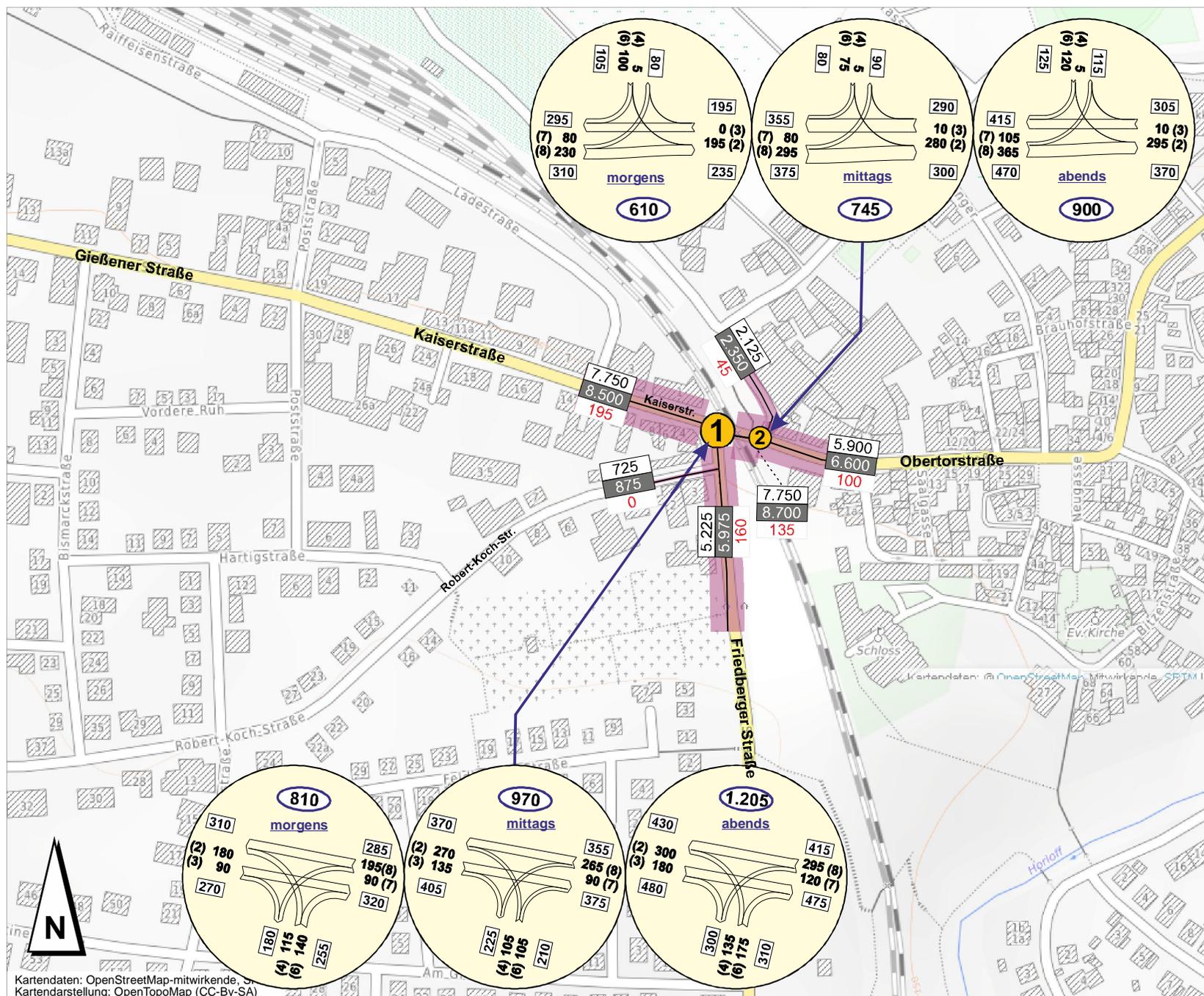


lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Hungen

Bahnübergang
„Kaiserstraße / Obertorstraße“
verkehrstechnische Stellungnahme
Prognose-Nullfall 2030
DTV, DTV^w, DTV^{sv} und Spitzenstunden

Kartendaten: OpenStreetMap-mitwirkende, SRTM
Kartendarstellung: OpenTopoMap (CC-BY-SA)



Kartendaten: OpenStreetMap-mitwirkende, SRTM
Kartendarstellung: OpenTopoMap (CC-BY-SA)

Prognose-Planfall (2030)

Prognose-Nullfall (2030)
(vgl. Anlage 3)

+
Neuverkehr Prognose-Planfall (2030)
(aus VU „Hungen West“)

Baugebiet „Hungen West“

Spitzenstunden morgens / abends

1.005 Knotenpunktsbelastung [Kfz/h]

Durchschnittliche tägliche / werktägliche Verkehrsmengen (Jahresmittelwerte DTV / DTV^w / DTV^{sv})

15.000	10.000	5.000	2.500	1.250	1.350	50
				DTV	DTV ^w	DTV ^{sv}

[Kfz/24h] (gerundete Werte)

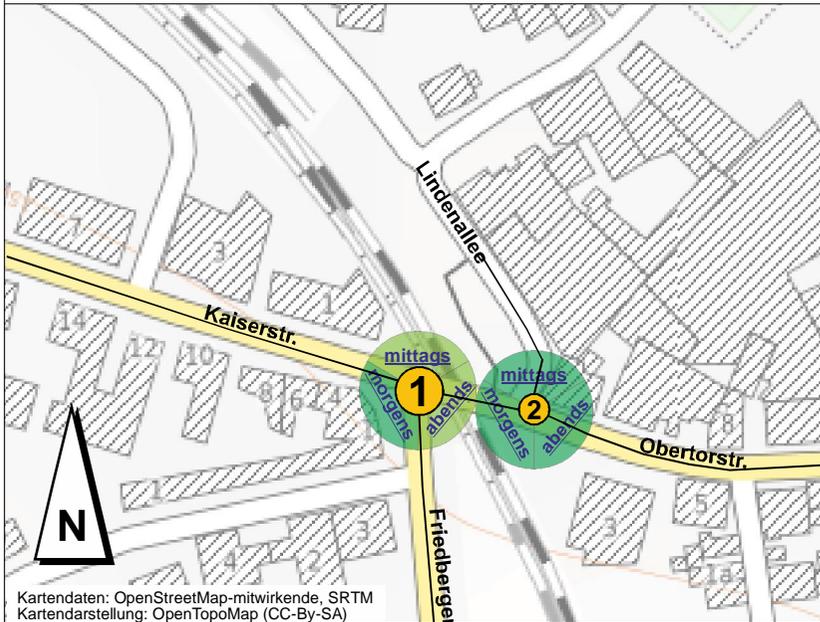
lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Hungen

Bahnübergang
„Kaiserstraße / Obertorstraße“
verkehrstechnische Stellungnahme
Prognose-Planfall 2030
DTV, DTV^w, DTV^{sv} und Spitzenstunden

Datum: 06/2023 Maßstab: - Date: Anlage 4

Prognose-Nullfall 2035 (ohne Hungen West)



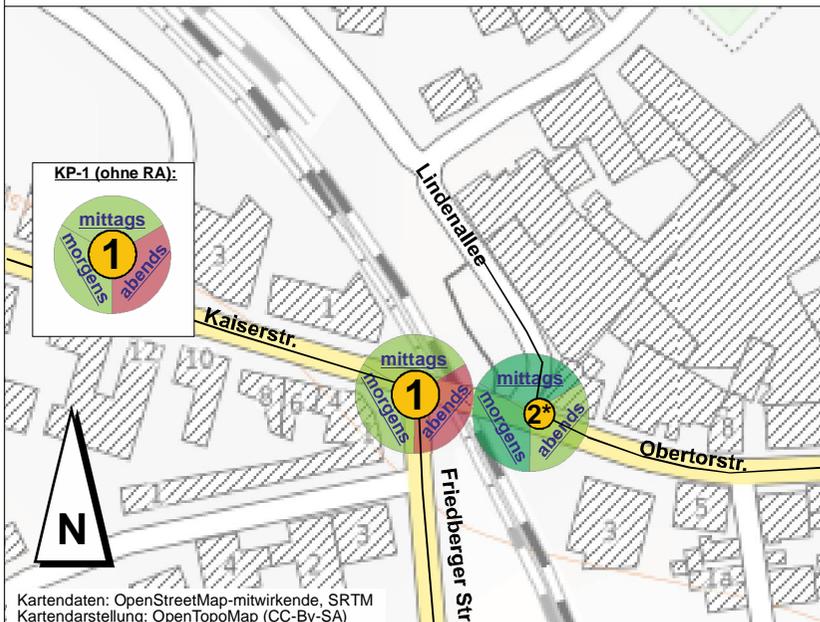
Kartendaten: OpenStreetMap-mitwirkende, SRTM
Kartendarstellung: OpenTopoMap (CC-BY-SA)

Prognose-Planfall 2 (mit Hungen West, vorh. BÜ 2x3 Min.)



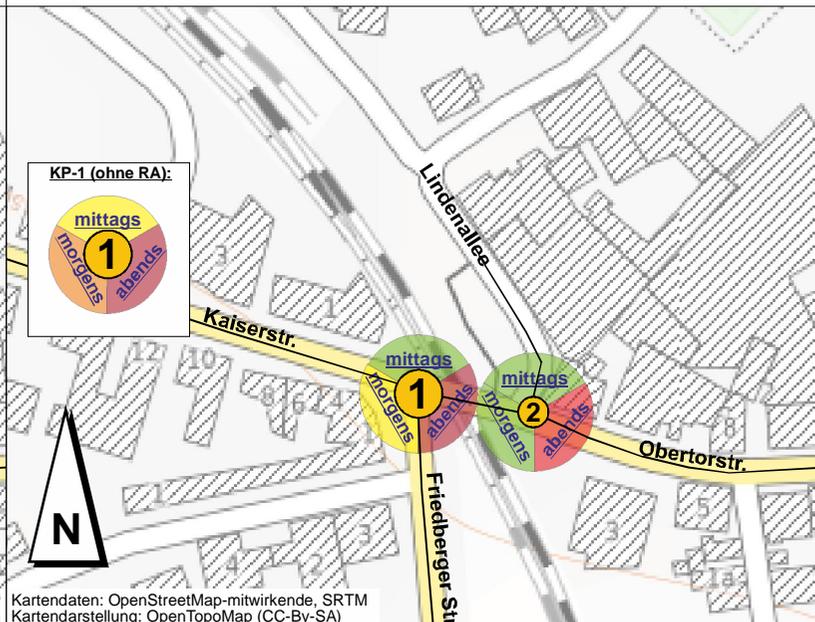
Kartendaten: OpenStreetMap-mitwirkende, SRTM
Kartendarstellung: OpenTopoMap (CC-BY-SA)

Prognose-Planfall 1 (mit Horlofftalbahnhof, BÜ 8x3 / 4x3 / 8x3 Min.)



Kartendaten: OpenStreetMap-mitwirkende, SRTM
Kartendarstellung: OpenTopoMap (CC-BY-SA)

Prognose-Planfall 3 (mit Horlofftalbahnhof + HU West BÜ 8x3 Min.)



Kartendaten: OpenStreetMap-mitwirkende, SRTM
Kartendarstellung: OpenTopoMap (CC-BY-SA)

5

Qualität der Verkehrsabläufe
Leistungsfähigkeit

5 Netzknoten

- QSV = A „sehr gut“
- QSV = B „gut“
- QSV = C „befriedigend“
- QSV = D „ausreichend“
- QSV = E „mangelhaft“
- QSV = F „ungenügend“

* ohne Einfluß des Bahnübergangs

lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Hungen

Bahnübergang
„Kaiserstraße / Obertorstraße“
verkehrstechnische Stellungnahme
Qualität der Verkehrsabläufe
Leistungsfähigkeiten



Anhang

Anhang A

Verkehrszählungen (digital)

A1 – Einmündung

Kaiserstr. / Friedberger Str. / Obertorstr

Dienstag, den 14.15.2019

(0:00 Uhr – 24:00 Uhr)

A2 – Einmündung

Obertorstr. / Lindenallee

Dienstag, den 14.15.2019

(0:00 Uhr – 24:00 Uhr)

Anhang B

Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015

B1 – KP-1, Prognose-Nullfall 2030

Spitzenstunden morgens / mittags / abends

B2 – KP-1, Prognose-Planfall 1

Spitzenstunden morgens / mittags / abends

B3 – KP-1, Prognose-Planfall 2

Spitzenstunden morgens / mittags / abends

B4 – KP-1, Prognose-Planfall 3

Spitzenstunden morgens / mittags / abends

B5 – KP-2, Prognose-Nullfall 2030

Spitzenstunden morgens / mittags / abends

B6 – KP-2, Prognose-Planfall 1

Spitzenstunden morgens / mittags / abends

B7 – KP-2, Prognose-Planfall 2

Spitzenstunden morgens / mittags / abends

B8 – KP-2, Prognose-Planfall 3

Spitzenstunden morgens / mittags / abends

Verkehrszählung

KP-1

Einmündung
„Kaiserstr. / Friedberger Str. / Obertorstr.“

Analysebelastung 2019

Dienstag, 14.05.2019
(0:00 Uhr 24:00 Uhr)

A₁

Verkehrszählung

KP-2

Einmündung
„Obertorstr. / Lindenallee“

Analysebelastung 2019

Dienstag, 14.05.2019
(0:00 Uhr 24:00 Uhr)

A₂

Leistungsfähigkeitsnachweis

KP-1

Einmündung
„Kaiserstr. / Friedberger Str. / Obertorstr.“

ohne Lichtsignalanlage

Prognosenußfall 2030

Spitzenstunden morgens, mittags und abends

B 1

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-01_PN2035_MORGENS_X1,11.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		122				1800					A
3		72	5,9	3,0	94	1070		3,6	1	1	A
4		105	6,5	3,8	382	528		8,5	1	2	A
6		133	5,9	3,9	122	807		5,3	1	1	A
Misch-N											
8		166				1800					A
7		94	5,5	2,8	122	1119		3,5	1	1	A
Misch-H		260				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Mittags
 Datei : KP-01_PN2030_Mittags_X1,11.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		222				1800					A
3		122	5,9	3,0	94	1070		3,8	1	1	A
4		94	6,5	3,8	560	413		11,3	1	2	B
6		94	5,9	3,9	222	724		5,7	1	1	A
Misch-N											
8		244				1800					A
7		94	5,5	2,8	222	998		4,0	1	1	A
Misch-H		338				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Abends
 Datei : KP-01_PN2030_ABENDS_X1,1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		261				1800					A
3		172	5,9	3,0	117	1040		4,1	1	1	A
4		122	6,5	3,8	628	364		14,9	2	3	B
6		172	5,9	3,9	261	693		6,9	1	2	A
Misch-N											
8		250				1800					A
7		117	5,5	2,8	261	955		4,3	1	1	A
Misch-H		367				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-01_PN2035_MORGENS_OHNE RA_X1,11.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		122				1800					A
3		72				1600					A
4		105	6,5	3,8	418	500		9,1	1	2	A
6		133	5,9	3,9	158	776		5,6	1	1	A
Misch-N											
8		166				1800					A
7		94	5,5	2,8	194	1031		3,8	1	1	A
Misch-H		260				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Mittags
 Datei : KP-01_PN2030_Mittags_X1,11.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		222				1800					A
3		122	5,9	3,0	94	1070		3,8	1	1	A
4		94	6,5	3,8	560	413		11,3	1	2	B
6		94	5,9	3,9	222	724		5,7	1	1	A
Misch-N											
8		244				1800					A
7		94	5,5	2,8	222	998		4,0	1	1	A
Misch-H		338				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Abends
 Datei : KP-01_PN2030_ABENDS_OHNE RA_x1,1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		261				1800					A
3		172				1600					A
4		122	6,5	3,8	714	315		18,6	2	3	B
6		172	5,9	3,9	347	631		7,8	2	2	A
Misch-N											
8		250				1800					A
7		117	5,5	2,8	433	785		5,4	1	1	A
Misch-H		367				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Leistungsfähigkeitsnachweis

KP-1

Einmündung
„Kaiserstr. / Friedberger Str. / Obertorstr.“

ohne Lichtsignalanlage

Prognose Planfall 1

Spitzenstunden morgens, mittags und abends

B₂

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-01_PF1_MORGENS_X1,67+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		184				1800					A
3		109	5,9	3,0	142	1009		4,0	1	1	A
4		121	6,5	3,8	576	382		13,8	2	3	B
6		200	5,9	3,9	184	754		6,5	2	2	A
Misch-N											
8		250				1800					A
7		142	5,5	2,8	184	1043		4,0	1	1	A
Misch-H		392				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Mittags
 Datei : KP-01_PF1_MITTAGS_X1,25+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		250				1800					A
3		138	5,9	3,0	106	1054		3,9	1	1	A
4		89	6,5	3,8	631	368		12,9	1	2	B
6		106	5,9	3,9	250	702		6,0	1	1	A
Misch-N											
8		275				1800					A
7		106	5,5	2,8	250	967		4,2	1	1	A
Misch-H		381				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Abends
 Datei : KP-01_PF1_ABENDS_X1,67+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		392				1800					A
3		259	5,9	3,0	175	969		5,1	2	2	A
4		140	6,5	3,8	943	208		51,0	6	8	E
6		259	5,9	3,9	392	600		10,5	3	4	B
Misch-N											
8		376				1800					A
7		175	5,5	2,8	392	823		5,6	1	2	A
Misch-H		551				1800	7 + 8	2,9	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-01_PF1_MORGENS_OHNE RA_X1,67+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		184				1800					A
3		109				1600					A
4		121	6,5	3,8	631	347		15,9	2	3	B
6		200	5,9	3,9	239	711		7,0	2	2	A
Misch-N											
8		250				1800					A
7		142	5,5	2,8	293	921		4,6	1	1	A
Misch-H		392				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Mittags
 Datei : KP-01_PF1_Mittags_OHNE RA_X1,25+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		250				1800					A
3		138				1600					A
4		89	6,5	3,8	700	329		15,0	2	2	B
6		106	5,9	3,9	319	650		6,6	1	1	A
Misch-N											
8		275				1800					A
7		106	5,5	2,8	388	826		5,0	1	1	A
Misch-H		381				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Abends
 Datei : KP-01_PF1_ABENDS_OHNE RA_X1,67+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		392				1800					A
3		259				1600					A
4		140	6,5	3,8	1073	154		153,6	12	15	E
6		259	5,9	3,9	522	521		13,7	3	5	B
Misch-N											
8		376				1800					A
7		175	5,5	2,8	651	613		8,2	2	2	A
Misch-H		551				1527	7 + 8	3,7	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Leistungsfähigkeitsnachweis

KP-1

Einmündung
„Kaiserstr. / Friedberger Str. / Obertorstr.“

ohne Lichtsignalanlage

Prognose Planfall 2

Spitzenstunden morgens, mittags und abends

B3

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-01_PF2_MORGENS_X1,11+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		200				1800					A
3		100	5,9	3,0	100	1062		3,7	1	1	A
4		116	6,5	3,8	516	436		11,2	2	2	B
6		155	5,9	3,9	200	741		6,1	1	2	A
Misch-N											
8		216				1800					A
7		100	5,5	2,8	200	1024		3,9	1	1	A
Misch-H		316				1800	7 + 8	2,4	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Mittags
 Datei : KP-01_PF2_MITTAGS_X1,11+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		300				1800					A
3		150	5,9	3,0	100	1062		3,9	1	1	A
4		106	6,5	3,8	694	339		15,4	2	3	B
6		117	5,9	3,9	300	664		6,6	1	1	A
Misch-N											
8		294				1800					A
7		100	5,5	2,8	300	914		4,4	1	1	A
Misch-H		394				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Abends
 Datei : KP-01_PF2_ABENDS_X1,1+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		333				1800					A
3		200	5,9	3,0	133	1020		4,4	1	2	A
4		136	6,5	3,8	793	280		24,8	3	5	C
6		194	5,9	3,9	333	641		8,0	2	2	A
Misch-N											
8		327				1800					A
7		133	5,5	2,8	333	880		4,8	1	1	A
Misch-H		460				1800	7 + 8	2,7	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-01_PF2_MORGENS_OHNE RA_X1,11+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		200				1800					A
3		100				1600					A
4		116	6,5	3,8	566	403		12,5	2	2	B
6		155	5,9	3,9	250	702		6,6	1	2	A
Misch-N											
8		216				1800					A
7		100	5,5	2,8	300	914		4,4	1	1	A
Misch-H		316				1800	7 + 8	2,4	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Mittags
 Datei : KP-01_PF2_MITTAGS_OHNE RA_X1,11+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		300				1800					A
3		150				1600					A
4		106	6,5	3,8	769	300		18,5	2	3	B
6		117	5,9	3,9	375	612		7,3	1	2	A
Misch-N											
8		294				1800					A
7		100	5,5	2,8	450	770		5,4	1	1	A
Misch-H		394				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Abends
 Datei : KP-01_PF2_ABENDS_OHNE RA_X1,11+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		333				1800					A
3		200				1600					A
4		136	6,5	3,8	893	232		36,9	4	6	D
6		194	5,9	3,9	433	574		9,5	2	3	A
Misch-N											
8		327				1800					A
7		133	5,5	2,8	533	701		6,3	1	2	A
Misch-H		460				1800	7 + 8	2,7	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Leistungsfähigkeitsnachweis

KP-1

Einmündung
„Kaiserstr. / Friedberger Str. / Obertorstr.“

ohne Lichtsignalanlage

Prognose Planfall 2

Spitzenstunden morgens, mittags und abends

B₄

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-01_PF3_MORGENS_X1,67+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		301				1800					A
3		150				1600					A
4		146	6,5	3,8	777	267		29,4	4	6	C
6		234	5,9	3,9	301	663		8,4	2	3	A
Misch-N											
8		326				1800					A
7		150	5,5	2,8	451	769		5,8	1	2	A
Misch-H		476				1800	7 + 8	2,7	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Mittags
 Datei : KP-01_PF3_MITTAGS_X1,25+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		338				1800					A
3		169	5,9	3,0	112	1046		4,1	1	1	A
4		114	6,5	3,8	781	294		19,9	2	3	B
6		131	5,9	3,9	338	637		7,1	1	2	A
Misch-N											
8		331				1800					A
7		112	5,5	2,8	338	875		4,7	1	1	A
Misch-H		443				1800	7 + 8	2,7	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Abends
 Datei : KP-01_Pf3_ABENDS_X1,67+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		501				1800					A
3		301	5,9	3,0	200	940		5,6	2	3	A
4		171	6,5	3,8	1194	128		729,3	31	34	F
6		292	5,9	3,9	501	533		14,9	4	6	B
Misch-N		463				346	4 + 6	657,8	69	74	F
8		493				1800					A
7		200	5,5	2,8	501	727		6,8	2	2	A
Misch-H		693				1800	7 + 8	3,3	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **F**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-1 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-01_PF3_MORGENS_OHNE RA_X1,67+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		301				1800					A
3		150				1600					A
4		146	6,5	3,8	852	243		36,5	5	7	D
6		234	5,9	3,9	376	611		9,5	2	3	A
Misch-N											
8		326				1800					A
7		150	5,5	2,8	451	769		5,8	1	2	A
Misch-H		476				1800	7 + 8	2,7	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Mittags
 Datei : KP-01_PF3_MITTAGS_OHNE RA_X1,25+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		338				1800					A
3		169				1600					A
4		114	6,5	3,8	866	254		25,6	3	4	C
6		131	5,9	3,9	423	581		8,0	1	2	A
Misch-N											
8		331				1800					A
7		112	5,5	2,8	507	722		5,9	1	1	A
Misch-H		443				1800	7 + 8	2,7	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße
 Stunde : Abends
 Datei : KP-01_PF3_ABENDS_OHNE RA_X1,67+.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		501				1800					A
3		301				1600					A
4		171	6,5	3,8	1345	79		2223	52	54	F
6		292	5,9	3,9	652	452		22,2	6	8	C
Misch-N		463				215	4 + 6	2124	130	133	F
8		493				1800					A
7		200	5,5	2,8	802	516		11,4	2	3	B
Misch-H		693				1298	7 + 8	5,9	4	6	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **F**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Kaiserstraße
 Obertorstraße
 Nebenstrasse : Friedberger Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Leistungsfähigkeitsnachweis

KP-2

Einmündung
„Obertorstr. / Lindenallee“

ohne Lichtsignalanlage

Prognosenußfall 2030

Spitzenstunden morgens, mittags und abends

B5

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-02_PN2030_MORGENS_X1,11.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		150				1800					A
3		0				1600					
4		6	6,5	3,2	383	622		5,8	1	1	A
6		94	5,9	3,0	150	999		4,0	1	1	A
Misch-N		100				964	4 + 6	4,2	1	1	A
8		166				1800					A
7		67	5,5	2,8	150	1084		3,5	1	1	A
Misch-H		233				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Obertorstr. (Ost)
 Kaiserstraße
 Nebenstrasse : Am Bahndamm

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Mittags
 Datei : KP-02_PN2035_MITTAGS_X1,11.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		266				1800					A
3		11				1600					A
4		6	6,5	3,2	589	463		7,9	1	1	A
6		72	5,9	3,0	272	861		4,6	1	1	A
Misch-N		78				808	4 + 6	4,9	1	1	A
8		250				1800					A
7		67	5,5	2,8	277	938		4,1	1	1	A
Misch-H		317				1800	7 + 8	2,4	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Obertorstr. (Ost)
 Kaiserstraße
 Nebenstrasse : Am Bahndamm

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-02_PN2030_ABENDS_X1,11.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		261				1800					A
3		11				1600					A
4		6	6,5	3,2	694	384		9,5	1	1	A
6		105	5,9	3,0	267	866		4,7	1	1	A
Misch-N		111				811	4 + 6	5,1	1	1	A
8		333				1800					A
7		94	5,5	2,8	272	943		4,2	1	1	A
Misch-H		427				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Obertorstr. (Ost)
 Kaiserstraße
 Nebenstrasse : Am Bahndamm

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Leistungsfähigkeitsnachweis

KP-2

Einmündung
„Obertorstr. / Lindenallee“

ohne Lichtsignalanlage

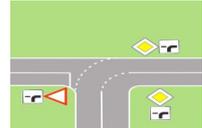
Prognose Planfall 1

Spitzenstunden morgens, mittags und abends

B6

Abknickende Vorfahrt

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-02_PN2035_MORGENS_ABKNICKEND_X1,67.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2	→	259	5,6	3,8	392	627	627	9,7	2	3	A
3	↘	0	6,5	3,7	234	720					
4	↙	8	5,5	2,6	367	902	1398	2,9	0	1	A
5											
6	→	150	Haupt-	Strom							
9											
8	←	267	Haupt-	Strom							
7	↙	100	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Obertorstr.		Kaiserstraße
	Am Bahndamm	

Abknickende Vorfahrt

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-02_PN2035_MITTAGS_ABKNICKEND_X1,25.kob



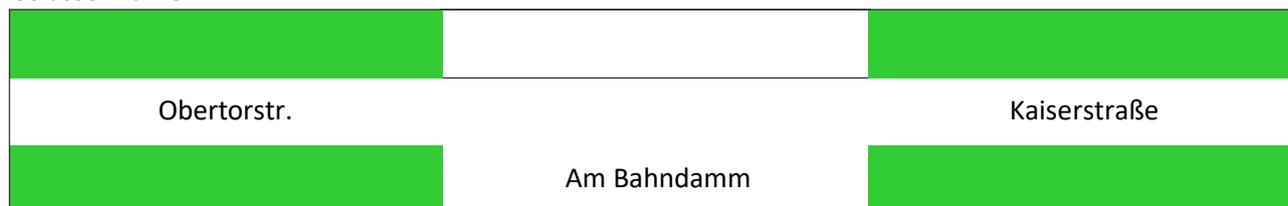
Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2	→	300	5,6	3,8	303	689	691	9,4	2	4	A
3	↘	12	6,5	3,7	216	737					
4	↙	6	5,5	2,6	356	914	1385	2,7	0	0	A
5											
6	→	81	Haupt-	Strom							
9											
8	←	281	Haupt-	Strom							
7	↙	75	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :



Abknickende Vorfahrt

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-02_PN2035_ABENDS_ABKNICKEND_x1,67.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2	→	392	5,6	3,8	560	526	528	29	9	13	C
3	↘	17	6,5	3,7	393	586					
4	↙	8	5,5	2,6	643	654	1362	3	0	1	A
5											
6	→	159	Haupt-	Strom							
9											
8	←	501	Haupt-	Strom							
7	↙	142	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Obertorstr. (Ost)		Kaiserstraße
	Am Bahndamm	

Leistungsfähigkeitsnachweis

KP-2

Einmündung
„Obertorstr. / Lindenallee“

ohne Lichtsignalanlage

Prognose Planfall 2

Spitzenstunden morgens, mittags und abends

B7

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-02_PF2_MORGENS_X1,11.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		194				1800					A
3		0				1600					
4		6	6,5	3,2	527	494		7,4	1	1	A
6		105	5,9	3,0	194	947		4,3	1	1	A
Misch-N		111				902	4 + 6	4,6	1	1	A
8		244				1800					A
7		89	5,5	2,8	194	1031		3,8	1	1	A
Misch-H		333				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Obertorstr. (Ost)
 Kaiserstraße
 Nebenstrasse : Am Bahndamm

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-02_PF2_Mittags_x1,11.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		311				1800					A
3		11				1600					A
4		6	6,5	3,2	733	364		10,1	1	1	B
6		83	5,9	3,0	317	815		4,9	1	1	A
Misch-N		89				752	4 + 6	5,4	1	1	A
8		327				1800					A
7		89	5,5	2,8	322	891		4,5	1	1	A
Misch-H		416				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Obertorstr. (Ost)
 Kaiserstraße
 Nebenstrasse : Am Bahndamm

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Abends
 Datei : KP-02_PF2_ABENDS_X1,11.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		327				1800					A
3		11				1600					A
4		6	6,5	3,2	855	291		12,6	1	1	B
6		133	5,9	3,0	333	799		5,4	1	1	A
Misch-N		139				743	4 + 6	6,0	1	2	A
8		405				1800					A
7		117	5,5	2,8	338	875		4,7	1	1	A
Misch-H		522				1800	7 + 8	2,8	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

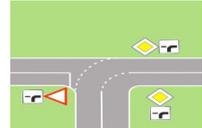
Hauptstrasse : Obertorstr. (Ost)
 Kaiserstraße
 Nebenstrasse : Am Bahndamm

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Abknickende Vorfahrt

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-02_PF2_MORGENS_ABKNICKEND_X1,11.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2	→	194	6,6	3,8	322	618	618	8,4	1	2	A
3	→	0	6,5	3,7	211	741					
4	↙	6	5,5	2,6	333	939	1400	2,7	0	0	A
5											
6	→	105	Haupt-	Strom							
9											
8	←	244	Haupt-	Strom							
7	↙	89	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

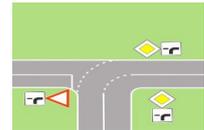
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Obertorstr. (Ost)		Kaiserstraße
	Am Bahndamm	

Abknickende Vorfahrt

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-02_PF2_MITTAGS_ABKNICKEND_x1,11.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2	→	311	6,6	3,8	342	602	605	12,6	3	5	B
3	↘	11	6,5	3,7	253	702					
4	↙	6	5,5	2,6	416	852	1376	2,7	0	0	A
5											
6	→	83	Haupt-	Strom							
9											
8	←	327	Haupt-	Strom							
7	↙	89	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

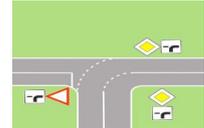
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Obertorstr. (Ost)		Kaiserstraße
	Am Bahndamm	

Abknickende Vorfahrt

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Abends
 Datei : KP-02_PF2_ABENDS_ABKNICKEND_X1,11.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2	→	327	6,6	3,8	459	516	519	19,5	5	8	B
3	→	11	6,5	3,7	320	644					
4	↙	6	5,5	2,6	522	753	1385	2,8	0	1	A
5											
6	→	133	Haupt-	Strom							
9											
8	←	405	Haupt-	Strom							
7	↙	117	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Obertorstr. (Ost)	Am Bahndamm	Kaiserstraße

Leistungsfähigkeitsnachweis

KP-2

Einmündung
„Obertorstr. / Lindenallee“

ohne Lichtsignalanlage

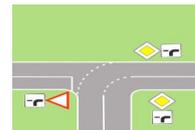
Prognose Planfall 3

Spitzenstunden morgens, mittags und abends

B 8

Abknickende Vorfahrt

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-02_PF2_MORGENS_ABKNICKEND_X1,67.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2	→	292	5,6	3,8	485	569	569	12,9	3	5	B
3	→	0	6,5	3,7	318	646					
4	↙	8	5,5	2,6	501	772	1383	2,9	0	1	A
5											
6	→	159	Haupt-	Strom							
9											
8	←	367	Haupt-	Strom							
7	↙	134	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

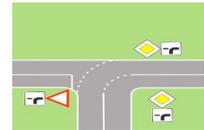
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Obertorstr. (Ost)	Am Bahndamm	Kaiserstraße

Abknickende Vorfahrt

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Morgens
 Datei : KP-02_PF2_MITTAGS_ABKNICKEND_X1,25.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2	→	350	5,6	3,8	385	633	634	13,1	4	6	B
3	→	12	6,5	3,7	285	674					
4	↙	6	5,5	2,6	469	801	1374	2,8	0	0	A
5											
6	→	94	Haupt-	Strom							
9											
8	←	369	Haupt-	Strom							
7	↙	100	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Obertorstr. (Ost)		Kaiserstraße
	Am Bahndamm	

Abknickende Vorfahrt

Projekt : Baugebiet Hungen West
 Knotenpunkt : KP-2 Obertorstraße / Am Bahndamm
 Stunde : Abends
 Datei : KP-02_PF2_ABENDS_ABKNICKEND_X1,67.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2	→	493	6,6	3,8	688	379	383	642,5	74	79	F
3	↘	17	6,5	3,7	480	523					
4	↙	8	5,5	2,6	785	554	1357	3,1	1	1	A
5											
6	→	200	Haupt-	Strom							
9											
8	←	610	Haupt-	Strom							
7	↙	175	Haupt-	Strom							
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **F**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Obertorstr. (Ost)		Kaiserstraße
	Am Bahndamm	

Literaturverzeichnis

- [1] HBS-S, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Teil 5 (Stadtstraßen), Köln, 2015.
- [2] S. Hungen, „Straßenbau im Stadtteil Hungen (Kernstadt) Ausbau und Neugestaltung der "Gießener Straße / Kaiserstraße",“ Stadt Hungen / Ingenieurbüro Müller, Hungen / Grünberg, 08.02.2023.
- [3] S. Hungen, „Straßenbau im Stadtteil Hungen (Kernstadt) Ausbau und Neugestaltung der "Friedberger Straße",“ Stadt Hungen / Ingenieurbüro Müller, Hungen / Grünberg, 02.06.2022.
- [4] DB Netz AG, „Ertüchtigung von Bahnübergängen im Stadtgebiet Hungen,“ DB Netz AG, RB Mitte, 60528 Frankfurt am Main, 15.06.2022.



IMB-Plan GmbH

Büdesheimer Ring 2 63452 Hanau

Tel.: 06181 906669-0 E-Mail: info@imb-plan.de

Internet: www.imb-plan.de

Stadt



Hungen

Vorlage-Nr.: 2023/178

Betreff: Neufassung der Stellplatzsatzung der Stadt Hungen

Bereich	Name Verfasser/in	Aktenzeichen	Hungen,
31 Bauordnung und Planung	Herr Battenfeld		01.08.2023

Beteiligung anderer Fachbereiche erforderlich ? nein ja

FB 1 Zentrale Dienste	FB 2 Bürgerdienste	FB 3 Technische Dienste	FB 4 Finanzen
Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter/in	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter

Beteiligung Personalrat erforderlich ? nein ja

Beteiligung Frauenbeauftragte erforderlich ? nein ja

Finanzielle Auswirkung? nein ja

Haushaltsmittel vorhanden ? nein ja

Datum, Unterschrift Fachbereichsleiter Finanzen

Kostenstelle / Sachkonto _____

Investitionsnummer _____

Entstehen Folgekosten ? nein ja wenn ja, Anlage ist beigefügt

Sonstige Hinweise (z.B. zum Verfahren)

Unterschrift Verfasser/in

Unterschrift Fachbereichsleiter/in

Unterschrift Bürgermeister

Betreff: Neufassung der Stellplatzsatzung der Stadt Hungen			
Anlage(n): 2023/178 Anlage Stellplatzsatzung 2022 2023/178 Anlage Musterstellplatzsatzung 2023/178 Anlage Musterstellplatzsatzung-erläuterungen 2023/178 Anlage Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätzen für Fahrräder.pdf 2023/178 Anlage GEIG 2023/178 Anlage Stellplatzsatzung Entwurf 09_23			
Bereich	Name Verfasser/in	Aktenzeichen	Hungen,
31 Bauordnung und Planung	Herr Battenfeld		01.08.2023

Beteiligung Ortsbeirat erforderlich: Nein

Beratungsfolge	Termin	Status
Magistrat	29.08.2023	nichtöffentlich beschließend
Bau- und Planungsausschuss	19.09.2023	öffentlich beschließend
Haupt- und Finanzausschuss	21.09.2023	öffentlich beschließend
Stadtverordnetenversammlung	26.09.2023	öffentlich beschließend

Beschluss:

Es wird beschlossen, der vorliegenden Neufassung der Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen und Garagen zuzustimmen.

Die Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig wird die Stellplatzsatzung vom 05.07.2022 aufgehoben.

Sach- und Rechtslage:

Mit Schreiben vom 17.07.2023 hat der Hessische Städte- und Gemeindebund (HSGB) über ihren Informationsdienst eine aktualisierte Muster-Stellplatzsatzung für die Kommunen angekündigt und den neugefassten Satzungstext mit Anlage und Erläuterungen in das Mitgliederportal eingestellt. Die Erläuterungen zur neuen Satzung sind in Anlage beigefügt.

Die Überarbeitung der Muster-Stellplatzsatzung fand im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe, bei der neben dem Hessischen Städte- und Gemeindebund auch der Hessische Städtetag und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung mitgewirkt haben, statt.

Anlass für die Überarbeitung der Muster-Stellplatzsatzung war in erster Linie das Inkrafttreten des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG), welches Vorgaben macht, inwiefern Stellplätze mit Lade- und Leitungsinfrastrukturen für Elektromobilität auszustatten sind. Da die Stellplatzsatzung in ihrer bisherigen Fassung einen hiervon abweichenden Formulierungsvorschlag für die Forderung von E-Stellplätzen in der Stellplatzsatzung enthielt, war eine Anpassung erforderlich. In § 6 Abs. 2 der Muster-Stellplatzsatzung wurde nun ein klarstellender Hinweis auf die Geltung des GEIG aufgenommen.

Aufgrund der Regelungen in § 52 HBO zu Fahrradabstellplätzen und der zwischenzeitlich in Kraft getretenen Fahrradabstellplatzverordnung des Landes Hessen wurde eine eigene Regelung für Fahrradabstellplätze in die Muster-Stellplatzsatzung aufgenommen (§ 9 neu – Abstellplätze für Fahrräder). Darüber hinaus wurden mit Blick auf eine bessere Übersichtlichkeit die Hinweise zu den ergänzenden und alternativen Regelungen in der

Stellplatzsatzung neu gefasst. Im Übrigen wird auf die Erläuterungen zur Muster-Stellplatzsatzung verwiesen.

Besonders hervorzuhebende Änderungsvorschläge sind wie folgt:

§ 5 Ersetzung notwendiger Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder

Im Zuge der Neuaufstellung soll auf Anregung des Magistrates der Stadt Hungen § 5 geändert werden.

Für die erste Änderung der Stellplatzsatzung der Stadt Hungen wurde 2021 vom Hessischen Städte- und Gemeindeverbund ebenfalls eine Mustersatzung zur Verfügung gestellt. Diese beinhaltet unter dem § 5 der Stellplatzsatzung, dass die Anwendung des § 52 Abs. 4 S.1 und S. 2 Hessische Bauordnung HBO über die Ersetzung notwendiger Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder ausgeschlossen wird.

In der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses der Stadt Hungen am 06.12.2021 und des Haupt- und Finanzausschuss am 07.12.2021 und der Stadtverordnetenversammlung am 16.12.2021 wurde nach ausführlicher Diskussion beschlossen, dass in der Stellplatzsatzung der Textlaut „§ 5 Die Anwendung des S 52 Abs. 4 S.1 und 2 HBO wird ausgeschlossen“ gestrichen wird und nachfolgender Text aufgenommen wird:

(1) Nach § 52 Abs. 4 S. 1 HBO können auf Antrag bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge durch die Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder ersetzt werden. Dabei sind für einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen; diese werden zur Hälfte auf die Verpflichtung nach zur Schaffung notwendiger Abstellplätze (Abs. 5) angerechnet.

(2) Über Anträge zur Anwendung dieser Möglichkeit entscheidet der Magistrat.

Seit Inkrafttreten der Satzung am 05.07.2022 wurden mehrfach Anträge an den Magistrat der Stadt Hungen gerichtet und bei folgenden Bauvorhaben KFZ Stellplätze durch Fahrradabstellplätze zugestimmt und satzungsgemäß ersetzt:

- Neubau eines Mehrfamilienhauses (5 WE),
Gefordert sind 10 Stellplätze, 2 Stellplätze werden durch 8 Fahrradabstellplätze ersetzt.

- Umbau und Nutzungsänderung des alten Rathauses zu 6 WE, Utphe
Gefordert sind 12 KFZ Stellplätze, 2 Stellplätze werden durch 8 Fahrradabstellplätze ersetzt.

- Neubau eines Wohnhauses mit 3 WE,
Gefordert sind 6 KFZ Stellplätze, 1 Stellplatz wird durch 4 Fahrradabstellplätze ersetzt.

- Umbau und Sanierung des Wohnhauses zu 6 WE,
Gefordert sind 12 KFZ Stellplätze, 3 Stellplätze werden durch 12 Fahrradabstellplätze ersetzt.

Aufgrund der bereits häufig genutzten Möglichkeit PKW-Stellplätze durch Ausweisung von Fahrradabstellplätzen einzusparen, hat der Magistrat angeregt, diesbezüglich eine Änderung der Stellplatzsatzung zur Beratung in die städtischen Gremien zu geben. In § 5 der Stellplatzsatzung soll dann die Anwendung des § 52 Abs. 4 S. 1 und 2 Hessische Bauordnung (HBO) ausgeschlossen werden.

Im gleichen Zug wird im Stellplatzsatzungsentwurf unter § 2 für Fahrradabstellplätze die Herstellungspflicht wiederhergestellt, die in der rechtskräftigen Stellplatzsatzung

ausgeschlossen ist. Dies ist erforderlich, da mit in Kraft treten der Fahrradabstellplatzverordnung des Landes Hessen eine eigene Regelung für Fahrradabstellplätze in die Muster-Stellplatzsatzung aufgenommen werden soll.

Anlage zur Stellplatzsatzung

Weiterhin soll in der Anlage zur Stellplatzsatzung (§ 2 Abs. 1) unter Nr. 1.8 eine Regelung zur Anzahl der Stellplätze für Appartementwohnungen hinzugefügt werden. Hiermit soll der Entwicklung Rechnung getragen werden, das der zunehmende Bedarf an kleineren Wohnungen insbesondere in den Altortslagen, wo i.d.R. wenig Fläche für Stellplätze zur Verfügung steht, satzungsgemäß geregelt ist.

Stellplatzsatzung der Stadt Hungen

Aufgrund der §§ 5 und 51 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. März 2005 (GVBl I S. 142), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2018 (GVBl. S. 291) sowie der §§ 52, 86 Abs. 1 Nr. 23 und 91 Abs. 1 Nr. 4 der Hessischen Bauordnung (HBO) vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198) hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hungen in ihrer Sitzung am 05.07.2022 die folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Geltungsbereich

Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Stadt Hungen.

§ 2 Herstellungspflicht

- (1) Bauliche oder sonstige Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, dürfen nur errichtet werden, wenn Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit, einschließlich für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung, hergestellt werden (notwendige Stellplätze). Diese müssen spätestens im Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen oder sonstigen Anlagen fertiggestellt sein. Die Herstellpflicht für Fahrradabstellplätze nach § 52 Abs. 5 HBO wird ausgeschlossen.
- (2) Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen oder sonstigen Anlagen dürfen nur erfolgen, wenn der hierdurch ausgelöste Mehrbedarf an Stellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt wird (notwendige Stellplätze).
- (3) Über Anträge zur Befreiung von dieser Satzung entscheidet der Magistrat.

§ 3 Größe

- (1) Stellplätze müssen so groß und so ausgebildet sein, dass sie ihren Zweck erfüllen. Folgende Stellplatzgrößen werden als Mindestgrößen festgesetzt:
 - a.) Stellplätze für Personenkraftwagen oder 1 Lastkraftwagen bis 2,5 t Gesamtgewicht oder 1 Omnibus mit höchstens 10 Sitzplätzen oder 1 Anhänger 2,50 x 5,00 m
 - b.) Behindertenstellplätze für Personenkraftwagen 3,50 x 5,00 m
 - c.) Stellplätze für Lastkraftwagen bis 10 t und Omnibusse mit mehr als 10 Sitzplätzen 4,00 x 10,00 m

d.) Für Fahrradstellplätze werden folgende Größen festgesetzt:

2,5 m x 0,6 m je Einzelplatz

e.) Direkt an der öffentlichen Verkehrsfläche angeordnete senkrechte Parkplätze sind nur dann zulässig, wenn die bauliche Anlage min. 5,50 m von der Grenze (Gehweghinterkante) zurücksteht. Sie sind nur bis zu einer max. Breite von 7,50 m zulässig, höchstens jedoch 40 % der Grundstücksbreite, wobei Zufahrten einzurechnen sind.

(2) Im Übrigen gilt die Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (GaVO vom 17. November 2014, GVBl. I Seite 286).

§ 4 Zahl

(1) Die Zahl der nach § 2 herzustellenden Stellplätze bemisst sich nach der dieser Satzung beigefügten Anlage, die verbindlicher Bestandteil dieser Satzung ist.

(2) Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage nicht aufgeführt ist, richtet sich die Zahl der Stellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Anlage für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Richtwerte heranzuziehen.

(3) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Zahl der erforderlichen Stellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf. Die wechselseitige Benutzung muss auf Dauer gesichert sein.

(4) Steht die Gesamtzahl in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Zahl der Stellplätze entsprechend erhöht oder ermäßigt werden.

(5) Bei der Stellplatzberechnung ist jeweils ab einem Wert der ersten Dezimalstelle ab fünf auf einem vollen Stellplatz aufzurunden.

§ 5 Ersetzung notwendiger Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder

(1) Nach § 52 Abs. 4 S. 1 HBO können auf Antrag bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge durch die Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder ersetzt werden. Dabei sind für einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen; diese werden zur Hälfte auf die Verpflichtung nach zur Schaffung notwendiger Abstellplätze (Abs. 5) angerechnet.

(2) Über Anträge zur Anwendung dieser Möglichkeit entscheidet der Magistrat.

(3) Diese Regelung gilt ab dem 5. Stellplatz.

§ 6 Beschaffenheit

- (1) Garagen und Stellplätze müssen ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein.
- (2) Bei Einfamilienhäusern kann mit Zustimmung der Stadt Hungen hiervon abgewichen werden.
- (3) Stellplätze sind mit Pflaster-, Verbundsteinen oder ähnlichem luft- und wasserdurchlässigem Belag auf einem der Verkehrsbelastung entsprechenden Unterbau herzustellen.
- (4) Im Übrigen finden die Vorschriften der Garagenordnung entsprechende Anwendung.
- (5) Stellplätze für Besucher müssen vom öffentlichen Verkehrsraum aus erkennbar und zu Zeiten des Besucherverkehrs stets zugänglich sein; sie sind besonders zu kennzeichnen und dürfen nicht anderen als Besuchern überlassen werden.
- (6) Für je 5 hergestellte Stellplätze ist ein standortgeeigneter heimischer Laubbaum mit einem Stammumfang von mindestens 14cm, gemessen in 1,00m Höhe in eine unbefestigte Pflanzfläche von mindestens 4m² zu pflanzen und dauerhaft zu unterhalten. Die Baumscheiben sind wirksam gegen Befahren zu sichern (z.B. durch den Einbau von Pfosten, Pollern, Schutzbügeln o.ä.).

§ 7 Standort

Stellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. Ist die Herstellung auf dem Baugrundstück ganz oder teilweise nicht möglich, so dürfen sie auch auf einem anderen Grundstück in zumutbarer Entfernung vom Baugrundstück (bis zu 100 m Fußweg) hergestellt werden, wenn dessen Nutzung zu diesem Zweck sowohl öffentlich-rechtlich als auch zivilrechtlich als Nutzungsrecht im Grundbuch gesichert ist.

§ 8 Ablösung

- (1) Die Herstellungspflicht nach § 2 kann auf Antrag durch Zahlung eines Geldbetrages abgelöst werden, soweit die Herstellung des Stellplatzes aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist, Ein Ablösungsanspruch besteht nicht.
- (2) Über den Antrag entscheidet der Magistrat der Stadt Hungen.

(3) Die Höhe des zu zahlenden Geldbetrages beträgt in

Zone 1	Das bebaute Gebiet der Kernstadt Hungen	7.470 EUR
Zone 2	Alle bebauten Gebiete der Stadtteile Langd, Rabertshausen, Rodheim, Steinheim, Trais-Horloff, Bellersheim, Obbornhofen, Villingen, Nonnenroth, Inheiden, Utphe	6.476 EUR

Grundlage für die Berechnung ist die Formel (Herstellungskosten + Bodenwert) x 1,3

(4) Die Herstellungskosten für einen ebenerdigen öffentlichen Stellplatz werden auf 153,40 EUR/m² festgesetzt. Sie sind regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

(5) Für die Berechnung des Ablösebetrages wird den Mindestgrößen der Stellplätze ein Anteil für Verkehrs- und Grünflächen hinzugerechnet, er beträgt für

Personenkraftwagen nach § 3 Nr. 1.a	10,0 qm
Personenkraftwagen nach § 3 Nr. 1.b	12,5 qm
Lastkraftwagen und Omnibusse	20,0 qm

§ 9 Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 23 HBO handelt, wer entgegen
 - § 2 Abs. 1 bauliche und sonstige Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, errichtet, ohne Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt zu haben.
 - § 2 Abs. 2 Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen oder sonstige Anlagen vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten Mehrbedarf an geeigneten Stellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt zu haben.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 15.000,00 € geahndet werden.
- (3) Das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. S. 602), zuletzt geändert durch Art. 5 G v. 27.08.2017 (BGBl. I S. 3295) findet in seiner jeweils gültigen Fassung Anwendung.
- (4) Zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 OWiG ist der Magistrat der Stadt Hungen.

§ 10 Inkrafttreten

- (1) Diese Satzung tritt am Tage nach Vollendung ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen und Garagen sowie die Ablösung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge vom 01.06.1995 außer Kraft.
- (2) Abweichende bauordnungsrechtliche Festsetzungen in Bebauungsplänen bleiben unberührt.

Hungen, 06.07.2022

Der Magistrat der Stadt Hungen

gez.
W e n g o r s c h
Bürgermeister

Anlage zur Stellplatzsatzung (§ 2 Abs. 1)

Anzahl notwendiger Stellplätze (Stellplatzbedarf)		
Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze für Pkw
1	Wohngebäude	
1.1	Wohngebäude und sonstige Gebäude mit bis zu 2 Wohnungen	2 Stpl. je Wohnung
1.2	Wohngebäude und sonstige Gebäude mit mehr als 2 Wohnungen	2 Stpl. je Wohnung
1.3	Wochenend- und Ferienhäuser	1 Stpl. je Wohnung
1.4	Kinder-, Jugend-, Schülerinnen- und Schülerwohn- und –freizeitheime	1 Stpl. je 15 Betten, jedoch mindestens 2 Stpl.
1.5	Studentinnen-, Studenten-, Schwestern- und Pfleger- sowie Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerwohnheime	1 Stpl. je 5 Betten
1.6	Senioren- und Behindertenwohnheime	1 Stpl. je 6 Betten jedoch mind. 3 Stpl.
1.7.	Asylbewerberwohnheime und – unterkünfte	1 Stpl. je 6 Betten, jedoch mindestens 3
2	Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen	
2.1	Büro-, Verwaltungs- und Praxisräume allgemein	1 Stpl. je 40 qm Nutzfläche
2.2	Räume mit erheblichem Besucher/innenverkehr (z.B. Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Postfilialen, Arztpraxen)	1 Stpl. je 25 qm Nutzfläche, jedoch mindestens 3 Stpl.
3	Verkaufsstätten (zum Begriff Verkaufsnutzfläche siehe Ziff. 11.2)	
3.1	Läden, Geschäftshäuser und Kaufhäuser	1 Stpl. je 30 qm Verkaufsnutzfläche, jedoch mind. 2 Stpl. je Laden
3.2	Einzelhandelsbetriebe, Supermärkte (bis 800 qm) Nutzfläche	1 Stpl. je 15 qm Verkaufsnutzfläche
3.3	Großflächige Handelsbetriebe, großflächige Einzelhandelsbetriebe und Einkaufszentren (ab 800 qm) Nutzfläche	1 Stpl. je 30 qm Verkaufsnutzfläche
3.4	Kioske und Imbissstände	1 Stpl. je 40 qm Verkaufsnutzfläche, jedoch mindestens 3 Stpl.
4	Versamlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen	
4.1	Versamlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (z.B. Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen)	1 Stpl. je 5 Sitzplätze sowie 1 Stpl. je 5 Stehplätze

4.2	Sonstige Versammlungsstätten (z.B. Lichtspieltheater, Schaulaulen, Vortragssäle)	1 Stpl. je 10 Sitzplätze
4.3	Kirchen und Versammlungsstätten für religiöse Zwecke	1 Stpl. je 20 Sitzplätze
4.4	Kirchen und Versammlungsstätten für religiöse Zwecke von überörtlicher Bedeutung	1 Stpl. je 10 Sitzplätze
5	Sportstätten	
5.1	Sportplätze ohne Besucher/-innenplätze (z.B. Trainingsplätze)	1 Stpl. je 250 qm Sportfläche
5.2	Sportplätze und Sportstadien mit Besucher/innenplätzen	1 Stpl. je 250 qm Sportfläche, zusätzl. 1 Stpl. je 15 Besucher/innenplätze
5.3	Turn- und Sporthallen	1 Stpl. je 50 qm Hallenfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 15 Besucher/-innenplätze
5.4	Tanz-, Ballett, Fitness- und Sportschulen	1 Stpl. je 30 qm Sportfläche
5.5	Freibäder und Freiluftbäder	1 Stpl. je 300 qm Grundstücksfläche
5.6	Hallen- und Saunabäder	1 Stpl. je 10 Kleiderablagen, zusätzl. 1 Stpl. je 15 Besucher/-innenplätze
5.7	Tennisplätze	2 Stpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 15 Besucher/innenplätze
5.8	Minigolfplätze	6 Stpl.
5.9	Kegel-, Bowlingbahnen	4 Stpl. je Bahn
5.10	Bootshäuser und Bootsliegeplätze	1 Stpl. je 3 Boote
5.11	Vereinshäuser und -anlagen, soweit nicht unter 5.1-5.10 aufgeführt	1 Stpl. je 200 qm
5.12	Grillplätze	1 Stellplatz je 100qm
6	Gaststätten und Beherbergungsbetriebe	
6.1	Gaststätten, Schank- und Speisewirtschaften, Cafes, Bistros u.ä.	1 Stpl. je 12 qm Nutzfläche
6.2	Vergnügungsstätten, Diskotheken, Spielhallen, Varietes, Spielcasinos, Automatenhallen, Wettbüros	1 Stpl. je 4 qm Nutzfläche
6.3	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stpl. je 2 Gästezimmer, für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1
6.4	Jugendherbergen	1 Stpl. je 10 Betten
7	Krankenhäuser	
7.1	Krankenhäuser, Sanatorien und Kuranstalten	1 Stpl. je 5 Betten
7.2	Pflegeheime	1 Stpl. je 8 Betten
8	Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung	
8.1	Grundschulen	1 Stpl. je 25 Schüler/-innen
8.2	Sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen und Berufsfachschulen	1 Stpl. je 25 Schüler/-innen

8.3	Schulen für Behinderte	1 Stpl. je 15 Schüler/-innen
8.4	Fachhochschulen, Hochschulen	1 Stpl. je 4 Studierende
8.5	Kindergärten, Kindertagesstätten u. dgl.	1 Stpl. je Gruppenraum, jedoch mind. 2 Stpl.
8.6	Jugendfreizeittreffs und dgl.	1 Stpl. je 30 qm Nutzfläche, jedoch mindestens 2 Stpl.
9	Gewerbliche Anlagen	
9.1	Handwerks- u. Industriebetriebe	1 Stpl. je 60 qm
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- u. Verkaufsplätze	1 Stpl. je 80 qm Nutzfläche
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	6 Stpl. je Wartungs- oder Reparaturstand
9.4	Tankstellen mit Pflegeplätzen	5 Stpl. je Pflegeplatz
9.5	Automatische Kfz-Waschstraße	5 Stpl. je Waschanlage
9.6	Kraftfahrzeugwaschplätze zur Selbstbedienung	2 Stpl. je Waschplatz
10	Verschiedenes	
10.1	Kleingartenanlagen und Kleintierzuchtanlagen	1 Stpl. je 3 Nutzungseinheiten
10.2	Friedhöfe	1 Stpl. je 2.000 qm Grundstücksfläche jedoch mind. 10 Stpl.
10.3	Museen, Ausstellungs- und Präsentationsräume	1 Stpl. je 300 Nutzfläche
11	Anwendungsbestimmungen	
11.1	Bei der Berechnung der Nutzfläche bleiben Nebenräume außer Betracht	
11.2	Verkaufsnutzfläche ist die Grundfläche aller dem Kundenverkehr dienenden Räume mit Ausnahme von Fluren, Treppenräumen, Toiletten, Waschräumen.	
11.3	Soweit als Bemessungsgrundlagen Nutzfläche oder Verkaufsnutzfläche angegeben wird, ist die begonnene Einheit maßgebend.	



HSGB
HESSISCHER STÄDTE-
UND GEMEINDEBUND

Muster-Stellplatzsatzung

Stand: Juli 2023

Stellplatzsatzung

der Stadt / Gemeinde

Aufgrund der §§ 5 und 51 der Hessischen Gemeindeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 16.02.2023 (GVBl. S. 90, 93) sowie der §§ 52, 86 Abs. 1 Nr. 23 und 91 Abs. 1 Nr. 4 der Hessischen Bauordnung (HBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.05.2018 (GVBl. S. 198), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 22.11.2022 (GVBl. S. 571, 574), hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt / Gemeindevertretung der Gemeinde in ihrer Sitzung am die folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Geltungsbereich

Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Stadt / Gemeinde.

§ 2 Herstellungspflicht

- (1) Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, dürfen nur errichtet werden, wenn Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit, einschließlich für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderungen, hergestellt werden (notwendige Stellplätze). Diese müssen spätestens im Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der Anlagen fertiggestellt sein.

- (2) Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen dürfen nur erfolgen, wenn der hierdurch ausgelöste Mehrbedarf an Stellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt wird (notwendige Stellplätze).

§ 3 Größe

Stellplätze müssen so groß und so ausgebildet sein, dass sie ihren Zweck erfüllen. Im Übrigen gilt die Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Garagenverordnung-GaV) in der jeweils gültigen Fassung.

§ 4 Zahl

- (1) Die Zahl der nach § 2 herzustellenden Stellplätze bemisst sich nach der dieser Satzung beigefügten Anlage, die verbindlicher Bestandteil dieser Satzung ist.
- (2) Für Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage nicht aufgeführt ist, richtet sich die Zahl der Stellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Anlage für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Richtwerte heranzuziehen.
- (3) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Zahl der erforderlichen Stellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf. Die wechselseitige Benutzung muss auf Dauer gesichert sein.
- (4) Steht die Gesamtzahl in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Zahl der Stellplätze entsprechend erhöht oder ermäßigt werden.
- (5) Bei der Stellplatzberechnung ist jeweils ab einem Wert der ersten Dezimalstelle ab fünf auf einen vollen Stellplatz aufzurunden.

§ 5 Ersetzung notwendiger Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder

Variante 1 (Ausschluss):

Die Anwendung des § 52 Abs. 4 S. 1 und 2 HBO wird ausgeschlossen.

Variante 2 (entspricht dem Gesetzeswortlaut):

Nach § 52 Abs. 4 S. 1 HBO können bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge durch die Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder ersetzt werden. Dabei sind für einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen; diese

werden zur Hälfte auf die Verpflichtung zur Schaffung notwendiger Abstellplätze angerechnet.

Variante 3 (Modifikation):

Bis zu x/y [Entscheidung der Gemeinde über Bruchteil erforderlich!] der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge können durch die Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder ersetzt werden. Dabei sind für einen notwendigen Stellplatz ...[Entscheidung der Gemeinde über die Anzahl erforderlich!] Abstellplätze für Fahrräder herzustellen; diese werden zu x/y [Entscheidung der Gemeinde über Bruchteil erforderlich!] auf die Verpflichtung zur Schaffung notwendiger Abstellplätze angerechnet.

§ 6 Beschaffenheit

(1) Stellplätze müssen ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein.

Möglicher Satz 2:

Bei Einfamilienhäusern kann hiervon abgewichen werden.

(2) Das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude- Elektromobilitätsinfrastruktur – Gesetz – GEIG) gilt in der jeweils gültigen Fassung.

§ 7 Standort

Stellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. Ist die Herstellung auf dem Baugrundstück ganz oder teilweise nicht möglich, so dürfen sie auch auf einem anderen Grundstück in unmittelbarer Nähe zum Baugrundstück (bis zu 100 m Fußweg) hergestellt werden, wenn dessen Nutzung zu diesem Zweck sowohl öffentlich-rechtlich als auch zivilrechtlich das Nutzungsrecht im Grundbuch gesichert ist.

§ 8 Ablösung

(1) Die Herstellungspflicht nach § 2 kann auf Antrag durch Zahlung eines Geldbetrages ganz oder teilweise abgelöst werden, soweit die Herstellung des Stellplatzes aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist. Ein Ablösungsanspruch besteht nicht.

(2) Über den Antrag entscheidet der Magistrat der Stadt/Gemeindevorstand der Gemeinde.

(3) Die Höhe des zu zahlenden Geldbetrages beträgt _____ EUR je Stellplatz.

§ 9 Abstellplätze für Fahrräder

- (1) Bei der Errichtung von Anlagen sind geeignete Abstellplätze für Fahrräder in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen ausreichen (notwendige Abstellplätze).
- (2) Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen dürfen nur erfolgen, wenn der hierdurch ausgelöste Mehrbedarf an Abstellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt wird (notwendige Abstellplätze).
- (3) Die Zahl der nach Abs. 1 herzustellenden Abstellplätze bemisst sich nach der dieser Satzung beigefügten Anlage, die verbindlicher Bestandteil dieser Satzung ist. Bei der Abstellplatzberechnung ist jeweils ab einem Wert der ersten Dezimalstelle ab fünf auf einen vollen Abstellplatz aufzurunden.
- (4) Abstellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen und dauerhaft zu unterhalten.
- (5) Im Übrigen gilt die Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung).

§ 10 Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 23 HBO handelt, wer entgegen
 - § 2 Abs. 1 Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, errichtet, ohne Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt zu haben.
 - § 2 Abs. 2 Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten Mehrbedarf an geeigneten Stellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt zu haben.
 - § 9 Abs. 1 bei der Errichtung von Anlagen geeignete Abstellplätze für Fahrräder nicht in solcher Zahl herstellt, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen ausreichen.
 - § 9 Abs. 2 Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten Mehrbedarf an geeigneten Stellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt zu haben.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 15.000 EUR geahndet werden.
- (3) Das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), zuletzt geändert durch

Art. 31 des Gesetzes vom 05.10.2021 (BGBl. 4607) findet in seiner jeweils gültigen Fassung Anwendung.

- (4) Zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 OWiG ist der Magistrat/Gemeindevorstand.

§ 11 Inkrafttreten

(1) Diese Satzung tritt am Tage nach Vollendung ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

(2) Abweichende bauordnungsrechtliche Festsetzungen in Bebauungsplänen bleiben unberührt.

Ausfertigungsvermerk

Es wird bestätigt, dass der Inhalt dieser Satzung mit den hierzu ergangenen Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung/Gemeindevertretung übereinstimmt und dass die für die Rechtswirksamkeit maßgebenden Verfahrensvorschriften eingehalten wurden.

_____ (Ort, Datum)
Bürgermeister/-in

Bekanntmachungsvermerk:

Die vorstehend ausgefertigte Satzung wurde am _____ im _____
öffentlich bekannt gemacht.

(Ort, Datum)

Bürgermeister/-in

Hinweise – Ergänzende und alternative Regelungen

Zu § 2

Auf Grund der Satzungsbefugnis des § 52 Abs. 2 Ziff. 3 bis 5 HBO können wahlweise und je nach örtlichen Besonderheiten folgende weitere Regelungen getroffen werden. Dies setzt die vorherige Prüfung voraus, ob Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe die jeweilige Sonderregelung erfordern:

(3) Die Herstellungspflicht

- zur Errichtung von Stellplätzen wird auf das Gebiet (genaue Gebietsbeschreibung) _____ beschränkt.
- zur Errichtung von Stellplätzen wird auf folgende Fälle beschränkt: _____ (z.B. Wohngebäude, nach Ziff. xy der Anlage)
- zur Errichtung von Stellplätzen wird für das Gebiet (genaue Gebietsbeschreibung) _____ auf folgende Fälle beschränkt:

(Macht eine Gemeinde von einer dieser Alternativen Gebrauch, so hat sie die Möglichkeit, die Zahl der notwendigen Stellplätze abweichend von der Anlage zu bestimmen. Denkbar ist hier z. B. die Regelung eines geringeren prozentualen Anteils.)

(4) Auf die Herstellung von notwendigen Stellplätzen wird verzichtet, soweit der Stellplatzbedarf

- a) durch besondere Maßnahmen (z.B. Schaffung öffentlicher Parkflächen, städtebaulicher Vertrag [ist zu konkretisieren]) verringert wird.
- b) durch nachträglichen Ausbau von Dach- und Kellergeschossen oder Aufstockung entsteht.

(Der Katalog der Verzichtsmöglichkeiten in § 52 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 HBO ist nicht abschließend („insbesondere“). Jedoch müssen in der Satzung die konkreten Fälle des Verzichts geregelt werden. Der Verzicht hat ebenso wie die Einschränkung oder Untersagung (vgl. Abs. 5) zur Folge, dass eine Ablösung in diesen Fällen nicht verlangt werden kann.)

- (5)** Die Herstellung von Stellplätzen wird in folgenden Gebieten (Gebietsbeschreibung _____) eingeschränkt / und / oder vollständig untersagt, weil Gründe des Verkehrs und/oder städtebauliche Gründe dies erfordern.

Zu § 3

Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr von Großfahrzeugen (z.B. Omnibusse, LKW etc.) zu erwarten ist, könnten durch entsprechende Ergänzungen bei der Größe (§ 3) abgebildet werden.

Zu § 4

- In der Anlage kann gemäß § 52 Abs. 2 Nr. 8 HBO jeweils der Anteil der barrierefreien Stellplätze festgelegt werden.
- Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr von Großfahrzeugen (z.B. Omnibusse, LKW etc.) zu erwarten ist, könnten durch entsprechende Ergänzungen bei der Zahl (Anlage zu § 4) abgebildet werden.

Zu § 6

- **(1) 2**

Sieht die Satzung für Gebäude mit einer Wohnung mehr als einen Stellplatz vor, können auch so genannte „gefangene Stellplätze“ zugelassen werden. In diesem Fall könnte als Satz zwei eingefügt werden:

Bei Einfamilienhäusern kann hiervon abgewichen werden.

- Soweit ein Regelungsbedürfnis besteht, können auf der Grundlage des § 52 Abs. 2 Satz 2 HBO Beschaffenheitsanforderungen, auf der Grundlage des § 52 Abs. 2 Nr. 6 HBO die Verbindlichkeit bestimmter Konstruktionen (z.B. Doppelparker) und auf der Grundlage des § 91 Abs. 1 Ziff. 4 HBO Ausstattungs- und Gestaltungsanforderungen formuliert werden:

(3) Stellplätze sind mit Pflaster-, Verbundsteinen oder ähnlichem Belag auf einem der Verkehrsbelastung entsprechenden Unterbau herzustellen.

(4) Im Übrigen finden die Vorschriften der Garagenverordnung entsprechende Anwendung.

(5) Stellplätze für Besucher müssen vom öffentlichen Verkehrsraum aus erkennbar und zu Zeiten des Besucherverkehrs stets zugänglich sein; sie sind besonders zu kennzeichnen und dürfen nicht anderen als Besuchern überlassen werden.

Zu § 7

Alternative Formulierung:

Die Herstellung auf einem anderen als dem Baugrundstück ist nicht zulässig.

Zu § 8

Die Ablösemöglichkeit kann komplett oder für bestimmte Fahrzeugarten (z.B. Großfahrzeuge) ausgeschlossen werden.

- Nach § 52 Abs. 2 Ziff. 7 HBO ist in der Satzung der je Stellplatz zu zahlende Geldbetrag zu beziffern. Die Höhe hat sich daran zu orientieren, welche Kosten die Realherstellung auslösen würde. Während die reinen Baukosten in der gesamten Gemeinde gleich hoch sein dürften, können die Grundstückspreise (Verkehrswert) innerhalb einer Gemeinde variieren, so dass in diesem Fall eine Zonierung durch verbale und/oder kartografische Gebietsfestlegung vorzunehmen ist. Die für die Berechnung zugrunde zu legende Grundstücksgröße sollte sich dabei an den tatsächlich durchschnittlichen Stellplatzgrößen bei Realherstellung orientieren.

Zone 1

Gebietsbeschreibung

je Stellplatz _____EUR

Zone 2

Gebietsbeschreibung

je Stellplatz _____EUR

Zu § 9

- Falls auf die Herstellungspflicht für Fahrradabstellplätze – abweichend von § 52 Abs. 5 S. 1 i.V.m. S. 4 – vollständig verzichtet werden soll, könnte wie folgt formuliert werden:

Die Herstellungspflicht für Fahrradabstellplätze nach § 52 Abs. 5 HBO wird ausgeschlossen.

Die Gemeinden können auch für einzelne Verkehrsquellen von den Vorgaben der Rechtsverordnung abweichen. In diesem Fall wäre die Zahl für die einzelne Verkehrsquelle in der Anlage auf „0“ zu setzen.

- **(5)**

Wenn man von der Fahrradabstellplatzverordnung abweichende Regelungen treffen möchte, müssen diese explizit in die Satzung aufgenommen werden. Abweichende Regelungen sind möglich in Bezug auf Gestaltung, Größe und Zahl (z.B. Überdachung, Beleuchtung, Diebstahlschutz, Sonderfahräder).

- Es besteht die Möglichkeit, eine Regelung zur Ablöse für Fahrradabstellplätze vorzusehen.

Die Überarbeitung der Muster-Stellplatzsatzung wurde gemeinsam in der Arbeitsgruppe Muster-Stellplatzsatzung (AG Muster-Stellplatzsatzung) erörtert. Dieser gehören der Hessische Städte- und Gemeindebund, der Hessische Städtetag und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

I. Allgemeines

§ 2 Herstellungspflicht

Nach § 52 Abs. 1 HBO obliegt die Forderung der Stellplatzpflicht der eigenverantwortlichen Entscheidungsgewalt der Gemeinden. Die Stellplatzpflicht (für Kfz) entsteht damit grundsätzlich erst durch eine kommunale Stellplatzsatzung.

Anders verhält es sich aufgrund der HBO-Novelle 2018 nun bei Fahrradabstellplätzen. Seit 2018 beinhaltet die HBO die Verpflichtung zur Herstellung von Abstellplätzen (für Fahrräder). Die Gemeinden sind allerdings befugt, vom Gesetz abweichende Regelungen zu treffen, d.h. die Verpflichtung zur Herstellung vollständig auszuschließen oder modifizierende Regelungen zu treffen, wenn sie von Vorgaben einer noch zu erlassenden Rechtsverordnung hinsichtlich der Gestaltung, Größe und Zahl abweichen möchten.

Mehrbedarf (§ 2 Abs. 2):

Aus § 52 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 HBO i.V.m. § 2 Abs. 2 Muster-Stellplatzsatzung ergibt sich, dass Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen oder sonstigen Anlagen nur erfolgen dürfen, wenn der hierdurch ausgelöste **Mehrbedarf** an Garagen oder Stellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt wird.

Dass bei einer Änderung oder Nutzungsänderung für die Berechnung der notwendigen Stellplätze ausschließlich der Mehrbedarf maßgeblich ist, folgt daraus, dass in rechtmäßiger Art und Weise errichteten Bauten ein Bestandsschutz zukommt. Soweit nach der seinerzeit geltenden Rechtslage keine notwendigen Stellplätze für die Errichtung des Gebäudes einzufordern waren oder diese aus anderen Gründen nicht gefordert wurden, erwächst die damals erteilte Baugenehmigung auch im Hinblick auf das Stellplatzrecht in Bestandskraft. Eine vollständige Neuberechnung des Stellplatzbedarfes bei einer anstehenden Änderung oder Nutzungsänderung würde den dem Gebäude zukommenden Bestandsschutz verletzen. Damit wird der durch die Änderung oder Nutzungsänderung ursächlich hervorgerufene Mehrbedarf durch einen rechnerischen Vergleich zwischen dem Stellplatzbedarf der geänderten Anlage (sog. „Sollbedarf“) und des genehmigten Altbestandes ermittelt. Als Mehrbedarf ist somit der Bedarf an Stellplätzen zu sehen, der infolge der Änderung zusätzlich zu dem ohne die Änderung schon bestehenden Bedarf hinzutritt. Abzustellen ist auf den Bedarf, wie er im Zeitpunkt der Nutzungsänderung oder Änderung besteht, so dass die im Zeitpunkt der Beurteilung geltende Stellplatzsatzung zugrunde zu legen ist; nicht aber

die im Zeitpunkt der Genehmigung des Altbestandes geltende Satzung. Der Mehrbedarf ergibt sich danach aus der Differenz des bisherigen und des neuen Sollbedarfs. Rein rechnerisch wird also der Stellplatzbedarf des Altbestandes ermittelt und von dem ebenfalls rein rechnerisch ermittelten Sollbestand abgezogen. Somit sind tatsächlich vorhandene oder auch nur fiktive Stellplätze, die auf die bisherige Nutzung anfallen, als Folge des Bestandsschutzes, den die bisherigen Nutzungen genießen, verpflichtend anzurechnen.

Beispielrechnung:

Einfamilienhaus wird um eine Wohneinheit aufgestockt. Für das ursprüngliche Einfamilienhaus sind bisher keine Stellplätze nachgewiesen, da im Zeitpunkt der Errichtung der Nachweis von Stellplätzen rechtlich noch nicht erforderlich war. Auf dem Grundstück ist aber ein Stellplatz tatsächlich vorhanden.

Die aktuelle Stellplatzsatzung verlangt je Wohneinheit die Herstellung von zwei Stellplätzen.

Lösung:

Neuer Sollbedarf: 4 Stellplätze

Alter Bedarf: 2 Stellplätze

Mehrbedarf: 2 Stellplätze

Neu herzustellende Stellplätze: 1 Stellplatz

§ 5 Ersetzung notwendiger Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder

Der Gesetzgeber hat entschieden, dass ab dem 7. Juni 2019 die Bauherrschaft bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge durch die Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder ersetzen kann. Weiter wurde geregelt, dass für einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen sind; diese werden zur Hälfte auf die Verpflichtung zur Herstellung von Abstellplätzen nach § 52 Abs. 5 HBO angerechnet.

Beispielrechnung:

Ein Vorhaben erfordert 6 Stellplätze und 3 Abstellplätze. Nach § 52 Abs. 4 S. 1 HBO können „**bis zu**“ einem Viertel der notwendigen Stellplätze durch Abstellplätze ersetzt werden.

$$\frac{1}{4} \text{ von } 6 = 1,5$$

Hier darf nicht auf 2 aufgerundet werden, da nur „bis zu“ einem Viertel ersetzt werden darf und 2 mehr als $\frac{1}{4}$ (von 6) wäre. Somit kann nur 1 Stellplatz ersetzt werden.

Hierbei sind nach § 52 Abs. 4 S. 2 Hs. 1 HBO für diesen zu ersetzenden Stellplatz 4 Abstellplätze für Fahrräder herzustellen.

Diese 4 Abstellplätze werden zur Hälfte auf die notwendigen Abstellplätze angerechnet (im Beispielsfall werden also 2 (die Hälfte von 4) auf die ursprünglich notwendigen 3 angerechnet. Das bedeutet im Ergebnis 4 „ersetzende“ Abstellplätze plus 1 verbleibender notwendiger Abstellplatz (ursprünglich 3 notwendige minus 2 angerechnete) ergibt insgesamt 5 herzustellende Fahrradabstellplätze.

Wichtige Hinweise:

Bei der Berechnung der zu ersetzenden Stellplätze ist aufgrund der Formulierung des Gesetzes („bis zu“) stets abzurunden! Anders verhält sich dies bei der Berechnung der Stellplätze nach § 4 der Muster-Stellplatzsatzung. Dessen Absatz 5 enthält die ausdrückliche satzungsrechtliche Aufrundungsregelung.

§ 7 Standort

Das zusätzliche Erfordernis der dinglichen Sicherung beruht auf Erfahrungen in der Praxis. Zwar war auch früher schon die öffentlich-rechtliche Sicherung eines Stellplatzes erforderlich, der nicht auf dem Baugrundstück hergestellt wurde. Die öffentlich-rechtliche Sicherung (z.B. Baulast) gibt jedoch dem Privaten kein zivilrechtliches Nutzungs- bzw. Betretungsrecht. Vielmehr dient die öffentlich-rechtliche Sicherung nur als Grundlage für ein repressives Einschreiten der Unteren Bauaufsichtsbehörde. Deshalb bedarf es zusätzlich einer dinglichen Sicherung, um einen Widerspruch zwischen öffentlichem Recht und Zivilrecht zu vermeiden.

II. Verhältnis zur Garagenverordnung (GaV)

Die Regelungen der GaV als Verordnung des Landes gelten grundsätzlich. Weitergehende Anforderungen in einer Stellplatzsatzung im Vergleich zur GaV sind in Abhängigkeit von der konkret betroffenen Regelung teilweise möglich.

Die GaV dient insbesondere der Verkehrssicherheit/Gefahrenabwehr. Abweichende Regelungen in einer Stellplatzsatzung, die den in der GaV gesetzten Standard diesbezüglich „aufweichen“, sind nicht möglich. Strengere Maßstäbe im Sinne der Gefahrenabwehr können jedoch gesetzt werden. Hier ist § 22 GaV relevant, wonach weitergehende Anforderungen u.a. dann gestellt werden können, wenn dies zur Gefahrenabwehr oder zur zweckentsprechenden Nutzung der Garagen durch Menschen mit Behinderungen erforderlich ist. Beispielsweise kann also die in der GaV geregelte Mindestbreite von Stellplätzen überschritten werden. Wenn in der GaV also bspw. mindestens 2,5 m gefordert sind, können Sie in Ihrer Satzung also z.B. auch mindestens 2,8 m fordern; allerdings könnte man in diesem Beispiel nicht 2,3 m vorsehen.

III. GEIG

Das GEIG gilt für alle dem Anwendungsbereich unterfallenden Stellplätze unter Beachtung der Übergangsregelung des § 16 GEIG. Dies kann man bei Bedarf aus Klarstellungsgesichtspunkten in der Satzung festhalten (s. § 6 Abs. 2). Zwingend wäre eine solche deklaratorische Regelung, dass das GEIG bzgl. E-Stellplätzen Anwendung findet, jedoch nicht.

Es bestünde zudem auch die Möglichkeit, mehr E-Stellplätze als vom GEIG gefordert in der kommunalen Satzung zu regeln. Eine Regelung, die weniger fordert, wäre hingegen nicht anwendbar.

IV. HEG

Auf die in § 12 HEG eingeführte Solarpflicht bei Parkplätzen mit mehr als 50 Stellplätzen wird hingewiesen.

**Verordnung
über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder
(Fahrradabstellplatzverordnung)***

Vom 14. Mai 2020

Aufgrund des § 89 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit Abs. 11 der Hessischen Bauordnung vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198) verordnet der Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

§ 1

Notwendige Abstellplätze für Fahrräder

(1) Soweit durch Satzung der Gemeinde keine abweichende Regelung nach § 52 Abs. 5 Satz 4 der Hessischen Bauordnung getroffen wurde, richtet sich die Zahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder nach der Anlage. Abstellplätze für Fahrräder sind Regelfahrradabstellplätze und Sonderfahrradabstellplätze.

(2) Bei Anlagen mit verschiedenen Nutzungsarten richtet sich die Zahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder nach dem größten gleichzeitigen Bedarf.

(3) Soweit Nutzungsarten in der Anlage nicht genannt sind, richtet sich die Zahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder nach dem voraussichtlichen Bedarf, wobei die für vergleichbare Nutzungsarten in der Anlage festgesetzte Zahl von Abstellplätzen für Fahrräder als Richtwert heranzuziehen ist.

(4) Steht die Zahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, kann die Zahl der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder entsprechend erhöht oder ermäßigt werden. Eine niedrigere Zahl notwendiger Abstellplätze für Fahrräder kann auch zugelassen werden, wenn in unmittelbarer Nähe des Baugrundstücks in ausreichender Anzahl öffentliche Fahrradabstellplätze vorhanden sind und deren Nutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist.

(5) Bei der Berechnung der Abstellplätze für Fahrräder ist auf ganze Zahlen aufzurunden.

(6) Die Abstellplätze für Fahrräder sind spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme einer neu errichteten Anlage oder der Nutzungsaufnahme nach der Änderung einer Anlage oder einer Nutzungsänderung fertigzustellen.

§ 2

Lage der notwendigen
Abstellplätze für Fahrräder

Notwendige Abstellplätze für Fahrräder sind auf dem Baugrundstück oder in unmittelbarer

naher Nähe davon auf einem geeigneten Grundstück, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen. Bei Anlagen mit hohem Besucheraufkommen ist der Anteil der öffentlich zugänglichen Abstellplätze für Fahrräder bedarfsgerecht zu bemessen; er muss jedoch mindestens 25 Prozent betragen.

§ 3

Größe der notwendigen
Abstellplätze für Fahrräder

(1) Die Grundfläche eines Regelfahrradabstellplatzes muss mindestens 2 Meter lang und 0,7 Meter breit sein. Der Seitenabstand zwischen zwei Fahrradständern muss bei

1. höhengleicher Aufstellung der Vorderräder mindestens 0,8 Meter,
2. Hoch-/Tiefaufstellung oder Schrägaufstellung mindestens 0,5 Meter,
3. Doppelaufstellung pro Fahrradständer mindestens 1,2 Meter

betragen. Die Breite der Erschließungswege zu den Abstellplätzen für Fahrräder muss mindestens 1,8 Meter, bei Schrägaufstellung mindestens 1,3 Meter betragen. Ihre lichte Höhe muss mindestens 2 Meter, bei Doppeltstockanlagen mindestens 2,7 Meter betragen.

(2) Die Grundfläche eines Sonderfahrradabstellplatzes muss mindestens 2,75 Meter lang und 0,9 Meter breit sein. Der Erschließungsweg nach Abs. 1 Satz 3 muss im Bereich der Sonderfahrradabstellplätze mindestens 2,5 Meter breit sein.

§ 4

Beschaffenheit und Gestaltung der
notwendigen Abstellplätze für Fahrräder

(1) Notwendige Abstellplätze für Fahrräder sind so zu gestalten, dass sich in LaufRadgröße und Reifenbreite unterscheidende Fahrradtypen standsicher abgestellt und sicher angeschlossen werden können. Fahrradständer sind fest mit dem Boden oder mit dem Gebäude zu verbinden. Satz 2 gilt nicht, wenn auf andere Weise, zum Beispiel durch Gewicht oder Größe des Fahrradständers, sichergestellt ist, dass bei angeschlossenen Fahrrädern keine Ortsveränderung möglich ist. Für Sonderfahrräder ist eine Anschlussmöglichkeit am Boden vorzusehen; Fahrradständer müssen hierfür nicht errichtet werden.

(2) Notwendige Abstellplätze für Fahrräder sollen ausreichend beleuchtet sein. Dienen sie dem längerfristigen Abstellen, müssen sie wettergeschützt sein.

Anlage

*) FFN 361-125

§ 5

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. November 2020 in Kraft. Sie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2027 außer Kraft.

Wiesbaden, den 14. Mai 2020

Der Hessische Minister
für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
Al-Wazir

Anlage
(zu § 1 Abs. 1)

Richtwerte für die Zahl notwendiger Abstellplätze für Fahrräder			
Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Abstellplätze für Regelfahrräder	Zahl der Abstellplätze für Sonderfahrräder
1	Wohngebäude		
1.1	Wohngebäude und sonstige Gebäude mit bis zu 2 Wohnungen	-	-
1.2	Wohngebäude und sonstige Gebäude mit mehr als 2 Wohnungen	1 je 35 qm Wohnfläche, min. 1 je Wohnung	1 je 105 qm Wohnfläche
1.3	Wochenend- und Ferienhäuser	1 je Wohnung	-
1.4	Kinder-, Jugend-, Schülerwohn- und -freizeitheime	1 je 2 Betten	-
1.5	Studenten-, Schwestern- und Pfleger- sowie Arbeitnehmerwohnheime	1 je Bett	1 je 5 Betten
1.6	Senioren- und Behindertenwohnheime	1 je 15 Betten	1 je 75 Betten
1.7.	Asylbewerberwohnheime und -unterkünfte	1 je 2 Betten	-
2	Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen		
2.1	Büro- u. Verwaltungsräume allgemein	1 je 60 qm Nutzfläche	1 je 300 qm Nutzfläche
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (z.B. Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Postfilialen, Arztpraxen)	1 je 25 qm Nutzfläche	1 je 125 qm Nutzfläche
3	Verkaufsstätten		
3.1	Läden, Geschäftshäuser und Kaufhäuser	1 je 60 qm Verkaufsnutzfläche	1 je 180 qm Verkaufsnutzfläche
3.2	Einzelhandelsbetriebe, Supermärkte (bis 800 qm Verkaufsnutzfläche)	1 je 40 qm Verkaufsnutzfläche	1 je 120 qm Verkaufsnutzfläche
3.3	Großflächige Handelsbetriebe, großflächige Einzelhandelsbetriebe und Einkaufszentren (ab 800 qm Verkaufsnutzfläche)	1 je 50 qm Verkaufsnutzfläche	1 je 150 qm Verkaufsnutzfläche

4 Versammlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen			
4.1	Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (z. B. Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen)	1 je 20 Sitzplätze	1 je 100 Sitzplätze
4.2	Sonstige Versammlungsstätten (z. B. Lichtspieltheater, Schulaulen, Vortragssäle)	1 je 10 Sitzplätze	1 je 50 Sitzplätze
4.3	Kirchen und Versammlungsstätten für religiöse Zwecke	1 je 30 Sitzplätze	1 je 150 Sitzplätze
4.4	Kirchen und Versammlungsstätten für religiöse Zwecke von überörtlicher Bedeutung	1 je 40 Sitzplätze	1 je 200 Sitzplätze
5 Sportstätten			
5.1	Sportplätze ohne Besucherplätze (z. B. Trainingsplätze)	1 je 250 qm Sportfläche	1 je 750 qm Sportfläche
5.2	Sportplätze und Sportstadien mit Besucherplätzen	1 je 250 qm Sportfläche, zusätzlich 1 je 30 Besucherplätze	1 je 750 qm Sportfläche, zusätzlich 1 je 90 Besucherplätze
5.3	Turn- und Sporthallen	1 je 50 qm Hallenfl., zusätzl. 1 je 15 Besucherplätze	1 je 45 Besucherplätze
5.4	Tanz-, Ballett, Fitness- und Sportschulen und dgl.	1 je 30 qm Sportfläche	1 je 90 qm Sportfläche
5.5	Freibäder und Freiluftbäder	1 je 100 qm Grundstücksfläche	1 je 300 qm Grundstücksfläche
5.6	Hallen- und Saunabäder	1 je 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 je 10 Besucherplätze	1 je 30 Kleiderablagen, zusätzlich 1 je 30 Besucherplätze
5.7	Tennisplätze	1 je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze	1 je 30 Besucherplätze
5.8	Minigolfplätze	8 je Anlage	-
5.9	Kegel-, Bowlingbahnen	1 je Bahn	-
5.10	Bootshäuser und Bootslichegeplätze	1 je 3 Boote	-
5.11	Vereins- und Clubhäuser	1 je 25 qm Nutzfläche	-
6 Gaststätten und Beherbergungsbetriebe			
6.1	Gaststätten, Schank- und Speisewirtschaften, Cafes, Bistros und dgl.	1 je 10 qm Gastfläche	-
6.2	Vergnügungsstätten, Diskotheken, Spielhallen, Wettbüros, Varietes, Spielcasinos, Automatenhallen	1 je 10 qm Gastfläche	-
6.3	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 je 20 Betten, für zugehörigen Restaurantbetrieb Zuschlag n. Nr. 6.1	-
6.4	Jugendherbergen	1 je 10 Betten	-
7 Krankenhäuser			
7.1	Krankenhäuser, Sanatorien und Kuranstalten	1 je 10 Betten	1 je 50 Betten
7.2	Pflegeheime	1 je 15 Betten	1 je 75 Betten
8 Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung			
8.1	Grundschulen	1 je 10 Schüler/-innen	1 je 100 Schüler/-innen
8.2	Allgemeine Schulen außer Grundschulen nach 8.1	1 je 4 Schüler/-innen	1 je 100 Schüler/-innen
8.3	Förderschulen	1 je 15 Schüler/-innen	1 je 200 Schüler/-innen
8.4	Fachhochschulen, Hochschulen	1 je 3 Studierende	1 je 100 Studierende
8.5	Kindergärten, Kinderhorte	5 je Gruppenraum	2 je Gruppenraum

8.6	Kinderkrippen	1 je Gruppenraum	1 je Gruppenraum
8.7	Jugendfreizeittreffs und dgl.	1 je 15 qm Nutzfläche	-
9	Gewerbliche Anlagen		
9.1	Handwerks- u. Industriebetriebe und sonstige Betriebsstätten	1 je 5 Beschäftigte	1 je 25 Beschäftigte
9.2	Selbstständige Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- u. Verkaufsplätze	1 je 100 qm Nutzfläche	1 je 300 qm Nutzfläche
10	Verschiedenes		
10.1	Kleingartenanlagen und Kleintierzuchtanlagen	1 je 2 Nutzungseinheiten	1 je 10 Nutzungseinheiten
10.2	Friedhöfe	1 je 750 qm Grundstücksfläche	-
10.3	Museen, Ausstellungs- und Präsentationsräume	1 je 50 qm Nutzfläche	1 je 250 qm Nutzfläche

Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität* (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz - GEIG)

GEIG

Ausfertigungsdatum: 18.03.2021

Vollzitat:

"Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 354)"

- * Dieses Gesetz dient der Umsetzung von Artikel 8 Absatz 2 bis 6 der Richtlinie (EU) 2018/844 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz (ABl. L 156 vom 19.6.2018, S. 75).

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 25.3.2021 +++)

(+++ Amtlicher Hinweis des Normgebers auf EG-Recht:

Umsetzung der

EURL 2018/844

(CELEX Nr: 32018L0844) +++)

Eingangsformel

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Abschnitt 1

Anwendungsbereich; Begriffsbestimmungen

§ 1 Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz regelt die Errichtung von und die Ausstattung mit der vorbereitenden Leitungsinfrastruktur und der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität in zu errichtenden und bestehenden Gebäuden.

(2) Dieses Gesetz ist nicht anzuwenden auf Nichtwohngebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und überwiegend von diesen selbst genutzt werden.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist oder sind

1. „Eigentümer“ der Eigentümer des Gebäudes, bei einer Aufteilung nach dem Wohnungseigentumsgesetz auch die Gemeinschaft der Wohnungseigentümer,
2. „elektrische Infrastruktur“ der Teil der technischen Ausrüstung, der für den Betrieb aller elektrisch oder elektromotorisch betriebenen Anlagen des Gebäudes oder des Parkplatzes notwendig ist, einschließlich der elektrischen Leitungen, der technischen Komponenten und der damit zusammenhängenden Ausstattung,
3. „Elektromobil“ ein elektrisch betriebenes Fahrzeug im Sinne von § 2 Nummer 1 in Verbindung mit § 1 Satz 1 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), das durch Artikel 327 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist,
4. „Gebäudenutzfläche“ die Nutzfläche eines Wohngebäudes nach DIN V 18599: 2018-09¹, die beheizt oder gekühlt wird,
5. „größere Renovierung“ die Renovierung eines Gebäudes, bei der mehr als 25 Prozent der Oberfläche der Gebäudehülle einer Renovierung unterzogen werden,

6. „kleine und mittlere Unternehmen“ Unternehmen im Sinne der Definition in Titel I des Anhangs der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36),
7. „Kraftfahrzeuge“ Fahrzeuge im Sinne von § 1a Absatz 2 und 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 26. November 2020 (BGBl. I S. 2575) geändert worden ist,
8. „Ladeinfrastruktur“ die Summe aller elektrotechnischen Verbindungen, Mess-, Steuer- und Regelungseinrichtungen, einschließlich Überstrom- und Überspannungsschutzeinrichtungen, die zur Installation, zum Betrieb und zur Steuerung von Ladepunkten für die Elektromobilität notwendig sind,
9. „Ladepunkt“ eine Einrichtung, die zum Aufladen von Elektromobilen geeignet und bestimmt ist und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann,
10. „Leitungsinfrastruktur“ die Gesamtheit aller Leitungsführungen zur Aufnahme von elektro- und datentechnischen Leitungen in Gebäuden oder im räumlichen Zusammenhang von Gebäuden vom Stellplatz über den Zählpunkt eines Anschlussnutzers bis zu den Schutzelementen,
11. „Nettogrundfläche“ die Nutzfläche eines Nichtwohngebäudes nach DIN V 18599: 2018-09, die beheizt oder gekühlt wird,
12. „Nichtwohngebäude“ ein Gebäude, das kein Wohngebäude nach Nummer 15 ist,
13. „Parkplatz“ eine zusammenhängende Fläche, die aus mehreren Stellplätzen besteht,
14. „Stellplatz“ eine Fläche, die dem Abstellen eines Kraftfahrzeugs außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen dient, wobei Ausstellungs-, Verkaufs-, Werk- und Lagerräume für Kraftfahrzeuge keine Stellplätze sind,
15. „Wohngebäude“ ein Gebäude, das nach seiner Zweckbestimmung überwiegend dem Wohnen dient, einschließlich Wohn-, Alten- und Pflegeheimen sowie ähnlicher Einrichtungen.

¹ Amtlicher Hinweis: Alle zitierten DIN-Vornormen und -Normen sind im Beuth-Verlag GmbH, Berlin, veröffentlicht und beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert niedergelegt.

Abschnitt 2

Allgemeine Vorschriften

§ 3 An das Gebäude angrenzende Stellplätze

An das Gebäude angrenzende Stellplätze liegen vor, wenn der Parkplatz, auf dem sich die Stellplätze befinden,

1. denselben Eigentümer wie das Gebäude hat,
2. überwiegend von den Bewohnern oder Nutzern des Gebäudes genutzt wird und
3. eine unmittelbare physische oder technische Verbindung zum Gebäude oder zu einem Gebäudeteil aufweist.

§ 4 Leitungsinfrastruktur

Die erforderliche Leitungsinfrastruktur umfasst eine geeignete Leitungsführung für Elektro- und Datenleitungen. Die verwendete Leitungsführung muss den dafür geltenden elektro-, bau- und datentechnischen Vorschriften sowie den anerkannten Regeln der Technik genügen. Die Umsetzung kann durch Leerrohre, Kabelschutzrohre, Bodeninstallationssysteme, Kabelpritschen oder vergleichbare Maßnahmen erfolgen. Die erforderliche Leitungsinfrastruktur umfasst mindestens auch den erforderlichen Raum für den Zählerplatz, den Einbau intelligenter Messsysteme für ein Lademanagement und die erforderlichen Schutzelemente.

§ 5 Errichtung eines Ladepunktes

(1) Bei der Errichtung eines Ladepunktes sind die gesetzlichen Mindestanforderungen an den Aufbau und den Betrieb von Ladepunkten zu beachten.

(2) Die Mitteilungspflicht nach § 19 Absatz 2 der Niederspannungsanschlussverordnung vom 1. November 2006 (BGBl. I S. 2477), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 30. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist, ist anzuwenden.

Abschnitt 3

Zu errichtende Gebäude

§ 6 Zu errichtende Wohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen

Wer ein Wohngebäude errichtet, das über mehr als fünf Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als fünf an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird.

§ 7 Zu errichtende Nichtwohngebäude mit mehr als sechs Stellplätzen

Wer ein Nichtwohngebäude errichtet, das über mehr als sechs Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als sechs an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass

1. mindestens jeder dritte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird und
2. zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet wird.

Abschnitt 4

Bestehende Gebäude

§ 8 Größere Renovierung bestehender Wohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen

(1) Wird ein Wohngebäude, das über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes verfügt, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird.

(2) Wird ein Wohngebäude, das über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird.

§ 9 Größere Renovierung bestehender Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen

(1) Wird ein Nichtwohngebäude, das über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes verfügt, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass

1. mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird und
2. zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet wird.

(2) Wird ein Nichtwohngebäude, das über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass

1. mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird und
2. zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet wird.

§ 10 Bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen

(1) Für jedes Nichtwohngebäude, das über mehr als 20 Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als 20 an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass nach dem 1. Januar 2025 ein Ladepunkt errichtet wird.

(2) Hat ein Eigentümer die Pflicht nach Absatz 1 für mehr als ein Nichtwohngebäude, so kann er die Pflicht auch dadurch erfüllen, dass er die Gesamtzahl der zu errichtenden Ladepunkte zusammen in einer oder mehreren seiner Liegenschaften errichtet, wenn dem bestehenden oder erwarteten Bedarf an Ladeinfrastruktur in den betroffenen Liegenschaften dadurch Rechnung getragen wird. Will ein Eigentümer seine Pflicht nach Satz 1

erfüllen, muss er eine Planung für alle betroffenen Nichtwohngebäude und Stellplätze zugrunde legen, die der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen ist.

(3) Absatz 2 kann auch in den Fällen des § 7 Nummer 2, des § 9 Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 2 Nummer 2 angewendet werden.

Abschnitt 5

Gemischt genutzte Gebäude, Lade- und Leitungsinfrastruktur im Quartier, Unternehmerklärung und Ausnahmen

§ 11 Gemischt genutzte Gebäude

(1) Teile eines Wohngebäudes, die sich hinsichtlich der Art ihrer Nutzung und der gebäudetechnischen Ausstattung wesentlich von der Wohnnutzung unterscheiden und die einen nicht unerheblichen Teil der Gebäudenutzfläche umfassen, sind getrennt als Nichtwohngebäude zu behandeln.

(2) Teile eines Nichtwohngebäudes, die dem Wohnen dienen und einen nicht unerheblichen Teil der Nettogrundfläche umfassen, sind getrennt als Wohngebäude zu behandeln.

(3) Auf bestehende gemischt genutzte Gebäude, die aus einem getrennt als Wohngebäude oder Nichtwohngebäude zu behandelnden Teil bestehen und die zusammen über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügen, finden die Vorschriften dieses Gesetzes Anwendung. Die Rechtsfolgen nach diesem Gesetz richten sich für alle Stellplätze nach der überwiegenden Art der Nutzung des Gebäudes.

(4) Überwiegt bei einem zu errichtenden gemischt genutzten Gebäude, das aus einem getrennt als Wohngebäude oder Nichtwohngebäude zu behandelnden Teil besteht, die Nutzung als Wohngebäude und verfügt das Gebäude insgesamt über mehr als fünf Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als fünf an das Gebäude angrenzende Stellplätze, finden die Vorschriften dieses Gesetzes über zu errichtende Wohngebäude Anwendung. Die Rechtsfolgen nach diesem Gesetz richten sich für alle Stellplätze nach der überwiegenden Art der Nutzung des Gebäudes.

(5) Überwiegt bei einem zu errichtenden gemischt genutzten Gebäude, das aus einem getrennt als Wohngebäude oder Nichtwohngebäude zu behandelnden Teil besteht, die Nutzung als Nichtwohngebäude und verfügt das Gebäude insgesamt über mehr als sechs Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als sechs an das Gebäude angrenzende Stellplätze, finden die Vorschriften dieses Gesetzes über zu errichtende Nichtwohngebäude Anwendung. Die Rechtsfolgen nach diesem Gesetz richten sich für alle Stellplätze nach der überwiegenden Art der Nutzung des Gebäudes.

§ 12 Lade- und Leitungsinfrastruktur im Quartier

(1) Bauherren oder Eigentümer, deren Gebäude in räumlichem Zusammenhang stehen, können Vereinbarungen über eine gemeinsame Ausstattung von Stellplätzen mit Leitungsinfrastruktur oder Ladepunkten treffen, um die jeweiligen Anforderungen nach den §§ 6 bis 10 zu erfüllen. Gegenstand von Vereinbarungen nach Satz 1 können insbesondere sein

1. die gemeinsame Ausstattung mit Leitungsinfrastruktur oder die gemeinsame Errichtung von Ladepunkten,
2. die Benutzung von Grundstücken, deren Betreten und die Führung von Leitungen über Grundstücke.

(2) Dritte, insbesondere Energieversorgungsunternehmen, können an Vereinbarungen im Sinne des Absatzes 1 beteiligt werden.

(3) Die Vereinbarung ist der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen.

(4) Eine Vereinbarung im Sinne des Absatzes 1 bedarf der Schriftform, soweit nicht durch Rechtsvorschriften eine andere Form vorgeschrieben ist.

(5) Die Regelungen der Absätze 1 bis 3 sind entsprechend anwendbar, wenn die Gebäude, die im räumlichen Zusammenhang stehen und nach den Absätzen 1 und 2 gemeinsam Anforderungen dieses Gesetzes erfüllen, einem Eigentümer gehören. An die Stelle der Vereinbarung nach Absatz 1 tritt eine schriftliche Dokumentation des Eigentümers, die der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen ist.

§ 13 Unternehmererklärung

(1) Wer geschäftsmäßig an oder in einem zu errichtenden oder bestehenden Gebäude Arbeiten im Anwendungsbereich dieses Gesetzes durchführt, hat dem Eigentümer unverzüglich nach Abschluss der Arbeiten schriftlich oder elektronisch zu bestätigen, dass die von ihm durchgeführten Arbeiten diesem Gesetz entsprechen.

(2) Der Eigentümer hat die Unternehmererklärung mindestens fünf Jahre aufzubewahren. Er hat die Unternehmererklärung der nach Landesrecht zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen.

§ 14 Ausnahmen

(1) Sofern bei einer größeren Renovierung eines bestehenden Gebäudes die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur 7 Prozent der Gesamtkosten der größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten, sind die §§ 8 bis 10 nicht anzuwenden.

(2) Öffentliche Gebäude, die gemäß der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2019/1745 (ABl. L 268 vom 22.10.2019, S. 1) geändert worden ist, bereits vergleichbaren Anforderungen unterliegen, sind von der Anwendung der §§ 6 bis 10 ausgenommen.

Abschnitt 6 Bußgeld- und Schlussvorschriften

§ 15 Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder leichtfertig

1. entgegen § 6 oder § 8 nicht dafür sorgt, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird,
2. entgegen § 7 nicht dafür sorgt, dass mindestens jeder dritte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet und mindestens ein Ladepunkt errichtet wird,
3. entgegen § 9 nicht dafür sorgt, dass mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet und mindestens ein Ladepunkt errichtet wird, oder
4. entgegen § 10 nicht dafür sorgt, dass ein Ladepunkt errichtet wird.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.

§ 16 Übergangsvorschriften

Die Vorschriften dieses Gesetzes sind nicht anzuwenden auf Vorhaben, für welche die Bauantragstellung oder der Antrag auf bauaufsichtliche Zustimmung oder die Bauanzeige vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes nach § 17 erfolgt ist. Satz 1 gilt für nicht genehmigungsbedürftige Vorhaben entsprechend. Für Vorhaben, die nach Maßgabe des Bauordnungsrechts der zuständigen Behörde zur Kenntnis zu geben sind, ist auf den Zeitpunkt des Eingangs der Kenntnissgabe bei der zuständigen Behörde abzustellen. Für sonstige nicht genehmigungsbedürftige, insbesondere genehmigungs-, anzeige- und verfahrensfreie Vorhaben ist auf den Zeitpunkt des Beginns der Bauausführung abzustellen.

§ 17 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Stellplatzsatzung der Stadt Hungen

Aufgrund der §§ 5 und 51 der Hessischen Gemeindeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 16.02.2023 (GVBl. S. 90, 93) sowie der §§ 52, 86 Abs. 1 Nr. 23 und 91 Abs. 1 Nr. 4 der Hessischen Bauordnung (HBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.05.2018 (GVBl. S. 198), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 22.11.2022 (GVBl. S. 571, 574), hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt / Gemeindevertretung der Gemeinde in ihrer Sitzung am die folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Geltungsbereich

Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Stadt Hungen.

§ 2 Herstellungspflicht

- (1) Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, dürfen nur errichtet werden, wenn Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit, einschließlich für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung, hergestellt werden (notwendige Stellplätze). Diese müssen spätestens im Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen oder sonstigen Anlagen fertiggestellt sein. Die Herstellpflicht für Fahrradabstellplätze nach § 52 Abs. 5 HBO bleibt unberührt.
- (2) Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen oder sonstigen Anlagen dürfen nur erfolgen, wenn der hierdurch ausgelöste Mehrbedarf an Stellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt wird (notwendige Stellplätze).
- (3) Über Anträge zur Befreiung von dieser Satzung entscheidet der Magistrat.

§ 3 Größe

- (1) Stellplätze müssen so groß und so ausgebildet sein, dass sie ihren Zweck erfüllen. Folgende Stellplatzgrößen werden als Mindestgrößen festgesetzt:
 - a.) Stellplätze für Personenkraftwagen oder 1 Lastkraftwagen bis 2,5 t Gesamtgewicht oder 1 Omnibus mit höchstens 10 Sitzplätzen oder 1 Anhänger 2,50 x 5,00 m
 - b.) Behindertenstellplätze für Personenkraftwagen 3,50 x 5,00 m

- c.) Stellplätze für Lastkraftwagen bis 10 t und Omnibusse mit mehr als 10 Sitzplätzen
4,00 x 10,00 m
 - d.) Für Fahrradstellplätze werden folgende Größen festgesetzt:

2,5 m x 0,6 m je Einzelplatz
 - e.) Direkt an der öffentlichen Verkehrsfläche angeordnete senkrechte Parkplätze sind nur dann zulässig, wenn die bauliche Anlage min. 5,50 m von der Grenze (Gehweghinterkante) zurücksteht. Sie sind nur bis zu einer max. Breite von 7,50 m zulässig, höchstens jedoch 40 % der Grundstücksbreite, wobei Zufahrten einzurechnen sind.
- (2) Im Übrigen gilt die Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (GaVO vom 17. November 2014, GVBl. I Seite 286).

§ 4 Zahl

- (1) Die Zahl der nach § 2 herzustellenden Stellplätze bemisst sich nach der dieser Satzung beigefügten Anlage, die verbindlicher Bestandteil dieser Satzung ist.
- (2) Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage nicht aufgeführt ist, richtet sich die Zahl der Stellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Anlage für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Richtwerte heranzuziehen.
- (3) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Zahl der erforderlichen Stellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf. Die wechselseitige Benutzung muss auf Dauer gesichert sein.
- (4) Steht die Gesamtzahl in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Zahl der Stellplätze entsprechend erhöht oder ermäßigt werden.
- (5) Bei der Stellplatzberechnung ist jeweils ab einem Wert der ersten Dezimalstelle ab fünf auf einem vollen Stellplatz aufzurunden.

§ 5 Ersetzung notwendiger Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder

- (1) Die Anwendung des § 52 Abs. 4 S. 1 und 2 HBO wird ausgeschlossen.

§ 6 Beschaffenheit

- (1) Garagen und Stellplätze müssen ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein.

- (2) Bei Einfamilienhäusern kann mit Zustimmung der Stadt Hungen hiervon abgewichen werden.
- (3) Stellplätze sind mit Pflaster-, Verbundsteinen oder ähnlichem luft- und wasserdurchlässigem Belag auf einem der Verkehrsbelastung entsprechenden Unterbau herzustellen.
- (4) Im Übrigen finden die Vorschriften der Garagenordnung entsprechende Anwendung.
- (5) Stellplätze für Besucher müssen vom öffentlichen Verkehrsraum aus erkennbar und zu Zeiten des Besucherverkehrs stets zugänglich sein; sie sind besonders zu kennzeichnen und dürfen nicht anderen als Besuchern überlassen werden.
- (6) Für je 5 hergestellte Stellplätze ist ein standortgeeigneter heimischer Laubbaum mit einem Stammumfang von mindestens 14cm, gemessen in 1,00m Höhe in eine unbefestigte Pflanzfläche von mindestens 4m² zu pflanzen und dauerhaft zu unterhalten. Die Baumscheiben sind wirksam gegen Befahren zu sichern (z.B. durch den Einbau von Pfosten, Pollern, Schutzbügeln o.ä.).
- (7) Das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude- Elektromobilitätsinfrastruktur – Gesetz – GEIG) gilt in der jeweils gültigen Fassung.

§ 7 Standort

Stellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. Ist die Herstellung auf dem Baugrundstück ganz oder teilweise nicht möglich, so dürfen sie auch auf einem anderen Grundstück in zumutbarer Entfernung vom Baugrundstück (bis zu 100 m Fußweg) hergestellt werden, wenn dessen Nutzung zu diesem Zweck sowohl öffentlich-rechtlich als auch zivilrechtlich als Nutzungsrecht im Grundbuch gesichert ist.

§ 8 Ablösung

- (1) Die Herstellungspflicht nach § 2 kann auf Antrag durch Zahlung eines Geldbetrages abgelöst werden, soweit die Herstellung des Stellplatzes aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist, Ein Ablösungsanspruch besteht nicht.
- (2) Über den Antrag entscheidet der Magistrat der Stadt Hungen.
- (3) Die Höhe des zu zahlenden Geldbetrages beträgt in

Zone 1

Das bebaute Gebiet der Kernstadt Hungen

7.470 EUR

Zone 2	Alle bebauten Gebiete der Stadtteile Langd, Rabertshausen, Rodheim, Steinheim, Trais-Horloff, Bellersheim, Obbornhofen, Villingen, Nonnenroth, Inheiden, Utphe	6.476 EUR
--------	---	-----------

Grundlage für die Berechnung ist die Formel (Herstellungskosten + Bodenwert) x 1,3

- (4) Die Herstellungskosten für einen ebenerdigen öffentlichen Stellplatz werden auf 153,40 EUR/m² festgesetzt. Sie sind regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.
- (5) Für die Berechnung des Ablösebetrages wird den Mindestgrößen der Stellplätze ein Anteil für Verkehrs- und Grünflächen hinzugerechnet, er beträgt für

Personenkraftwagen nach § 3 Nr. 1.a	10,0 qm
Personenkraftwagen nach § 3 Nr. 1.b	12,5 qm
Lastkraftwagen und Omnibusse	20,0 qm

§ 9 Abstellplätze für Fahrräder

- (1) Bei der Errichtung von Anlagen sind geeignete Abstellplätze für Fahrräder in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen ausreichen (notwendige Abstellplätze).
- (2) Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen dürfen nur erfolgen, wenn der hierdurch ausgelöste Mehrbedarf an Abstellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt wird (notwendige Abstellplätze).
- (3) Die Zahl der nach Abs. 1 herzustellenden Abstellplätze bemisst sich nach der dieser Satzung beigefügten Anlage, die verbindlicher Bestandteil dieser Satzung ist. Bei der Abstellplatzberechnung ist jeweils ab einem Wert der ersten Dezimalstelle ab fünf auf einen vollen Abstellplatz aufzurunden.
- (4) Abstellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen und dauerhaft zu unterhalten.
- (5) Im Übrigen gilt die Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung).

§ 10 Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 23 HBO handelt, wer entgegen
 - § 2 Abs. 1 bauliche und sonstige Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, errichtet, ohne Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt zu haben.
 - § 2 Abs. 2 Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten Mehrbedarf an geeigneten Stellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt zu haben.
 - § 9 Abs. 1 bei der Errichtung von Anlagen geeignete Abstellplätze für Fahrräder nicht in solcher Zahl herstellt, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen ausreichen.
 - § 9 Abs. 2 Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten Mehrbedarf an geeigneten Stellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt zu haben.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 15.000,00 € geahndet werden.
- (3) Das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), zuletzt geändert durch Art. 31 des Gesetzes vom 05.10.2021 (BGBl. 4607) findet in seiner jeweils gültigen Fassung Anwendung.
- (4) Zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 OWiG ist der Magistrat der Stadt Hungen.

§ 9 Inkrafttreten

- (1) Diese Satzung tritt am Tage nach Vollendung ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen und Garagen sowie die Ablösung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge vom 05.07.2022 außer Kraft.
- (2) Abweichende bauordnungsrechtliche Festsetzungen in Bebauungsplänen bleiben unberührt.

Der Magistrat der Stadt Hungen

gez.
Wengorsch
Bürgermeister

ENTWURF

Anlage zur Stellplatzsatzung (§ 2 Abs. 1)

Anzahl notwendiger Stellplätze (Stellplatzbedarf)		
Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze für Pkw
1	Wohngebäude	
1.1	Wohngebäude und sonstige Gebäude mit bis zu 2 Wohnungen	2 Stpl. je Wohnung
1.2	Wohngebäude und sonstige Gebäude mit mehr als 2 Wohnungen	2 Stpl. je Wohnung
1.3	Wochenend- und Ferienhäuser	1 Stpl. je Wohnung
1.4	Kinder-, Jugend-, Schülerinnen- und Schülerwohn- und –freizeitheime	1 Stpl. je 15 Betten, jedoch mindestens 2 Stpl.
1.5	Studentinnen-, Studenten-, Schwestern- und Pfleger- sowie Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerwohnheime	1 Stpl. je 5 Betten
1.6	Senioren- und Behindertenwohnheime	1 Stpl. je 6 Betten jedoch mind. 3 Stpl.
1.7	Asylbewerberwohnheime und – unterkünfte	1 Stpl. je 6 Betten, jedoch mindestens 3
1.8.	Appartementwohnung bis 40 m ² Wohnfläche	1 Stpl. je Wohnung
2	Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen	
2.1	Büro-, Verwaltungs- und Praxisräume allgemein	1 Stpl. je 40 qm Nutzfläche
2.2	Räume mit erheblichem Besucher/innenverkehr (z.B. Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Postfilialen, Arztpraxen)	1 Stpl. je 25 qm Nutzfläche, jedoch mindestens 3 Stpl.
3	Verkaufsstätten (zum Begriff Verkaufsnutzfläche siehe Ziff. 11.2)	
3.1	Läden, Geschäftshäuser und Kaufhäuser	1 Stpl. je 30 qm Verkaufsnutzfläche, jedoch mind. 2 Stpl. je Laden
3.2	Einzelhandelsbetriebe, Supermärkte (bis 800 qm) Nutzfläche	1 Stpl. je 15 qm Verkaufsnutzfläche
3.3	Großflächige Handelsbetriebe, großflächige Einzelhandelsbetriebe und Einkaufszentren (ab 800 qm) Nutzfläche	1 Stpl. je 30 qm Verkaufsnutzfläche
3.4	Kioske und Imbissstände	1 Stpl. je 40 qm Verkaufsnutzfläche, jedoch mindestens 3 Stpl.
4	Versammlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen	
4.1	Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (z.B. Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen)	1 Stpl. je 5 Sitzplätze sowie 1 Stpl. je 5 Stehplätze

4.2	Sonstige Versammlungsstätten (z.B. Lichtspieltheater, Schaulaulen, Vortragsäle)	1 Stpl. je 10 Sitzplätze
4.3	Kirchen und Versammlungsstätten für religiöse Zwecke	1 Stpl. je 20 Sitzplätze
4.4	Kirchen und Versammlungsstätten für religiöse Zwecke von überörtlicher Bedeutung	1 Stpl. je 10 Sitzplätze
5	Sportstätten	
5.1	Sportplätze ohne Besucher/-innenplätze (z.B. Trainingsplätze)	1 Stpl. je 250 qm Sportfläche
5.2	Sportplätze und Sportstadien mit Besucher/innenplätzen	1 Stpl. je 250 qm Sportfläche, zusätzl. 1 Stpl. je 15 Besucher/innenplätze
5.3	Turn- und Sporthallen	1 Stpl. je 50 qm Hallenfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 15 Besucher/-innenplätze
5.4	Tanz-, Ballett, Fitness- und Sportschulen	1 Stpl. je 30 qm Sportfläche
5.5	Freibäder und Freiluftbäder	1 Stpl. je 300 qm Grundstücksfläche
5.6	Hallen- und Saunabäder	1 Stpl. je 10 Kleiderablagen, zusätzl. 1 Stpl. je 15 Besucher/-innenplätze
5.7	Tennisplätze	2 Stpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 15 Besucher/innenplätze
5.8	Minigolfplätze	6 Stpl.
5.9	Kegel-, Bowlingbahnen	4 Stpl. je Bahn
5.10	Bootshäuser und Bootslichegeplätze	1 Stpl. je 3 Boote
5.11	Vereinshäuser und -anlagen, soweit nicht unter 5.1-5.10 aufgeführt	1 Stpl. je 200 qm
5.12	Grillplätze	1 Stellplatz je 100qm
6	Gaststätten und Beherbergungsbetriebe	
6.1	Gaststätten, Schank- und Speisewirtschaften, Cafés, Bistros u.ä.	1 Stpl. je 12 qm Nutzfläche
6.2	Vergnügungsstätten, Diskotheken, Spielhallen, Varietés, Spielcasinos, Automatenhallen, Wettbüros	1 Stpl. je 4 qm Nutzfläche
6.3	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stpl. je 2 Gästezimmer, für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1
6.4	Jugendherbergen	1 Stpl. je 10 Betten
7	Krankenhäuser	
7.1	Krankenhäuser, Sanatorien und Kuranstalten	1 Stpl. je 5 Betten
7.2	Pflegeheime	1 Stpl. je 8 Betten
8	Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung	
8.1	Grundschulen	1 Stpl. je 25 Schüler/-innen
8.2	Sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen und Berufsfachschulen	1 Stpl. je 25 Schüler/-innen

8.3	Schulen für Behinderte	1 Stpl. je 15 Schüler/-innen
8.4	Fachhochschulen, Hochschulen	1 Stpl. je 4 Studierende
8.5	Kindergärten, Kindertagesstätten u. dgl.	1 Stpl. je Gruppenraum, jedoch mind. 2 Stpl.
8.6	Jugendfreizeittreffs und dgl.	1 Stpl. je 30 qm Nutzfläche, jedoch mindestens 2 Stpl.
9	Gewerbliche Anlagen	
9.1	Handwerks- u. Industriebetriebe	1 Stpl. je 60 qm
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- u. Verkaufsplätze	1 Stpl. je 80 qm Nutzfläche
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	6 Stpl. je Wartungs- oder Reparaturstand
9.4	Tankstellen mit Pflegeplätzen	5 Stpl. je Pflegeplatz
9.5	Automatische Kfz-Waschstraße	5 Stpl. je Waschanlage
9.6	Kraftfahrzeugwaschplätze zur Selbstbedienung	2 Stpl. je Waschplatz
10	Verschiedenes	
10.1	Kleingartenanlagen und Kleintierzuchtanlagen	1 Stpl. je 3 Nutzungseinheiten
10.2	Friedhöfe	1 Stpl. je 2.000 qm Grundstücksfläche jedoch mind. 10 Stpl.
10.3	Museen, Ausstellungs- und Präsentationsräume	1 Stpl. je 300 Nutzfläche
11	Anwendungsbestimmungen	
11.1	Bei der Berechnung der Nutzfläche bleiben Nebenräume außer Betracht	
11.2	Verkaufsnutzfläche ist die Grundfläche aller dem Kundenverkehr dienenden Räume mit Ausnahme von Fluren, Treppenräumen, Toiletten, Waschräumen.	
11.3	Soweit als Bemessungsgrundlagen Nutzfläche oder Verkaufsnutzfläche angegeben wird, ist die begonnene Einheit maßgebend.	

Stadt



Hungen

Vorlage-Nr.: 2023/116

Betreff: 3. Änderung der Hauptsatzung der Stadt Hungen

Bereich	Name Verfasser/in	Aktenzeichen	Hungen,
11 Allgemeine Verwaltung	Frau Eckhardt		04.05.2023

Beteiligung anderer Fachbereiche erforderlich ? nein ja

FB 1 Zentrale Dienste	FB 2 Bürgerdienste	FB 3 Technische Dienste	FB 4 Finanzen
Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter/in	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter

Beteiligung Personalrat erforderlich ? nein ja

Beteiligung Frauenbeauftragte erforderlich ? nein ja

Finanzielle Auswirkung? nein ja

Haushaltsmittel vorhanden ? nein ja

Datum, Unterschrift Fachbereichsleiter Finanzen

Kostenstelle / Sachkonto 1102010000 / 6864000

Investitionsnummer

Entstehen Folgekosten ? nein ja wenn ja, Anlage ist beigefügt

Sonstige Hinweise (z.B. zum Verfahren)

Unterschrift Verfasser/in

Unterschrift Fachbereichsleiter/in

Unterschrift Bürgermeister

Betreff: 3. Änderung der Hauptsatzung der Stadt Hungen			
Anlage(n): 3. Änderung der Hauptsatzung			
Bereich	Name Verfasser/in	Aktenzeichen	Hungen,
11 Allgemeine Verwaltung	Frau Eckhardt		04.05.2023

Beteiligung Ortsbeirat erforderlich: Nein

Beratungsfolge	Termin	Status
Magistrat	30.05.2023	nichtöffentlich beschließend
Haupt- und Finanzausschuss	21.09.2023	öffentlich beschließend
Stadtverordnetenversammlung	26.09.2023	öffentlich beschließend

Beschluss:

Es wird beschlossen,

die Hauptsatzung der Stadt Hungen wie folgt zu ändern:

In § 4 wird folgender Absatz neu eingefügt:

(3) Die öffentlichen Sitzungen der Stadtverordnetenversammlung können im Internet als Tonübertragung zugänglich gemacht werden. Näheres regelt die Geschäftsordnung für die Stadtverordnetenversammlung und die Ausschüsse der Stadt Hungen.

Die Satzung tritt am Tage nach der Bekanntmachung in Kraft.

Sach- und Rechtslage:

Die Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger an kommunalpolitischen Entscheidungsprozessen soll im Sinne der Transparenz und Bügernähe gestärkt werden. Die zeitgleiche Übertragung der Sitzungen der Stadtverordnetenversammlung im Internet kann dazu einen wesentlichen Teil beitragen. Die Internetübertragung wurde durch die Fraktion Pro Hungen bereits mit Schreiben vom 07.05.2021 beantragt.

Seitens der Verwaltung wurden hierzu das Informationsinteresse der Allgemeinheit mit dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung der von der Veröffentlichung betroffenen Personen gegeneinander abgewogen.

Der Hessische Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit hat in seinem 50. Tätigkeitsbericht zum Datenschutz auf die Voraussetzungen hingewiesen, unter denen ein Live-Stream der Sitzungen möglich sein kann. Diese sind in der Änderung der Geschäftsordnung, die in der gleichen Sitzung beraten wird, entsprechend eingearbeitet.

Gemäß § 50 (3) der Hessischen Gemeindeordnung kann die Hauptsatzung bestimmen, dass in öffentlichen Sitzungen Film- und Tonaufnahmen durch die Medien mit dem Ziel der Veröffentlichung zulässig sind.

Für die Durchführung einer Audioübertragung entstehen, bis auf geringe Hardwarekosten (Soundkarte und weiteres Zubehör) keine weiteren Kosten. Es fallen nur die Kosten für das eigene Personal an, welches die Aufnahmen betreuen muss.

Hauptsatzung der Stadt Hungen

Aufgrund der §§ 5, 6 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 01.04.2005 (GVBl I S. 142) zuletzt geändert durch Gesetz vom 11. Dezember 2020 (GVBl. I S. 915), hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hungen am 26.09.2023 folgende

3. Änderung der Hauptsatzung der Stadt Hungen

beschlossen:

Artikel 1

§ 4 Stadtverordnetenversammlung

wird wie folgt geändert:

- (1) Die Zahl der Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung wird auf 37 festgelegt.
- (2) Die Stadtverordnetenversammlung wählt in der ersten Sitzung nach der Wahl aus ihrer Mitte eine oder einen Vorsitzenden und ihre oder seine Stellvertreterinnen und Stellvertreter. Die Zahl der Stellvertreterinnen oder Stellvertreter wird auf 5 festgelegt.
- (3) Die öffentlichen Sitzungen der Stadtverordnetenversammlung können im Internet als Tonübertragung zugänglich gemacht werden. Näheres regelt die Geschäftsordnung für die Stadtverordnetenversammlung und die Ausschüsse der Stadt Hungen.

Artikel 2

Die vorstehende Änderungssatzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Hungen, 27.09.2023

Der Magistrat der Stadt Hungen

Wengorsch
Bürgermeister

Stadt



Hungen

Vorlage-Nr.: 2023/114

Betreff: Änderung der Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung und der Ausschüsse der Stadt Hungen

Bereich	Name Verfasser/in	Aktenzeichen	Hungen,
11 Allgemeine Verwaltung	Frau Eckhardt		04.05.2023

Beteiligung anderer Fachbereiche erforderlich ? nein ja

FB 1 Zentrale Dienste	FB 2 Bürgerdienste	FB 3 Technische Dienste	FB 4 Finanzen
Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter/in	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter

Beteiligung Personalrat erforderlich ? nein ja

Beteiligung Frauenbeauftragte erforderlich ? nein ja

Finanzielle Auswirkung? nein ja

Haushaltsmittel vorhanden ? nein ja

Datum, Unterschrift Fachbereichsleiter Finanzen

Kostenstelle / Sachkonto 1102010000 / 6864000

Investitionsnummer

Entstehen Folgekosten ? nein ja wenn ja, Anlage ist beigelegt

Sonstige Hinweise (z.B. zum Verfahren)

Unterschrift Verfasser/in

Unterschrift Fachbereichsleiter/in

Unterschrift Bürgermeister

Betreff: Änderung der Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung und der Ausschüsse der Stadt Hungen			
Anlage(n): 2. Änderung der Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung für Vorlage			
Bereich	Name Verfasser/in	Aktenzeichen	Hungen,
11 Allgemeine Verwaltung	Frau Eckhardt		04.05.2023

Beteiligung Ortsbeirat erforderlich: Nein

Beratungsfolge	Termin	Status
Magistrat	30.05.2023	nichtöffentlich beschließend
Haupt- und Finanzausschuss	21.09.2023	öffentlich beschließend
Stadtverordnetenversammlung	26.09.2023	öffentlich beschließend

Beschluss:

Es wird beschlossen,

die Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung und der Ausschüsse der Stadt Hungen wie folgt anzupassen:

In § 19 wird der bestehende Absatz 3 ersetzt durch folgenden Wortlaut:

„Für die Sitzungen der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hungen veranlasst der/die Vorsitzende eine zeitgleiche Tonübertragung der Redebeiträge im Internet. Die Audioübertragung ist von dem/der Vorsitzenden zu Beginn einer Sitzung anzukündigen. Rednerinnen und Redner, die einer Audioübertragung widersprechen, haben dies dem/der Vorsitzenden anzuzeigen. In diesem Fall werden Redebeiträge der oder des Widersprechenden nicht übertragen. Es ist nur ein Livestream zugelassen, der nicht aufgezeichnet wird. Dieser ist zu beschränken auf die Aufnahme des Redners/der Rednerin am Rednerpult und eine unbearbeitete Wiedergabe von Redebeiträgen. Ausgeschlossen sind die Moderation und Kommentierung sowie die begleitende Berichterstattung oder Selektierung der Beiträge.“

Die Geschäftsordnung tritt am Tage nach der Beschlussfassung in Kraft.

Sach- und Rechtslage:

Die Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger an kommunalpolitischen Entscheidungsprozessen soll im Sinne der Transparenz und Bügernähe gestärkt werden. Die zeitgleiche Übertragung der Sitzungen der Stadtverordnetenversammlung im Internet kann dazu einen wesentlichen Teil beitragen. Die Internetübertragung wurde durch die Fraktion Pro Hungen bereits mit Schreiben vom 07.05.2021 beantragt.

Seitens der Verwaltung wurden hierzu das Informationsinteresse der Allgemeinheit mit dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung der von der Veröffentlichung betroffenen Personen gegeneinander abgewogen.

Der Hessische Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit hat in seinem 50. Tätigkeitsbericht zum Datenschutz auf die Voraussetzungen hingewiesen, unter denen ein Live-Stream der Sitzungen möglich sein kann. So ist zwingend ein Widerspruchsrecht für die Rederinnen und Redner aufzunehmen, damit die Aufnahme ihres Redebeitrags bzw. die Veröffentlichung der Aufnahme im Falle eines Widerspruchs unterbleibt. Weiterhin hat vor jeder Sitzung ein Hinweis auf die Fertigung der Tonaufnahmen zu erfolgen.

Gemäß § 50 (3) der Hessischen Gemeindeordnung kann die Hauptsatzung bestimmen, dass in öffentlichen Sitzungen Film- und Tonaufnahmen durch die Medien mit dem Ziel der Veröffentlichung zulässig sind. Die dahingehende Änderung der Hauptsatzung wird daher in der gleichen Sitzung beraten.

Die o. g. Aspekte des Hessischen Beauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit sind in dem Entwurf der Geschäftsordnung entsprechend eingearbeitet. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch darauf, dass in Abgrenzung zu den Mandatsträgern Bedienstete sowie Sitzungsbesucher nicht hinnehmen müssen, dass sie Teil der Tonaufnahmen sind. Die Einstellungen sind daher so zu wählen, dass Aufzeichnungen einzeln identifizierbarer Personen möglichst unterbleiben. Andernfalls müssen Einwilligungen der betroffenen Personen eingeholt werden.

Für die Durchführung einer Audioübertragung entstehen, bis auf geringe Hardwarekosten (Soundkarte und weiteres Zubehör) keine weiteren Kosten. Es fallen nur die Kosten für das eigene Personal an, welches die Aufnahmen betreuen muss.

Geschäftsordnung für die Stadtverordnetenversammlung und die Ausschüsse der Stadt Hungen

Aufgrund der §§ 5, 27 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl S. 142), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.12.2020 (GVBl S. 915) hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hungen am 26.09.2023 folgende

2. Änderung der Geschäftsordnung für die Stadtverordnetenversammlung und die Ausschüsse der Stadt Hungen

beschlossen:

Artikel 1

Der nachstehend aufgeführte § 19 wird wie folgt geändert:

§ 19 Sitzungsordnung, Sitzungsdauer

- (1) Während der Sitzungen ist es untersagt, im Sitzungsraum zu rauchen oder alkoholische Getränke zu sich zu nehmen.
- (2) Tonaufzeichnungen im Sitzungsraum sind grundsätzlich nur als Hilfsmittel der Schriftführung für die Anfertigung der Sitzungsniederschrift erlaubt. Andere Tonaufzeichnungen sowie Film- und Fernsehaufnahmen durch die Medien sind nur erlaubt, wenn dies in der Hauptsatzung entsprechend geregelt ist.
- (3) Für die Sitzungen der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hungen veranlasst der/die Vorsitzende eine zeitgleiche Tonübertragung der Redebeiträge im Internet. Die Audioübertragung ist von dem/der Vorsitzenden zu Beginn einer Sitzung anzukündigen. Rednerinnen und Redner, die einer Audioübertragung widersprechen, haben dies dem/der Vorsitzenden anzuzeigen. In diesem Fall werden Redebeiträge der oder des Widersprechenden nicht übertragen. Es ist nur ein Livestream zugelassen, der nicht aufgezeichnet wird. Dieser ist zu beschränken auf die Aufnahme des Redners/der Rednerin am Rednerpult und eine unbearbeitete Wiedergabe von Redebeiträgen. Ausgeschlossen sind die Moderation und Kommentierung sowie die begleitende Berichterstattung oder Selektierung der Beiträge.
- (4) Die Sitzungen beginnen in der Regel um 20.00 Uhr und enden um 22.30 Uhr. Die laufende Beratung oder Entscheidung eines Verhandlungsgegenstandes wird abgeschlossen. Unerledigte Verhandlungsgegenstände setzt die oder der

Vorsitzende vorrangig auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Stadtverordnetenversammlung.

- (5) Wird eine Sitzung auf Antrag oder durch die oder den Vorsitzenden unterbrochen, so ist sie spätestens am nächsten Tag fortzusetzen. Ist dies nicht möglich, muss die Sitzung vertagt werden. Zu dieser Sitzung ist neu einzuladen.

Artikel 2

Diese Änderung tritt am Tage nach der Beschlussfassung in Kraft.

Hungen, 26.09.2023

Büttel

Stadtverordnetenvorsteher

Stadt



Hungen

Vorlage-Nr.: 2023/159

Betreff: Beantwortung des Antrags der FW auf Übersicht von städtischem Auftragsvolumen an MandatsträgerInnen vom 14.05.2022

Bereich	Name Verfasser/in	Aktenzeichen	Hungen,
11 Allgemeine Verwaltung	Frau Eckhardt		27.06.2023

Beteiligung anderer Fachbereiche erforderlich ? nein ja

FB 1 Zentrale Dienste	FB 2 Bürgerdienste	FB 3 Technische Dienste	FB 4 Finanzen
Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter/in	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter	Datum und Unterschrift Fachbereichsleiter

Beteiligung Personalrat erforderlich ? nein ja

Beteiligung Frauenbeauftragte erforderlich ? nein ja

Finanzielle Auswirkung? nein ja

Haushaltsmittel vorhanden ? nein ja

Datum, Unterschrift Fachbereichsleiter Finanzen

Kostenstelle / Sachkonto _____

Investitionsnummer _____

Entstehen Folgekosten ? nein ja wenn ja, Anlage ist beigelegt

Sonstige Hinweise (z.B. zum Verfahren)

Unterschrift Verfasser/in

Unterschrift Fachbereichsleiter/in

Unterschrift Bürgermeister

Betreff: Beantwortung des Antrags der FW auf Übersicht von städtischem Auftragsvolumen an MandatsträgerInnen vom 14.05.2022			
Anlage(n): Mandatsträger Rechnungen anonym			
Bereich	Name Verfasser/in	Aktenzeichen	Hungen,
11 Allgemeine Verwaltung	Frau Eckhardt		27.06.2023

Beteiligung Ortsbeirat erforderlich: Nein

Beratungsfolge	Termin	Status
Magistrat	22.08.2023	nichtöffentlich beschließend
Haupt- und Finanzausschuss	21.09.2023	öffentlich zur Kenntnis
Stadtverordnetenversammlung	26.09.2023	öffentlich zur Kenntnis

Beschluss:

Die beigefügte Sachstandsinformation über Anzahl und Volumen von Aufträgen an Unternehmen, die einem MandatsträgerIn gehören oder verantwortlich, z. B. als GeschäftsführerIn geleitet werden, wird zur Kenntnis genommen. Als Mandatsträger gelten in diesem Zusammenhang MitgliederInnen des Magistrates, der Stadtverordnetenversammlung sowie der Ortsbeiräte. Der Bezugszeitraum des Berichts umfasst die Jahre 2017 bis 2022.

Sach- und Rechtslage:

Die Fraktion Freie Wähler Hungen beantragte mit Schreiben vom 14.05.2022 die Information über folgenden Sachstand: Anzahl und Volumen von Aufträgen an Unternehmen, die einem MandatsträgerIn gehören oder verantwortlich, z. B. als GeschäftsführerIn von ihnen geleitet werden. Der Bericht soll einen Zeitraum der letzten 20 Jahre beinhalten.

Nach Beratungen in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 14.09.2022 wurde in der Stadtverordnetenversammlung am 08.11.2022 folgender, abgeänderter Auftrag beschlossen: Anzahl und Volumen von Aufträgen an Unternehmen, die einem MandatsträgerIn gehören oder verantwortlich, z. B. als GeschäftsführerIn von ihnen geleitet werden. Als Mandatsträger gelten in diesem Zusammenhang MitgliederInnen des Magistrates, der Stadtverordnetenversammlung sowie der Ortsbeiräte. Der Bericht soll einen Zeitraum der letzten fünf Jahre beinhalten. Rechtliche Grundlage für die Übersicht ist § 25 der Hessischen Gemeindeordnung.

Der Antrag wurde verwaltungsintern aufgearbeitet und die entsprechende Auflistung der erteilten Aufträge des o. g. Personenkreises im Zeitraum der Jahre 2017 bis 2022 liegt der Vorlage bei.

Gremienzugehörigkeit

Magistrat -----

Stadtverordnetenversammlung

	Anzahl Aufträge	Betrag
Stadtverordneter 1	1	5.977,23 €
Stadtverordneter 2	6	3.408,33 €
Stadtverordneter 3	20	101.275,37 €
Stadtverordneter 4	57	5.063,34 €
Stadtverordneter 5	63	94.151,43 €
Stadtverordneter 6	3	352,00 €
Summe:	150	210.227,70 €

Ortsbeiräte

	Anzahl Aufträge	Betrag
Ortsbeiratsmitglied 1	1	186,91 €
Ortsbeiratsmitglied 2	25	92.096,08 €
Ortsbeiratsmitglied 3	16	55.587,70 €
Ortsbeiratsmitglied 4	3	300,23 €
Ortsbeiratsmitglied 5	8	11.024,16 €
Ortsbeiratsmitglied 6	13	39.178,30 €
Ortsbeiratsmitglied 7	1	113,95 €
Summe:	67	198.487,33 €

Gesamtsumme aller erteilten Aufträge:	217	408.715,03 €
--	------------	---------------------

Stadt



Hungen

Vorlage-Nr.: MI-13/2023

Betreff: Gründung einer kommunalen Stiftung („Zukunftsstiftung Hungen“)

Anlage(n): Pro Hungen_Antrag_Kommunale-Stiftung (002)

Bereich	Antragsteller	Aktenzeichen	Hungen,
11 Allgemeine Verwaltung	Pro Hungen		11.09.2023

Beratungsfolge	Termin	Status
Stadtverordnetenversammlung	26.09.2023	öffentlich beschließend
Stadtverordnetenversammlung	26.09.2023	öffentlich beschließend

Antrag:

Es wird beschlossen, den Magistrat mit der Vorbereitung zur Gründung einer kommunalen Stiftung zu beauftragen, welcher das Ausgleichsentgelt für den Nutzungsverzicht aus dem Wildnisfond in Höhe von EUR 4.328.560,00 als Stiftungsvermögen übertragen wird. Grundlage bildet die Hessische Mustersatzung. Die Rücksprache mit der Kommunalaufsicht bzgl. der rechtlichen Voraussetzung bzw. Pflicht zur Vermögenseinlage noch in 2023 oder Möglichkeit zur Bildung von Sonderrückstellungen oder Rechnungsabgrenzungsposten bei späterer Gründung hat unmittelbar zu erfolgen.

Begründung:

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hungen hat in ihrer Sitzung am 07.02.2023 beschlossen, den Vertrag über den Nutzungsverzicht auf Teilflächen des Stadtwald Hungen mit der NABU-Stiftung Nationales Naturerbe, Berlin abzuschließen. Am 10.02.2023 wurde der Nutzungsentlassungsvertrag (UVZ-Nr. 49/2023) zwischen der NABU-Stiftung und der Stadt Hungen in Berlin beurkundet. Der vertraglich festgesetzte Betrag in Höhe von 4.328.560,00 € wurde am 23.02.2023 auf ein Konto der Stadt Hungen überwiesen.

Die Antragsteller möchten erreichen, dass dieser Betrag als Vermögen einer Stiftung dauerhaft erhalten bleibt und mit seinen Erträgen dem Gemeinwohl der Gemeinde Hungen dient und durch die Möglichkeit von Zustiftungen eine Vorbildfunktion erfüllt. Als Name wird daher „Zukunftsstiftung Hungen“ vorgeschlagen.

Der Vorstand soll aus Mitgliedern der Gemeindevertretung unter Vorsitz des Bürgermeisters als geborenem Vorstandsmitglied bestehen, darüber hinaus soll ein Stiftungsrat mit von der Gemeindevertretung bestimmten Mitgliedern aus dem Kreis der Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Hungen gewählt werden

und u.a. Empfehlungen über die zweckmäßige Verwendung der Stiftungserlöse (Wald, Naturschutz, Umwelt und Energiewende) aussprechen können.

In Vorbereitung auf diesen Antrag gab es ein interfraktionelles Beratungsgespräch mit dem Regierungspräsidium Gießen als kommunale Stiftungsaufsicht, bei welchem Frau Coburger-Becker (Abteilungsleiterin II), Frau Kühn (Sachbearbeiterin Dezernat 21) und Dr. Schmidt (Dezernatsleiter 21) für Fragen zur Verfügung gestanden haben.

Den Teilnehmern wurden die allgemeinen Besonderheiten von kommunalen Stiftung, die Aufgaben und Besetzungsmöglichkeiten der Stiftungsorgane sowie die Notwendigkeiten einer ordnungsgemäße Jahresabrechnung mit einer Vermögensübersicht erörtert.

Ergebnis des Termins war, dass im nächsten Schritt seitens der Stadtverordnetenversammlung die Grundsatzentscheidung zur Gründung einer kommunalen Stiftung getroffen und sodann mit der zuständigen Kommunalaufsicht abgeklärt werden muss, ob es generelle haushaltsrechtliche Hindernisse bezüglich der Übertragung der erhaltenen Ausgleichssumme aus dem Wildnisfonds von der Kommune auf eine rechtsfähige Stiftung gibt.

Bürgerliste Pro Hungen

Fraktion Pro Hungen in der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hungen



Fraktion Pro Hungen, Bahnhofstr. 71, 35410 Hungen

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Karl-Ludwig Büttel
Kaiserstrasse 7
35410 Hungen

Fabian Kraft
Vorsitzender

Tel.: 06402 / 8059923
Mail: fabian.kraft@pro-hungen.de

Hungen, den 08.09.2023

Antrag: Gründung einer kommunale Stiftung („Zukunftsstiftung Hungen“)

Sehr geehrter Stadtverordnetenvorsteher Herr Büttel,

die Fraktion Pro Hungen stellt gem. § 12 (3) der Geschäftsordnung für die Stadtverordnetenversammlung und die Ausschüsse der Stadt Hungen folgenden Antrag zur Aufnahme in die Tagesordnung der Stadtverordnetenversammlung am 26.09.2023.

Beschluss:

Es wird beschlossen, den Magistrat mit der Vorbereitung zur Gründung einer kommunalen Stiftung zu beauftragen, welcher das Ausgleichsentgelt für den Nutzungsverzicht aus dem Wildnisfond in Höhe von EUR 4.328.560,00 als Stiftungsvermögen übertragen wird. Grundlage bildet die Hessische Mustersatzung. Die Rücksprache mit der Kommunalaufsicht bzgl. der rechtlichen Voraussetzung bzw. Pflicht zur Vermögenseinlage noch in 2023 oder Möglichkeit zur Bildung von Sonderrückstellungen oder Rechnungsabgrenzungsposten bei späterer Gründung hat unmittelbar zu erfolgen.

Begründung:

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hungen hat in ihrer Sitzung am 07.02.2023 beschlossen, den Vertrag über den Nutzungsverzicht auf Teilflächen des Stadtwald Hungen mit der NABU-Stiftung Nationales Naturerbe, Berlin abzuschließen. Am 10.02.2023 wurde der Nutzungsentlassungsvertrag (UVZ-Nr. 49/2023) zwischen der NABU-Stiftung und der Stadt Hungen in Berlin beurkundet. Der vertraglich festgesetzte Betrag in Höhe von 4.328.560,00 € wurde am 23.02.2023 auf ein Konto der Stadt Hungen überwiesen.

Die Antragsteller möchten erreichen, dass dieser Betrag als Vermögen einer Stiftung dauerhaft erhalten bleibt und mit seinen Erträgen dem Gemeinwohl der Gemeinde Hungen dient und durch die Möglichkeit von Zustiftungen eine Vorbildfunktion erfüllt. Als Name wird daher „Zukunftsstiftung Hungen“ vorgeschlagen.

Fraktion Pro Hungen
Bahnhofstr. 71
35410 Hungen

Telefon: 06402 / 8059923
E-Mail: info@pro-hungen.de
Internet: www.pro-hungen.de

Bank: Volksbank Mittelhessen
IBAN: DE45 5139 0000 0075 6063 03
BIC: VBMHDE5F

Bürgerliste Pro Hungen

Fraktion Pro Hungen in der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hungen



Fraktion Pro Hungen, Bahnhofstr. 71, 35410 Hungen

Der Vorstand soll aus Mitgliedern der Gemeindevertretung unter Vorsitz des Bürgermeisters als geborenem Vorstandsmitglied bestehen, darüber hinaus soll ein Stiftungsrat mit von der Gemeindevertretung bestimmten Mitgliedern aus dem Kreis der Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Hungen gewählt werden und u.a. Empfehlungen über die zweckmäßige Verwendung der Stiftungserlöse (Wald, Naturschutz, Umwelt und Energiewende) aussprechen können.

In Vorbereitung auf diesen Antrag gab es ein interfraktionelles Beratungsgespräch mit dem Regierungspräsidium Gießen als kommunale Stiftungsaufsicht, bei welchem Frau Coburger-Becker (Abteilungsleiterin II), Frau Kühn (Sachbearbeiterin Dezernat 21) und Dr. Schmidt (Dezernatsleiter 21) für Fragen zur Verfügung gestanden haben.

Den Teilnehmern wurden die allgemeinen Besonderheiten von kommunalen Stiftung, die Aufgaben und Besetzungsmöglichkeiten der Stiftungsorgane sowie die Notwendigkeiten einer ordnungsgemäße Jahresabrechnung mit einer Vermögensübersicht erörtert.

Ergebnis des Termins war, dass im nächsten Schritt seitens der Stadtverordnetenversammlung die Grundsatzentscheidung zur Gründung einer kommunalen Stiftung getroffen und sodann mit der zuständigen Kommunalaufsicht abgeklärt werden muss, ob es generelle haushaltsrechtliche Hindernisse bezüglich der Übertragung der erhaltenen Ausgleichssumme aus dem Wildnisfonds von der Kommune auf eine rechtsfähige Stiftung gibt.

Mit freundlichen Grüßen,

Fabian Kraft
Fraktionsvorsitzender Pro Hungen