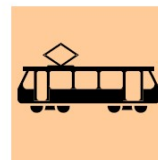


Mobilitätskonzept



Gemeinde Haßloch



Auftraggeber

Gemeinde Haßloch
Rathausplatz 1
67454 Haßloch



Gemeinde Haßloch

Bearbeitung

Planungsbüro **VAR+**
Riedeselstr. 48
64283 Darmstadt

Beteiligte Mitarbeiter:

Dipl.-Ing. Uwe Petry
Dipl.-Ing. Sylke Petry
M. Sc. Laura Nöding
B. A. Fabian Bolz



Darmstadt, 29. September 2025

Haßloch – das „größte Dorf mit den kürzesten Wegen“

(Marcel Storck | Abteilung Bauen und Umwelt Haßloch | Die Rheinpfalz Artikel vom 03.06.2025)



Abbildung 1 – Marktplatz Haßloch (VAR+, 2024)

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	iii
Abkürzungsverzeichnis.....	v
1. Kurzfassung.....	1
2. Ausgangslage, Ziel und Ablauf des Planungsprozesses.....	4
2.1 Ausgangslage	4
2.2 Zielsetzung	5
2.3 Beteiligungs- und Abstimmungsprozess.....	8
3. Bestandsaufnahme.....	9
3.1 Geografische Daten	10
3.2 Quellen und Ziele, Wunschliniennetz.....	11
3.2.1 Schulen	12
3.2.2 Gewerbegebiete.....	13
3.2.3 Schnittstellen ÖPNV / Multimodalität	14
3.2.4 Weitere verkehrsrelevante Ziele.....	16
3.2.5 Wunschliniennetze	16
3.3 Grundlagen und vorhandene Wegenetze.....	17
3.3.1 Lokale und regionale Bestandsdaten.....	17
3.3.2 Straßennetz	19
3.3.3 ÖPNV	21
3.3.4 Schulwegepläne	22
3.3.5 Radroutenplaner Rhein-Land-Pfalz	24
3.3.6 Radverkehrsnetz Landkreis Bad Dürkheim.....	25
3.3.7 Touristische Radwege	27
3.3.8 Touristische Wanderwege	29
3.3.9 Weitere webbasierte Datengrundlagen.....	31
3.4 Fahrradclimatest Haßloch	32
3.5 Unfallanalyse	33
3.6 Nahverkehrsplan Landkreis Bad Dürkheim.....	34
3.7 Lärmaktionsplan	36
3.8 Bedarfsorientierte Mobilität	37
3.9 Bestandsaufnahme vor Ort.....	38
3.10 Fahrradabstellanlagen	39
3.11 Verkehrszählungen.....	40

4	Nahmobilitätsnetze	43
4.1	Fußverkehrsnetz	44
4.2	Radverkehrsnetz	45
5	Öffentlichkeitsbeteiligung	52
5.1	Umfrage zur Mobilität	53
5.1.1	Allgemeine Mobilität	54
5.1.2	Radverkehr	55
5.1.3	Fußverkehr	56
5.1.4	Öffentlicher Personennahverkehr	58
5.1.5	Motorisierter Individualverkehr	59
5.1.6	Multimodalität – Sharing-Angebote	59
5.1.7	Rückschlüsse zur Berücksichtigung im Mobilitätskonzept	60
5.2	Mobilitätsworkshop	61
5.2.1	Diskussion in Kleingruppen	62
5.2.2	Aufnahme und Umgang mit den Rückmeldungen	63
5.3	Bedarfsabfrage Radabstellanlagen am Bahnhof Haßloch	64
5.4	Bestandsdatenanalyse und Fazit aus dem Beteiligungsverfahren	65
6	Maßnahmenprogramm	66
6.1	Maßnahmen strategische Fußverkehrsverbindungen	72
6.2	Maßnahmen im Radverkehrsnetz und Fahrradparken	76
6.3	Maßnahmen ÖPNV und Multimodalität	84
6.4	Maßnahmen Kfz-Verkehr	90
6.5	Maßnahmen Öffentlichkeitsarbeit	92
6.6	Maßnahmen aus dem Fahrradklima-Test	95
7	Kostenschätzung und Umsetzung	96
7.1	Kostenschätzung	96
7.2	Umsetzung	97
	Abbildungsverzeichnis	VIII
	Tabellenverzeichnis	XI
	Literaturverzeichnis	XII
	Anlagenverzeichnis	XV

Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike+Ride
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
HBR	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MID	Mobilität in Deutschland
MWVLW	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
NMIV	nicht Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OSM	OpenStreetMap
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RASt.	Richtlinien für die Anlage an Stadtstraßen
RLP	Rheinland-Pfalz
SPNV	Schienenpersonen Nahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VAR+	Planungsbüro VAR+
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
VZ	Verkehrszeichen

1. Kurzfassung

Das **Mobilitätskonzept Haßloch** ist ein Strategiepapier zur sukzessiven Erhöhung der Lebensqualität im Gemeindegebiet in Verbindung mit der Belebung der Dorfmitte.

Die Gemeinde Haßloch möchte mit Hilfe des Mobilitätskonzeptes die Verkehrsteilnahmebedingungen für alle Bürger*innen sowie Gäste Haßlochs verbessern. Das Planungsbüro Verkehrsalternativen Radfahren + Zufußgehen (**VAR+**) aus Darmstadt hat das **Mobilitätskonzept Haßloch** erstellt.

Die Notwendigkeit der **Verschiebung des Modal-Splits** zugunsten der **Verkehrsmittel des Umweltverbundes**, bestehend aus Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV, und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt, Gesundheit und Lebensqualität setzt Infrastruktur für nachhaltige Multimodalität voraus. Durch eine Reduktion der motorisiert zurückgelegten alltäglichen Wege, einer attraktiven wohnortnahen Gestaltung sowie Sharing-Angebote können die CO₂-Emissionen in Haßloch weiter reduziert, das Klima geschützt, die Umwelt und Gesundheit gefördert und nicht zuletzt das Wohlbefinden der Bevölkerung gesteigert werden.



Abbildung 2 – nachhaltige Mobilität gestalten (VGH, 2022)

Im topografisch flachen Gebiet des Dorfs Haßloch kann mittels **Radverkehr** einerseits eine Vielzahl an täglichen Zielen im Ort erreicht werden. Andererseits lassen sich durch die Wahl des Verkehrsmittels Fahrrad die verkehrsbedingten Gefahrenlagen mildern, die verkehrsbedingten Emissionen wie Lärm und Abgase senken und dem Mangel an eigenständiger Bewegung abhelfen.

Gut ein Fünftel der Einwohnerschaft in Haßloch ist im Rentenalter (Bertelsmann Stiftung, o.J.). Durch eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den **Fußverkehr und den ÖPNV** können weitere

Emissionen vermieden werden, die aus Pkw-Fahrten für diese Altersgruppe stammen (Rentner*innen als Mitfahrende für die Fahrt zum Arzt oder den täglichen Einkauf etc.). Mit entsprechender Infrastruktur lassen sich die notwendigen Wege selbständig bewältigen und damit Fahrten von z.B. Verwandten reduzieren. Nicht zu vergessen die enorme Bedeutung der Steigerung des Selbstwertgefühls und des Wohlbefindens der Menschen in Haßloch, neben den positiven Effekten für das Klima und die Umwelt, Wege aus eigener Kraft zurücklegen zu können.

Das Mobilitätskonzept zeigt auf Basis des erarbeiteten **Maßnahmenprogramms** (Kapitel 6) mit den Hinweisen zu **Umsetzung und Realisierung** (Kapitel 7) Wege, die Verkehrsinfrastruktur in der Gemeinde Haßloch fit für die Mobilität der Zukunft zu machen. Die aufgezeigten Möglichkeiten zur Förderung der Nahmobilität und des ÖPNV sind entsprechend ihrer verkehrlichen Wirkung sowie finanzieller und baulicher Umsetzbarkeit eingeteilt und priorisiert.

27 Radverkehrsmaßnahmen sollen das Radfahren sicherer ermöglichen durch Verbessern vorhandener gemeinsamer Geh- und Radwege mit weißen Randmarkierungen und roteinfärben von Radverkehrsfurten oder auch Neubau von gemeinsamen Geh- und Radwegen oder Befestigung von Erdwegen. Weiterhin werden Schnittstellen von Radverkehr mit anderen Verkehrsträgern zum Beispiel durch Bau von Mittelinseln gesichert. Die Nutzung von Fahrbahnen wird durch Piktogramme mit dem Sinnbild „Fahrrad“ hervorgehoben und dadurch gesichert. Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen und Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 oder sogar 20 km/h wird das Miteinander der Menschen in Straßenverkehr und Alltag verbessert (Kapitel 6.2). Die genauen Beschreibungen der einzelnen Maßnahmen finden sich in Anlage 2 – Maßnahmensteckbriefe Radverkehr.

Zehn Fußverkehrsmaßnahmen legen den Schwerpunkt auf die Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen zur Erfüllung der gleichzeitigen Anforderungen von Flächen des Fußverkehrs an Bewegung und Aufenthalt. Weitere Maßnahmen zielen auf die Steigerung der Verkehrssicherheit Gehender, insbesondere Kinder und Senioren. (Kapitel 6.1; Anlage 3 – Maßnahmensteckbriefe Fußverkehr)

Zehn Maßnahmenvorschläge für ÖPNV und Multimodalität zielen auf die Qualitätsverbesserung der Linienführung und auf die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel. (Kapitel 6.3; Anlage 4 – Maßnahmensteckbriefe ÖPNV und Multimodalität)

Fünf Maßnahmenvorschläge für den Kfz-Verkehr sollen die Flüssigkeit des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) verbessern und das Parken organisieren. Dabei wurde Wert auf strukturierte Parkflächen für die Anwohnerschaft gelegt. (Kapitel 6.4; Anlage 5 – Maßnahmensteckbriefe Kfz)

Sieben Maßnahmenvorschläge zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit geben Ausblicke auf die Möglichkeiten einer Verstetigung des Prozesses zur Förderung der Nahmobilität und des ÖPNV. Dabei sind gleichzeitig die vielen Vorteile aus eigener Kraft bewegter Mobilität Thema, um bei interessierten Menschen, genauso wie bei zufällig an einer der vorgeschlagenen Veranstaltung Teilnehmenden, Lust aufs Radfahren und Gehen in Verbindung mit der Nutzung des ÖPNV zu wecken. (Kapitel 6.5)

Damit das Mobilitätskonzept auf die Bedürfnisse der Menschen in der Gemeinde Haßloch „zugeschnitten“ ist und die entwickelten Maßnahmen auch schlussendlich genutzt werden und damit ihr Potenzial zu einer nachhaltigeren Mobilität entwickeln, wurde zusätzlich die **Öffentlichkeit** (Kapitel 5.1) in das Konzept einbezogen. Zudem kennen die Bürger*innen ihre Gemeinde am besten und können wichtige Impulse und Informationen liefern. Hierfür wurden eine individuelle Befragung in Form eines **Fragebogens** (online und in ausgedruckter Version) und eines **Mobilitätsworkshops** (Kapitel 5.2) durchgeführt. Unter Berücksichtigung weiterer Öffentlichkeitsbeteiligungen im Raum Haßloch im Rahmen anderer Projekte zeigen die Ergebnisse, dass ein Interesse in der Bevölkerung an der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – Bus, Bahn, Rad und Fuß – vorhanden ist, bei gegebenen Bedingungen. Dies stärkt einerseits die Notwendigkeit integrierter und zukunftsweisender Mobilitätskonzepte, die Verknüpfung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern und den Ausbau der einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie andererseits das hohe Potenzial für eine nachhaltigere alltägliche Mobilität. (Kapitel 5.4)

Die vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen liegen im „**Nahmobilitätsnetz Haßloch: Fuß- und Radverkehrsnetz**“ (Kapitel 4, Anlage 1), das auf Basis der Bestandsaufnahme nach Erstellung der **Wunschliniennetze** (Kapitel 3.2.5 und Anlage 9) entwickelt wurde. Gleichzeitig sind Verbesserungen für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in enger Zusammenarbeit mit der Gemeindeverwaltung und nach Auswertung der Befragung sowie des Mobilitätsworkshops vorgeschlagen und lokalisiert.

In einem ersten Schritt zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Haßloch wurden die Rahmenbedingungen für die unterschiedlichen Verkehrsmittel erfasst und der Bestand analysiert.

Im Rahmen der **Bestandsaufnahme** (Kapitel 3) wurden:

- geografische Daten,
- Quellen und Ziele,
- vorhandene Wegenetze,
- Bevölkerungsdaten,
- Mobilität und Mobilitätsentwicklungen,
- Unfälle und
- Verkehrsteilnahmen mittels Verkehrszählungen

erfasst und ausgewertet.

Zusätzlich wurden im Planungsraum umfangreiche **Befahrungen** und **Begehungen** (Kapitel 3.9) von **VAR+** durchgeführt sowie derzeitige Planungen und aktuelle Entwicklungen mit Auswirkungen auf die Mobilität in der Gemeinde Haßloch im Rahmen der Bestandsanalyse berücksichtigt.

2. Ausgangslage, Ziel und Ablauf des Planungsprozesses

2.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Haßloch möchte mit Hilfe eines Mobilitätskonzeptes den mittel- bis langfristig angestrebten Zustand von Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit festlegen und damit als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Erstellung von Investitionsprogrammen sowie für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln nutzen.

Haßloch ist eine Gemeinde am südöstlichen Rand des Landkreises Bad Dürkheim in der Metropolregion Rhein-Neckar. Die Gemeinde erstreckt sich über eine Gesamtfläche von knapp 40 km². Mit einer Bevölkerungszahl von etwa 21.000 ist die Gemeinde Mittelzentrum und zugleich größte Kommune des Landkreises. Mit dieser Einwohnerzahl und Funktion ist Haßloch eine der größten Gemeinden Deutschlands ohne Stadtrecht und war zugleich in früheren Jahren das „Durchschnittsdorf“ Deutschlands und wichtig für die nationale Marktforschung.

Die Gemeinde Haßloch besteht aus einer zusammenhängenden Siedlungsfläche inklusive der sogenannte Wehlachsiedlung im Südosten. Haßloch verfügt über eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Mit Ausnahme des Bereichs südlich des Siedlungsgebiets ist der Ort von zwei Umgehungsstraßen umschlossen, welche die Gewerbegebiete im Norden und Süden erschließen sowie den Zubringer zum Freizeitpark darstellen. Zudem befindet sich im Norden eine Anschlussstelle zur BAB 65 nach Ludwigshafen / Mannheim bzw. nach Landau. Südlich der Gemarkungsgrenze besteht weiterhin Anschluss an die Bundesstraße 39 nach Speyer. Für den **Wirtschaftsstandort Haßloch** relevant sind neben dem Freizeitpark insbesondere die beiden Gewerbegebiete im Norden und Süden des Orts. Vor allem im nördlichen Gewerbegebiet liegt der Schwerpunkt auf wichtigen metallverarbeitenden Industriebetrieben, während im Süden vor allem Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe sowie kleinere Handwerksbetriebe dominieren. Zusätzlich bietet der Ortskern einen attraktiven Einzelhandelspunkt.

Für Rheinland-Pfalz wird laut **Mobilität in Deutschland (MiD 2023)** (Quelle Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)) u.a. von einem Radverkehrsanteil von ca. 7 %, einem Fußverkehrsanteil von ca. 27 % sowie einem Anteil von 9 % des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) ausgegangen. Für die Gemeinde Haßloch selbst sind keine Daten zum Modal Split vorhanden.

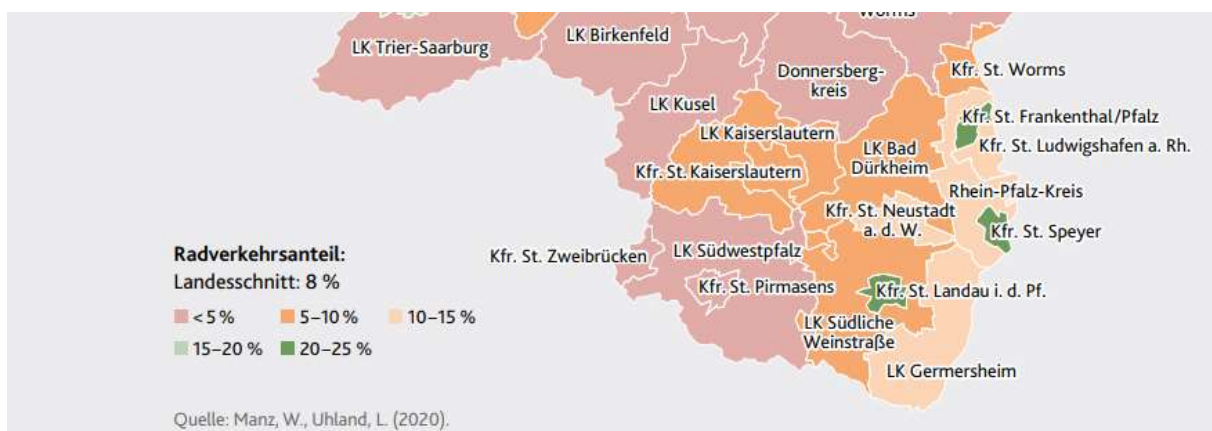


Abbildung 3 – Ausschnitt der Radverkehrsanteile in den Landkreisen und kreisfreien Städten in Rheinland-Pfalz (MWVLW, 2021)

2.2 Zielsetzung

Das Mobilitätskonzeptes Haßloch soll Strategiepapier und Maßnahmenprogramm sein, das die Verkehrsinfrastruktur Haßlochs den aktuellen Vorschriften und Anforderungen entsprechend modernisiert um sukzessive die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) gegenüber dem MIV zu erhöhen.

Eine Verlagerung des Modal-Splits zu Gunsten der Nahmobilität (Fuß, Rad) sorgt bereits für eine Entlastung des MIV. Großes Potenzial liegt dabei vor allem im Radverkehr. Auf kurzen bis mittleren Strecken ist das Fahrrad meist das schnellste, kostengünstigste und effektivste Verkehrsmittel und (nahezu) permanent verfügbar. Mehr Radverkehr heißt auch mehr Lebensqualität. Durch die Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr werden Lärm, Abgase und Staus reduziert und die Städte sauberer und sicherer. Gleichzeitig fördert Radfahren Bewegung und Begegnung, wodurch das soziale Miteinander und die Gesundheit der Menschen gestärkt werden.

Die **Förderung des Radverkehrs** ist daher ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik in Rheinland-Pfalz. Basis der Radverkehrsförderung ist der **Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030**. (MWVLW, 2021)



Abbildung 4 – Deckblatt des Radverkehrsentwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030 (MWVLW, 2021)

Aus den aktuellen Daten von Mobilität in Deutschland wird für Rheinland-Pfalz ein Modal Split für den Radverkehr in Höhe von 7 % ausgewiesen, siehe Abbildung 5. Ziel des Radverkehrs-Entwicklungsplans ist es, den Modal-Split-Anteil des Radverkehrs (bezogen auf die Zahl der zurückgelegten Wege) auf landesweit 15 % bis 2030 zu steigern.

Modal Split Rheinland-Pfalz



Abbildung 5 – Mobilität in Deutschland, Daten der regionalen Vertiefter Studie (BMDV, 2023)

Aufgrund der für den Fuß- und Radverkehr günstigen Ausgangssituation – Haßloch ist flach, hat eine kompakte Bebauung, gute Infrastruktur zum Einkaufen und zum Erreichen des ÖPNV – sollte eine Orientierung an der Stadt Neustadt erfolgen, siehe Abbildung 6.

Verkehrsmittel	Neustadt 2022 [%]	Landau (SrV) [%]	Mittelstadt (MiD) [%]	Deutschland (MiD) [%]
Fahrrad / Pedelec	16	22	9	11
MIV	52	51	65	57
Zu Fuß	24	23	20	22
ÖPNV	8	3	6	10

Abbildung 6 – Ergebnisbericht – Mobilitätsenerhebungen (Stadt Neustadt an der Weinstraße, 2023)

Das Gutachtertteam schlägt für die Gemeinde Haßloch folgenden Modal Split für die einzelnen Verkehrsarten als Ziel für das Jahr 2040 vor:

- **Radverkehr** = 25% (Pedelec und Fahrrad)
- **MIV** = 35%
- **Fußverkehr** = 30%
- **ÖPNV** = 10%

Im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0), dem Strategiepapier der Bundesregierung Deutschland zur Förderung des Radverkehrs, wird empfohlen, 30 Euro pro Einwohner und Jahr für Maßnahmen, die den Radverkehr fördern, auszugeben (vgl. BMVI, 2021).

Seit 2021 stellt das Land nach § 1 des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) jährlich etwa 65 Millionen Euro bereit, um unter anderem den Radverkehr zu fördern. Hierbei sind unter anderem der Bau oder Ausbau von Radverkehrsanlagen auf wichtigen innerörtlichen Verbindungen sowie eigenständige Radwege förderfähig. Die Förderquote kann bis zu 90 % umfassen (MWVLW, 2021).

Das Planungsbüro VAR+ hat das **Mobilitätskonzept Haßloch** entwickelt und dabei die gültigen Regelwerke der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und die allgemein gültigen straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke:

- Empfehlungen für Radverkehrsanlage (ERA) (vgl. FGSV, 2010)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) (vgl. FGSV, 2002)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) (vgl. FGSV, 2011)
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) (vgl. FGSV, 2008)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (vgl. FGSV, 2006)
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)

beachtet.

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (**RASt**) verfolgt die Zielsetzung alle Nutzungsansprüche an den Straßenraum ausgewogen zu berücksichtigen. „*Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) zu fördern.*“ (RASt, 2006, S. 3)

Diese Zielsetzung wurde einerseits bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt und ist andererseits Richtschnur bei der Realisierung hier vorgeschlagener Maßnahmen.

2.3 Beteiligungs- und Abstimmungsprozess

Ein Kern des Projekts war es, die Gemeinde Haßloch von Beginn an intensiv in den Bearbeitungsprozess zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes einzubinden.

Folgende Termine wurden durchgeführt:



Daneben gab es einen durchgängigen Kommunikationsaustausch und Absprachen zwischen der Gemeinde Haßloch und dem Planungsbüro VAR+, telefonisch sowie per E-Mail.

3. Bestandsaufnahme

Die Bestandserfassung ist als Basis der Analyse der vorhandenen Verkehrssituation eine wichtige Voraussetzung zur Ableitung eines Mobilitätskonzeptes. Als erster Schritt bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes Haßloch wurden von VAR+ Grundlagendaten erfasst und ausgewertet. Gleichzeitig erfolgten die Erstbefahrung und Erstbegehung zur Inaugenscheinnahme der Verkehrssituation vor Ort. Bei der Befahrung/Begehung und Prüfung der Verkehrsräume wurden Raumwiderstände erfasst und im Geoinformationssystem dokumentiert.

Aus den im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellten Quell-Ziel-Beziehungen wurde das Wunschliniennetz abgeleitet, vgl. Kapitel 3.2.5.

In einem weiteren Schritt wurden die Wunschlinien auf das real existierende Netz an Straßen und Wegen umgelegt. Zwischen Arbeitsplatzschwerpunkten, Schulen, Schwimmbädern, sonstigen Freizeiteinrichtungen und Wohnstandorten sollen mit Hilfe des zu entwickelnden Radverkehrsnetzes Verbindungen optimiert oder neu geschaffen werden.

Als Ergebnis der Bestandsanalyse konnten unter Beachtung des Wunschliniennetzes wichtige Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr identifiziert und mit dem Auftraggeber abgestimmt werden.

Die Bestandsanalyse mündete in die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes Haßloch.



Abbildung 7 – Bausteine eines Mobilitätskonzeptes (VAR+, 2023)

Im Folgenden werden erhobene Daten und Quellen kurz vorgestellt, analysiert sowie in Bezug zum Planungsprozess des Mobilitätskonzeptes Haßloch gebracht.

3.1 Geografische Daten

Die Gemeinde Haßloch liegt ca. 15 km südwestlich von Ludwigshafen und Mannheim entfernt. Die Gemeinde erstreckt sich auf eine Fläche von 40 km². Sie liegt im Oberrheingraben und zeichnet sich somit durch eine flache Topografie aus (siehe 8). Nach Westen hin steigt das Gelände leicht an, da westlich von Haßloch die Ausläufer des Pfälzerwalds liegen. Nach Osten sinkt das Gelände leicht zum Rhein ab. Die Gemeinde liegt auf einer Höhe von ca. 110m ü. NHN.

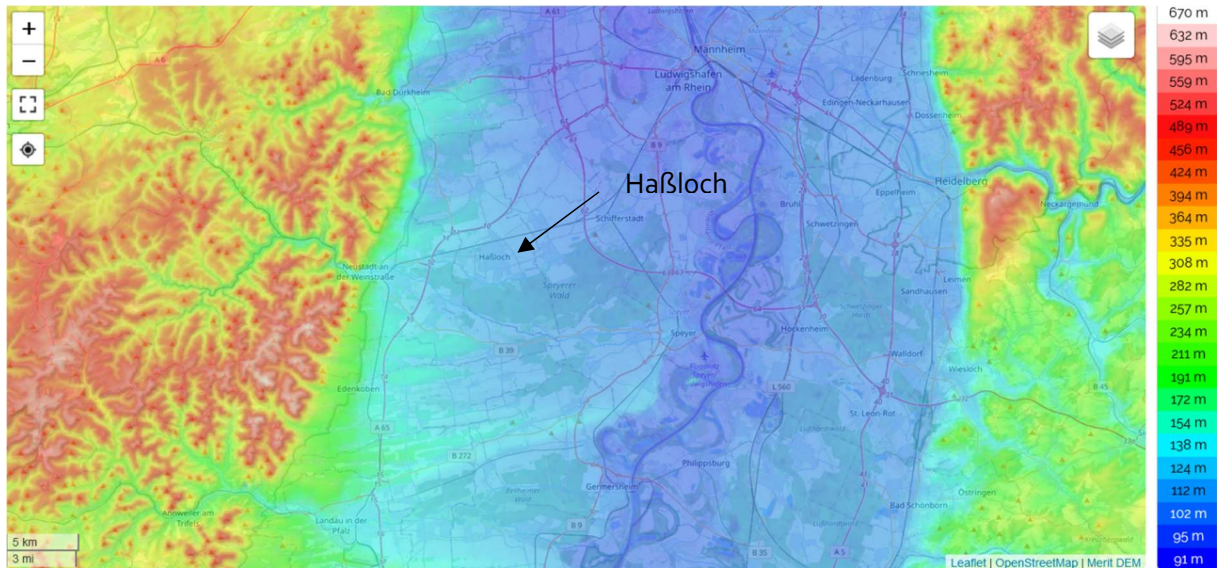


Abbildung 8 – Topografische Karte Haßloch und Umgebung (Unbekannter Autor, o. J.)

Die Umgebung Haßlochs ist im Norden und Nordosten hauptsächlich durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Im Süden der Gemeinde liegt der Speyerer Wald. Haßloch grenzt dabei an folgende Gemeinden an:

- Meckenheim im Norden
- Böhl-Iggelheim im Osten
- Hanhofen (Ortsgemeinde der Verbandsgemeinde Römerberg-Dudenhofen) im Südosten
- Neustadt an der Weinstraße im Süden und Westen

Haßloch besteht aus dem Großdorf Haßloch selbst und hat keine weiteren Ortsteile. Die Gemeinde hat 21.000 Einwohner und ist somit die größte Gemeinde des Landkreises Bad Dürkheim (Gemeinde Haßloch, o.J.).

Die Gemeinde liegt am süd-östlichen Rand des Landkreises und grenzt damit an die kreisfreie Stadt Neustadt an der Weinstraße und an den Rhein-Pfalz-Kreis.



Abbildung 9 – Lage von Haßloch im Landkreis Bad Dürkheim (Wikimedia Foundation Inc., 2013)

3.2 Quellen und Ziele, Wunschliniennetz

Bei der Ermittlung der Quell-Ziel-Beziehungen wird zwischen einer großräumigen und einer kleinräumigen Betrachtung unterschieden. Quell-Ziel-spezifische Fahrbeziehungen der unterschiedlichen Nutzenden können sich unterscheiden hinsichtlich:

- Alltags-,
- Einkaufs-,
- Schüler-
- sowie Freizeitradverkehr

Mögliche Quellen und Ziele sind:

- Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte
- Einkaufsschwerpunkte
- Schulstandorte
- ÖPNV-Haltestellen
- Freizeit- und Sporteinrichtungen
- Kultureinrichtungen

Im Folgenden wird näher auf die Schnittstellen zwischen ÖPNV und Radverkehr, die Schulen, weitere Zielorte in der Gemeinde Haßloch sowie auf die abgeleiteten Wunschliniennetze eingegangen.

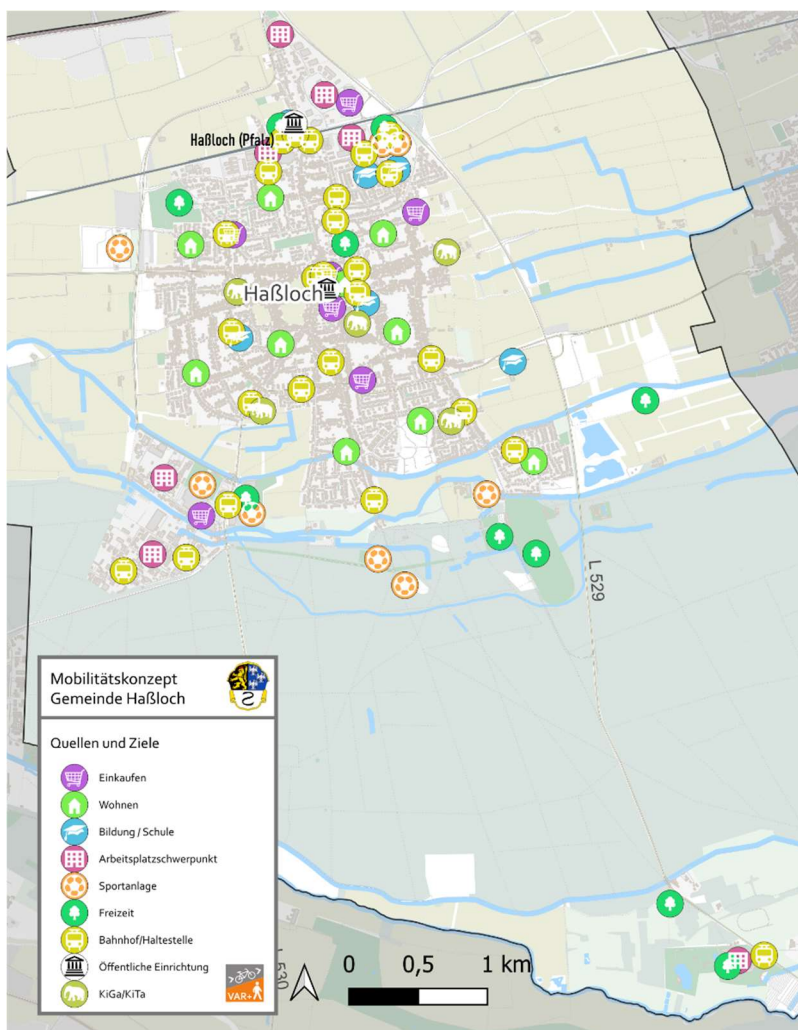


Abbildung 10 – Quellen und Ziele der Gemeinde Haßloch (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

3.2.1 Schulen

Als Verkehrserzeuger spielen Schulen vor allem in der Nahmobilität innerhalb einer Kommune eine wichtige Rolle. Für die Mobilitätsentwicklung der Heranwachsenden haben Schulen durch ihren Bildungsauftrag eine besondere Verantwortung.

Im Vordergrund bei der Planung eines Mobilitätskonzeptes steht die Sicherheit der Schüler*innen im Straßenverkehr. Die Grundschulen liegen im Allgemeinen im fußläufigen Einzugsbereich der Schulkinder. Aus diesem Grund ist das Fahrrad die zweite Option den Weg zur Schule zurückzulegen.

Für die Maßnahmenplanung wurde neben der Lage der Schule (vgl. Abbildung 11) auch die vorhandenen Schulwegepläne (siehe Kapitel 3.3.4) berücksichtigt, um diese möglichst optimal auf die vorhandenen Pläne aufzubauen, Synergien und bewährte Konzepte zu nutzen und die Bedürfnisse des Schulverkehrs zu berücksichtigen.



Abbildung 11 – Lage der Schulen (eigene Darstellung (VAR+, 2024), Kartengrundlage: OSM)

3.2.2 Gewerbegebiete

In Gewerbegebieten findet täglich ein hohes Verkehrsaufkommen durch Pendler und Werksverkehre statt. Aus diesem Grund sind Gewerbegebiete entscheidende Ziel- und Startpunkte des Verkehrs. Durch Gewerbegebiete entstehen Verkehrsströme zu Wohngebieten innerhalb und außerhalb der Kommune und müssen somit bei der Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes betrachtet werden. In Gewerbegebieten muss bei der Planung besonders auf den hohen Anteil an Schwerlastverkehr geachtet werden. Aus diesem Grund ist eine besondere Sicherung des Rad- und Fußverkehrs von großer Bedeutung.

In Haßloch existieren folgende Gewerbebestandorte:

- **Nördlich des Bahndamms**
Das Gewerbegebiet liegt im Norden von Haßloch und ist über die A 65 angebunden sowie fußläufig vom Bahnhof Haßloch erreichbar. In diesem Gewerbegebiet befindet sich zudem der Gewerbepark GreenPlaces mit flexibel nutzbaren Hallen.
- **Industriegebiet Süd**
Das Gewerbegebiet liegt im Süd-Westen von Haßloch und ist über die L 530 und die Westrandstraße angebunden.
- **Gewerbeflächen südlich des Bahndamms**
Südlich des Bahndamms befinden sich zudem die großen Firmen Duttenhöfer, Ardagh, AVO-Fahrzeugtechnik sowie Spindler Transporte angesiedelt.

Zudem ist der Freizeitpark Plopsaland (ehemals Holidia Park) ganz im Süden von Haßloch ein großer Arbeitgeber. Dieser ist über die L 529 angebunden.

Die Lage der Arbeitsplatzschwerpunkte der Gemeinde Haßloch ist der Abbildung 12 zu entnehmen.

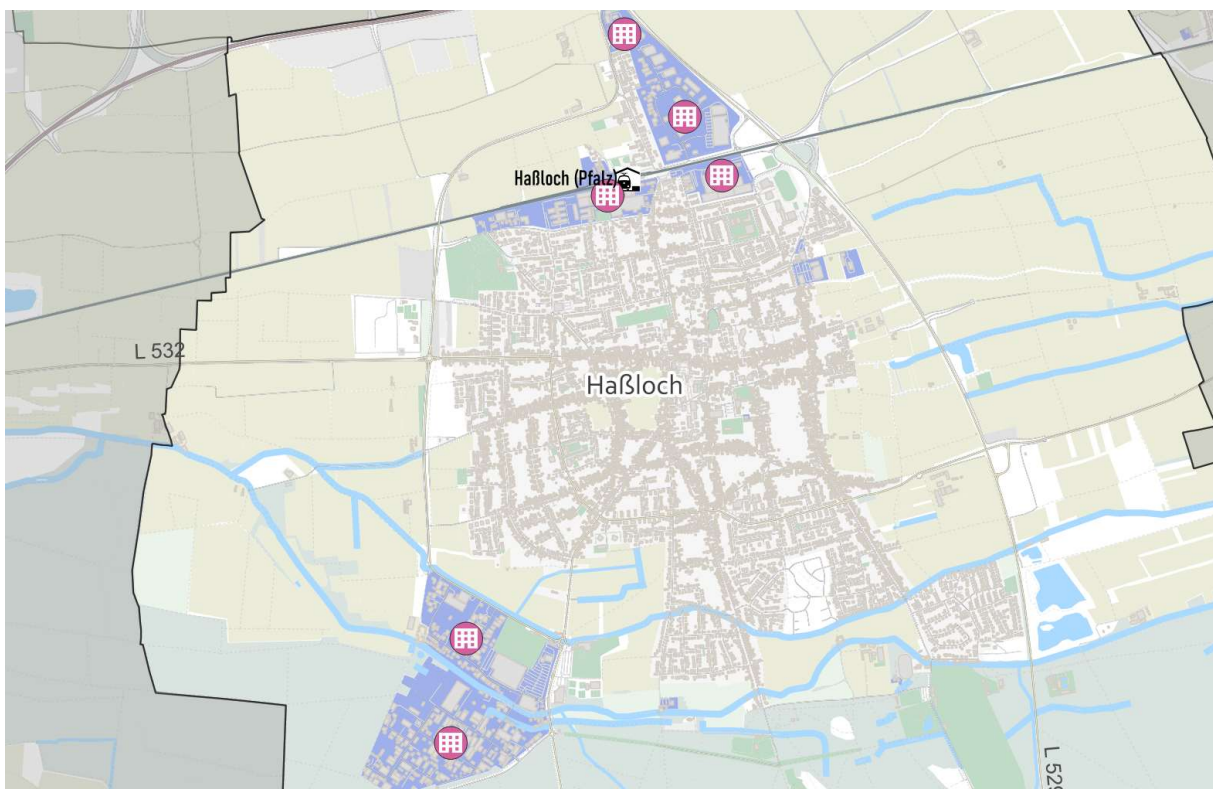


Abbildung 12 – Arbeitsplatzschwerpunkte Haßloch (eigene Darstellung (VAR+, 2024), Kartengrundlage: OSM)

3.2.3 Schnittstellen ÖPNV / Multimodalität

Bei der Umsetzung von Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen spielt neben dem Fuß- und Radverkehr der öffentliche Personennahverkehr eine entscheidende Rolle. Um den Rad- und Fußverkehr zu stärken, ist eine gute Vernetzung mit dem ÖPNV wichtig. Unter Multimodalität versteht man die flexible Kombination verschiedener Verkehrsmittel – wie Auto, Fahrrad, Bus, Bahn oder zu Fuß – je nach Bedarf. Sie ermöglicht Wahlfreiheit, macht Wege effizienter und umweltfreundlicher und trägt damit zur Entlastung der Straßen sowie zur Verbesserung der Lebensqualität bei. Zudem unterstützt sie eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, die sowohl den Menschen als auch der Umwelt zugutekommt.

An den Haltestellen und Bahnhöfen ist eine entsprechende Infrastruktur (Fahrradabstellanlagen, Ladestationen für Pedelecs, Informationsangebote) Grundbestandteil einer Strategie, die eine nachhaltigere Mobilität zum Ziel hat. Ohne Fahrradabstellanlagen an Orten, die mit dem Fahrrad erreichbar sind (Quellen und Ziele), entstehen logistische und wirtschaftliche Risiken bei der Nutzung des Fahrrads. Insbesondere für elektrisch unterstützte Fahrräder müssen adäquate Fahrradabstellanlagen verfügbar sein. Für die Attraktivität des Radverkehrs sind Fahrradabstellanlagen notwendige Grundvoraussetzung.

Der Bahnhof Haßloch (Pfalz) spielt eine zentrale Rolle im regionalen Verkehrsnetz der Rhein-Neckar-Region. Besonders als Teil des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN) bietet der Bahnhof eine wichtige Schnittstelle zwischen regionalem Bahnverkehr und weiteren Mobilitätsangeboten.

Mit regelmäßigen Verbindungen der S-Bahnen ermöglicht der Bahnhof eine direkte Anbindung an größere Städte wie Mannheim, Ludwigshafen, Neustadt an der Weinstraße und Kaiserslautern. Pendler*innen profitieren so von schnellen und zuverlässigen Verbindungen sowohl in die Metropolregion Rhein-Neckar als auch in die Pfalz.

Auch multimodale Mobilität wird am Bahnhof Haßloch gefördert: Direkt am Bahnhof befinden sich Busanbindungen, Fahrradabstellanlagen sowie Park-and-Ride-Möglichkeiten. Durch die Verzahnung verschiedener Verkehrsträger (Bahn, Bus, Fahrrad und motorisierter Individualverkehr) wird ein nahtloser Übergang zwischen den einzelnen Mobilitätsformen ermöglicht. Dies unterstützt eine umweltfreundliche, flexible und nutzerorientierte Mobilität, die sowohl für Berufspendler als auch für Freizeitnutzer attraktiv ist.

Insgesamt trägt der Bahnhof Haßloch somit wesentlich zur nachhaltigen Mobilität in der Region bei. Als wichtiger Verkehrsknotenpunkt stärkt er die Erreichbarkeit der Gemeinde Haßloch und leistet einen Beitrag zur Reduzierung des Individualverkehrs.

Als wichtige Schnittstelle hat der Bahnhof Haßloch das Potenzial noch weiter entwickelt zu werden. Zum einen kann die Barrierefreiheit weiter ausgebaut werden, um die Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, Senioren und Familien mit Kinderwagen zu verbessern. Zum anderen können weitere multimodalen Angebote die Verkehrswende unterstützen. Zum Beispiel folgende Angebote sind denkbar:

- **Bike-and-Ride:** Erweiterung und Überdachung der Fahrradabstellanlagen, evtl. mit Videoüberwachung oder Zugangssystem.
- **Carsharing-Stationen:** Integration von Carsharing-Fahrzeugen direkt am Bahnhof.
- **Mietrad-Angebote:** Kooperationsprojekte mit Anbietern wie VRNnextbike oder lokalen E-Mobilitätsdiensten.

- **E-Ladestationen:** Ausbau von Ladepunkten für E-Autos und E-Bikes am Park-and-Ride-Parkplatz.

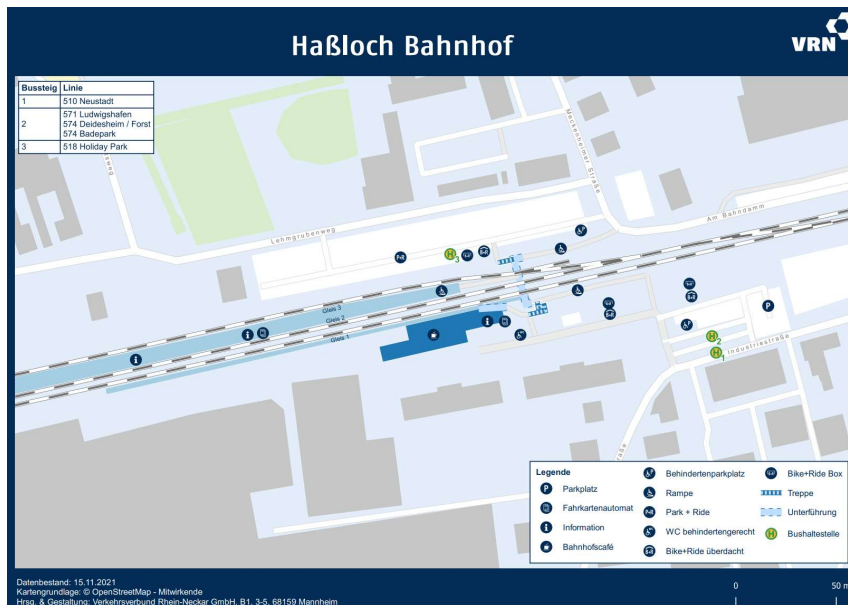


Abbildung 13 – Plan vom Bahnhof Haßloch (VRN, 2021)

Aber auch die Bushaltestellen sind wichtige Schnittstellen und wurden bei der Radverkehrsnetz- und Maßnahmenplanung besonders berücksichtigt, um der Bedeutung des „Umweltverbunds“ von Rad, ÖPNV und Fußverkehr gerecht zu werden. So sind die Bushaltestellen gleichzeitig wichtige Quell- und Zielpunkte für Radverkehr.

Zudem gibt es in Haßloch seit 2002 ein Ruftaxi, das insgesamt 31 Haltestellen bedient. Die Haltestellen sind über das ganze Ortsgebiet verteilt. Das Ruftaxi fährt nach einem festgelegten Fahrplan von Montag bis Freitag im Halbstundentakt, muss jedoch per Telefon mindestens eine halbe Stunde vor Abfahrt vorbestellt werden. Zudem ist das Platzangebot auf insgesamt 9 Personen begrenzt.

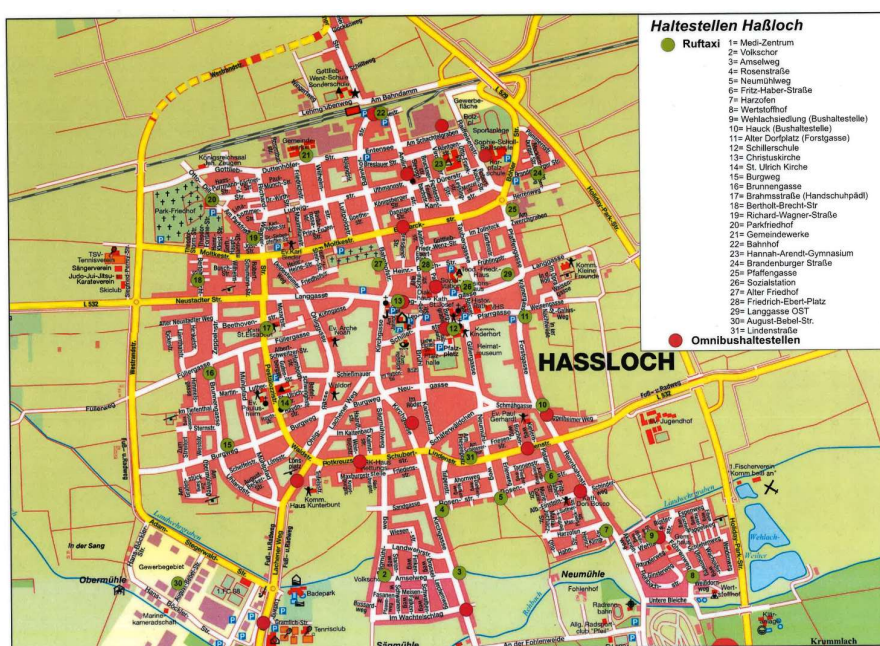


Abbildung 14 – Haltestellen Ruftaxi in Haßloch (Gemeinde Haßloch, o.J.)

Von großer Bedeutung für den Rad- und Fußverkehr an Bahnhöfen aber auch an Bushaltestellen sind neben barrierefreien Zugängen auch Wegweiser, um Personen ohne Ortskenntnis das Ankommen oder Abreisen zu erleichtern. Oberste Priorität haben, neben der Barrierefreiheit und der Wegweisung in Hinblick auf Radfahrende, adäquate Fahrradabstellmöglichkeiten. Qualitativ hochwertige und gepflegte Radabstellanlagen sollen an den zentralen Bushaltestellen vorhanden sein, um bereits den Weg zum Bus mit einem umweltfreundlichen Verkehrsmittel zurücklegen zu können. Aufgrund der teilweise längeren Standzeiten an Haltepunkten des ÖPNV sollte insbesondere auf die Gewährleistung von Sicherheit, Möglichkeiten zum Abschließen sowie eine Überdachung geachtet werden. An vereinzelten, größeren Bushaltestellen können auch Abstellmöglichkeiten für Lastenräder in Betrachtung gezogen werden.

3.2.4 Weitere verkehrsrelevante Ziele

Unter anderem mit Hilfe von OpenStreetMap Daten wurden weitere Quell- und Zielorte identifiziert. Insbesondere Einkaufsstandorte, Restaurants, Freizeit- und Gemeindeeinrichtungen konnten so hervorgehoben und bei der Planung des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt werden.

Wohn- und Gewerbegebiete konnten anhand von Luftbildern identifiziert werden und wurden entsprechend der festgestellten Bebauungsdichte sowie der Anzahl geparkter Kfz berücksichtigt.

3.2.5 Wunschliniennetze

Aus den im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellten Quell-Ziel-Beziehungen wurde das Wunschliniennetz abgeleitet. Die Wunschlinien werden meist ohne Rücksicht auf vorhandene Barrieren festgelegt. Diese gilt es anschließend zu Routen „umzulegen“, was wegen natürlichen Hindernissen, wie steilen Hängen oder Flüssen, nicht immer möglich ist. Wunschlinien sind eine praktische Grundlage, um Relationen festzulegen.

Kleinräumiges Wunschliniennetz - Fußverkehr

Das kleinräumige Wunschliniennetz stellt die innerörtlichen Wunschlinien der Gemeinde Haßloch als gedachte Verbindungslinien zwischen den Quellen und Zielen des Fußverkehrs dar. Für die kleinräumige Betrachtung sind insbesondere die innerörtlichen Ziele von zentraler Bedeutung. Als innerörtliche Ziele wurden Arbeitsplatzschwerpunkte, Einkaufsgelegenheiten, Schulen, Stationen des ÖPNV und Freizeitziele sowie Wohnschwerpunkte zusammengestellt.

Großräumiges Wunschliniennetz – Radverkehr (ÖPNV)

Das Ziel des großräumigen Wunschliniennetzes ist es, überörtliche Wunschlinien der Gemeinde Haßloch darzustellen. Im Rahmen der großräumigen Betrachtung spielen zu erreichende überörtliche Ziele eine bedeutende Rolle. Überörtliche Ziele des Radverkehrs sind hierbei beispielsweise:

- Arbeitsplatz- und Wohnschwerpunkte
- Bahnhöfe / ÖPNV (Umweltverbund)
- Nachbarkommunen
- Schnittstellen zu den überörtlichen Radwegen

Bei der großräumigen Betrachtung waren vor allem die Mengen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von Bedeutung.

Abbildung 15 zeigt das Wunschliniennetz des Radverkehrs mit den innerörtlichen und überörtlichen Zielen (siehe auch Anlage 9).

Das Wunschliniennetz für den MIV wurde ebenfalls ermittelt. Wie auch für den Rad-, Fuß- und ÖPNV-Verkehr wurden für die Erstellung des Wunschliniennetzes überörtliche und innerörtliche Ziele betrachtet. Gegenüber dem Rad- und Fußverkehr erstrecken sich die großräumigen Ziele über weit größere Strecken und liegen in der Regel in einem Umkreis von 30 km. Demgegenüber sind die Ziele innerhalb des Dorfgebietes deutlich näher und können in der Regel mit dem Rad oder zu Fuß erreicht werden.

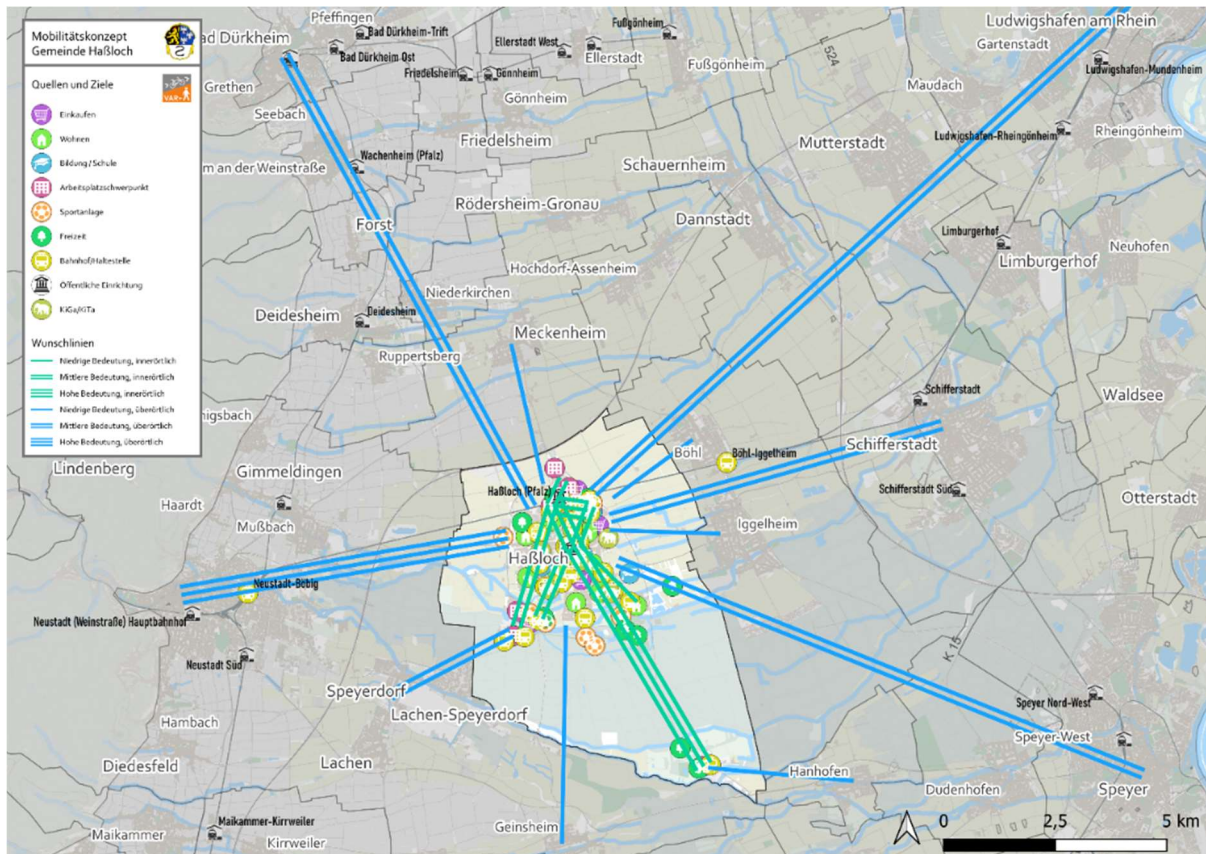


Abbildung 15 – Wunschliniennetz Haßloch mit Quellen und Zielen (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

3.3 Grundlagen und vorhandene Wegenetze

Für die Planung des Mobilitätskonzeptes Haßloch wurden vom Büro VAR+ zunächst die vorhandenen Bus- und Bahnstrecken, das klassifizierte Straßennetz, das Radroutennetz des Landes Rheinland-Pfalz und die vorhandenen touristischen Radrouten sowie Wanderwege ermittelt. Die so festgestellten Potenziale und Barrieren dienen als Grundlage für die zu planenden Maßnahmen. Eine Bestandskarte mit den vorhandenen Wegenetzen ist der Anlage 8 zu entnehmen.

3.3.1 Lokale und regionale Bestandsdaten

Bei der Planung der Maßnahmen für den Fuß- Radverkehr in Haßloch wurden umfangreiche Daten der Gemeinde Haßloch zur Auswertung vorgelegt. Diese wurden gesichtet und auf Grundlage des nachfolgend dargestellten Bewertungssystems bewertet:

Tabelle 1 – Bewertungssystem der Bestandsdaten (VAR+, 2023)

Umgang	Beschreibung	Anzahl
1. übernommen	Vorschläge aus der Meldung wurden im Wesentlichen übernommen.	a. Netzplanung b. Maßnahmenplanung c. Weiteres
2. teilweise übernommen	ein Teil der Vorschläge aus der Meldung wurden im Wesentlichen übernommen	d. Netzplanung e. Maßnahmenplanung f. Sonstiges
3. berücksichtigt	das Bedürfnis wurde bereits mit Vorschlägen aus dem Konzept aufgegriffen; aus einer Bedürfnisbekundung ohne spezifischen Vorschlag wird in dem Konzept eine Änderung vorgenommen oder ein Vorschlag entwickelt	g. Netzplanung h. Maßnahmenplanung i. Weiteres
4. zur Kenntnis genommen	das Bedürfnis ist allgemein und kann eher nicht mit spezifischen Vorschlägen beeinflusst werden; die Aussagen sind nicht hilfreich bei der Entwicklung von Radverkehrsnetz oder Maßnahmen;	j. Netzplanung k. Maßnahmenplanung l. Sonstiges
5. nicht relevant	die Meldung hat keine relevanten Bedürfnisse oder Vorschläge übertragen, welche für das Konzept relevant wären; Meldung beruht auf Missverständnis	-

Insgesamt wurden 14 Grundlagen für die weiteren Planungen berücksichtigt und über den gesamten Zeitraum der Erstellung des Mobilitätskonzeptes bei der Maßnahmengestaltung beachtet.

Tabelle 2 – Grundlagendaten für das Mobilitätskonzept Haßloch (VAR+, 2023)

Nr.	Beschreibung der Daten	Quelle	Datum	Beurteilung	Umgang
1	RVK LK Bad Dürkheim (Präsentation & Abschlussbericht)	VIA Planungsbüro	Jul 23	allgemein; zur Kenntnis	4-j 4-k
2	RVK LK Bad Dürkheim (Kataster d. Maßnahmenvorschläge)	VIA Planungsbüro	Jul 23	Übernahme der 35 Maßnahmen für Haßloch aus Konzept	1-a 1-b
3	RVK LK Bad Dürkheim (Kataster d. Maßnahmenvorschläge)	VIA Planungsbüro	Jun 23	ca. 50-60 Maßnahmen für Haßloch (veraltet ggü. Daten aus Juli?)	3-g 3-h
4	Schulwegpläne Haßloch (Schuljahr 2023/24)	Gemeinde Haßloch	2023	Übernahme Gefahrenpunkte + Einbezug der Schulwege in Routenplanung	2-d 2-e
5	VM50kCity - „Automatisierung und Digitalisierung der Verkehrssteuerung auf Hauptverkehrsstraßen in Städten kleiner und mittlerer Größenordnung“	DLR-TS, PRISMA solutions GmbH	Nov 22	zur Information / Kenntnis	4-l
6	Lärmaktionsplanung 3. Runde	Modus Consult	Sep 21	Information über Kfz-Belastung auf Straßenabschnitten	3-g 3-h
7	https://maps.viakoeln.de/de/map/manahmenplan-lk-bad-durkheim_213#12/49.4307/8.1495	VIA Planungsbüro	Jul 23	Online-Karte RVK LK: Berücksichtigen für Routenplanung	1-a 1-b
8	Straßennutzungsplan	LBM	Sep 14	Hintergrunddaten für GIS + Planung	3-g 3-h
9	Übersichtsplan barrierefreie Radwege	Gemeinde Haßloch	Jan 19	Bestandsdaten Radwege für GIS	3-g 3-h
10	Übersichtsplan Tempo Straßen	Gemeinde Haßloch	Aug 22	Übersicht Tempolimit auf allen Straßen; Hintergrunddaten für GIS	3-g 3-h
11	Unfalldaten 2017-2021	Unfallatlas	2023	Verwenden!	1-a 1-b
12	610-50 Gestaltung des verkehrsberuhigenden Bereiches	Gemeinde Haßloch	1975 - 1998	VERALTET: Infos zu Fußgängerzone in Langgasse; Verlauf bis zur Ortskernsanierung mit Pflasterung	4-l
13	Verkehrslärm	Gemeinde Haßloch	1976 -1981	VERALTET (neue Untersuchung s. 6.)	4-l
14	Gesamtverkehrskonzept	Planungsbüro Retzko + Topp	1989 - 1991	VERALTET: Dokumentation von Sitzungen, Schriftverkehr, etc.; Maßnahmen nicht vorhanden	4-l

3.3.2 Straßennetz

Straßen haben eine verbindende Funktion für den Kfz-Verkehr. Straßen werden aufgrund von verschiedenen Eigenschaften in Rheinland-Pfalz unterschiedlich eingeteilt: Bundesautobahn, Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen. Auf den verschiedenen klassifizierten Straßen gibt es unterschiedliche Verkehrsbelastungen, Breiten und zulässige Höchstgeschwindigkeiten.

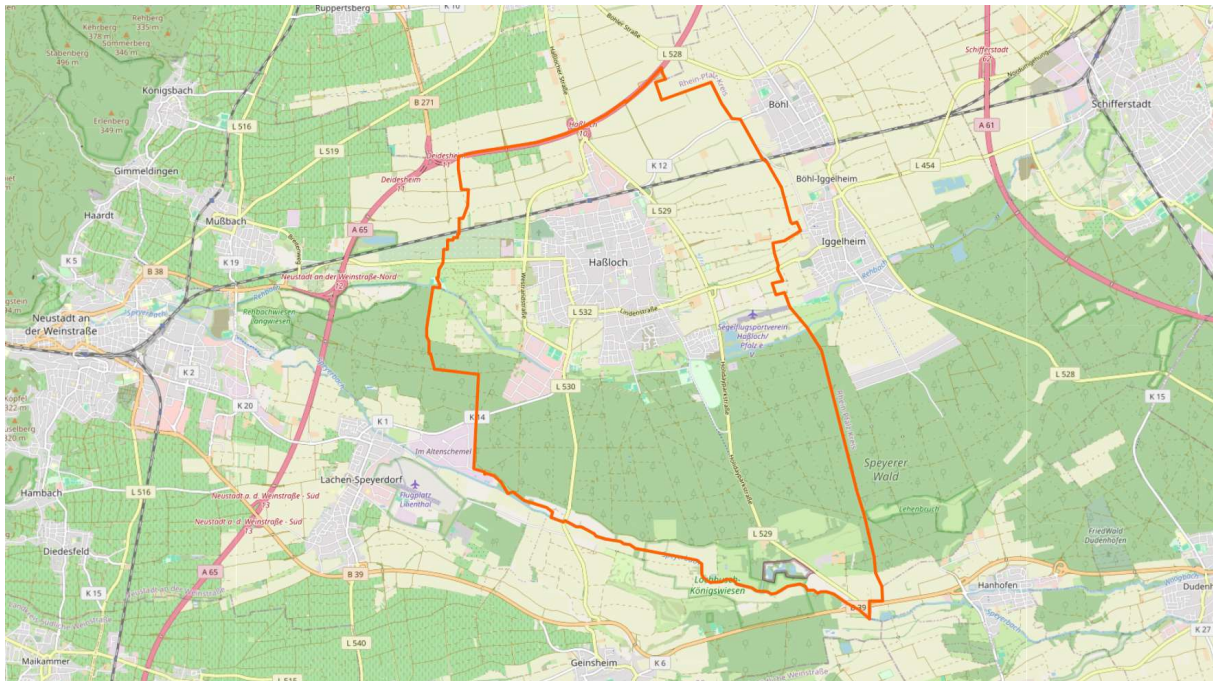


Abbildung 16 – Übersicht der klassifizierten Straßen auf der Gemarkung Haßloch (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

Auf dem Gemarkungsgebiet der Gemeinde Haßloch verlaufen folgende klassifizierte Straßen:

Bundesstraßen in Haßloch:

- A 65: liegt an der nördlichen Ortsgrenze und kommt von Richtung Süden aus Landau in der Pfalz und führt nach Nord-Osten in Richtung Ludwigshafen am Rhein (Anschluss an A 61 und B9).

Landesstraßen in Haßloch:

- L 529: Nord-Süd-Verbindung – im Norden von der A 65 kommend östlich am bebauten Bereich von Haßloch vorbei bis zur B 39.
- L 530: Nord-Süd-Verbindung – schließt im Norden an die L 532 in Haßloch und bindet ebenfalls nach Süden hin an die B 39 an
- L 532: Ost-West-Verbindung – im Osten aus Neustadt an der Weinstraße kommen führt die L 532 durch den bebauten Bereich von Haßloch durch und schließt im Westen in Richtung Iggelheim und Schifferstadt später an die A 61 an.

Kreisstraßen in Haßloch:

- K 12: im Westen von Böhl kommend schließt die K 12 an die L 530 an.
- K 14: im Osten von Lachen Speyerdorf kommend schließt die K 14 an die L 530 an.

Abbildung 17 sind die Tempobeschränkungen auf den einzelnen Straßen in Haßloch zu entnehmen. Auf den Landesstraßen innerorts und den meisten Hauptverkehrsstraßen ist Tempo 50, während die größeren Sammelstraßen eine Beschränkung auf Tempo 30 haben. Die Wohn- und Anliegerstraßen

sowie Abschnitte der Sammelstraßen sind als Tempo-30-Zonen gestaltet sowie abschnittsweise als verkehrsberuhigte Bereiche. Im Innenstadtkern gibt es eine Zone mit 20 km/h.

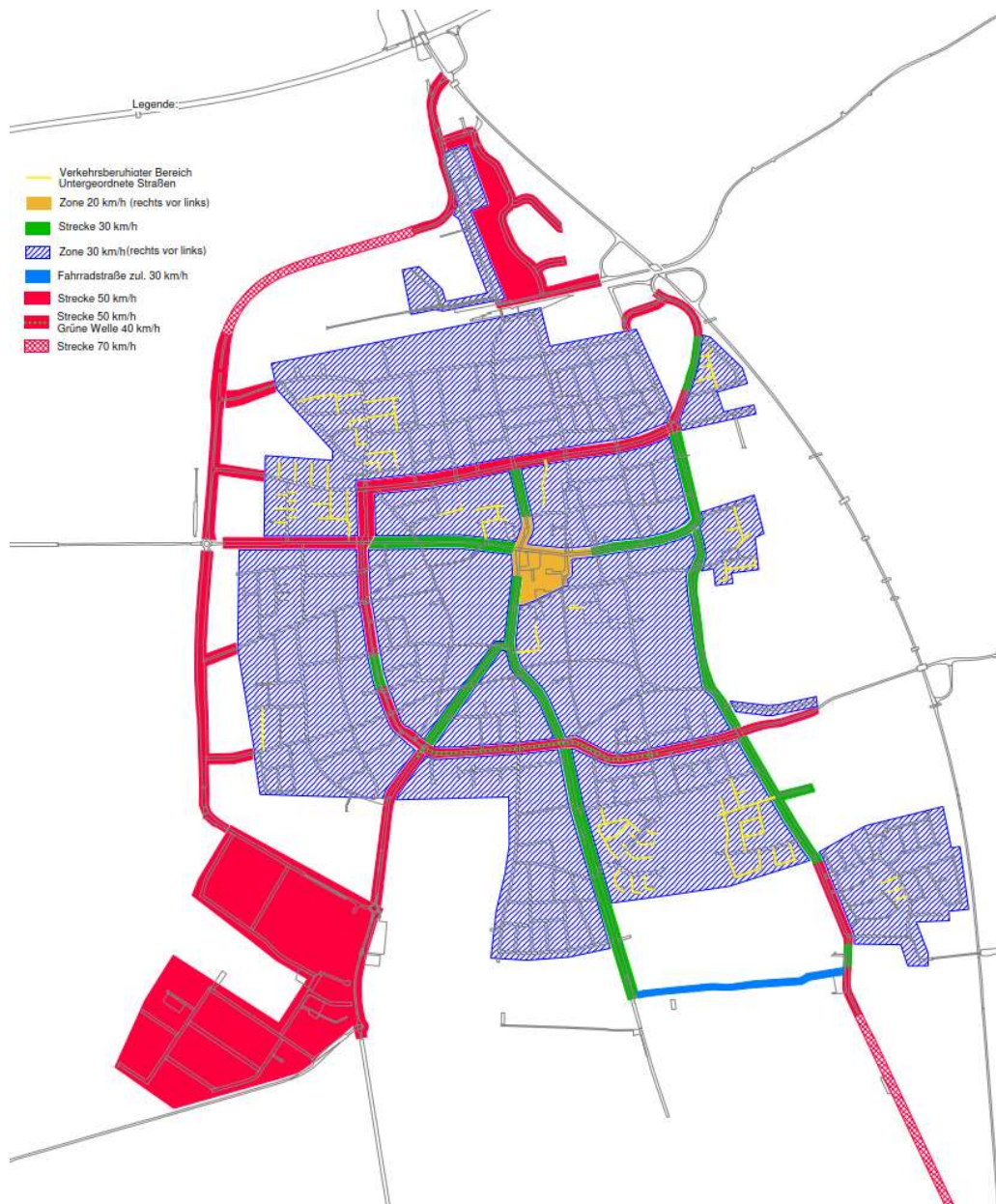


Abbildung 17 – Übersichtsplan Tempobeschränkungen in Haßloch (Gemeinde Haßloch)

3.3.3 ÖPNV

Es fand eine umfassende Recherche zu den vorhandenen Bahn- und Buslinien sowie Haltestellen sowie von relevanten Entwicklungen, Maßnahmen und vorhandenen Daten zum öffentlichen Personennahverkehr im Bereich Haßloch statt.

Schienenverkehr

Haßloch hat einen Bahnhof im Norden der Gemeinde, hier verkehren die Züge der S-Bahnlinien S1 und S2. Mit den Zügen können unter anderem die folgenden Orte erreicht werden:

- Kaiserslautern in 37 Minuten
- Hochspeyer in 30 Minuten
- Neustadt in 9 Minuten
- Schifferstadt in 7 Minuten
- Ludwigshafen in 16 Minuten
- Mannheim in 23 Minuten
- Heidelberg in 42 Minuten

Innerhalb von Haßloch verkehren Linienbusse, mit denen auch die umliegenden Städte erreicht werden können und ein Ruftaxi. Das Ruftaxi fährt auf Bestellung von Montag bis Freitag im Halbstundentakt.

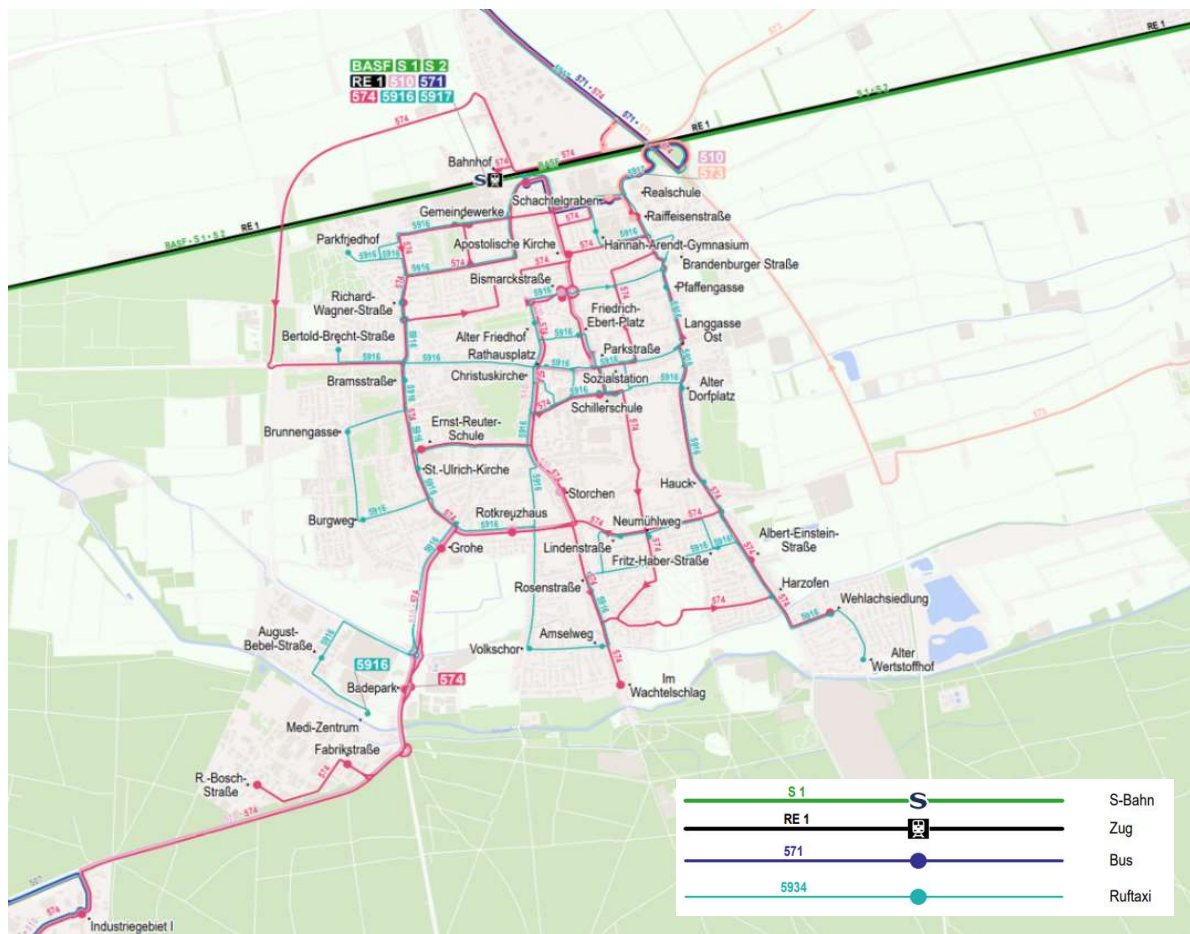


Abbildung 18 – Liniennetzplan Haßloch (VRN, 2025)

Busverkehr

- Linie 510: Neustadt – Lachen-Speyerdorf – Haßloch
- Linie 571: Ludwigshafen – Mutterstadt – Dannstadt – Hochdorf – Meckenheim – Haßloch
- Linie 574: (Geinsheim –) Haßloch – Meckenheim – Deidesheim/Forst
- Ergänzende Ausbildungsverkehre
- Linie 573: Speyer – Mechtersheim – Heiligenstein – Berghausen – Dudenhofen – Iggelheim – Böhl – Haßloch

Details zu den Buslinien

- Die Regionalbuslinie 510 verbindet die zwei Mittelzentren Neustadt und Haßloch und verkehrt im 60-Minuten-Takt.
- Die Linie 518 ist eine reine Freizeitlinie und dient der Anbindung des „Plopsaland Deutschland“ (vormals Holiday Park). Sie fährt ausschließlich zwischen dem Bahnhof Haßloch und dem Freizeitpark ohne weitere Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten. Es finden nur an ausgewählten Tagen im Jahr stündliche Fahrten mit teilweisen Bedienungslücken statt.
- Die Regionalbuslinie 571 verkehrt zwischen Ludwigshafen und Haßloch über Meckenheim im 60-Minuten-Takt.
- Die Linie 573 ist eine reine Schulverkehrslinie zwischen Speyer und Haßloch und auf die weiterführenden Schulen in Haßloch ausgerichtet.
- Die Regionalbuslinie 574 verbindet im 60-Minuten-Takt Haßloch mit Deidesheim.

(Landkreis Bad Dürkheim, 2019)

3.3.4 Schulwegepläne

Schulwegepläne sind kartografisch aufbereitete Empfehlungen für sichere Schulwege. Sie zeigen, welche Routen Schüler*innen am besten nutzen sollten, um sicher zur Schule und wieder nach Hause zu gelangen. Dabei berücksichtigen sie Gefahrenstellen, Ampeln, Zebrastreifen, Schülerlotsen sowie verkehrsberuhigte Bereiche.

Ziel eines Schulwegeplans ist es, Eltern und Kindern eine verlässliche Orientierung zu bieten und das Bewusstsein für sicheres Verkehrsverhalten zu stärken. Gleichzeitig helfen sie Kommunen, Schwachstellen in der Infrastruktur zu erkennen und gezielt Maßnahmen zur Schulwegsicherheit umzusetzen, etwa durch bessere Beschilderung, neue Überwege oder Tempobegrenzungen.

Darüber hinaus fördern Schulwegepläne eigenständige Mobilität, indem sie Kinder dazu ermutigen, den Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Schulwegeplan Ernst-Reuter-Schule

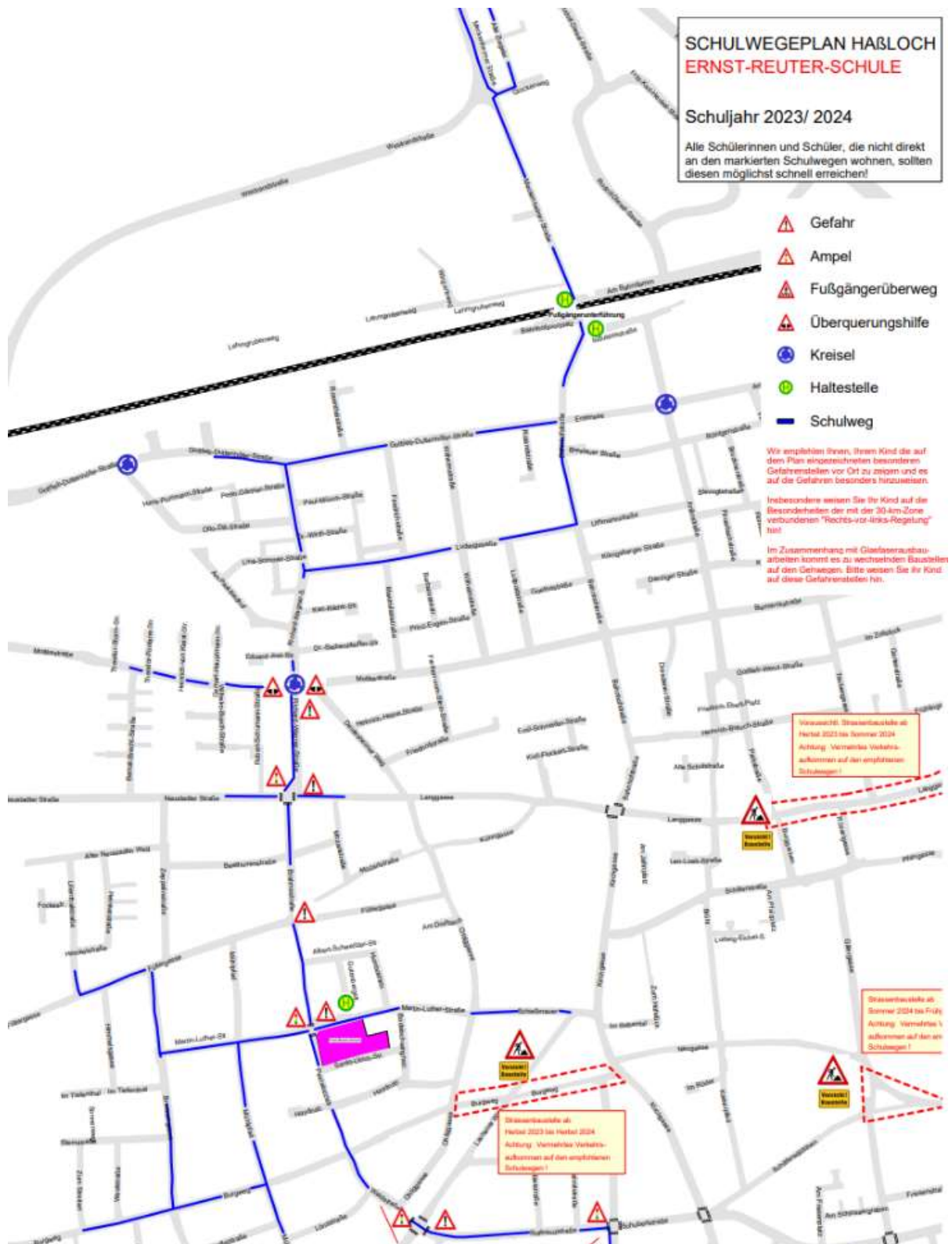


Abbildung 19 – Schulwegeplan Ernst-Reuter-Schule (Gemeinde Haßloch, 2023)

Schulwegeplan Hannah-Arendt-Gymnasium, Siebenpfeiffer-Realschule, Gottlieb-Wenz-Schule

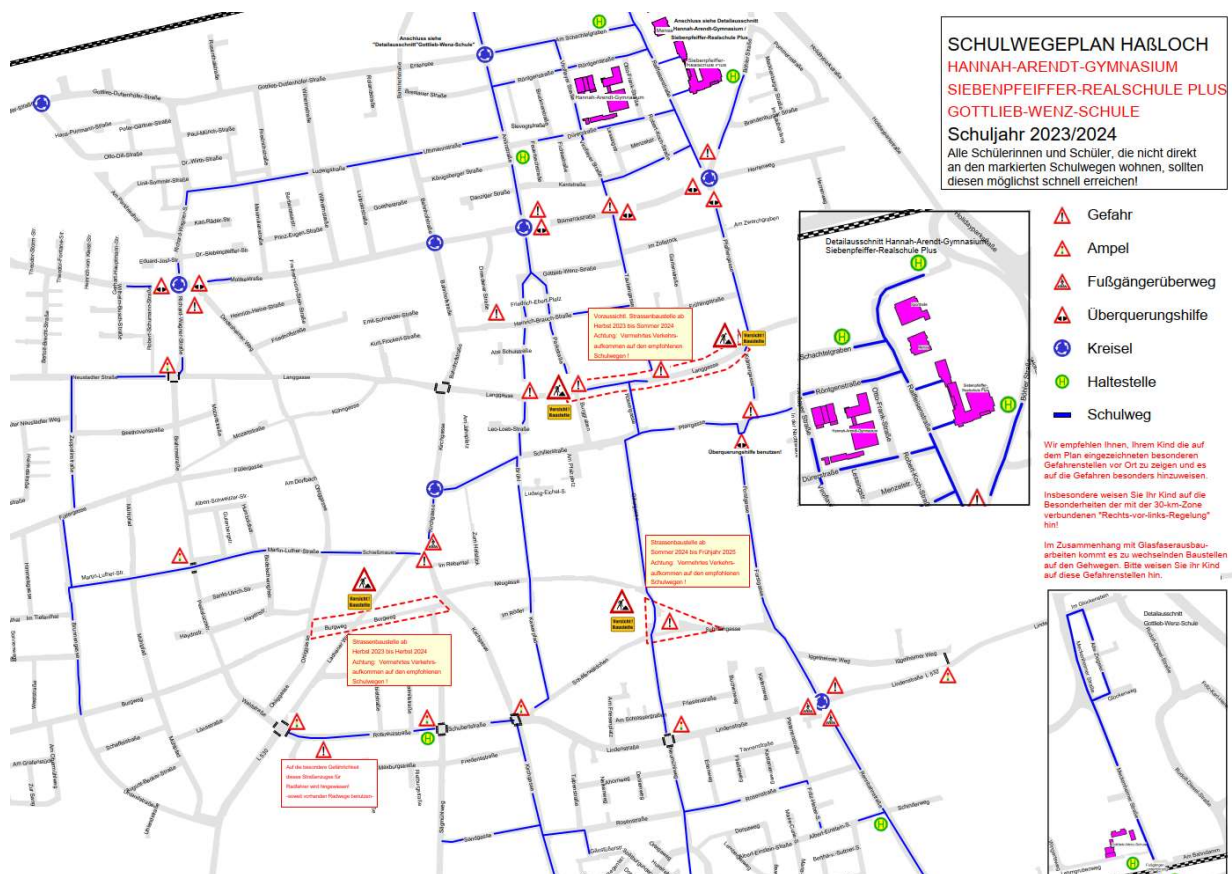


Abbildung 20 – Schulwegeplan Hannah-Arendt-Gymnasium, Siebenpfeiffer-Realschule, Gottlieb-Wenz-Schule (Gemeinde Haßloch, 2023)

3.3.5 Radroutenplaner Rhein-Land-Pfalz

„Radwanderland“ ist der offizielle Online-Auftritt des Landes Rheinland-Pfalz für Radfernwege und touristisch bedeutsame Radrouten. Das Kernstück ist ein interaktiver Routenplaner, der Touren individuell berechnen lässt.



Abbildung 21 – Logo des Radroutenplaners von Rheinland-Pfalz

Aufbauend auf dem bestehenden Routennetz des Landes Rheinland-Pfalz werden die vorliegenden Maßnahmen geprüft. Ein Ziel ist es, die lokalen Routen anzubinden, im laufenden Prozess die Maßnahmenrealisierung voranzubringen und Fördermittel des Landes auch für mögliche Zubringererrouten zu nutzen.

3.3.6 Radverkehrsnetz Landkreis Bad Dürkheim

Das Radverkehrskonzept für den Landkreis Bad Dürkheim wurde im Juni 2023 veröffentlicht und nimmt insbesondere den Alltagsradverkehr in den Fokus. Mit Hilfe des Konzeptes sollen Maßnahmen zum Neu- und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur geplant werden. Das Konzept wurde mit der Kreisverwaltung und den fünf Städten und Verbandsgemeinden im Landkreis, die noch kein eigenes Radverkehrskonzept haben, erarbeitet. Zu diesen gehört auch die Gemeinde Haßloch (Landkreis Bad Dürkheim, 2023).

Die im Radverkehrskonzept des Landkreises erarbeiteten Maßnahmen wurden bei der Maßnahmenplanung berücksichtigt und mit entsprechender Priorität für die Umsetzung gewertet.

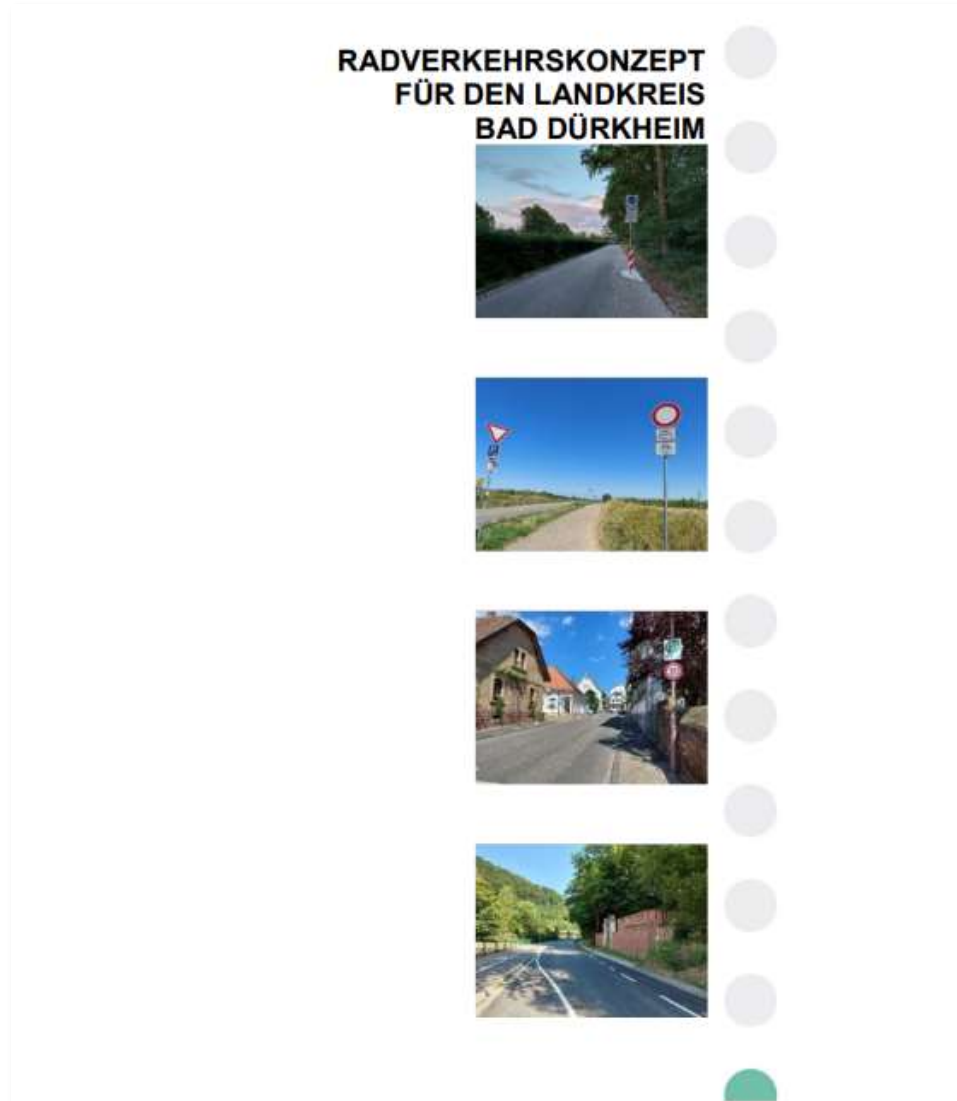


Abbildung 22 – Deckblatt Radverkehrskonzept für den Landkreis Bad Dürkheim (Landkreis Bad Dürkheim, 2023)

Auf der Abbildung 23 ist das Radverkehrsnetz des Landkreises Bad Dürkheim dargestellt:

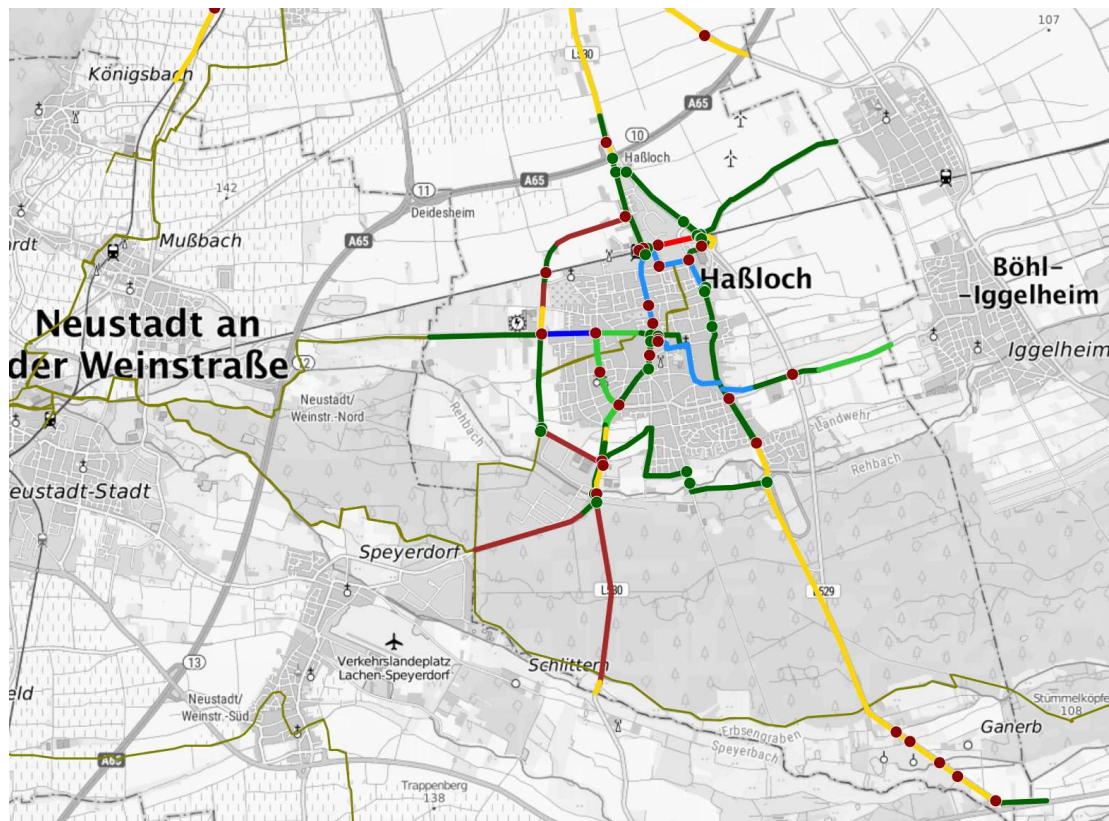


Abbildung 23 – Radrouten des Radnetz LK Bad Dürkheim – Gemarkung Haßloch (Landkreis Bad Dürkheim, 2023)

Auf der interaktiven Darstellung des Radverkehrsnetzes sind direkt die Katasterblätter mit Maßnahmenvorschlägen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises verlinkt.

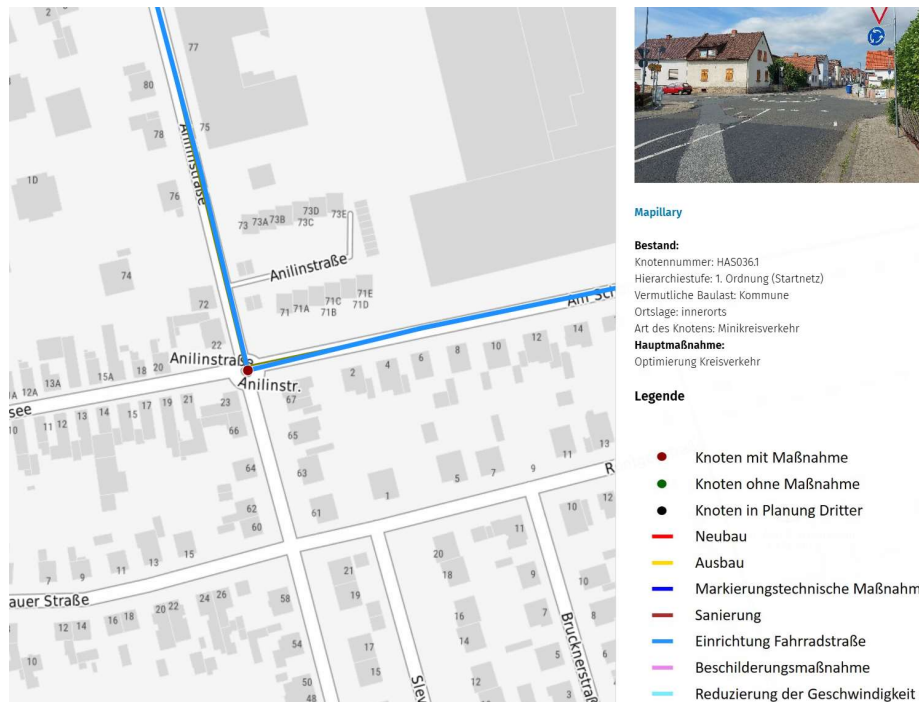


Abbildung 24 – Beispiel Darstellung eines Maßnahmenvorschlags in Haßloch aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises Bad Dürkheim (Landkreis Bad Dürkheim, 2023)

3.3.7 Touristische Radwege

Durch Haßloch verlaufen verschiedene touristische Radrouten. Diese wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme aufgenommen.

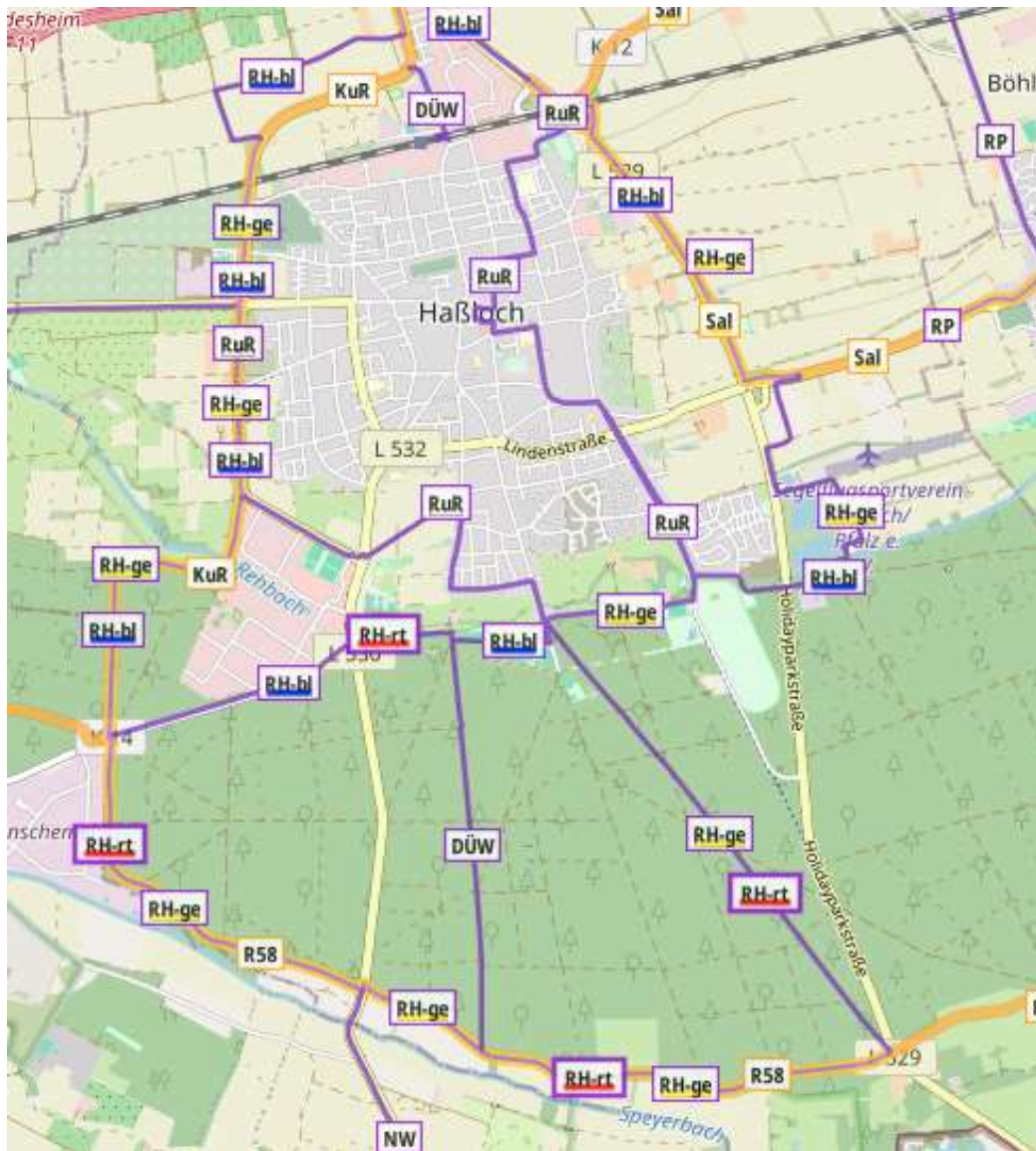


Abbildung 25 – Touristische Radrouten auf der Gemarkung Haßloch (Waymarked Trails, 2023)

Um den Alltagsradverkehr zu stärken, ist es wichtig, die Radwegweisung an vorhandene touristische Routen anzubinden. Hierdurch können Synergien entstehen und Potenzialüberlagerungen erzeugt werden. Durch die Gemeinde Haßloch verlaufen folgende touristischen Radrouten:

Kraut und Rüben Radweg

- Gesamtlänge: 139 km
- Start- und Zielpunkt:
 - Bockenheim
 - Schweigen-Rechtenbach



Abbildung 26 – Kraut und Rüben Radweg
(Interessengemeinschaft Kraut und Rüben Radweg e.V., 2025)

Palatia-Radweg

- Gesamtlänge: 36 km
- Start- und Zielpunkt:
 - Speyer
 - Neustadt an der Weinstraße



Abbildung 27 – Palatia-Radweg
(Pfalzwein e.V., 2025)

Reben- und Rüben-Runde

- Gesamtlänge: 70 km
- Rundroute durch:
 - Bad Dürkheim
 - Haßloch
 - Neustadt an der Weinstraße

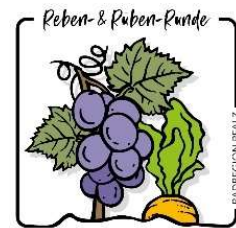


Abbildung 28 – Reben- und Rüben-
runde (Pfalzwein e.V., 2025)

Haßlocher Mühlenweg

- Gesamtlänge: 23 km
- Rundroute südlich von Haßloch

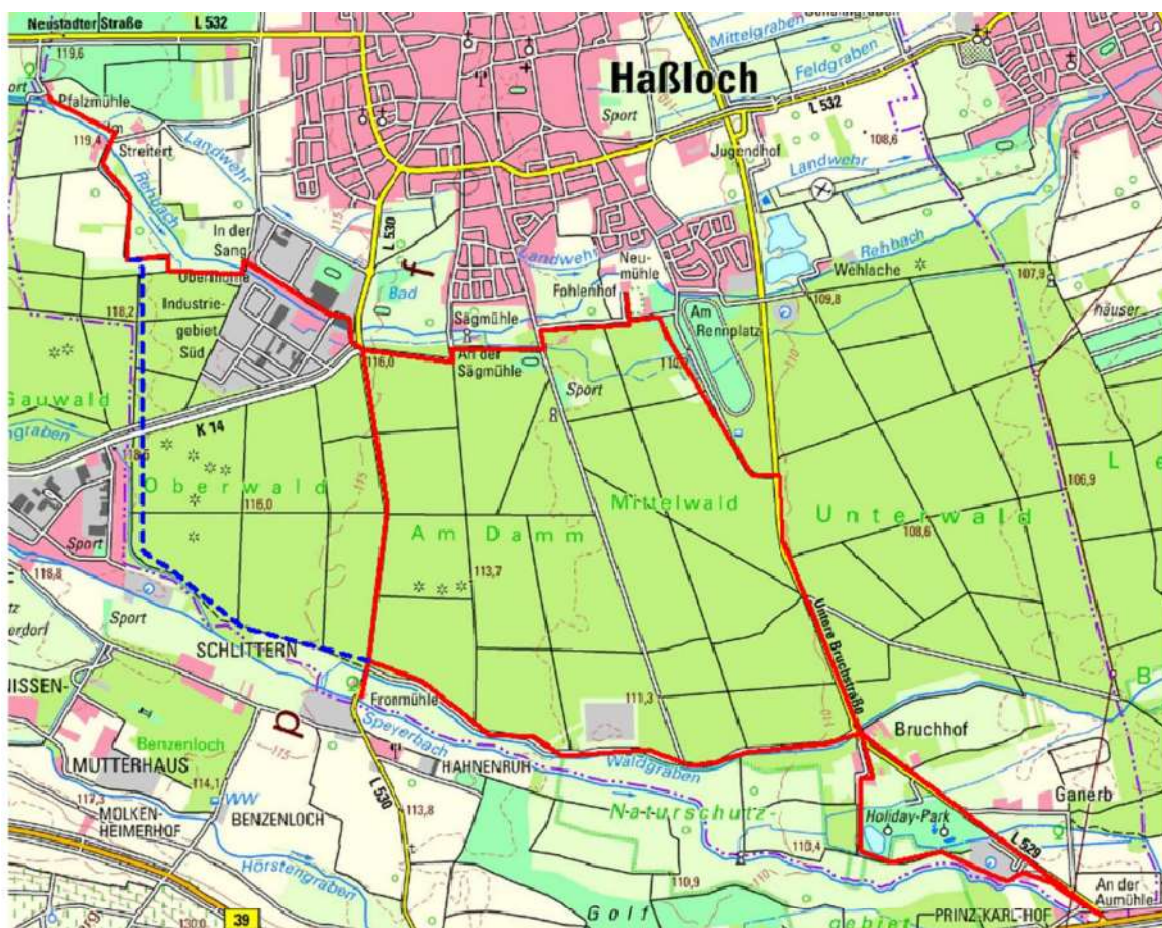


Abbildung 29 – Haßlocher Mühlenweg (Gemeinde Haßloch, 2025)

3.3.8 Touristische Wanderwege

Durch die Identifikation derzeitiger touristischer Wanderwege sind ebenfalls Synergien und Potenzialüberlagerungen möglich. Durch die Gemeinde Haßloch verlaufen folgende touristischen Wanderwege:

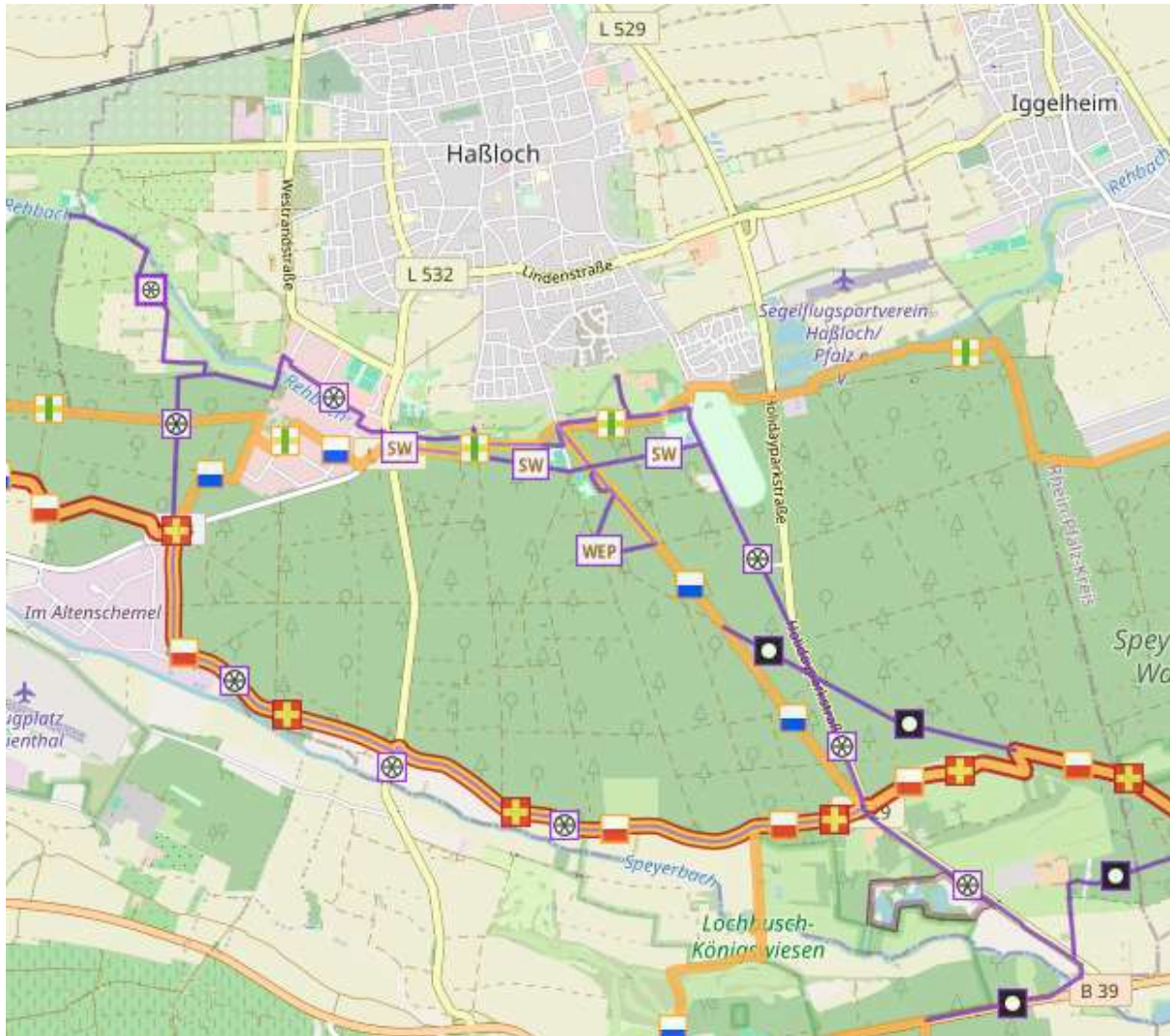


Abbildung 30 – Touristische Wanderrouten auf der Gemarkung Haßloch (Waymarked Trails, 2025)

Pfälzerwald Grün-Gelbes Kreuz

- Gesamtlänge: 147 km
 - Start:- Oberbexbach
 - Zielpunkt Rheingönheim

Pfälzerwald Weiß-Blauer Balken

- Gesamtlänge: 113 km
 - Start:- Battenberg
 - Zielpunkt: Wörth am Rhein

Pfälzerwald Weiß-Roter Balken

- Gesamtlänge: 65 km
 - Start:- Kaiserslautern
 - Zielpunkt: Speyer

Haßlocher Mühlenweg (siehe Kapitel 3.3.7 Touristische Radwege)

- Gesamtlänge: 23 km
- Rundroute südlich von Haßloch

Walderlebnispfad „Am Eichelgarten“

- Gesamtlänge: 2 km
- Start- und Zielpunkt:
 - Parkplatz August-Schön-Weg

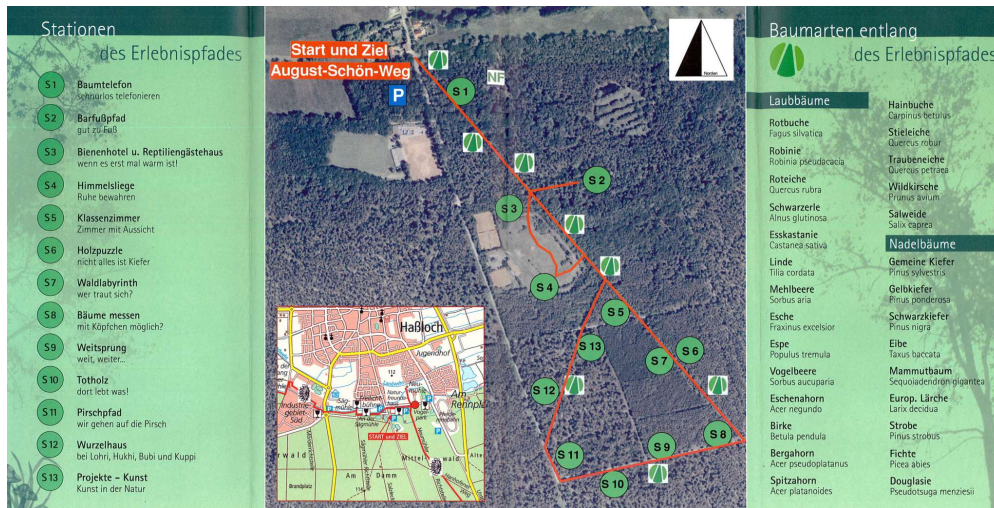


Abbildung 31 – Flyer Walderlebnispfad in Haßloch (Gemeinde Haßloch, 2025)

Auf der Abbildung 32 sind verschiedene Wanderrouten im Haßlocher Wald markiert.

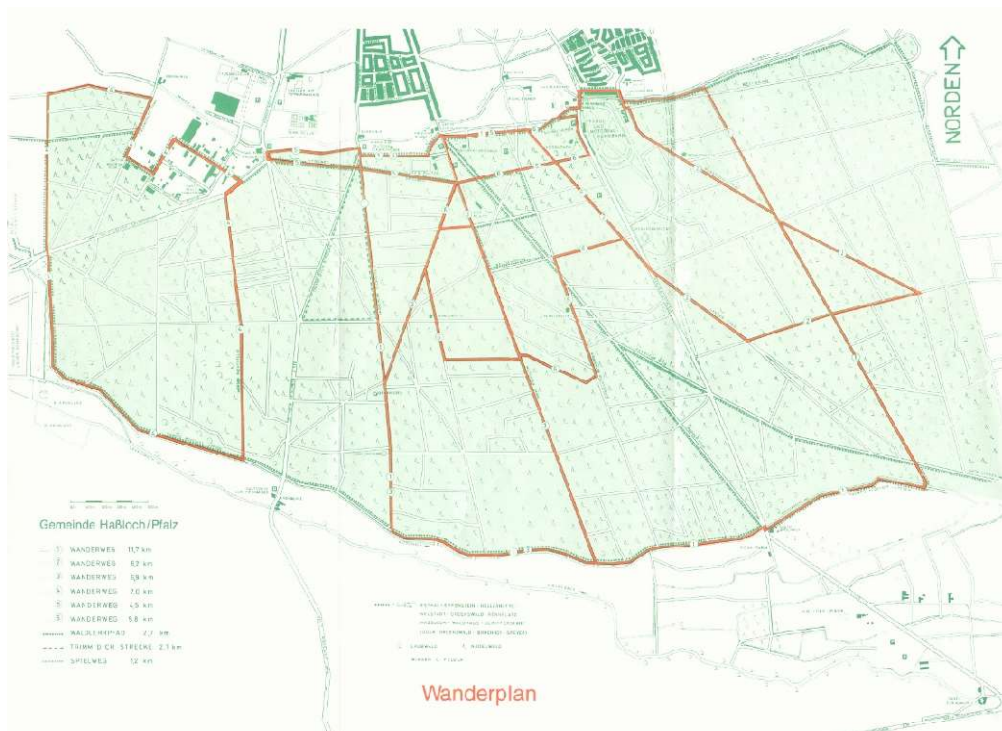


Abbildung 32 – Wanderrouten im Haßlocher Wald (Gemeinde Haßloch, 2025)

3.3.9 Weitere webbasierte Datengrundlagen

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden mehrere Layer aus webbasierten Quellen erfasst und überlagert, um aus diesen das Radverkehrsnetz abzuleiten. Neben den Radrouten aus dem radwanderland, dem Radwegenetz des Landkreises Bad Dürkheim sowie die zuvor genannten touristischer Radrouten im Planungsraum, welche eine wichtige Grundlage darstellten, wurden beispielsweise Quellen wie Waymarked Trails Radwege, Waymarked Trails Wanderwege, Strava Heatmaps oder regionale Touren genutzt. Waymarked Trails (als WEB-Anbieter für touristische Rad- und Wanderwegenetze, vgl. Abbildung 33) stellt die derzeit vorhanden touristischen Radrouten und Wanderwege im Gemarkungsgebiet Haßloch dar. Auf Strava sind die real genutzten Wege, z. B. anhand bestehender Heatmaps dargestellt.

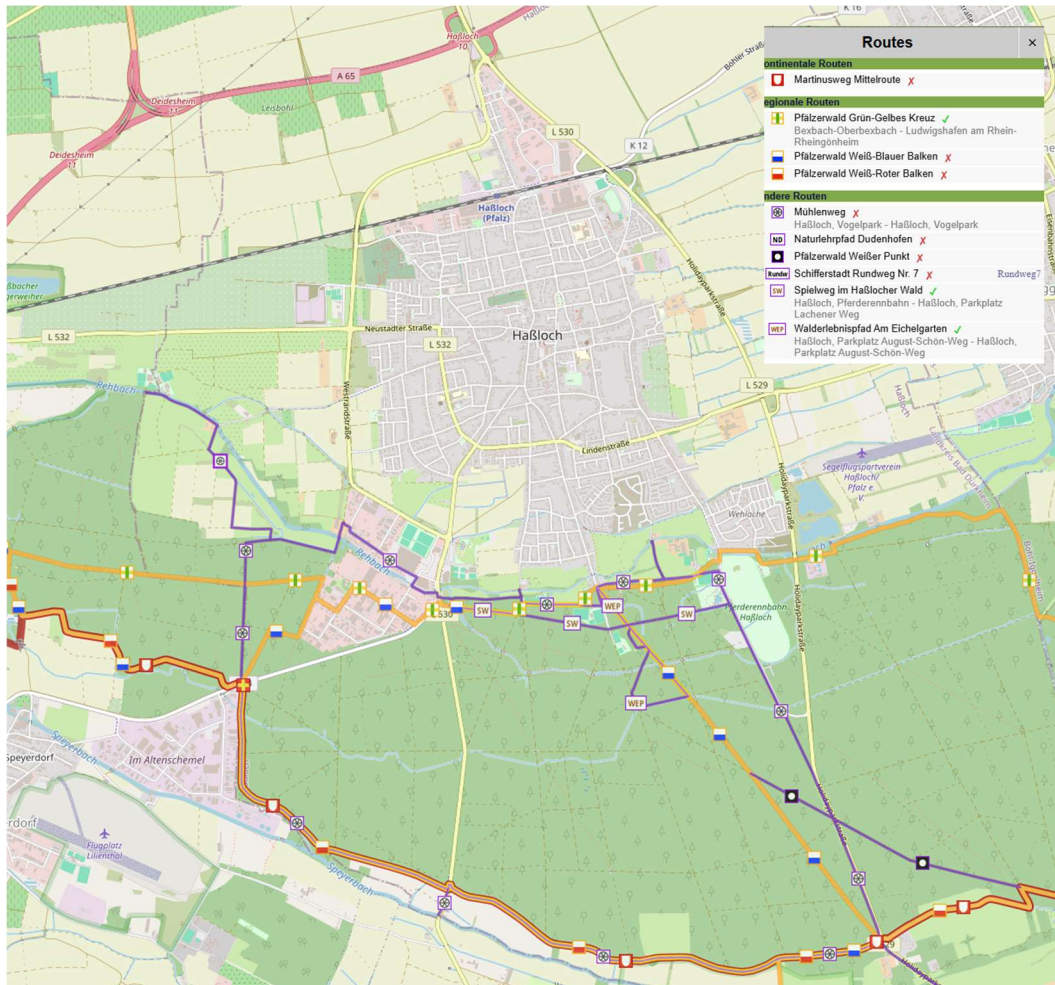


Abbildung 33 – Touristische und Freizeitwanderwege – Haßloch (Waymarked Trails, 2025)

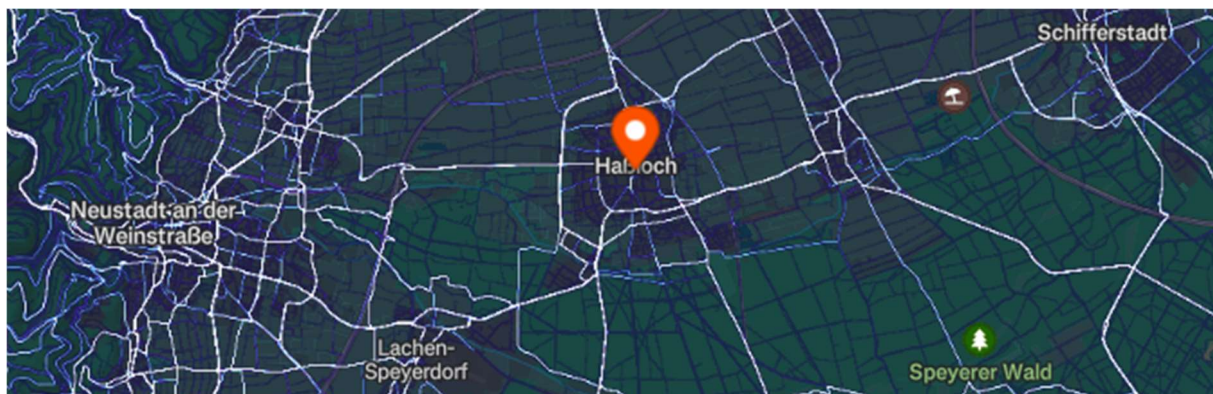


Abbildung 34 – Real gefahrene Radverkehrsverbindungen – Haßloch (Strava, 2025)

3.4 Fahrradklimatest Haßloch

Der ADFC-Fahrradklima-Test stellt dar, wie zufrieden Radfahrende mit den Radverkehrsbedingungen vor Ort sind. Es handelt sich um eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert (ADFC, 2025).



Der Fahrradklima-Test fragt alle zwei Jahre im Rahmen von 27 gleichbleibenden Fragen die Fahrradfreundlichkeit vor Ort ab. Zum Beispiel wird die Erreichbarkeit von zentralen Zielen wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten oder Arbeitsstätten mit dem Fahrrad oder die Qualität von Fahrradparkplätzen bewertet.

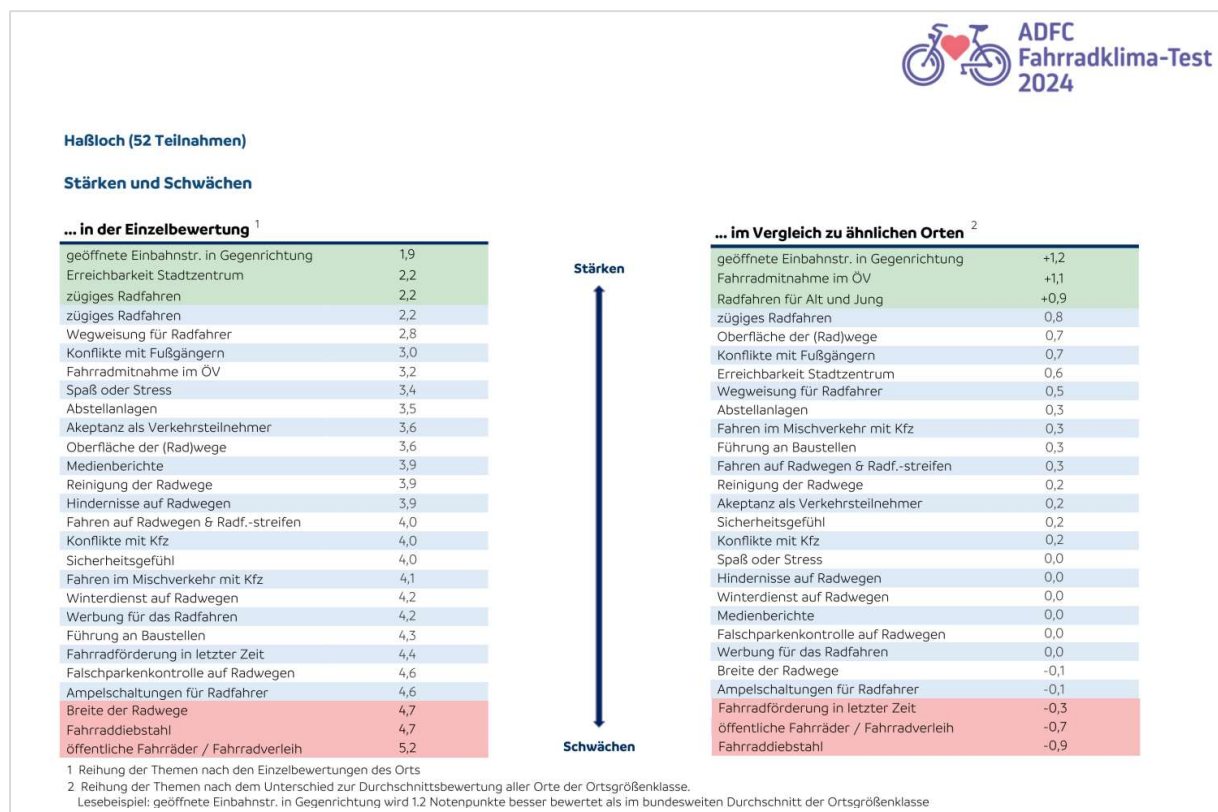


Abbildung 35 – Ergebnisse Fahrradklima-Test | Stärken und Schwächen in Haßloch (ADFC, 2025)

Im Kapitel 6.6 wird zusammengefasst, welche Maßnahmen nach dem Fahrradklima-Test priorisiert betrachtet werden sollen.

3.5 Unfallanalyse

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde als Grundlage auch eine Unfallanalyse basierend auf den Daten des Statistischen Bundesamts, welche über den „Unfallatlas“ Einblick in die Statistik der Jahre 2018-2022 bietet, durchgeführt. Die Daten können nach verschiedenen Parametern gefiltert und zur Weiterverwendung in einem Geoinformationssystem heruntergeladen werden. Der Unfallatlas enthält jedoch nur Unfälle mit Personenschaden. Auf der Abbildung 36 ist die Lage der Verkehrsunfälle und welche Verkehrsteilnehmenden betroffen waren von 2018 bis 2022 in dem Bereich südlich des Bahnhofs beispielhaft in Haßloch dargestellt. Der Anlage 10 kann die gesamte Unfallanalysekarte entnommen werden. Eine solche Untersuchung kann wichtige Hinweise auf Gefahrenpunkte im Verkehrssystem einer Kommune geben. Mit Hilfe kartografischer Darstellungen wird gezeigt, welche Punkte bzw. Strecken risikobehaftet sind und somit bei der Netzkonzeption und vor allem der Maßnahmenplanung besonders berücksichtigt werden, natürlich mit dem Ziel alle Verkehrsteilnehmenden vor Unfällen zu bewahren. Durch gezielte Maßnahmen können Gefahrenpunkte gerade für den Rad- und Fußverkehr entschärft werden.

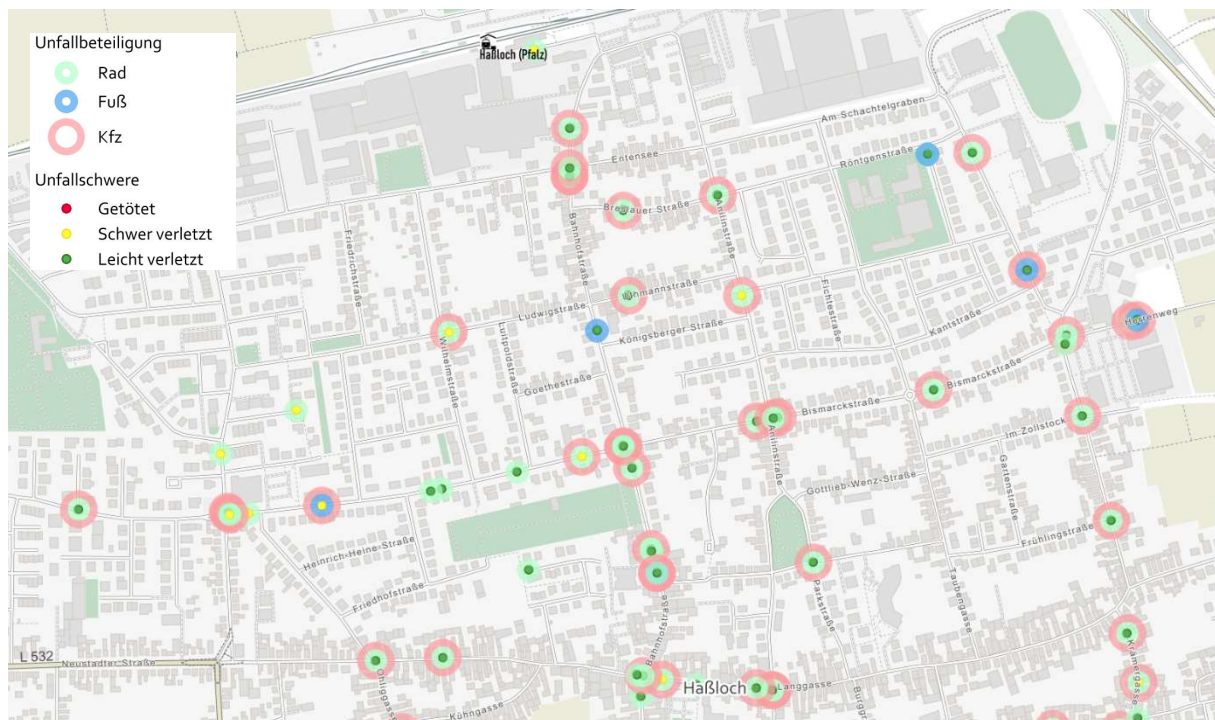


Abbildung 36 – Unfalldaten aus dem Unfallatlas 2018-2022 in Haßloch (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM, Daten: Unfallatlas 2018-2022)

3.6 Nahverkehrsplan Landkreis Bad Dürkheim

Der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2019 beschreibt die Grundlagen, Konzepte und Maßnahmen für den öffentlichen Nahverkehr. Dort sind die strategische Planung und Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Bad Dürkheim mit dem Ziel der Weiterentwicklung des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN) zu einem Mobilitätsverbund beschrieben.

Das Dokument bietet eine umfassende Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Bad Dürkheim und stellt sicher, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nachhaltig erfüllt werden. Es umfasst

- die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung und
- berücksichtigt neue Mobilitätskonzepte wie Multimodalität und Elektromobilität.
- Die Planung des Linienverkehrs und Barrierefreiheit
- Einrichtung einer Schnellbuslinie
- neue Elemente wie
 - Carsharing und
 - Fahrradvermietung
- Mindeststandards für Fahrten und Infrastruktur wurden definiert
- Verbesserung der Fahrgastkommunikation und Standards für Haltestellenschilder.

Es wurden Verbesserungen wie Taktverdichtungen und neue Linien eingeführt und Grundlagen für eine Angebotskonzeption zur Förderung des Umweltverbunds, die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und die Schaffung eines barrierefreien Nahverkehrs geschaffen. Ein hierarchisches Netz mit Haupt- und Nebenachsen sowie flexiblen Bedienungsformen liegt somit vor.

Mit Bezug auf die Gemeinde Haßloch werden die Maßnahmen im Kapitel 6.3 Maßnahmen ÖPNV und Multimodalität zusammengefasst. Das Verkehrsangebot umfasst:

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Regionalbusverkehr
- Stadtbusverkehr
- ergänzende Mobilitätsangebote wie Ruftaxis

Wichtiger Bestandteil ist die Barrierefreiheit. Hier wird der Ausbau von Haltestellen priorisiert, wobei auch die Zugänglichkeit und Ausstattung verbessert werden sollen.

Im Bereich Mobilitätsmanagement sind Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds und zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) beschrieben, z. B. durch Carsharing und Fahrradvermietung.

Der Schulverkehr soll mit Informationen zu Liniensteckbriefen und Haltestellenkategorisierung verbessert werden.

Nachstehend sind die aus dem Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Dürkheim von 2019 hervorgegangenen Schuleinzugsbereiche dargestellt (siehe Abbildung 37 und 38). Hier wird deutlich wie viele Schüler*innen von den umliegenden Gemeinden täglich nach Haßloch zur Schule pendeln und wie wichtig eine gute Verbindung mit Verkehrsmitteln aus dem Umweltverbund von diesen nach Haßloch ist.

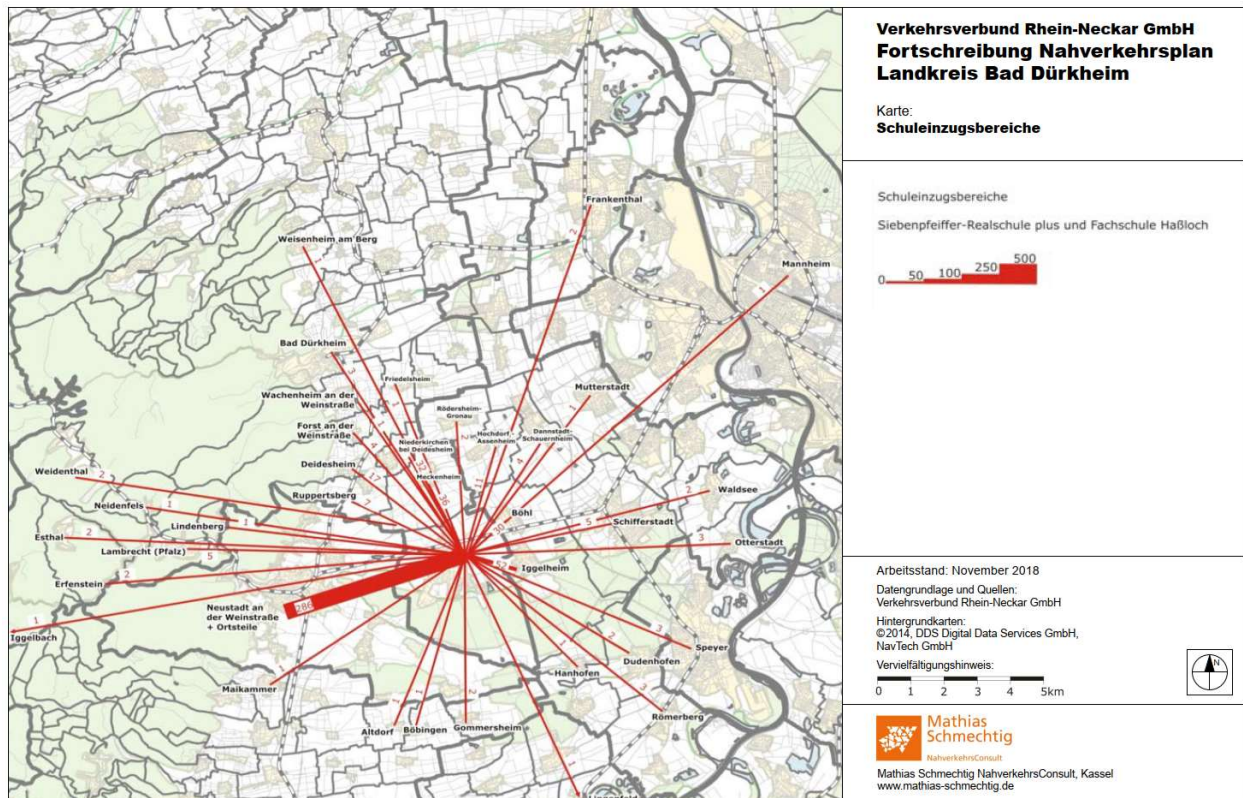


Abbildung 37 – Schuleinzugsbereich Siebenpfeiffer-Realschule und Fachhochschule Haßloch (Landkreis Bad Dürkheim, 2019)

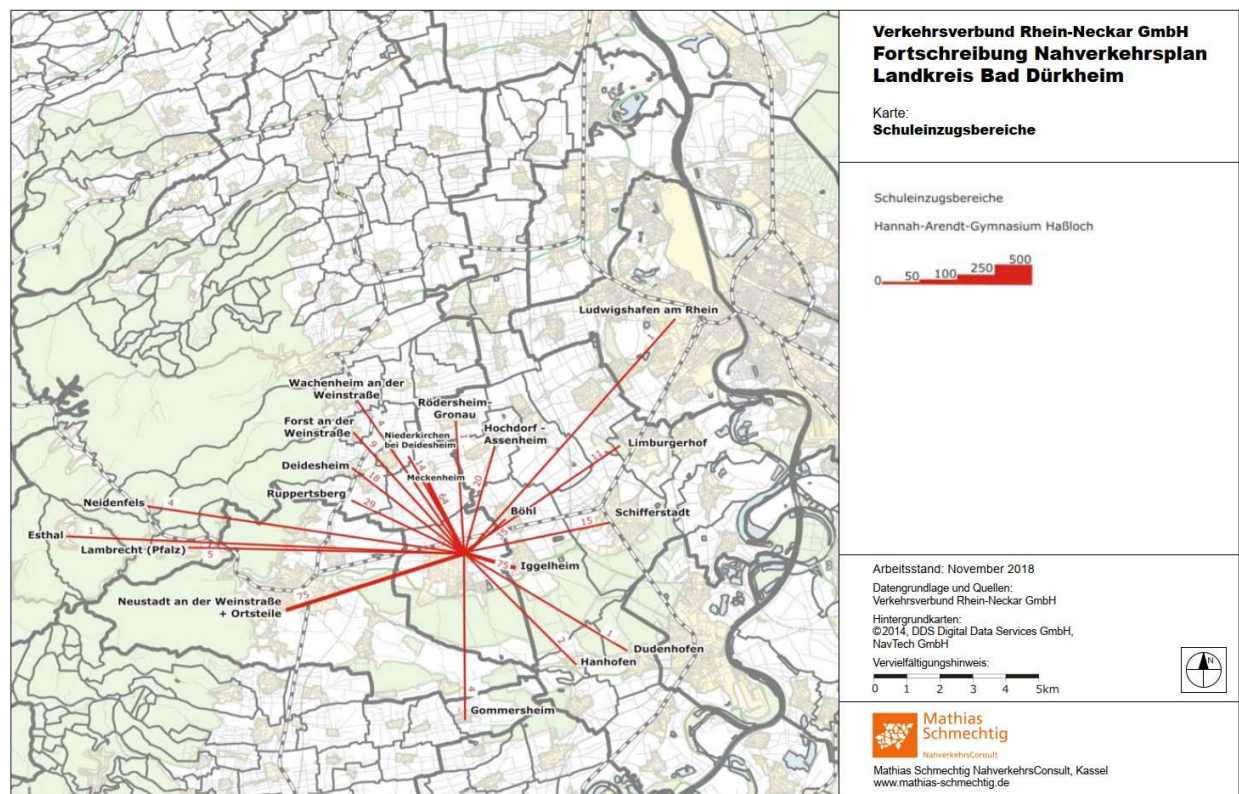


Abbildung 38 – Schuleinzugsbereich Hannah-Arendt-Gymnasium (Landkreis Bad Dürkheim, 2019)

3.7 Lärmaktionsplan

Nach der europäischen Umgebungslärmrichtlinie sind Kommunen dazu verpflichtet, einen Lärmaktionsplan für ihre Hauptverkehrsstraßen zu erstellen. Im Rahmen von diesem wird dokumentiert, wie groß die Lärmbelastung durch den Verkehr auf diesen Hauptverkehrsstraßen für die Anwohnenden ist. Im Oktober 2021 wurde der Zwischenbericht der Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Haßloch veröffentlicht (Modus Consult, 2021).

In diesem wurden auf Grundlage der Kartierungsergebnisse des Landesamtes für Umwelt und Verkehrszählungen vor Ort ein detaillierter Lärmaktionsplan mit Lösungsvorschlägen zur Verminderung des Umgebungslärmes erarbeitet. Die vorgeschlagenen Maßnahmen umfassen abschnittsweise Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h auf den Hauptverkehrsstraßen. In einer Studie des Umweltbundesamtes wurde festgestellt, dass eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von innerörtlich 50 auf 30 km/h in der Regel keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Straße hat (siehe Abbildung 39) (Modus Consult, 2021).

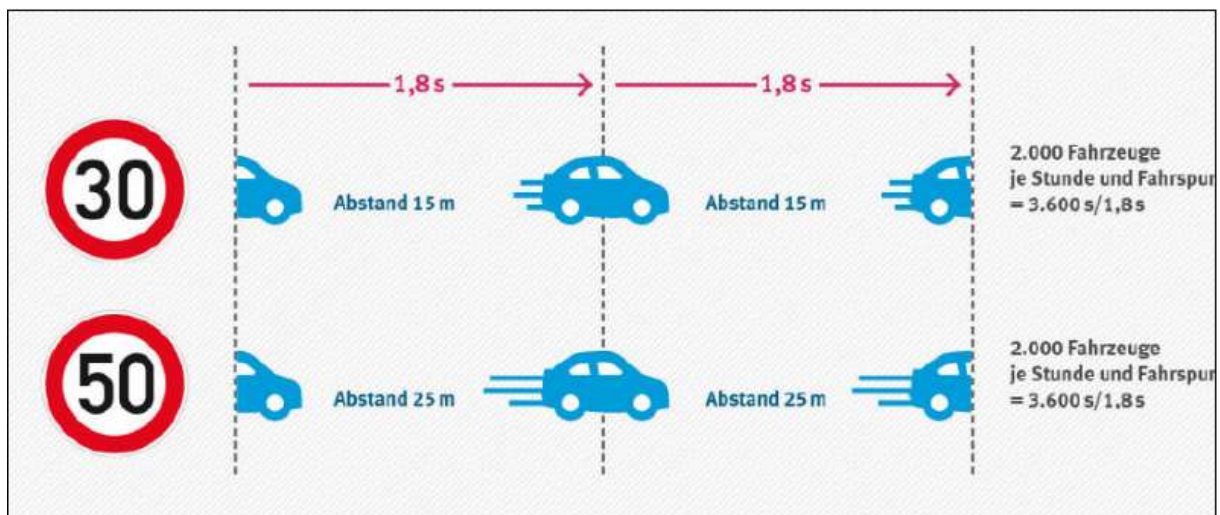


Abbildung 39 – Prinzip der Verkehrssättigungsstärke (Umweltbundesamt, 2016)

Zudem kommt es durch eine Verringerung der Geschwindigkeit zu einer positiven Auswirkung auf die Verkehrssicherheit für Gehende und Radfahrende, da sich der Anhalteweg bei Tempo 30 deutlich verkürzt (siehe Abbildung 40) (Modus Consult, 2021).



Abbildung 40 – Anhalteweg bei Tempo 30 und Tempo 50 (Umweltbundesamt, 2016)

3.8 Bedarfsorientierte Mobilität

Um den Übergang vom privaten Kfz zum öffentlich angebotenen und genutzten Kfz zu fördern, bieten sich On-Demand-Systeme an. Ein solches System kommt jetzt seit 2024 auch in Haßloch zum Einsatz.

Das Unternehmen Mobility-on-Demand wurde 2017 in Neustadt an der Weinstraße gegründet und bietet einen neuartigen Fahrservice, der in der Regel über eine App gebucht wird (ist auch telefonisch möglich) an. Es gibt folgende Besonderheiten:

- Es gibt keine festen Linien und keinen Takt, sondern man bucht eine Fahrt, wenn man sie benötigt.
- Ein:e Fahrer*in holt den Fahrgast an einem Haltepunkt (MoDstop) ab und setzt ihn an einem Haltepunkt nahe der Zieladresse ab. Die MoDstops liegen maximal 450 Meter voneinander entfernt.
- Personen mit ähnlichem Ziel werden in dasselbe Fahrzeug gebucht. Während der Fahrt kann also jemand dazusteigen oder abgesetzt werden. Bei der Planung einer Fahrt sollte also ein gewisser zeitlicher Puffer eingerechnet werden.
- In der App werden die erwartete Abholzeit, die Ankunftszeit am Zielort sowie der Preis vor der Buchung transparent dargestellt. (MoD Holding GmbH, 2025) Seit dem 15.11.2024 steht der Service auch in Haßloch im Regelbetrieb an 89 MoDstops zur Verfügung (siehe Abbildung 41) (MoD Holding GmbH, 2025).

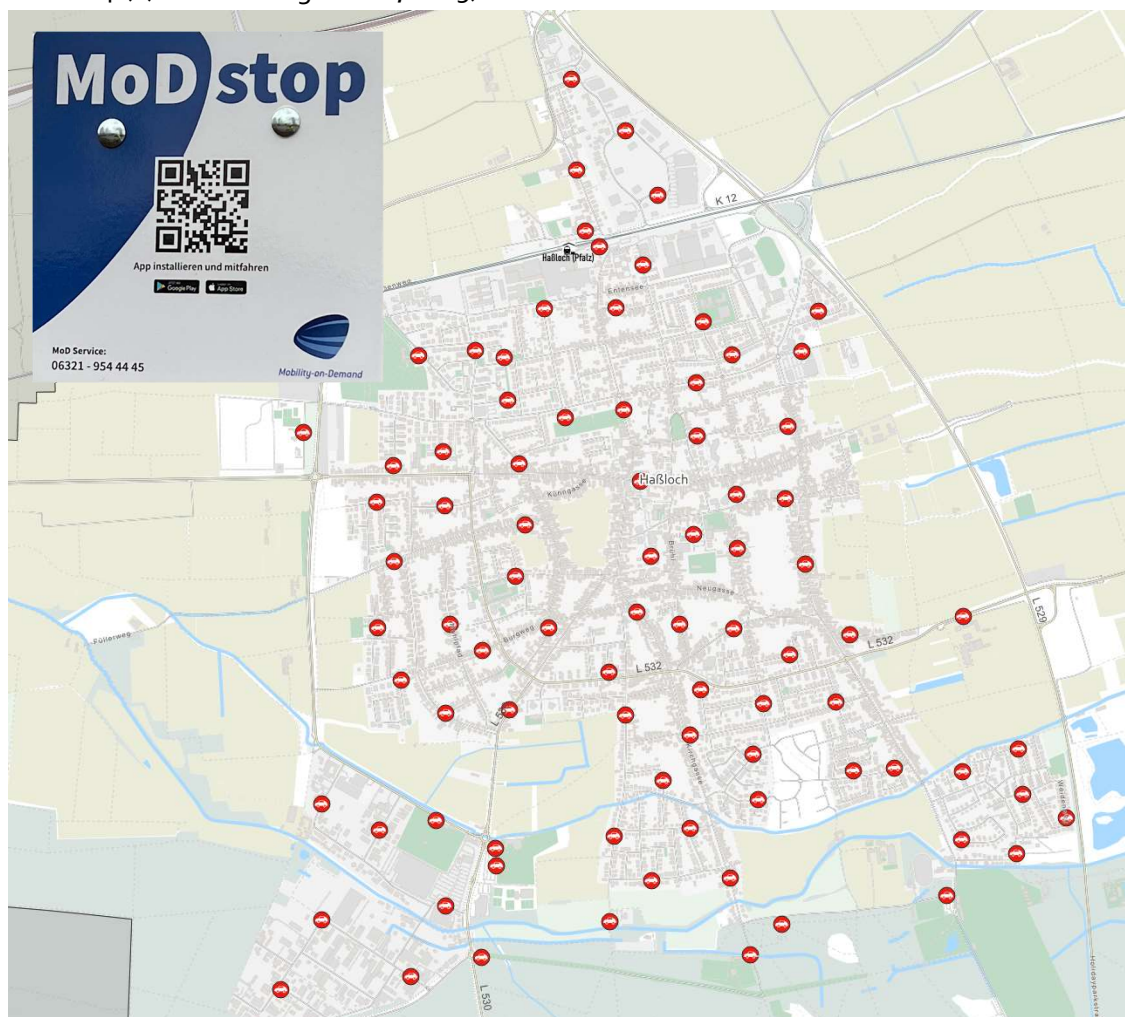


Abbildung 41 – Mobility-on-Demand Stops in Haßloch (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

3.9 Bestandsaufnahme vor Ort

Das Planungsbüro VAR+ hat umfangreiche Bestandserfassungen vor Ort durchgeführt. Hierbei sind u.a. die unterschiedlichen Verkehrsträger, Flächenkonkurrenzen und die Infrastruktur aufgenommen worden.

Das Planungsbüro VAR+ hat mehrere Befahrungen und Begehungen des Planungsraums bzw. in Haßloch durchgeführt.

- 05.10.2023
- 07.02.2025
- 23.04.2025

Dabei wurden fotografisch und mittels Videokamera die Strecke aufgenommen, die Verkehrsinfrastruktur und der bauliche Zustand bewertet sowie Gefahrenstellen erfasst. Wichtig war es zudem, aufgrund der vorhandenen Flächennutzungskonkurrenzen und Verkehrszusammensetzung einen Überblick zur Einteilung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur zu gewinnen. Es wurden folgenden Daten erhoben bzw. abgeleitet:

- Behinderungen / Gefährdungspotenziale sowie Konfliktstellen
- Lage und Qualität der Radabstellanlagen (an Schulen)
- Handlungsbedarf im Bestandsnetz lokal / regional wie über die Anbindung zu den überörtlichen Radverkehrsnetzen / Radschnellwegen
- Oberflächenqualität und topografische Gegebenheiten
- Mängel in Ausschilderung und Erkennbarkeit der Radverkehrsführung

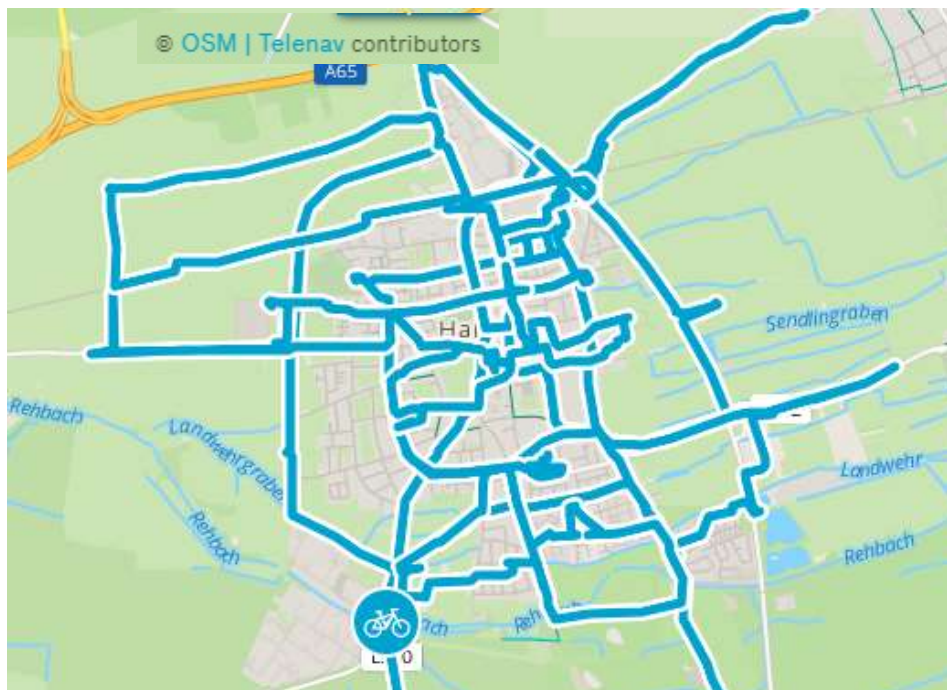


Abbildung 42 – Befahrungstracks des Planungsbüros (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM / Telenav)

Ein Schwerpunkt lag auf der Überprüfung des bestehenden Rad- und Fußverkehrsnetzes. Radverkehrsverbindungen wurden mit dem Fahrrad befahren, nach festgelegten Kriterien bewertet sowie eine GPX-Aufnahme und fotografische Erfassung durchgeführt. Wichtige Fußverkehrsachsen wurden ebenfalls erfasst und es erfolgte eine Begehung sowie Bewertung der Bestandssituation.

3.10 Fahrradabstellanlagen

An den Start- und Zielpunkten des Radverkehrs sind sichere Fahrradabstellanlagen erforderlich. Entlang der identifizierten Radrouten wurden aus diesem Grund die Fahrradabstellanlagen besichtigt und erfasst. Das Fahrradparken in der Gemeinde Haßloch ist als ein elementarer Baustein der Radverkehrsförderung anzusehen.

Ein Übersichtsplan der aufgenommenen Fahrradabstellanlagen in Haßloch ist der Anlage 11 zu entnehmen. In diesem Plan sind folgende Informationen anhand unterschiedlicher Symbolik dargestellt:

- Art der Radabstellanlage: Vorderradhalter oder Anlehnbügel
- Überdachung: vorhanden oder nicht vorhanden
- Kapazität: an ausgewählten Standorten aufgenommen

Auf Abbildung 43 ist ein Ausschnitt des Übersichtsplans Fahrradabstellanlagen dargestellt:

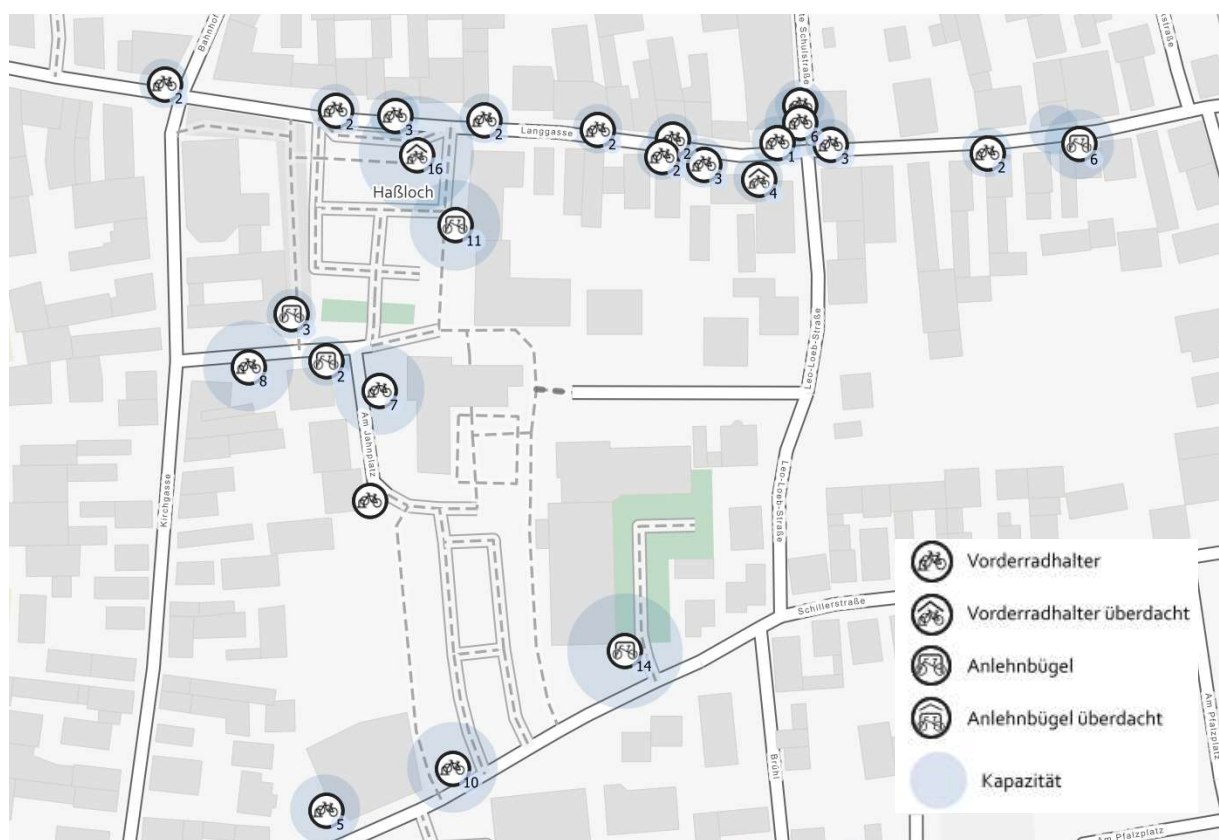


Abbildung 43 – Ausschnitt des Übersichtsplans Fahrradabstellanlagen in Haßloch (eigene Darstellung (VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

Am Bahnhof in Haßloch gibt es aktuell offene Abstellanlagen mit Anlehnbügeln und 108 Radboxen aus dem (alten) VRN-Programm mit einem konventionellen Schlüssel. Die Radboxen sind alle belegt und es gibt 26 Interessierte auf der Warteliste für abschließbare Boxen (stand: 23.09.2025). Im September 2025 wurde von der Gemeindeverwaltung im Bau-, Verkehrs- und Entwicklungsausschuss über die Ergebnisse einer Bedarfsabfrage bei Bürger*innen berichtet. Aus dieser geht u.a. hervor, dass weitere abschließbare Abstellanlagen in Gleisnähe gewünscht werden.

3.11 Verkehrszählungen

Für die Gemeinde Haßloch wurden im September 2024 zwei Verkehrszählungen durchgeführt. Bei den Zählungen wurde eine Miovision Scout Video Collect Unit verwendet, die am Zähltag über den Tag verteilt insgesamt acht Stunden Videoaufnahmen sammelte.

Am Mittwoch, den 25.09.2024, wurden an folgenden Standorten Verkehrszählungen durchgeführt:

- ZS1: Bahnhofstraße, auf Höhe Hausnummer 21; Blickrichtung Süden (Einfahrt Sparkasse / Heinrich-Brauch-Straße)
- ZS2: Neustadter Straße, auf Höhe Hausnummer 117; Blickrichtung Südwesten (Hausnummer 122 / Mittelinsel Kreisverkehr)

Zählstelle 1: Bahnhofstraße

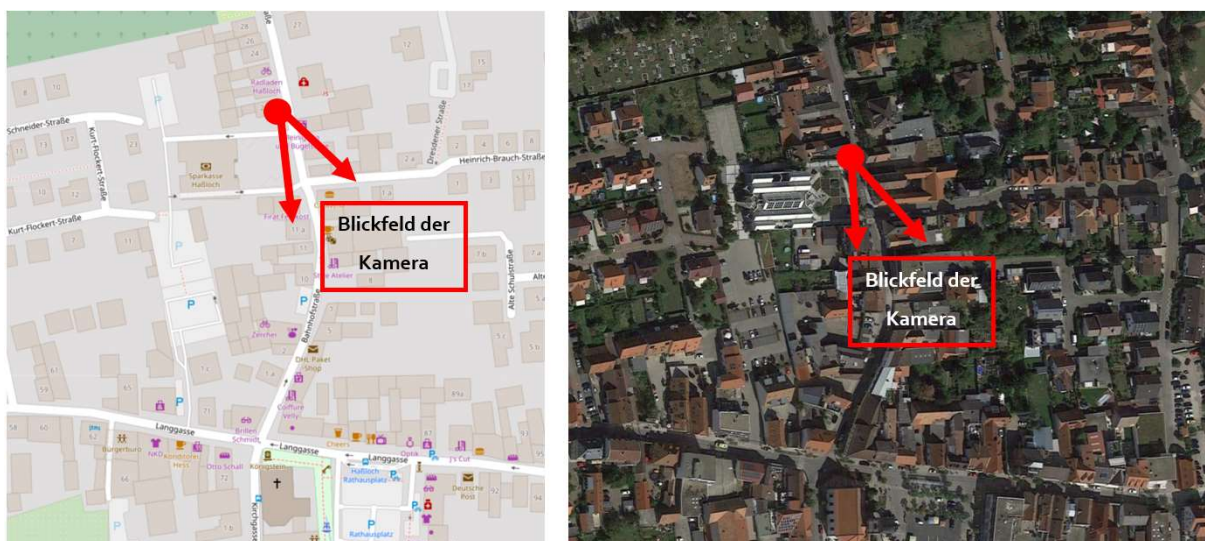


Abbildung 44 – Standort der Zählstelle 1 in Haßloch (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

Zählstelle 2: Neustadter Straße



Abbildung 45 – Standort der Zählstelle 2 in Haßloch (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

Die Auswertung der Videoaufnahmen erfolgte im Viertelstundentakt für jeden Standort. Die nachfolgende Tabelle 3 zeigt eine Gesamtübersicht der Endergebnisse der Verkehrsstandorte. Ergänzend wurden aus den gezählten Verkehrsstärken für den Radverkehr die Verkehrsstärken über den gesamten Zähltag, mittels eines Hochrechnungsfaktors, berechnet und hieraus sowohl der allgemeine DTV-Wert für den Radverkehr als aber auch der DTV-Wert für die Radverkehrssaison für jeden Querschnitt ermittelt, um besonders relevante Routenverbindungen zu identifizieren. Eine ausführliche Darstellung der ermittelten DTV-Werte für jeden Querschnitt liegt dem Bericht in Anlage 6 bei. Die Berechnung der DTV-Werte wurde mit einem von der Technischen Universität Dresden entwickelten Excel-Tool durchgeführt.

Tabelle 3 – Ergebnisse der zwei Verkehrszählungen in Haßloch (eigene Darstellung (VAR+, 2024))

Zählstelle	Zählstärke Radverkehr hochger. (24h) ¹	Zählstärke Radverkehr tatsächlich (8h) ²	DTV-Radsaison ³
ZS 1 (Bahnhofstraße)	1.264	695	876
ZS 2 (Neustadter Str.)	151	83	105

Zählstellen (Verkehrsmittel)	Rad	Fuß	Pkw	Lkw	Sonstige ⁴
ZS 1 (Bahnhofstraße)	695	281	1.169	24	41
ZS 2 (Neustadter Str.)	83	40	3.371	39	4

Querschnitt 1: Bahnhof (N) – Rathausplatz / Langgasse (S)

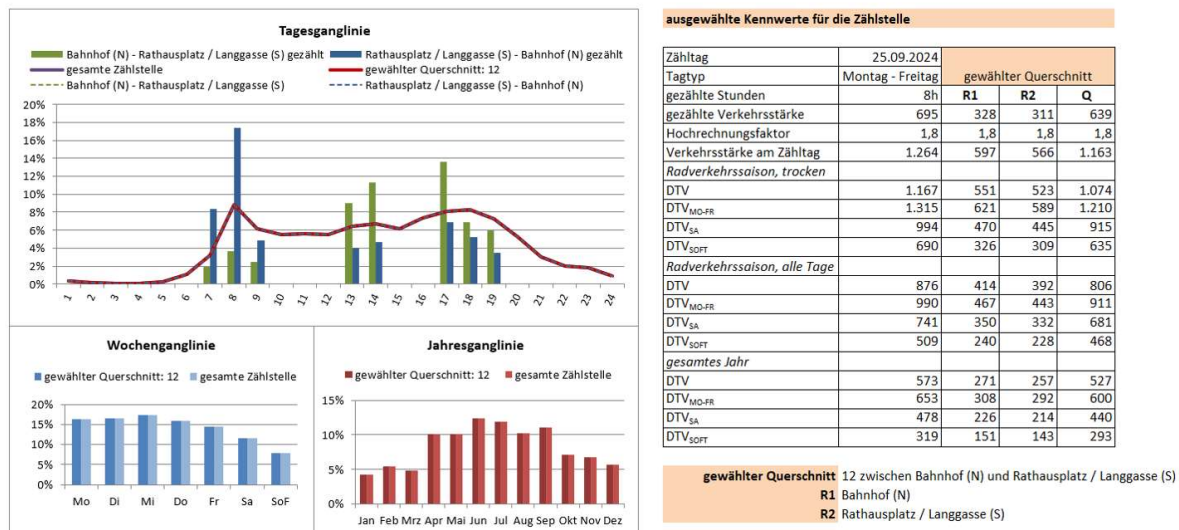


Abbildung 46 – Beispiel Auswertung eines Querschnitts der Verkehrszählung (eigene Darstellung (VAR+, 2024))

Zählstelle 1

Die Zählstelle 1 ist an einer sehr wichtigen innerörtlichen Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Rathausplatz mit Einkaufsmöglichkeiten entlang der Langgasse gelegen. Dies zeigt sich auch an den hohen Radverkehrszahlen, trotz durchschnittlichen Herbstwetters. Die DTV-Zahlen für die Radsaison von 876 täglichen Radfahrten unterstreichen die hohe Bedeutung der Bahnhofstraße als wichtige Verkehrsachse Haßlochs.

Erwartungsgemäß entfällt der Großteil der Radfahrten auf die Bahnhofstraße in Nord-Süd-Richtung (und umgekehrt), die Werte sind in beide Richtungen auch sehr ähnlich (414 nach Süden – 392 nach Norden). Aber auch die Filiale der Sparkasse sorgt für einige Radfahrten, vorwiegend aus Richtung des Bahnhofs kommend.

Des Weiteren konnten an der ZS 1 281 Fußgänger innerhalb des untersuchten Zeitraums festgestellt werden. Neben der Bahnhofstraße als Nord-Süd-Verbindung ist hier jedoch auffällig, dass der größte Teil (144) zur Sparkassenfiliale abbiegt und dabei aus Norden (Bahnhof) kommt bzw. in diese Richtung geht. Da laut Luftbild über Parkplätze hinter der Bankfiliale Verbindungen nach Westen und zur Langgasse bestehen, kann vermutet werden, dass einige Fußgänger hier auch eine (ruhigere) Abkürzung wählten. Die Kfz-Belastung während des Untersuchungszeitraums fokussierte sich vorwiegend auf die Bahnhofstraße in Richtung Norden (Bahnhof), über 900 Kfz konnten hier gemessen werden. Dass in die Gegenrichtung kaum Verkehr ist, ist auf darauf zurückzuführen, dass die Bahnhofstraße zwischen der Langgasse und Heinrich-Brauch-Straße Einbahnstraße ist. 141 Kfz biegen in Richtung Parkplätze an der Sparkasse ab. Der Schwerlastverkehr ist kaum existent, es wurden lediglich 24 Fahrzeuge erfasst.

Zählstelle 2

Die Zählstelle 2 ist am Ortsrand an einer wichtigen Verkehrsachse aus / nach Neustadt an der Weinstraße gelegen. Die Zählstelle wurde östlich des Kreisverkehrs Westrandstraße / L 532 an der Neustadter Straße eingerichtet und sollte so den in / aus der Gemeinde kommenden Verkehr aufnehmen. Da es sich hier um einen Randbereich des Siedlungsgebiets handelt, konnten nur geringere Radverkehrszahlen von 105 (DTV, Radsaison) erfasst werden. Verantwortlich dafür kann die fehlende Radinfrastruktur auf der Neustadter Straße sein sowie die hohe Kfz-Belastung auf dieser Landesstraße. Dies kann dazu führen, dass aus Neustadt kommende Radfahrende andere Wege in die Gemeinde wählen, welche eine geringere Verkehrsbelastung aufweisen. Erklärbar wäre so auch die Tatsache, dass die Zahl an Radfahrten von außerorts kommend nahezu doppelt so hoch ist, wie die Zahl an Radfahrten, welche aus dem innerörtlichen Bereich nach Westen unterwegs sind. Erwartungsgemäß waren die Zahlen des Fußverkehrs mit im Untersuchungszeitraum gemessenen 40 Fußgängern überschaubar. Hierbei halten sich beide Richtungen aber die Waage.

Die Zahlen werden bedingt durch den Mangel an möglichen Quell- und Zielpunkten für den Fußverkehr, mit Ausnahme der Sportanlagen westlich der Westrandstraße. An so einer wichtigen Verkehrsachse konnte erwartbar eine hohe Zahl an Kfz erfasst werden. Über 3.400 Fahrzeuge wurden im Untersuchungszeitraum beobachtet. Auffällig ist, dass nahezu doppelt so viele Kfz aus dem Ort herausfahren, im Vergleich zu von außerorts kommenden Kfz. Auch an dieser Zählstelle spielt der Schwerlastverkehr eine marginale Rolle, nur 39 Fahrzeuge wurden im Untersuchungszeitraum erfasst.

4 Nahmobilitätsnetze

Auf Basis der Bestandsdaten und Bestandsnetze wurde für den Fuß- und Radverkehr aufbauend auf der bereits vorhandenen Infrastruktur ein Nahmobilitätsnetz entwickelt.

Ziel dabei war es Verbindungen, die sowohl für Fuß- als auch für den Radverkehr notwendig sind, zu identifizieren und zu visualisieren, diese haben eine besondere Priorität.

Für die kompakte Gemeinde Haßloch wurde hierfür der Kernbereich identifiziert. Hier liegen sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr wichtige Ziele.

Die konzentrierte Lage wichtiger Quellen und Ziele des Fuß- und Radverkehrs im Ortskern Haßlochs lassen die Gemeinde zu einem Dorf der kurzen Wege werden. Diese kurzen Wege begünstigen die Vorteile der Verkehrsarten Gehen und Radfahren.

Auf der nachstehenden Abbildung 47 sind 14 Eingangssituationen zum Nahmobilitätskern mit einer Größe von 0,5 km² erfasst und Basis des Nahmobilitätsnetzes Haßloch.

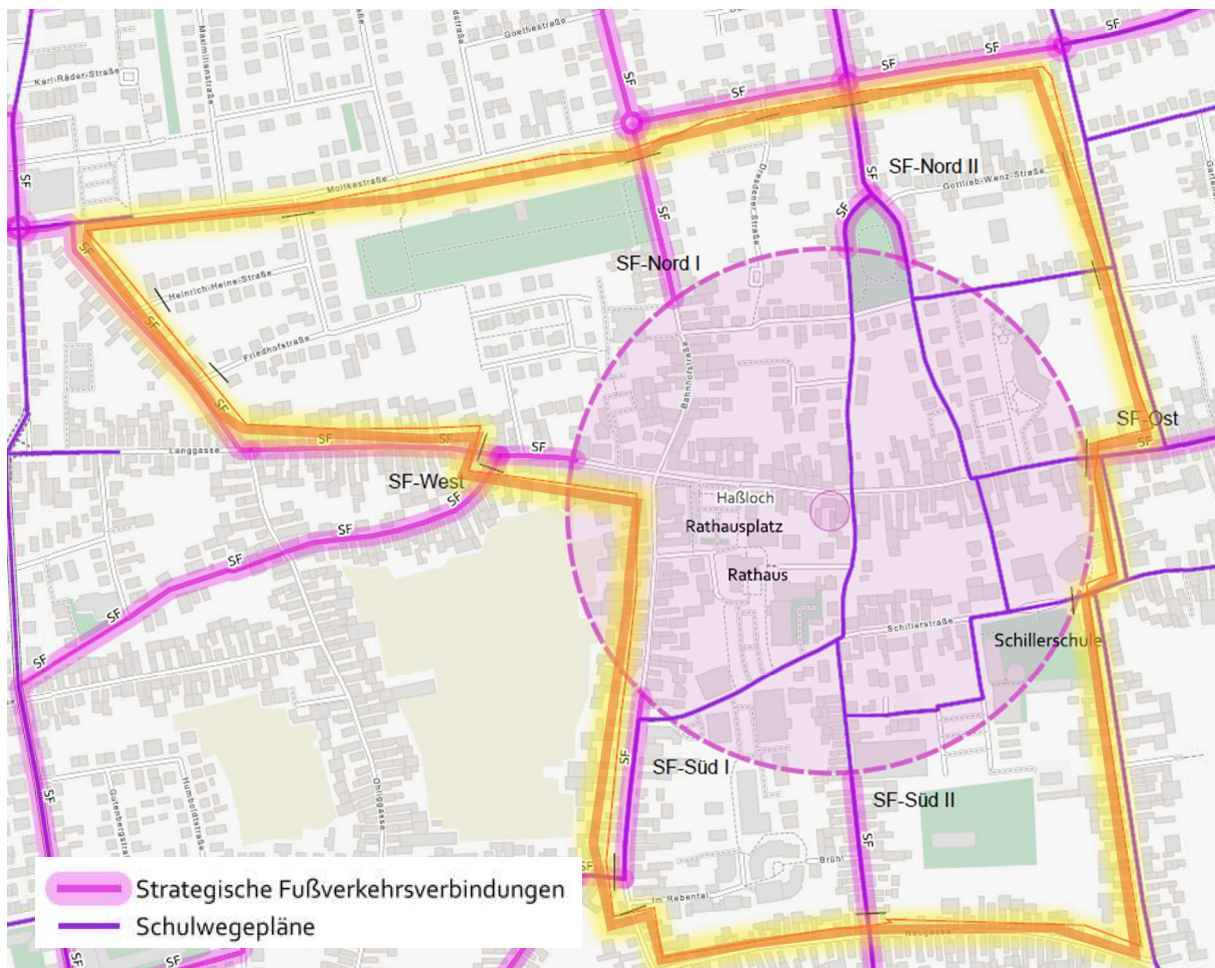


Abbildung 47 – Darstellung des Nahmobilitätsnetzes Haßloch (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

Das gesamte Nahmobilitätsnetz Haßloch ist der Anlage 1 zu entnehmen.

4.1 Fußverkehrsnetz

Das gesamte Gemeindegebiet Haßloch bietet die Möglichkeit, gehend unterwegs zu sein. Es gibt Gehwege, verkehrsberuhigte Bereiche, Wirtschafts- und Waldwege. Oft sind Wege für Gehende durch Nutzungsansprüche anderer Verkehrsarten überlagert, so wird auf Gehwegen legal oder regelwidrig geparkt oder mit Fahrrädern bzw. Rollern gefahren. Gleichzeitig sind Verkehrsführungen zum Vorteil des MIV geregelt.

Fußverkehr als Basismobilität soll nun mit Hilfe des vorliegenden Mobilitätskonzeptes schrittweise gefördert werden. Dazu wurden strategische Fußverkehrsverbindungen, sogenannte Gutgehwege, entwickelt, die wichtigen Ziele des alltäglichen Bedarfs und weitere relevante Freizeitziele erschließen. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass grundsätzlich alle Wege vom Fußverkehr genutzt werden können. Die Gutgehwege sollen die Aufmerksamkeit auf relevante Streckenabschnitte in der Gemeinde Haßloch legen, denen eine Priorität bei der späteren Maßnahmenumsetzung und der zukünftigen Unterhaltung geschenkt werden sollte.

Die nachstehende Abbildung 48 zeigt das Fußverkehrsnetz für die Gemeinde Haßloch. In der Anlage 1a - Fußverkehrsnetz ist die Karte als Ao-Plan ebenfalls enthalten.

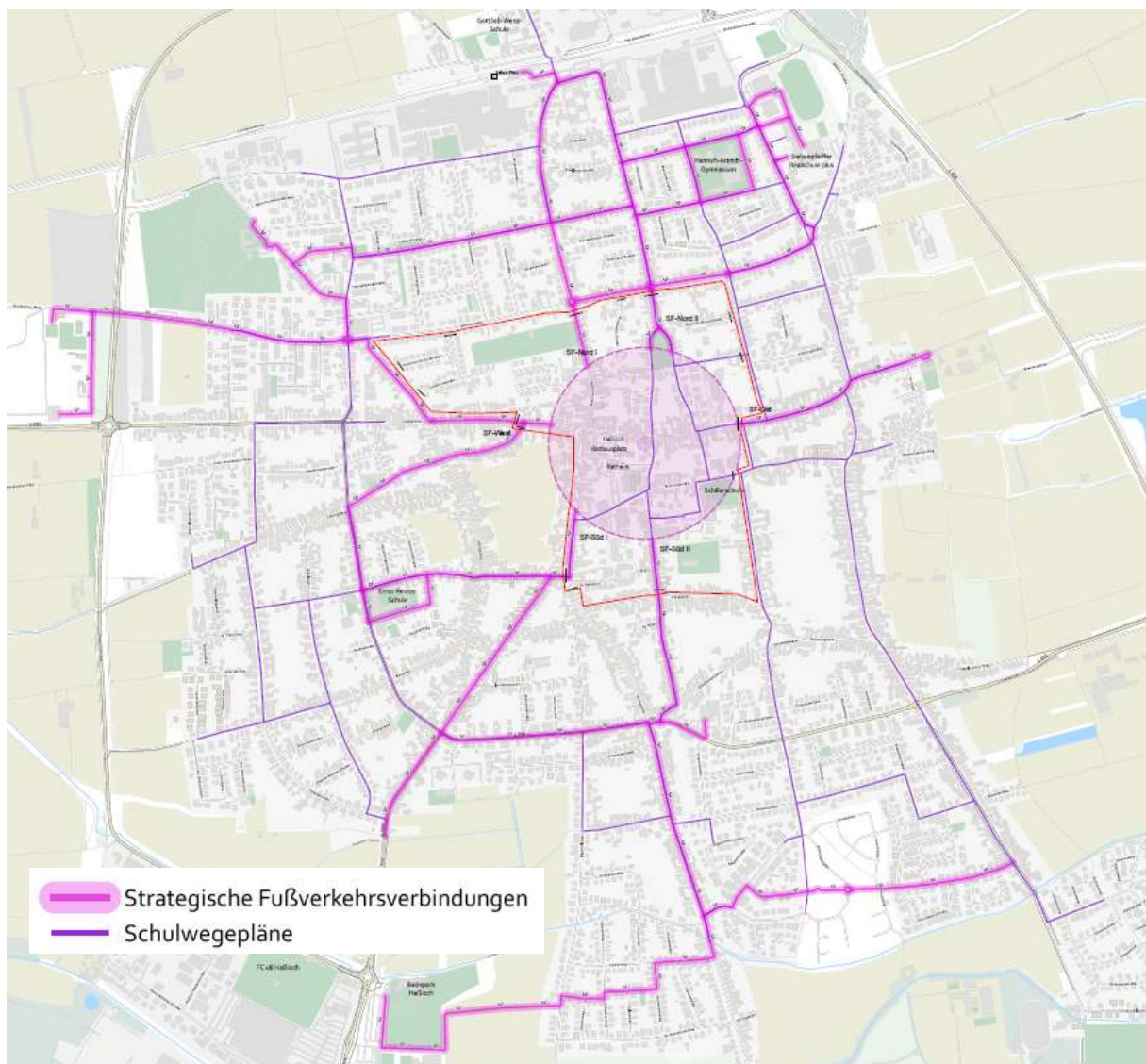


Abbildung 48 – Fußverkehrsnetz Haßloch (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

4.2 Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz wurde auf Grundlage der auf den realen Straßenraum umgelegten Wunschlinien (Kapitel 3.2.5) und des Radverkehrsnetzes des Landkreises Bad Dürkheim ermittelt (Kapitel 3.3.6), entsprechend dem Potenzial klassifiziert und abgestimmt. Nach Auswertung der Bestandsdaten und Abstimmung mit der Verwaltung und Öffentlichkeit wurde das Radverkehrsnetz optimiert. Das Klassifizierte Radverkehrsnetz (RVN) unterscheidet folgende Klassifizierungsstufen:

Pendlerrouten

Pendlerrouten verbinden die wichtigsten Zentren mit ihrem Umland. So werden Innenbereiche, Bahnhöfe, Schulzentren und Gewerbegebiete mit den umliegenden Wohngebieten verbunden. Die Routen verlaufen möglichst direkt. Die Wege sollen breit genug sein, um Überholvorgänge zwischen Radfahrenden zu ermöglichen. An Knotenpunkten sollen sie, wenn möglich, bevorrechtigt werden. Auf Nebenstraßen können bevorrechtigte Fahrradstraße eingesetzt werden. Es wird eine Reisegeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde angestrebt.

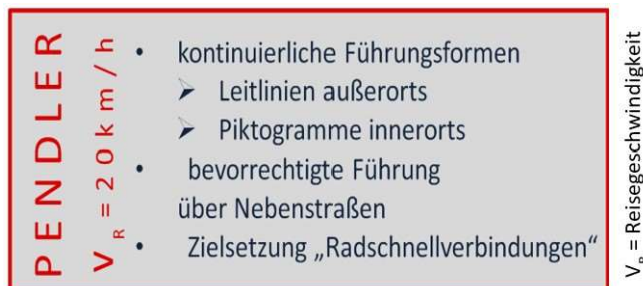


Abbildung 49 – Schaubild Pendlerrouten (eigene Darstellung (VAR+, 2021))

Basisrouten

Basisrouten dienen zur Verbindung von Dörfern oder Ortsteilen untereinander. Auf Basisrouten wird innerörtlich lediglich eine Reisegeschwindigkeit von 15 Kilometern pro Stunde angestrebt, so verlaufen diese Routen oftmals auf Nebenstraßen mit rechts-vor-links Regelung. Im Vergleich zu Pendler-
routen, welche durch ihre direkte Führung gezwungenermaßen oftmals auf Hauptverkehrsstraßen verlaufen, liegen Basisrouten innerorts oftmals innerhalb von Tempo-30-Zonen. Sie bilden damit häufig ruhige Alternativverbindungen, die für risikoaverse Nutzergruppen, wie etwa Eltern mit kleinen Kindern oder Senioren*innen, attraktiver sein können.

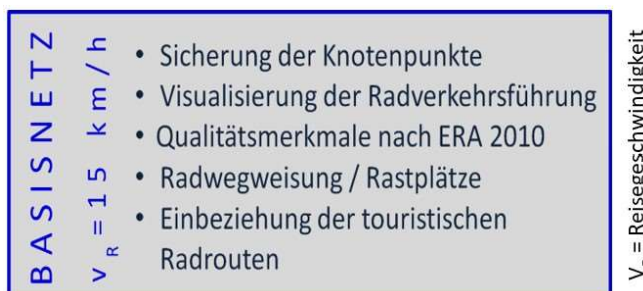


Abbildung 50 – Schaubild Basisrouten (eigene Darstellung (VAR+, 2021))

Entsprechend des Potenzials für geeignete Korridore für Radschnellwege in Rheinland-Pfalz sind Verbindungen

- nach Westen zum Korridor Neustadt – Landau an der Weinstraße und
- nach Osten zum Korridor Schifferstadt – Speyer – Germersheim

als wichtige überregionale Pendlerverbindungen berücksichtigt worden (siehe Abbildung 52).

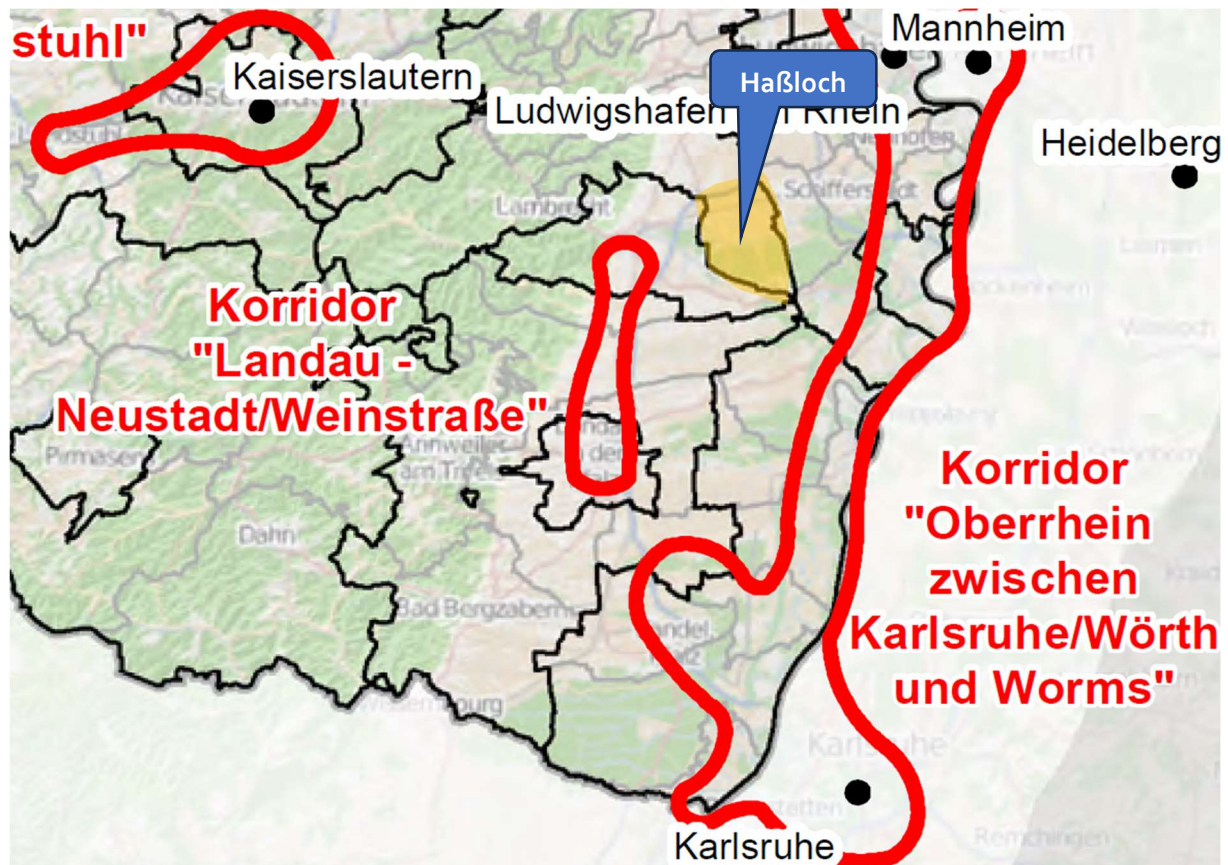


Abbildung 52 – Potenzialbetrachtung Radschnellverbindungen in Rheinland-Pfalz im Auftrag des LBM RLP, 2014

Aufgrund des hohen Potenzials für den Radverkehr wird dem Maßnahmenpaket „Radverkehr“ die höchste Bedeutung zur Verlagerung des Verkehrs weg vom Kfz zur Nahmobilität beigemessen.

Dort sind überregionale Radverkehrsverbindungen auch Zubringer zu den Pendlerradrouten

- Neustadt – Schifferstadt (P2 in Richtung Westen) und
- Speyer – Germersheim (P3 in Richtung Südosten)

enthalten.

Bei den Maßnahmen wird unterschieden zwischen Maßnahmen zum Netzausbau für die identifizierten Pendler Routen (1-4), den Pendler Routen Schule und Ring sowie den Basisrouten.

Für Haßloch haben sich folgende Pendlerrouen ergeben:

- P₁ (Nord-Südwest) → Radvorrangroute

Ziele im Verlauf der Route: Meckenheim – Haßloch – Gewerbegebiet Süd – Speyerdorf

- P₂ (West-Ost) → Radvorrangroute

Ziele im Verlauf der Route: Neustadt a.d.W. – Haßloch – Iggelheim

- P₃ (Nord – Südost) → Radvorrangroute

Ziele im Verlauf der Route: Gewerbegebiet Nord – Haßloch – Freizeitpark Plopsaland – Speyer

- P₄ (West – Ost) → Radvorrangroute

Ziele im Verlauf der Route: Neustadt a.d.W. – Haßloch Bhf. – Böhl

Zudem wurde eine innerörtliche Verteilerradroute definiert:

- P-Ring (Weststrandstraße + Holidayparkstraße)

Weiterhin wurde eine nutzergruppenspezifische Pendlerroute für den Schulradverkehr identifiziert:

- P-Schule mit Erschließung der Siebenpfeiffer Realschule plus, des Hannah-Arendt-Gymnasiums und der Ernst-Reuter-Schule.

Für den Ausbau der geplanten Pendlerradrouen wurden 26 Maßnahmen identifiziert. Die Streckenlänge des Pendlerrouennetzes beträgt 44,3 Kilometer.

Diese verteilen sich wie folgend auf die verschiedenen Rouen:

Radvorrangrouen (P₁ – P₄): 31,4 km

Verteilerradroute (P-Ring): 10,2 km

Pendlerroute-Schule: 2,7 km

Kurzzvorstellung der einzelnen Pendler Routen

Pendlerroute - P1

Südwest-Nord-Achse

Verbindet:

- Lachen-Speyerdorf
- Haßloch Gewerbegebiet Süd
- Haßloch Ortskern
- Haßloch Bahnhof
- Meckenheim

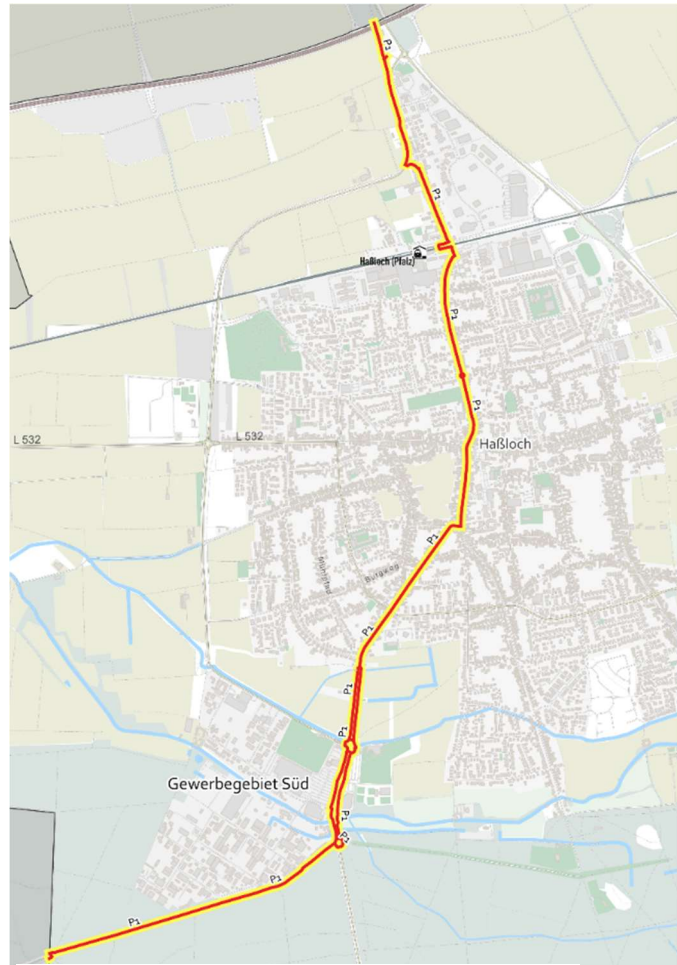


Abbildung 53 – Pendlerroute 1 (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

Pendlerroute - P2

West-Ost-Achse

Verbindet Neustadt a. d. W. mit Haßloch Ortskern und weiter nach Iggelheim



Abbildung 54 – Pendlerroute 2 (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

Pendlerroute - P3

Nord – Süd Achse

Verbindet:

- Meckenheim mit Haßloch Gewerbegebiet Nördlich des Bahndamms
- Haßloch Schulzentrum
- Haßloch Rennbahnstraße
- Haßloch Plopsaland (Freizeitpark) mit Speyer

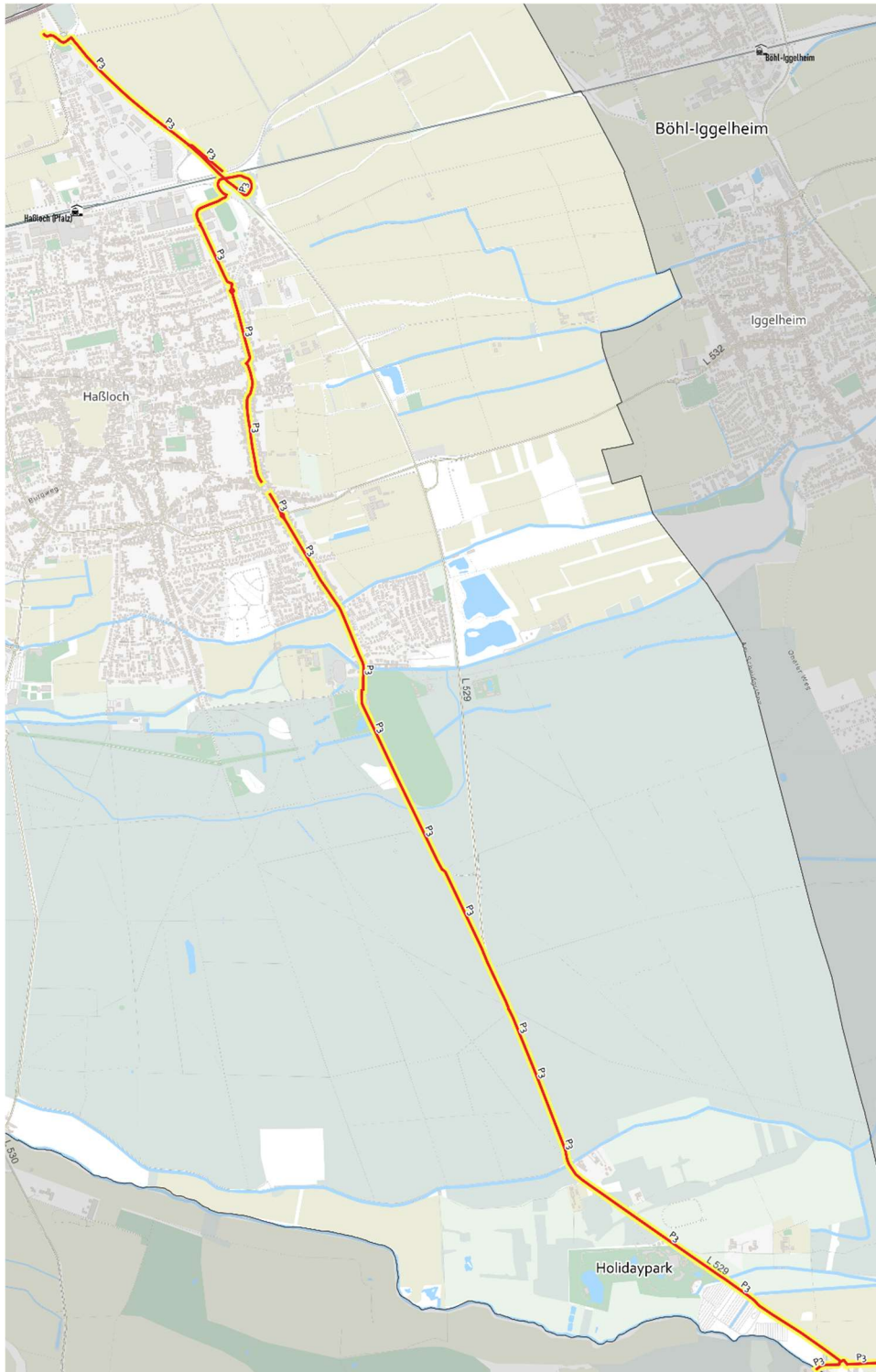


Abbildung 55 – Pendlerroute 3 (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

Pendlerroute - P₄

West – Ost Achse

Verbindet:

- Mußbach mit
- Haßloch Bahnhof
- Böhl-Iggelheim



Abbildung 56 – Pendlerroute 4 (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

Pendlerroute - P-Ring

Ringroute als Verteiler um den Ortskern herum



Abbildung 57 – Pendlerroute Ring (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

Pendlerroute - R-Schule

Verbindet:

- im Norden das Hannah-Arendt-Gymnasium und die Realschule mit den Wohngebieten im Westen
- im Westen die Ernst-Reuter-Schule mit den Wohngebieten im Norden und Süden

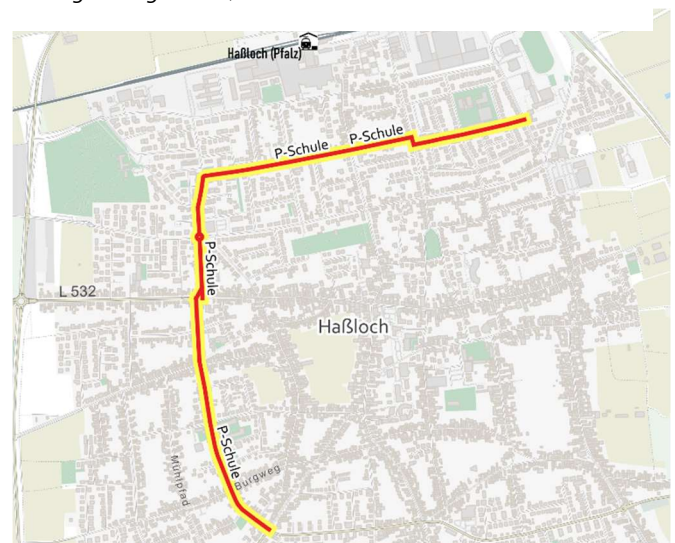


Abbildung 58 – Pendlerroute R-Schule (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

5 Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Mobilitätskonzept Haßloch soll möglichst große Zustimmung in der Bevölkerung finden. Deshalb war die Beteiligung der Bürgerschaft Haßlochs ein wichtiger Baustein. Jeder Mensch, der mit Auto, dem ÖPNV, Rad oder zu Fuß das Wegenetz nutzt, kennt dabei am besten die Mängel. Dieses Wissen soll für künftige Planungen aktiv genutzt werden und eine sinnvollere Verzahnung der Verkehre ermöglichen.

In der Gemeinde Haßloch fand im Frühjahr 2024 eine Online-Befragung für die Bürger*innen statt. Die Ergebnisse wurden am 02.10.2024 öffentlich im Bau-, Verkehrs- und Entwicklungsausschuss vorgestellt. In einem zweiten Schritt fand im November 2024 ein Mobilitätsworkshop statt, um den Bürger*innen eine weitere Gelegenheit zu bieten, am Konzept und den künftigen Strategien für Haßloch mitzuwirken.

Mit Hilfe dieser umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung haben die Bürger*innen die Möglichkeit, ihre Erfahrungen und Ideen in das Mobilitätskonzept einbringen. Das hilft nicht nur in der Planung, sondern schafft auch Akzeptanz in der Bevölkerung. Die Öffentlichkeitsarbeit zeigt schnelle Erfolge bei Themen wie dem Überholabstand zwischen Kfz und Fahrrad oder generell der gegenseitigen Rücksichtnahme. Damit steigert eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit immer auch die Verkehrssicherheit.

Zum Start der Öffentlichkeitsarbeit wurde vor dem Rathaus gemeinsam ein Foto gemacht, um den Beginn der engen Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Planungsbüro und Bürgerschaft zu kennzeichnen. Zudem wurde eine Pressemitteilung veröffentlicht.



Abbildung 59 – Beginn der Zusammenarbeit zum Mobilitätskonzept Haßloch (VAR+, 2023)

5.1 Umfrage zur Mobilität

Vom 01. März bis zum 15. April 2024 hatten die Bürger*innen von Haßloch die Möglichkeit, sich im Rahmen eines Online-Fragebogens am Mobilitätskonzept für Haßloch zu beteiligen. Die Vielfalt der Medien und Aktionsformen wurde genutzt, um eine möglichst große Beteiligung der Menschen aus Haßloch zu erreichen. Neben Flyern und Plakaten (vgl. Abbildung 60) wurde auch über die Website und Bürgerblatt auf die Umfrage hingewiesen. Zudem stand der Fragebogen auch in ausgedruckter Form zur Verfügung, um einem möglichst großen Kreis den Zugang zur Umfrage zu ermöglichen.



Abbildung 60 – Plakat zum Aufruf zur Teilnahme an der Mobilitätsbefragung (VAR+, 2024)

Das Team von VAR+ ist erfahren in der Durchführung von Online-Umfragen mit einem erprobten Fragebogen. Spätestens langfristig kommt eine zusätzliche Modal-Split-Befragung in Betracht, um die Zielvorstellungen zu überprüfen.

An der Befragung haben 415 Personen teilgenommen. Betrachtet man die Altersverteilung der Teilnehmenden ist aufgefallen, dass Kinder und Jugendliche unterrepräsentiert sind. Zudem sind 74 % der Teilnehmenden erwerbstätig und etwa 18 % Ruheständler*innen. Diese Verteilung muss natürlich bei der Analyse und Interpretation der Ergebnisse beachtet werden. Es wurde die Mobilität der Einwohnenden in Haßloch mit den verschiedenen Verkehrsmitteln erfragt. Die Ergebnisse sind in den folgenden Kapiteln dargestellt.

5.1.1 Allgemeine Mobilität

In Teil eins wurde abgefragt, welche Verkehrsmittel zur Verfügung stehen und was das Hauptverkehrsmittel ist. Zum einen fällt auf, dass eine sehr hohe Fahrradverfügbarkeit besteht und ein Drittel der Befragten ein Pedelec besitzt. Zum anderen gibt es sehr viele Haushalte mit einem oder mehreren zur Verfügung stehenden Pkws (vgl. Abbildung 61).

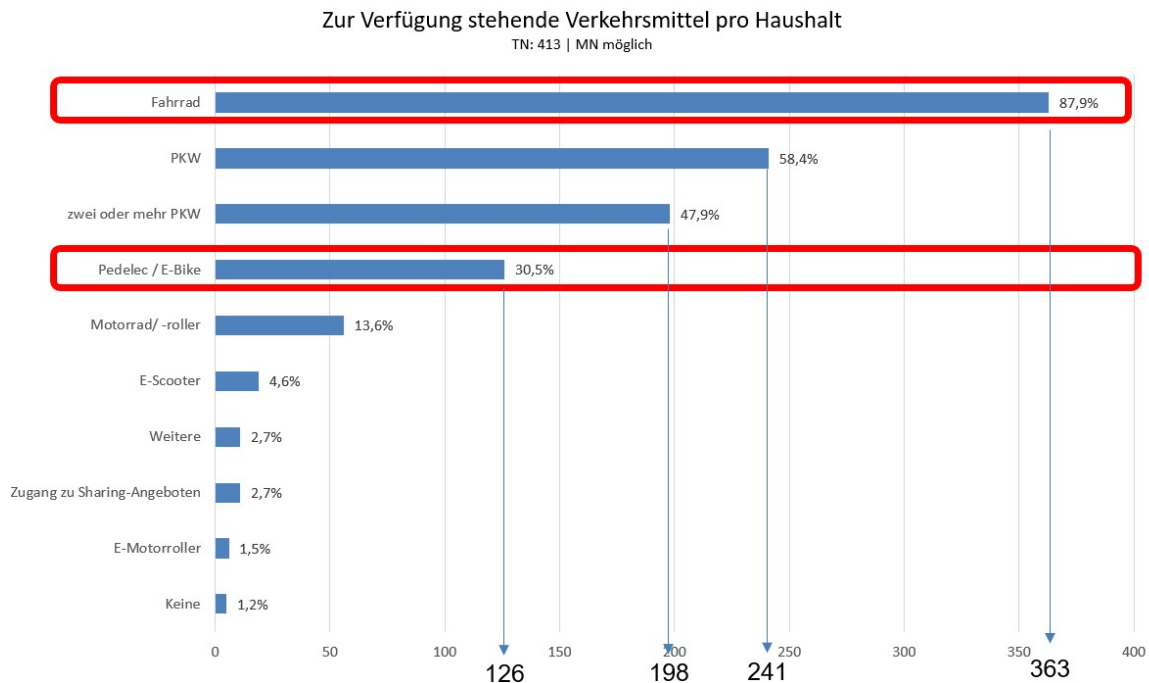


Abbildung 61 – Verfügbare Verkehrsmittel im Haushalt (VAR+, 2024)

Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist in Haßloch das Auto (vgl. Abbildung 62). Gründe hierfür waren überwiegend Zeitvorteile, weite Entfernung, Wetterunabhängigkeit und Besorgungen auf der Strecke sowie die gute Anbindung des Arbeitsplatzes bzw. des Ausbildungsplatzes.

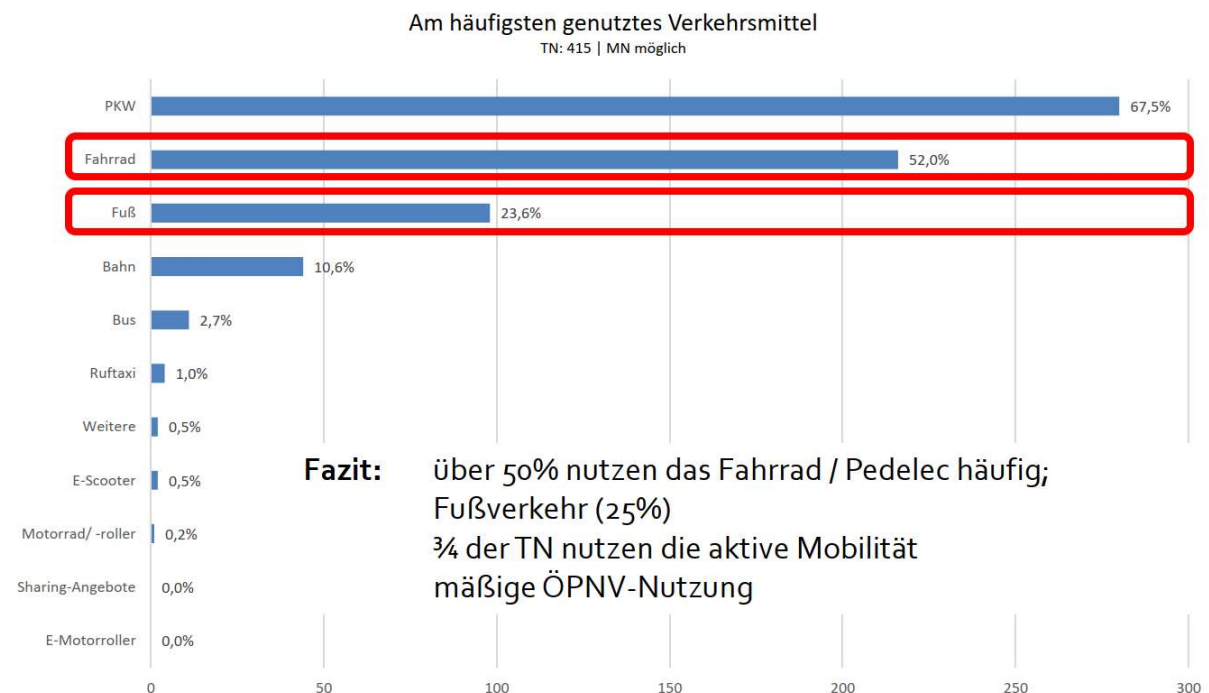


Abbildung 62 – Hauptverkehrsmittel in Haßloch (VAR+, 2024)

Abbildung 63 zeigt eine allgemeine Übersicht über die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel im Alltag. Einige Verkehrsmittel wie Motorrad, Carsharing oder E-Scooter sind nicht weit verbreitet. Die Nutzung des Pkw ist am häufigsten, aber auch das Fahrrad oder zu Fuß gehen wird häufig genutzt. Besonders die geringe Nutzung des ÖPNVs ist auffällig.

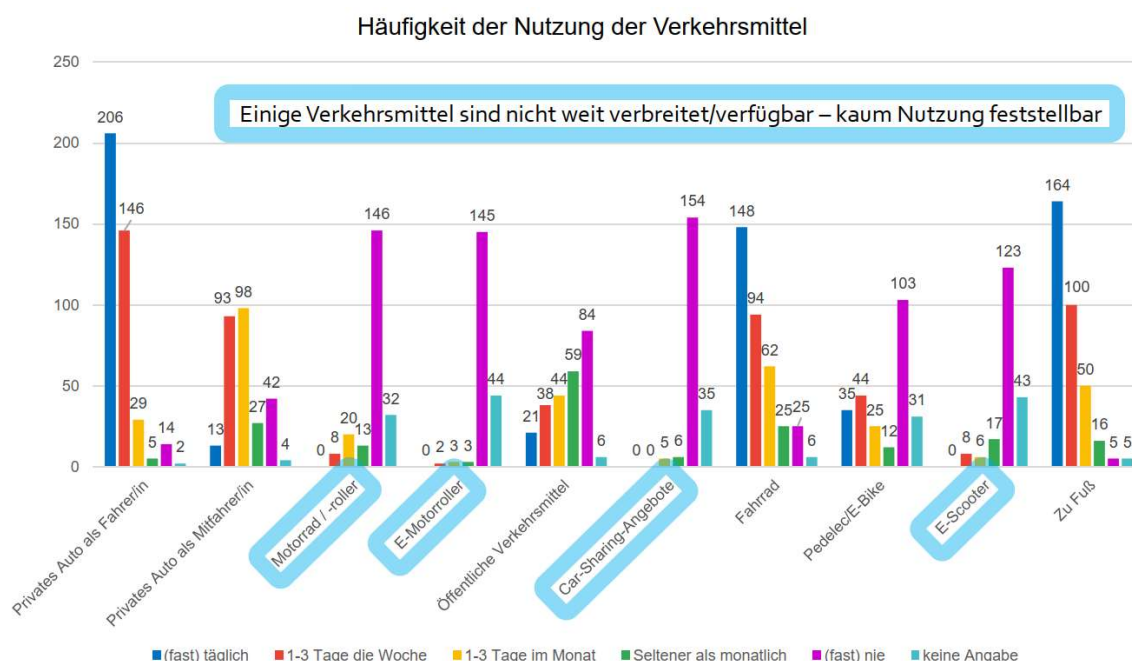


Abbildung 63 – Häufigkeit der Nutzung der Verkehrsmittel (VAR+, 2024)

5.1.2 Radverkehr

Positiv ließ sich feststellen, dass die Einwohnenden in großen Teilen das Fahrrad (76 %) nutzen, vor allem zum Einkauf, in der Freizeit und aus sportlichen Gründen. Der Anteil bei Pendler*innen ist hier ausbaufähig. Zurzeit nutzen 34 % das Fahrrad, um zur Arbeit zu gelangen.

Die Abbildung 64 zeigt die Straßenzüge, an denen laut Online-Befragung Gefahrenstellen im Radverkehr wahrgenommen werden.

Gefährliche Stellen

Ort	Anzahl
Kirchgasse	35
Moltkestraße	30
Lindenstraße	26
Langgasse	26
Kreisverkehre (allgemein)	19
Bahnhofstraße	16
Ortskern	15
Rotkreuzstraße	13
Schillerstraße / Kirchgasse	11

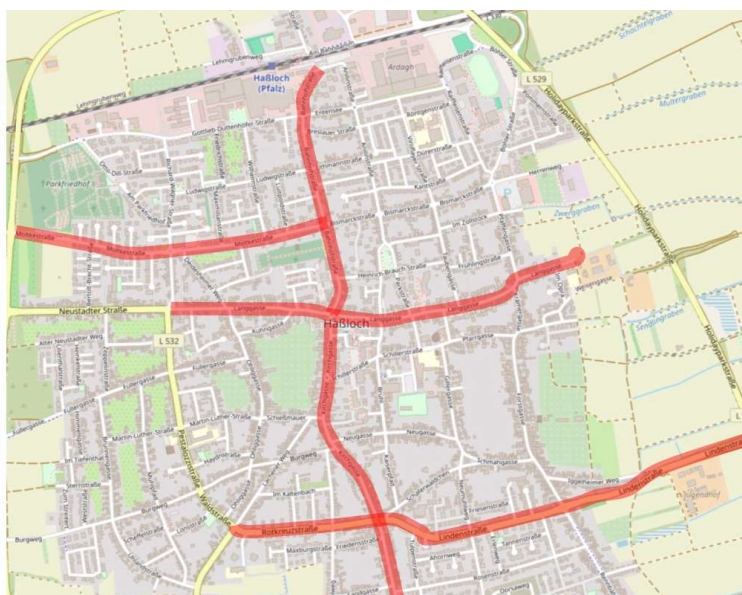


Abbildung 64 – Darstellung der als gefährlich wahrgenommenen Stellen im Radverkehr in Haßloch (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

Die gefährlichsten Stellen werden für den Radverkehr an den Hauptverkehrsstraßen in Haßloch gesehen. Diese werden dementsprechend in der Netz- und Maßnahmenplanung besonders berücksichtigt.

Neben wahrgenommenen Gefahrenstellen an Überquerungen, Kreuzungen und Straßenabschnitten fehlt es den Radfahrenden an eigenständigen Radwegen. Angemerkt wird, das häufig nur Wege gemeinsam mit dem Fußverkehr vorhanden sind und durchgängige Radwege fehlen.

Aus Sicht der Radfahrenden bildet das Parken in Haßloch große Probleme. Angeführt werden in der Umfrage von den Einwohnenden der Verstoß gegen Parkverbote sowie das Parken auf Gehwegen und auf Straßenabschnitten, die den Verkehrsfluss behindern. Verbesserte eingezeichnete Parkplätze (besser Parkbuchten) könnten im ersten Schritt Abhilfe schaffen.

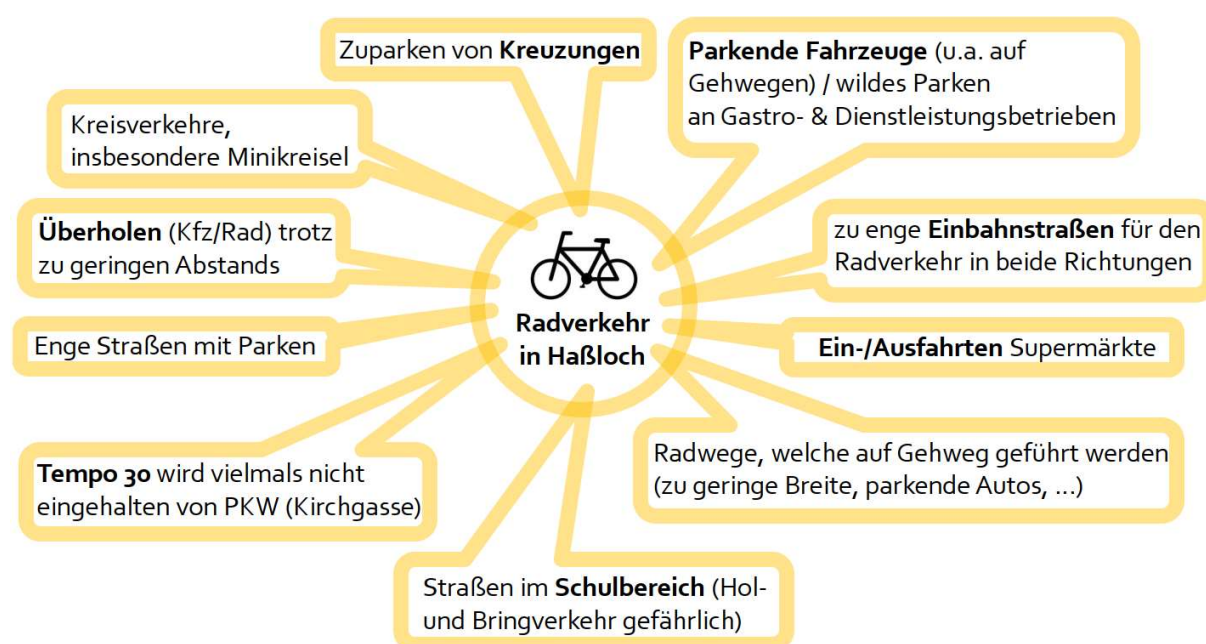


Abbildung 65 – Häufige Antworten im Bereich Radverkehr (VAR+, 2024)

Als positiv benannt wurden markierte Radwege, die verkehrsberuhigten Straßen innerorts (z. B. Langgasse), die wenig befahrenen Nebenstraßen und die Wald- bzw. Feldwege.

Als Gründe das Fahrrad nicht zu nutzen, wurde vor allem benannt, dass man vom Wetter abhängig ist. Aber auch zu lange Distanzen bzw. Fahrzeiten zum Ziel und ein unzureichender Ausbauzustand der Radwege sind Gründe für einige der Teilnehmenden.

5.1.3 Fußverkehr

Neben dem Radverkehr ist auch der Fußverkehr ein regelmäßiges Verkehrsmittel in Haßloch 79 % der Einwohnenden in Haßloch gehen regelmäßig zu Fuß. Insbesondere in der Freizeit, zum Einkaufen und aus sportlichen Gründen wird in Haßloch zu Fuß gegangen.

Die Abbildung 66 stellt die als gefährlich wahrgenommenen Stellen im Fußverkehr in Haßloch dar. Hier fallen zuallererst die Doppelung der Langgasse und der Kirchgasse mit den Gefahrenstellen im Radverkehr auf. Hinzu kommt aber die Pfarrgasse und Forstgasse. Zu beachten ist jedoch, dass die meisten der Teilnehmenden genau in diesen genannten Bereichen wohnen und aus diesem Grund dort auch die meisten Gefahrenstellen im Fußverkehr kennen.

Gefährliche Stellen

Ort	Anzahl
Langgasse	18
keine	10
Pfarrgasse	9
Marktplatz (Rathausplatz)	8
Kirchgasse	8
Forstgasse	7

Hinweis:

Umfragedruck im Ortskern vermutlich höher, da viele dort Wohnende teilgenommen haben



Abbildung 66 – Darstellung der als gefährlich wahrgenommenen Stellen im Fußverkehr in Haßloch (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

Gegenüber dem Radverkehr spielt beim Fußverkehr die Oberflächenbeschaffenheit eine wesentlichere Rolle. Es werden fehlende Querungsmöglichkeiten benannt und die vielen Hofeinfahrten als Gefahrenstellen identifiziert. Daneben bilden die häufig zu schmalen, schräg geneigten und beparkten oder sogar fehlenden Gehwege ein Hindernis für den Fußverkehr. Neben den bereits thematisierten „Problembereichen“ wurden in der Umfrage zum Fußverkehr die Bereiche im Umfeld der Schulen und Kindergärten als unsicher aufgeführt.



Abbildung 67 – Häufige Antworten im Bereich Fußverkehr (VAR+, 2024)

Als angenehme und sichere Stellen in Haßloch wurde unter anderem die Tempo-20-Zone in der Langgasse hervorgehoben und die kleinen Nebenstraßen mit Tempo 30.

5.1.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Gegenüber dem häufig genutzten Rad- und Fußverkehr in der Alltagsbewegung spielt der ÖPNV für die Einwohnenden in Haßloch eine geringere Rolle. Lediglich 27 % der Befragten nutzen den ÖPNV. Diese beschrieben den Hauptzweck zur Nutzung des ÖPNV als Fahrten zur Freizeit und zur Arbeit. Die nachstehende Abbildung 68 zeigt die genannten Gründe für die Nicht- oder nur Teilnutzung des ÖPNV in Haßloch. Überwiegend werden zu hohe Fahrpreise und schlechte Verbindungen sowie Unpünktlichkeit angegeben. Auch eine zu geringe Taktung der Busse und Bahnen wird als Grund genannt. Zu volle Verkehrsmittel, ein Unsicherheitsgefühl oder ein zu weiter Weg zur Haltestelle sind nicht die Hauptgründe.

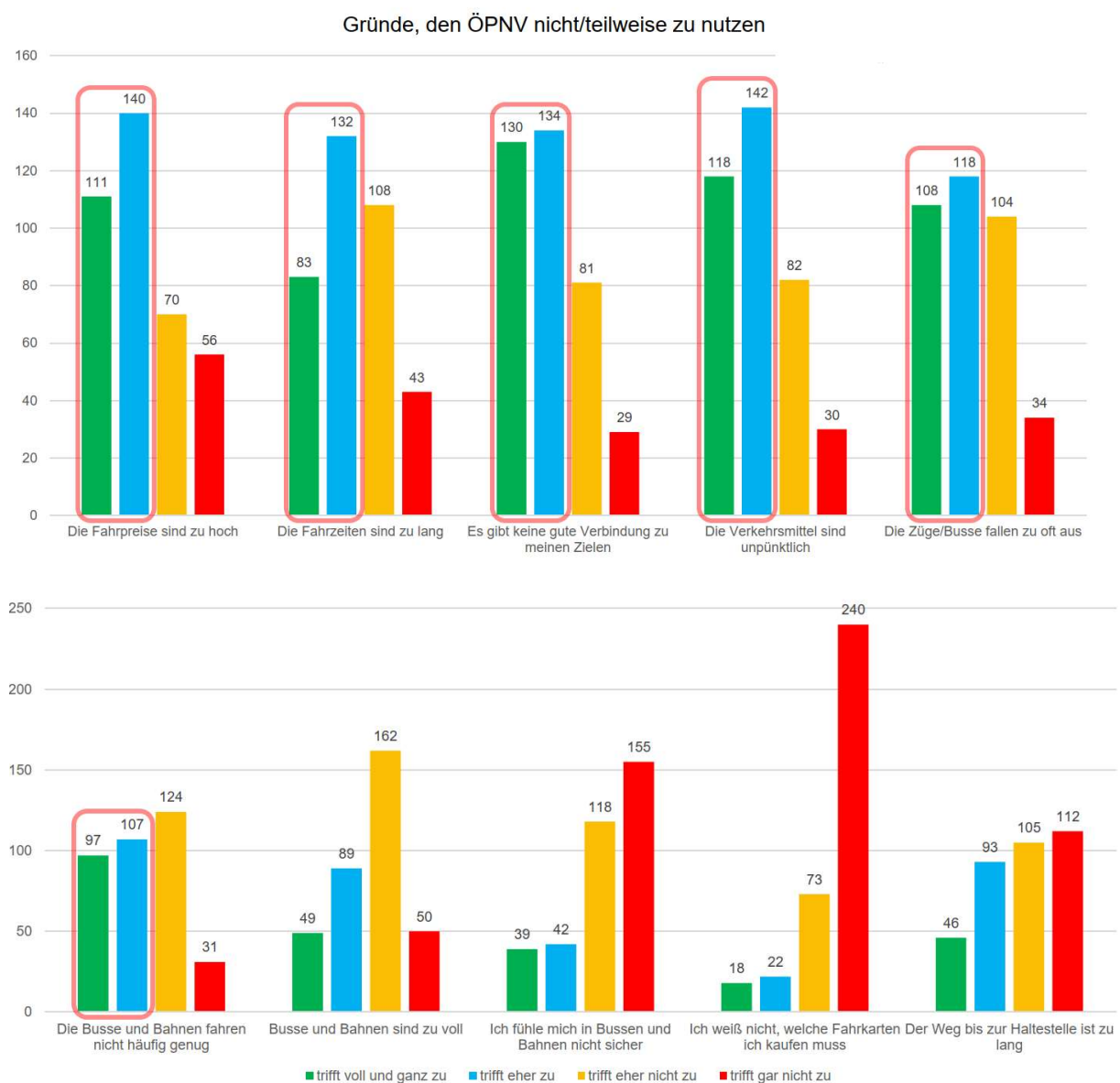


Abbildung 68 – Gründe den ÖPNV nicht zu nutzen in Haßloch (VAR+, 2024)

Insbesondere die Verbindungen innerorts werden kritisiert. Zum einen die Anbindung an den Bahnhof und zum anderen die Taktung des Busses bzw. Ruftaxis. Zudem werden Verbindungen mit Umstieg als schlecht bewertet.

Schlecht ausgebaute Verbindungen

Verbindung	Anzahl
Alle (v.a. innerorts & Bus / Ruftaxi)	67
Busanbindung Bahnhof (u.a. abends, sonntags)	21
Speyer (Umstieg nötig)	19
Landau (Pfälzer Wald) (Bahn)	12
Bad Dürkheim	11
Mannheim / LU (inkl. BASF)	11

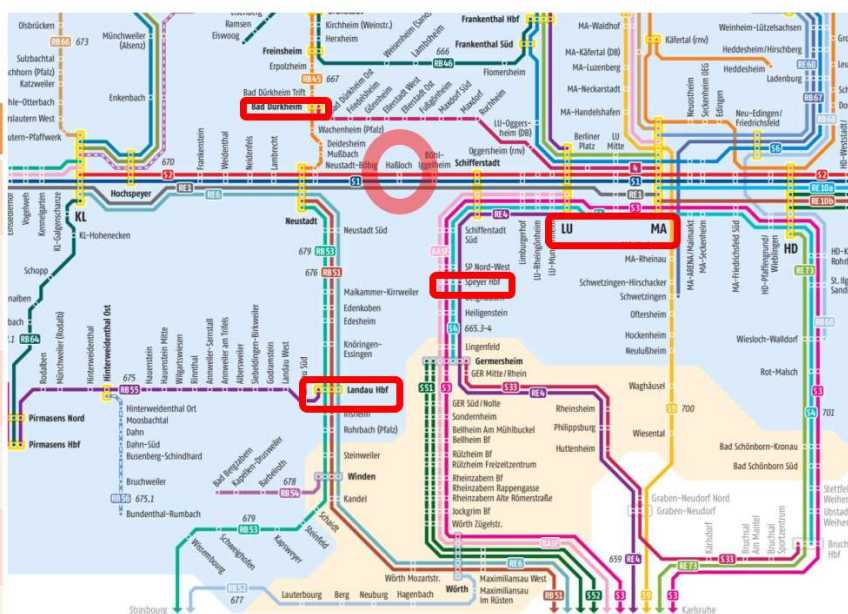


Abbildung 69 – Als schlecht ausgebaute Verbindungen in Haßloch beschrieben ((VAR+, 2024) Plangrundlage: Liniennetzplan VRN)

5.1.5 Motorisierter Individualverkehr

Wie bereits einleitend vermerkt ist der Pkw das häufigste genutzte Verkehrsmittel in Haßloch; 86 % der Befragten gaben an, regelmäßig mit dem Pkw zu fahren, sei es zur Arbeit, in der Freizeit, zum Einkaufen oder auch als Elterntaxi.

In diesem Bereich wurde auch erfragt, unter welchen Bedingungen die Befragten auf die Fahrt mit dem Pkw verzichten bzw. den Pkw weniger oft benutzen würden. Generell zeigt sich das Interesse am Rad- und Fußverkehr, wenn breitere Wege zur Verfügung stehen und es sichere Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr gibt. Für eine Nutzung des ÖPNV anstelle des eigenen Pkws bedarf es vor allem direktere Verbindungen und einen dichteren Takt.

5.1.6 Multimodalität – Sharing-Angebote

Im Bereich der Multimodalität wurde gefragt, welche Sharing-Angebote die Einwohnenden nutzen würden, wenn diese in ihrer näheren Umgebung zur Verfügung stünden. Die Auswertung ergab insbesondere ein großes Interesse am Car-Sharing (60 %). Daneben sind auch das Bike-Sharing (23 %), das E-Roller-Sharing (20 %) sowie Carpoolings (Fahrgemeinschaften) (18 %) nachgefragt.

5.1.7 Rückschlüsse zur Berücksichtigung im Mobilitätskonzept

Bei dem Fragebogen handelt es sich um eine nicht repräsentative Befragung (Teilnahme in Bezug auf die Einwohnenden 2 %). Der Fragebogen war frei zugänglich und die Teilnehmenden wurden nicht zufällig ausgewählt. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere Personen teilgenommen haben, die sich für das Thema interessieren. Dennoch liefern die im Rahmen des Online-Fragebogens gewonnenen Erkenntnisse wichtige Informationen, die es zu berücksichtigen gilt. Die getroffenen Aussagen bestätigen, dass im Bestand erhebliche Mängel bestehen und ein hoher Handlungsbedarf abgeleitet werden kann. Mit dem Ziel, mehr Menschen vom MIV für den Umweltverbund zu animieren, sind die Ergebnisse auch für den Teil der Bevölkerung relevant, der aktuell noch nicht mit dem Rad fährt oder innerörtliche Strecken zu Fuß zurücklegt.

Insbesondere die Freitextangaben zu den „als gefährlich wahrgenommen Stellen“ gilt es im Rahmen des Mobilitätskonzeptes näher zu betrachten, auszuwerten und zu prüfen. Wichtig ist es, den Menschen die wahrgenommene Gefahr als Verkehrsteilnehmer*in im nichtmotorisierten Individualverkehr zu nehmen und insbesondere dem Fuß- und Radverkehr eine sichere und angenehme Infrastruktur in der Gemeinde Haßloch zur Verfügung zu stellen.

Im Kontext des ÖPNV und der Multimodalität zeigt sich, dass diese insbesondere durch neue Mobilitätsformen (Sharing-Angebote) sowie die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger zum Beispiel (Radabstellanlagen an Bushaltestelle) gestärkt werden können.

Deutlich wurden auch die schwierigen örtlichen Verkehrsverhältnisse (enge Straßen und Wege) und ein damit begrenzter Verkehrsraum, der zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden führt.

Die Nutzung der Verkehrsmittel ist individuell und es zeigt sich, dass vermehrt unterschiedliche Verkehrsmittel kombiniert und nicht mehr wie früher üblich oft monomodal nur ein Verkehrsmittel genutzt wird. Je nach Zweck, Distanz und Zeitbedarf werden Verkehrsmittel öfter auch kombiniert.

5.2 Mobilitätsworkshop

Das Team von VAR+ führt regelmäßig Workshops in Kommunen durch, bei denen nach einer Bestandsanalyse auf die örtlichen Besonderheiten eingegangen wird. Die Menschen aus Haßloch begleiten den Planungs- und Entscheidungsprozess und können eigene Anregungen einbringen. Zentrale Themen des Mobilitätskonzepts werden in Kleingruppen diskutiert. Bei einer großen Anzahl an Teilnehmenden genügt punktuelle fachliche Unterstützung, um jede anwesende Person zu Wort kommen zu lassen.

Der Mobilitätsworkshop wurde am 05.11.2024 im Kulturviereck durchgeführt. Vorab wurde im Bürgerblatt sowie der Website auf den Mobilitätsworkshop hingewiesen. Insgesamt nahmen 30 interessierte Bürger*innen teil.



Abbildung 70 – Einführungsvortrag von Planungsbüro VAR+, Geschäftsführer Herr Petry (eigene Darstellung (VAR+, 2024))

Zum Auftakt der Veranstaltung begrüßten der Erste Beigeordnete Carsten Borck und Uwe Petry vom beauftragten Planungsbüro die Anwesenden und stellten die bisherigen Meilensteine des Projekts vor. Sie informierten über die Chronologie zur Konzepterstellung sowie die zentralen Ergebnisse der Bürger*innen-Befragung, die im Frühjahr 2024 durchgeführt wurde. Darüber hinaus wurden die Resultate der Verkehrszählung im September 2024 präsentiert, die wertvolle Einblicke in das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsströme in Haßloch liefern.

Als Input wurden von Herrn Petry (VAR+) zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems verschiedene Lösungsansätze vorgestellt und die Vorzüge zur Steigerung der Nahmobilität und Lebensqualität mit Bezug auf die einzelnen Verkehrsträger zur Diskussion gestellt.

Anschließend hatten die Bürger*innen die Möglichkeit, ihre Ideen und Anregungen direkt einzubringen. An vier Stellwänden konnten sie spezifische Handlungserfordernisse, kreative Lösungsansätze und konkrete Wünsche zur Mobilitätsgestaltung in Haßloch formulieren. Die gesammelten Beiträge sind in die weitere Konzepterstellung eingeflossen und helfen, ein Mobilitätskonzept zu entwickeln, das den Bedürfnissen der Bürger*innen entspricht und Haßloch zukunftsfähig gestaltet.

5.2.1 Diskussion in Kleingruppen

Im Rahmen des Mobilitätsworkshops wurden vier Kleingruppen gebildet, die sich zu folgenden Themen ausgetauscht haben:

1. Handlungserfordernisse | Innenbereich
2. Handlungserfordernisse | Außenbereich
3. Lösungsansätze | Innenbereich
4. Lösungsansätze | Außenbereich

Insgesamt waren 60 Minuten zur Diskussion angesetzt, alle 15 Minuten wurde Themenbereich gewechselt, sodass sich alle zu jedem Bereich äußern konnten. Auf kleine farbige Karten wurden die Anregungen je nach Themenbereich festgehalten (Rad = rot, Fuß = blau, Kfz = gelb, ÖPNV = grün).



Abbildung 71 – Ergebnisse des Themenbereichs Lösungsansätze Innenbereich (eigene Darstellung (VAR+, 2024))

5.2.2 Aufnahme und Umgang mit den Rückmeldungen

Im Anschluss an den Mobilitätsworkshop wurden alle Rückmeldungen schriftlich festgehalten und nach Themenbereichen in einer Tabelle strukturiert dargestellt. Zu jeder Rückmeldung wurde zudem eine Einschätzung des Planungsbüros dokumentiert. Insgesamt wurden 116 Rückmeldungen aufgenommen. Im Anschluss sind die Ergebnisse des Workshops in die Netz- und Maßnahmenplanungen mit eingeflossen.

Tabelle 4 – Auszug aus der Ergebnisdokumentation (Anlage 7b) (VAR+, 2024)

ID	Stellwand	Verortung	Verkehrsmittel	Inhalt
01	1 – HI	Innenbereich	Kfz (Lkw SV)	LKW-Verkehr umleiten (nicht durch Innenbereich)
02	1 – HI	Innenbereich	Kfz	Ladestationen Pkw + Fahrrad
03	1 – HI	Innenbereich	Kfz	Parkende Pkw auf Gehwegen problematisch
04	1 – HI	Einbahnstraßen	Rad	Einbahnstraßen für Räder sicher machen
05	1 – HI	Innenbereich	Sonstige	E-Scooter stehen im / auf dem Weg
06	1 – HI	Bahnhof	Rad	Sichere Abstellmöglichkeiten am Bahnhof
07	1 – HI	Einbahnstraßen	Rad	Verkehrsregeln für Radfahrer in Einbahnstraßen
08	1 – HI	Forstgasse	Kfz	Pkw parken auf Gehweg in Forstgasse
09	1 – HI	Innenbereich	ÖPNV / Fuß	Zugänglichkeit + Straßenbelag für Rollstuhlfahrer zum Bus
10	1 – HI	Schillerschule	Kfz	Elterntaxi: keine Parkplätze direkt an Schule
11	1 – HI	Kreisverkehre	Rad	Beleuchtung + Sicherheit an Kreisverkehren
12	1 – HI	Innenbereich	Fuß	Wege für Rolli / Rollatoren freihalten
13	1 – HI	Innenbereich	Fuß	Bordsteine zu hoch -> absenken
14	1 – HI	Innenbereich	Rad / Fuß	Verkehrssicherheit + Rücksicht auf Radler
15	1 – HI	Innenbereich / Gewerbegebiet Süd	ÖPNV	Keine ÖPNV-Anbindung zum Gewerbegebiet-Süd
16	1 – HI	Allgemein	Rad	Handel + Wartung für E-Bikes und E-Fahrzeuge
17	1 – HI	Allgemein	ÖPNV	Höhere Taktung
18	1 – HI	Allgemein	ÖPNV	Erweitertes Angebot am Abend / Wochenende
19	1 – HI	Innenbereich	Rad	Mehr Fahrradparkplätze

Insbesondere die Hinweise aus der Bevölkerung, die mehrmals oder im Bereich verschiedener Verkehrsträger genannt wurden, gilt es im nächsten Schritt der Maßnahmenerstellung erhöhte Priorität beizumessen, da es sich um viel benutzte Verbindungen bzw. um geeignete Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität handelt. Ebenso werden Gefahrenstelle und Verbindungsvorschläge überprüft und die Netze ergänzt und überarbeitet.

5.3 Bedarfsabfrage Radabstellanlagen am Bahnhof Haßloch

Im Juni/Mai 2025 fand eine Bedarfsabfrage zu neuen Abstellmöglichkeiten am Haßlocher Bahnhof statt. An dieser haben 533 Personen teilgenommen, von denen 483 in Haßloch wohnen und 319 derzeit üblicherweise mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren.



Abbildung 72 – Bewerbung zur Umfrage (Gemeinde Haßloch, o.J.)

Ergebnisse

85 % der Befragten gaben an, dass sie öfters mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren würden, wenn es vor Ort geeignete Radabstellanlagen gäbe. Es wurden u.a. die gewünschten Merkmale einer Radabstellanlage abgefragt, wie Überdachung, Lademöglichkeit für E-Bikes, Beleuchtung und welcher Ort für die neue Radabstellanlage präferiert wird. 64 % gaben an, dass der südliche Ausgang Richtung Gleis 1 und Rathaus am besten wäre und 29 %, dass es ihnen egal wäre.

Zudem wurde abgefragt, welche Art von Fahrrad am Bahnhof abgestellt werden soll. 69 % gaben an, dass ein konventionelles Fahrrad abstellen zu wollen und 27 % ein E-Bike. Nur vereinzelt werden auch Abstellmöglichkeiten für Lastenräder, Fahrräder mit Kinderanhänger oder -sitz und Liegefahrräder gewünscht.

5.4 Bestandsdatenanalyse und Fazit aus dem Beteiligungsverfahren

Die Ergebnisse der verschiedenen Öffentlichkeitsbeteiligungen belegen, dass ein Interesse bei den Einwohnenden in Haßloch an der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – Bus, Bahn, Rad und Fuß – vorhanden ist, bei gegebenen Bedingungen. Dies stärkt die Notwendigkeit integrierter und zukunftsweisender Mobilitätskonzepte, die Verknüpfung zwischen und den Ausbau der einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Im Bereich des Fußverkehrs sind wichtige Punkte:

- Erweiterung der Verkehrsflächen für den Fußverkehr
- Fehlende Gehwege errichten
- Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr durch separierte Wege vermeiden
- Qualitativ hochwertiger Oberflächenbeschaffenheiten und barrierefreie Wege
- Striktere und strengere Parkkontrollen

Im Bereich des Radverkehrs sind zentrale Bausteine:

- Zentrale Verkehrsverbindungen ausbauen und Oberflächenbeschaffenheit verbessern
- Sicherheit für Radfahrende erhöhen
- Entflechtung des Verkehrs, Ausbau eigenständiger (farblich markierter) Verkehrsflächen
- Attraktive Verknüpfung mit dem ÖPNV (Abstellanlagen, Mitnahmemöglichkeiten etc.)
- Striktere und strengere Parkkontrollen

Im Bereich des ÖPNV sind von Bedeutung:

- Ausbau des vorhandenen Angebotes (On-Demand, Ring- & Schnellbuslinien, Bürgerbus etc.)
- Verdichtung der Haltestellen durch zusätzliche Angebote

Im Bereich der Multimodalität ist die Verknüpfung der vorhandenen Angebote unerlässlich, um einen zukunftsorientierten nachhaltigen Verkehr zu realisieren:

- Abstellanlagen an Haltestellen errichten
- Sharing-Anlagen aufbauen
- Pendlerparkplätze errichten
- Multimodalitätspunkte etablieren
- Mobilitätsberatungen durchführen und Informationsangebot ausbauen

6 Maßnahmenprogramm

Als Ergebnis des umfassenden Prozesses der Analyse der Bestandsaufnahme, Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung und der internen Abstimmung liegen Handlungsbedarfe mit identifizierten Schwachstellen und Gefahrenstellen für die einzelnen Nutzergruppen auf relevanten Verbindungen und Knoten mit hohem Nutzenpotenzial vor.



Abbildung 73 – Shared Space in der Marktgemeinde Wollfurt (VCÖ, o.J.)

Die Überlagerung von Verkehrsmengen und Unfalldaten (Kapitel 3.5) sowie erfassten objektiven Gefahrenstellen ermöglichen eine Plausibilisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

Es wurde nutzergruppenspezifisch untersucht, ob z.B. abseits der Hauptverkehrsstraßen, dem Stand der Technik entsprechende Flächen für den Rad- und Fußverkehr zur Verfügung stehen und z.B. vorhandene Verkehrswege genutzt werden können.

Damit die in Kapitel 2.2 genannten Ziele erreicht werden können, ist mittels Maßnahmen zur Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur eine dementsprechende Verteilung der Verkehrsflächen auf den Haupt- und Nebenstraßen bzw. Versorgungsachsen zu organisieren. Zur Förderung der bislang noch unterrepräsentierten Verkehrsarten ist neben der Bereitstellung von Flächen und des Flächenangebots z.B. zum Parken für Fahrräder eine öffentliche Diskussion zur Verkehrsteilnahme und Öffentlichkeitsarbeit wichtig, um dem Handlungsbedarf und komplexen planerischen Sachverhalten Rechnung tragen zu können.

Für eine Auswahl geeigneter Maßnahmen wurde eine Priorisierung vorgenommen, um eine konzentrierte Umsetzung einzelner Maßnahmen zu ermöglichen. Des Weiteren werden Hinweise für Maßnahmen im Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit vorgeschlagen. Die Öffentlichkeitsarbeit ist eine wichtige Stellschraube bei der Verankerung des Mobilitätskonzepts in der gesamten Bevölkerung und Akzeptanz der Maßnahmenrealisierungen. Die Dokumentation beinhaltet die Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten mit den daraus hervorgegangenen konkreten Maßnahmenvorschlägen und bildet die Grundlage der Maßnahmenplanung in den einzelnen Handlungsfeldern.

Eine Verlagerung des Modal-Splits zu Gunsten des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) sorgt für eine Entlastung des MIV. Zumeist sind die bereits heute bestehenden guten Voraussetzungen nur unzureichend bekannt.

Priorität haben kostengünstige Maßnahmen, da sich diese für eine kurzfristige Umsetzung eignen und eine schnelle Wirkung erzielen können, insbesondere wenn dabei die Verkehrssicherheit erhöht wird. Ein gutes Beispiel dafür sind Markierungen auf der Fahrbahn, die die Verteilung der Verkehrsflächen im Verkehrsraum sichtbar machen.

Es wird vorgeschlagen, für kostenintensivere Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele Fördermittel zu beantragen, um diese mittelfristig umsetzen zu können.

Langfristig können Maßnahmen umgesetzt werden, die dem in Zukunft höheren Modal-Split der Nahmobilität Rechnung tragen, wie z. B. die Einrichtung eines Leihradsystems bei entsprechend großer Akzeptanz in der Bevölkerung oder die Anpassung der Abstellanlagen für Kfz oder Fahrräder.

Wichtig ist es, mit der Fördermittelbeantragung frühzeitig zu beginnen, damit die vorgeschlagenen Maßnahmen vertieft und bis zur Genehmigungsplanung ausgearbeitet werden können. In der Regel können 50% und mehr der investiven Kosten sowie teilweise der Planungskosten gefördert werden.

Auf Förderprogramme des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz wird in diesem Zusammenhang hinzuweisen, die sich unter <https://radfahren.rlp.de/radfoerderung> einsehen lassen und vielfältige Unterstützungen insbesondere im Radverkehr bieten.

Insgesamt sind **66 Maßnahmen in sechs Bereichen** vorgeschlagen und als Anlage Bestandteil dieses Berichts:

- | | | |
|---------------------------|--|-------------------------|
| • Radverkehr | 27 Maßnahmen | → Anlage 2, Kapitel 6.2 |
| plus | 5 Maßnahmen (aus den Bereichen Service und Parken) | |
| • Fußverkehr | 10 Maßnahmen | → Anlage 3, Kapitel 6.1 |
| plus | 2 Maßnahmen (aus dem Bereich Mobilitätsmanagement) | |
| • ÖPNV und Multimodalität | 10 Maßnahmen | → Anlage 4, Kapitel 6.3 |
| • Kfz-Verkehr | 5 Maßnahmen | → Anlage 5, Kapitel 6.4 |
| • Öffentlichkeitsarbeit | 7 Maßnahmen | → Kapitel 6.5 |

Synergien

Die Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern wurden in mögliche Realisierungsstufen (kurz-, mittel- und langfristig) eingeteilt. Entsprechend der jährlich zu Verfügung stehenden Mittel ist deren Umsetzung zu beschließen.

Ein Aktionsplan zur Umsetzung von Sofortmaßnahmen wird empfohlen.

Entsprechend der Kostenschätzung (Kapitel 7) sollten nach verwaltungsinterner Rücksprache die Umsetzungshorizonte festgelegt werden.

Auf Basis der Bestandserfassung und in Abstimmung mit der Gemeinde Haßloch wurden Schwerpunkte in Bezug auf die Erarbeitung möglicher Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsträger im Rahmen des Mobilitätskonzeptes gesetzt.

Die 66 erarbeiteten Maßnahmen teilen sich dementsprechend wie folgt auf:

- 45 % für den Radverkehr
- 25 % für den Fußverkehr
- 25 % für den ÖPNV und Multimodalität
- 5 % für den MIV

Hintergrund für die Verteilung ist, dass über den Radverkehr viele Menschen erreicht werden können und die Kommune hier zugleich einen großen Spielraum hat, im Gegensatz zum Beispiel zum MIV und ÖPNV, wo der Handlungsspielraum aufgrund der vielfältigen Beteiligten eingeschränkt ist. Zu betonen ist, dass die Maßnahmen des Radverkehrs von VAR+ auch immer eine Stärkung des Fußverkehrs bewirken.

Für jeden einzelnen Vorschlag wurde ein Maßnahmensteckbrief erarbeitet. Die Einzelmaßnahmen sind in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen der Gemeinde Haßloch zu einem Konzept zusammengefügt.

Beispiel zur Markierung von Querungsstellen des Fußverkehrs



Abbildung 74 – Verkehrszeichen 138 „Fußgänger“ - Hier als Bodenmarkierung mit dem Hinweis auf eine Querungsstelle (VAR+, 2024)

In der folgenden Tabelle sind die in den Maßnahmensteckbriefen dargestellten Maßnahmen (siehe Anlage 2 bis 5) sowie die Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit zusammengefasst dargestellt:

Tabelle 5 – Maßnahmen Mobilitätskonzept Haßloch (VAR+, 2025)

Fußverkehr			
Maßnahmen-Nr.	Typ	Bezeichnung	Kosten
SF-Kern 01	Mehr-jährig Infra.	Verkehrsberuhigung an den Eingängen zum Ortskern mit Einrichtung von Aufenthalts- und Begegnungsflächen	150.000 €
SF-Nord II 02	Infra.	Westseite zur Sackgasse umwandeln, Modalfilter, Zugänge zum Platz verbessern	25.000 €
SF-West 03	Infra.	Querungshilfe verbessern	10.000 €
SF-Nord I 04	Infra.	Konfliktminderung Fuß-Radverkehr	15.000 €
SF-Süd I 05	Infra.	Gepflasterte Querungsstelle	3.500 €
SF-Süd I 06	Infra.	Anderen Beispiel-Kreuzungsbereich ausfindig machen? Für Einbau von Gehwegvorstreckungen	24.000 €
SF-Kern 07	Infra.	Kenntlichmachung der Fußverkehrsflächen im Kreuzungsbereich, Entwicklung eines Alleinstellungsmerkmals zur Führung des Fußverkehrs mittels Markierung	5.000 €
SF-ÖPNV 08	Infra.	Erschließung der Haltestellen für den Fußverkehr begleitend zum zurzeit laufenden barrierefreien Umbau	10.000 €
SF 09	mehr-jährig Orga.	Begehungen mit Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen, prüfen der Beschilderung und kleinteilige Maßnahmen z.B. VZ 357-50	10.000 €
SF-010	Orga.	Begehung mit Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen	-
Radverkehr			
Maßnahmen-Nr.	Länge	Bezeichnung	Kosten
P1-001	1.500	Herstellung von weißen Randmarkierungen Lachener Weg (K 14)	60.000 €
P1-002	Knoten	Herstellung von weißen Randmarkierungen (Lachener Weg (K 14) / Fabrikstraße)	7.500 €
P1-003	Knoten	Umlaufende bevorrechtigte Führung des Radverkehrs Lachener Weg (K 14) / L 530	15.000 €
P1-004	150	Radwegeausbau Ludwig-Gramlich-Straße (L 530)	32.550 €
P1-005	850	Piktogrammreihe Lachener Weg – Uhlandstraße	5.000 €
P1-006	400	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Kirchgasse	50.000 €
P1-007	975	Fahrbahnrandmarkierungen und „Rechts-Vor-Links“ Bahnhofstraße	30.000 €
P1-008	400	Dooring-Zone Meckenheimer Straße	3.500 €
P2-009	1.300	Herstellung von weißen Randmarkierungen L 532	40.000 €
P2-010	590	Schutzstreifen und Parkraummanagement Neustadter Straße (L 532)	30.000 €
P2-011	540	Dooring-Zone und Piktogrammreihe Neustadter Straße – Langgasse	15.000 €
P2-012	130	Fahrradstraße und Freigabe der Einbahnstraße Burggraben	12.500 €

Maßnahmen-Nr.	Länge	Bezeichnung	Kosten
P2-013	700	Parkraummanagement oberer Bereich Gillergasse – Schmägasse	15.000 €
P2-014	700	Radwegeausbau Lindenstraße (L 532)	225.000 €
P3-015	250	Schutzstreifen und ggf. Ausbau Raiffeisenstraße	100.000 €
P3-016	380	Fahrradstraße Raiffeisenstraße	67.500 €
P3-017	Knoten	Fahrradpiktogramme im Kreisverkehr Böhler Straße – Herrenweg – Bismarckstraße	1.500 €
P3-018	580	Dooring-Zone Forstgasse	8.700 €
P3-019	1.200	Dooring-Zone und wahlfreie Führung Rennbahnstraße	28.000 €
P4-020	700	Schutzstreifen Am Bahndamm – Böhler Straße	26.250 €
P4-021	2.000	Befestigung des Feldwegs Lehmgrubenweg	350.000 €
P-Schule-22	1.200	Fahrradstraße Ludwigstraße – Uthmannstraße – Dürerstraße	120.000 €
P-Ring-23	-	Befahrungskommission	2.400 €
P-Ring-24	50	Wegeneubau Unter der Brücke zur Weisengasse	10.000 €
B-025	430	Fahrradstraße Friedrich-Ebert-Platz – Parkstraße – Burggraben	86.000 €
B-026	Knoten	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung Bismarckstraße / Anilinstraße	15.000 €
RV-M-027	-	Beschilderung durchlässige Sackgasse Verschiedene Standorte	3.500 €

ÖPNV und Multimodalität

Maßnahmen-Nr.	Typ	Bezeichnung	Kosten
ÖM-001	Multi	Ausbau der Mobilitätsstation am Bf Haßloch	50.000 €
ÖM-002	Orga	Öffentliches Fahrrad-Mietsystem	25.000 €
ÖM-003	ÖPNV	Busverbindung Plopsaland	keine Angabe
ÖM-004	ÖPNV	Anbindung Gewerbegebiet Süd (Medi-Zentrum)	keine Angabe
ÖM-005	Multi	Impulse für Ersatz eines Zweit- und Drittauto setzen	keine Angabe
ÖM-006	ÖPNV	umsteigefreie Buslinie Haßloch – Bad Dürkheim	keine Angabe
ÖM-007	ÖPNV	On-Demand-Verkehr	keine Angabe
ÖM-008	Multi	Mobilitätspunkte	keine Angabe
ÖM-009	Multi	Miet-Pedelec-Lastenrad	keine Angabe
ÖM-010	Multi	Privates Carsharing	keine Angabe

Kfz			
Maßnahmen-Nr.	Typ	Bezeichnung	Kosten
MV-001	Neu-bau	Bau der Querverbindung L532 / L530	keine Angabe
MV-002	Pla-nung	Parkraummanagement Kernbereich	5.000 €
MV-003	Infra.	Fahrbahnrandmarkierung / Sicherheitstrennstreifen	15.000 €
MV-004	Infra.	Beschilderung / Wegweisung	7.500 €
MV-005	Neu-bau	Neubau Radweg K12	150.000 €
Öffentlichkeitsarbeit			
Maßnahmen-Nr.	Typ	Bezeichnung	Kosten
PR-01	Orga	Mobilitätstag	6.000 €
PR-02	Orga	Veranstaltung Musik-Bike-Spaß	4.000 €
PR-03	Orga	Durchführung von Plan-Werkstätten	15.000 €
PR-04	Orga	Mobilitätsberatung Nahmobilität	6.000 €
PR-05	Studie	Evaluation Mobilitätsmaßnahmen	12.000 €
PR-06	Orga	Daueraufgabe mit jährlichen Kosten Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsmanagement	18.000 €
PR-07	Pla-nung	Mobilitätskalender	4.500 €

6.1 Maßnahmen strategische Fußverkehrsverbindungen

Fußverkehr ist die Basismobilität der Menschen und hat daher die höchste Bedeutung. Zudem ist er umweltschonend, energie- und raumsparend, belebt den Einzelhandel und hat soziale Vorteile. Das Mobilitätskonzept Haßloch sieht für die vom Rathausplatz ausgehenden Straßen bis zu einem Entfernungsradius vom 250 Metern eine Nahmobilitätszone vor. Damit dies erreicht werden kann und entsprechende Wirkung entfaltet, sollten mehrere unterschiedliche Maßnahmen in Abstimmung mit der Bürgerschaft und den Gewerbebetrieben in Betracht gezogen werden.

Die in **Anlage 3 Maßnahmensteckbriefe Fußverkehr** dargestellten Maßnahmen stellen hierfür eine Vorauswahl hinsichtlich der Infrastrukturmaßnahmen und Kosten zur Erreichung einer Wiedererkennbarkeit im Dorfbild dar.

Nachstehend sind die TOP 10 Maßnahmen als Maßnahmenübersichtstabelle zusammengefasst:

Tabelle 6 – Übersicht Maßnahmen Fußverkehr (VAR+, 2025)

Fußverkehr			
Maßnahmen-Nr.	Typ	Bezeichnung	Kosten
SF-Kern 01	Mehr-jährig Infra.	Verkehrsberuhigung an den Eingängen zum Ortskern mit Einrichtung von Aufenthalts- und Begegnungsflächen	150.000 €
SF-Nord II 02 ¹	Infra.	Westseite zur Sackgasse umwandeln, Modalfilter, Zugänge zum Platz verbessern	25.000 €
SF-West 03	Infra.	Querungshilfe verbessern	10.000 €
SF-Nord I 04	Infra.	Konfliktminderung Fuß-Radverkehr	15.000 €
SF-Süd I 05	Infra.	Gepflasterte Querungsstelle	3.500 €
SF-Süd I 06	Infra.	Anderen Beispiel-Kreuzungsbereich ausfindig machen? Für Einbau von Gehwegvorstreckungen	24.000 €
SF-Kern 07	Infra.	Kenntlichmachung der Fußverkehrsflächen im Kreuzungsbereich, Entwicklung eines Alleinstellungsmerkmals zur Führung des Fußverkehrs mittels Markierung	5.000 €
SF-ÖPNV 08 ¹	Infra.	Erschließung der Haltestellen für den Fußverkehr begleitend zum zurzeit laufenden barrierefreien Umbau	10.000 €
SF 09 ²	mehr-jährig Orga.	Begehungen mit Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen, prüfen der Beschilderung und kleinteilige Maßnahmen z.B. VZ 357-50	10.000 €
SF-010	Orga.	Begehung mit Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen	-

Infra.: Infrastrukturmaßnahme | Orga.: Organisatorische Maßnahme

¹ Maßnahme ist derzeit in Planung

² nach Rücksprache mit der Gemeinde Haßloch mit geringer Priorität eingestuft

Im Weiteren sind die Maßnahmen entsprechend der Abstimmungen mit den Entscheidungsträgern auszuarbeiten. Nachfolgend sind exemplarisch zwei Schwerpunktmaßnahmen für den Fußverkehr dargestellt.

Neben diesen infrastrukturellen Einzelmaßnahmen schlägt das Gutachterteam weitere Maßnahmen vor, die im Rahmen eines Aktionsplans zusätzlich zur Umsetzung kommen können, siehe Tabelle 7.

Tabelle 7 – punktuelle und Servicemaßnahmen Fußverkehr (F-M) (VAR+, 2025)

Maßnahmen-Nr.	Typ	Bezeichnung	Kosten
F-M11	Mobilitätsmanagement	Projekt „Gemeinsam unterwegs“ Senioren begleiten Schüler	1.000 €
F-M12	Planung	Schul- und Radwegepläne zu Mobilitätsplänen überarbeiten Kosten: für 2 Schulen je Schule 2.500 € = 5.000 €	5.000 €

Bislang sind im Gemeindeplan/Routenplaner auf der Webseite der Gemeinde keine konkreten Fußwege ausgewiesen. Im vorliegenden Mobilitätskonzept ist ein Wegenetz mit den geplanten strategischen Fußverkehrsverbindungen enthalten (Karte „Nahmobilitätsnetz Haßloch: Fuß- und Radverkehrsnetz“). Diese sollen die Erreichbarkeit

- des Bahnhofs,
- der Schulen,
- der Sport- und Freizeiteinrichtungen,
- der Gewerbegebiete,
- der Naherholungsgebiete und
- weiterer öffentlichen Einrichtungen (z. B. Friedhof) verbessern.

Hierfür wurden u.a. fahrbahnbegleitende Strecken und fahrbahnkreuzende Stellen (z.B. an den Knotenpunkten) im Rahmen der Bestandserfassung untersucht. Ein hoher Handlungsbedarf besteht aufgrund der schmalen Gehwege, die insbesondere für Nutzung von Kinderwagen und Rollatoren in Haßloch oftmals für den Fußverkehr nicht geeignet sind.

Hierfür sollte ein Zielwert, für eine erforderliche straßenverkehrsrechtliche Breite, mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt werden. Die Mindestbreite für einen Gehweg liegt laut den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) bei 2,50 Metern.

Ist diese Mindestbreite auf Grund der baulichen Gegebenheiten vor Ort nicht zu erreichen, sollte über die zusätzliche Nutzung der Fahrbahn durch Gehende nachgedacht werden. Dafür muss die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 7 km/h angeordnet werden.

Schwächen und Mängel bestehen aufgrund der wenigen Aufenthalts- und Bewegungsräume für den Fußverkehr. Das Gutachterteam schlägt die Einrichtung von Plätzen zum Ausruhen und Treffpunkten zur Kommunikation im öffentlichen Raum vor.

Die verfügbare Verkehrsfläche für den Fußverkehr sollte vergrößert werden. Zusammenfassend wurden für die abgestimmten aufgenommen Handlungsbedarfe entsprechende konkrete Maßnahmen abgeleitet, die im weiteren Verfahren umgesetzt werden sollen.

Die Auswertung der Bestandsdaten, Einbeziehung der Öffentlichkeit und Abstimmung mit der Verwaltung ergab ein Netz von strategischen Fußverkehrsverbindungen, siehe **Anlage 1a Fußverkehrsnetz**. Es wurde unterschieden in:

- Kernbereich zur flächenhaften Verkehrsberuhigung
- Strategische Fußverkehrsverbindungen und

- Schulwege (aus den Schulwegplänen)

Wichtig war es dem Gutachterteam neben den Schulwegachsen zur Sicherung des Fußverkehrs unterschiedliche Maßnahmen zu entwickeln, um den Fußverkehr für alle Altersgruppen gleichermaßen zu fördern und insbesondere die Barrierefreiheit zu beachten.

Auf Basis der Quell- Zielbeziehungen wurden innerhalb der Gemeinde Haßloch die strategische Fußverkehrsverbindungen (SF) räumlich in 6 Verbindungen unterschieden:

- a. SF – Nord I zum Bahnhof
- b. SF – Nord II zum Bahnhof
- c. SF – Ost zur Kita Kleine Freunde
- d. SF – Süd I
 - a. Ortsrand „Krummer Graben“
 - b. Ernst-Reuter-Schule
- e. SF – Süd II
 - a. Rot-Kreuz-Straße
 - b. Lindenstraße (Einkaufsmärkte)
 - c. Wasserpark Plopsaqua (Badepark Haßloch)
 - d. Harzofen / Rennbahnstraße (Haltestelle Albert-Einstein-Straße)
- f. SF – West
 - a. Ernst-Reuter-Schule
 - b. Mußbacher Straße (Sportanlagen und Grillplatz)
 - c. Parkfriedhof

Alle diese Verbindungen laufen sternförmig auf den Kernbereich Haßlochs zu.

Aufgrund der besonderen Bedeutung der Schulkonzentration im Nordosten sind zwei zusätzliche West-Ost Verbindungen in das Netz aufgenommen worden, siehe Abbildung 75)

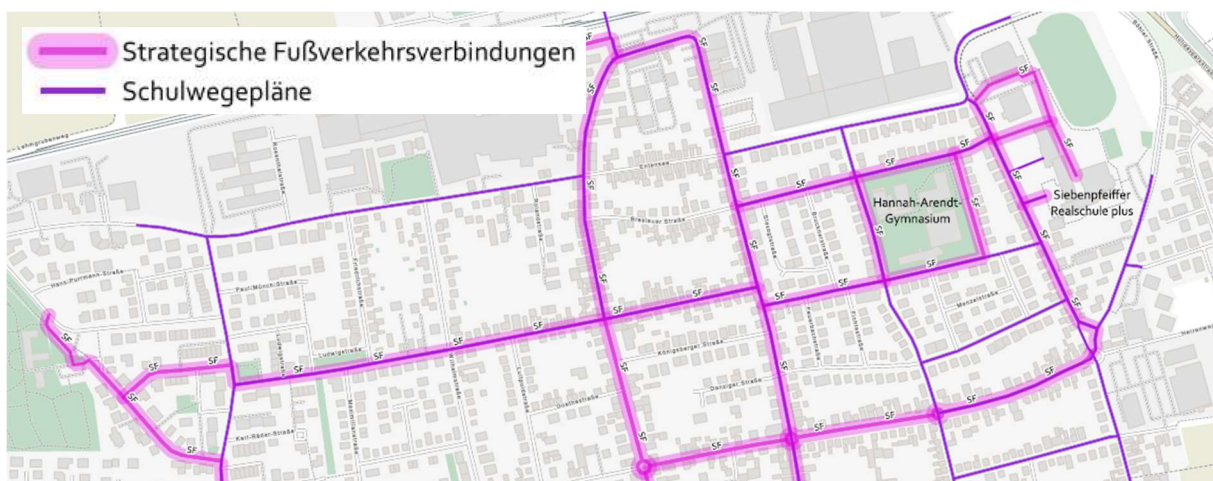


Abbildung 75 – Ausschnitt strategische Fußverkehrsverbindungen, hier Schulwegachsen (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

1. Zum Hannah-Arendt-Gymnasium über Lina-Sommer-Straße – Ludwigstraße – Uthmannstraße – Dürerstraße (mit Röntgenstraße)
2. Zur Siebenpfeiffer Realschule über Bismarckstraße und Raiffeisenstraße

Die aus der Karte hervorgegangenen Verbindungen sollten im Rahmen einer weiteren Bürgerbeteiligung vor Ort gegangen und mit der Bürgerschaft weiter ausdefiniert werden. Kernaufgabe ist es, aus verschiedenen Einrichtungen der Gemeinde und den Institutionen heraus den Prozess gemeinsam zu gestalten und Ausstattungsmerkmale zu definieren. Gewünschte Module zur Sichtbarmachung und Sicherung für des Fußverkehrs sollten gemeinsam diskutiert und mit Eltern, Schüler*innen und Senior*innen als wichtige Zielgruppen erarbeitet werden. Hierbei stellen die im Rahmen der Bürgerbeteiligung konkret vorgeschlagenen Maßnahmen eine wichtige Grundlage dar.

Aufbau eines Maßnahmensteckbriefs



Maßnahmensteckbrief Fußverkehr – Mobilitätskonzept Haßloch
 Maßnahmennummer: SF-Kern-001



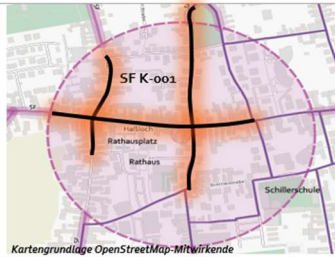
Angaben zur Verkehrsinfrastruktur Lageplan Hinweise zur Maßnahme: Kosten und Realisierungszeitraum etc. Musterlösung / Beispielfoto	Allgemein Kommune: Haßloch Routenname: SF K Straße: Langgasse, Leo-Loeb-Straße, Inner-/Außerorts: Bahnhofstraße, Kirchgasse, Alte Schulstraße, Friedrich-Ebert-Platz Streckenlänge(m): 1.100 Klassifizierung: Gemeinde Flächehafte Maßnahme innerorts Strecke / Knoten: innerorts  Kartengrundlage OpenStreetMap-Mitwirkende Maßnahmenvorschlag Maßnahme: Verkehrsberuhigung mit Einrichtung von Aufenthalts- und Begegnungsflächen Schritt 1: 430 m W-O Langgasse (Kurt-Flockert-Straße bis Burggraben) Schritt 2: 230 m N-S Bahnhofstraße-Kirchgasse (H.-Brauch-Str. bis Rathausplatz) Schritt 3: 430 m N-S Friedrich-Ebert-Platz - Alte Schulstraße-Leo-Loeb-Straße (Anilinstr. bis Schillerstraße) Planungsworkstatt zur Verkehrsberuhigung inkl. der Erarbeitung von: Eingangsbereichen, Parkraummanagement Ausgestaltung der Querungsstellen, Fahr- und Gehflächen mit Sitz-, Anlehn-, Spiel- und Unterstellmöglichkeiten sowie Fahrradabstellanlagen. Zeitraum: Mehrjähriges Projekt mit schrittweiser Umsetzung Überschlägige Kostenannahme: 150.000 € 
--	---

Abbildung 76 – Maßnahmen Steckbrief Fußverkehr (VAR+, 2025)

6.2 Maßnahmen im Radverkehrsnetz und Fahrradparken

Der Radverkehr hat aufgrund des Potenzials und der gesetzten Rahmenbedingungen des Landes die höchste Bedeutung bei der Maßnahmenplanung.

Es wurden insgesamt 27 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs entwickelt und im Rahmen von Maßnahmensteckbriefen ausgearbeitet (siehe Anlage 2). In der nachfolgenden Tabelle 8 sind die Maßnahmen zusammengefasst dargestellt:

Tabelle 8 – Übersicht Maßnahmen Radverkehr (VAR+, 2025)

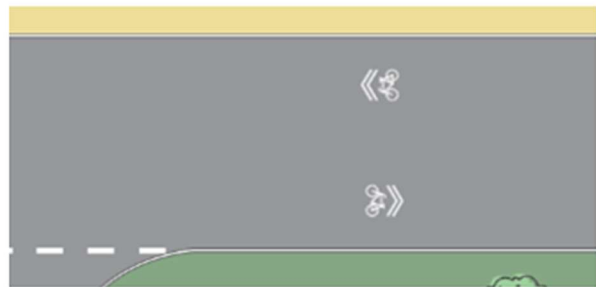
Radverkehr			
Maßnahmen-Nr.	Länge	Bezeichnung	Kosten
P1-001*	1.500	Herstellung von weißen Randmarkierungen Lachener Weg (K 14)	60.000 €
P1-002	Knoten	Herstellung von weißen Randmarkierungen (Lachener Weg (K 14) / Fabrikstraße)	7.500 €
P1-003	Knoten	Umlaufende bevorrechtigte Führung des Radverkehrs Lachener Weg (K 14) / L 530	15.000 €
P1-004	150	Radwegeausbau Ludwig-Gramlich-Straße (L 530)	32.550 €
P1-005	850	Piktogrammreihe Lachener Weg – Umlandstraße	5.000 €
P1-006	400	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Kirchgasse	50.000 €
P1-007	975	Fahrbahnrandmarkierungen und „Rechts-Vor-Links“ Bahnhofstraße	30.000 €
P1-008	400	Dooring-Zone Meckenheimer Straße	3.500 €
P2-009	1.300	Herstellung von weißen Randmarkierungen L 532	40.000 €
P2-010	590	Schutzstreifen und Parkraummanagement Neustadter Straße (L 532)	30.000 €
P2-011	540	Dooring-Zone und Piktogrammreihe Neustadter Straße – Langgasse	15.000 €
P2-012	130	Fahrradstraße und Freigabe der Einbahnstraße Burggraben	12.500 €
P2-013	700	Parkraummanagement oberer Bereich Gillergasse – Schmägasse	15.000 €
P2-014	700	Radwegeausbau Lindenstraße (L 532)	225.000 €
P3-015	250	Schutzstreifen und ggf. Ausbau Raiffeisenstraße	100.000 €
P3-016	380	Fahrradstraße Raiffeisenstraße	67.500 €
P3-017	Knoten	Fahrradpiktogramme im Kreisverkehr Böhler Straße – Herrenweg – Bismarckstraße	1.500 €
P3-018	580	Dooring-Zone Forstgasse	8.700 €
P3-019*	1.200	Dooring-Zone und wahlfreie Führung Rennbahnstraße	28.000 €

Maßnahmen-Nr.	Länge	Bezeichnung	Kosten
P4-020	700	Schutzstreifen Am Bahndamm – Böhler Straße	26.250 €
P4-021	2.000	Befestigung des Feldwegs Lehmgrubenweg	350.000 €
P-Schule-22	1.200	Fahrradstraße Ludwigstraße – Uthmannstraße – Dürerstraße	120.000 €
P-Ring-23	-	Befahrungskommission	2.400 €
P-Ring-24	50	Wegeneubau Unter der Brücke zur Weisengasse	10.000 €
B-025	430	Fahrradstraße Friedrich-Ebert-Platz – Parkstraße – Burggraben	86.000 €
B-026	Knoten	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung Bismarkstraße / Anilinstraße	15.000 €
RV-M-027	-	Beschilderung durchlässige Sackgasse Verschiedene Standorte	3.500 €

*nach Rücksprache mit der Gemeinde Haßloch mit geringer Priorität eingestuft

Eine geplante Radverkehrsförderung wird immer auch mit Blick auf eine Fußverkehrsförderung ausgerichtet, weshalb fahrbahnseitige Führungen im Radverkehr angestrebt werden. Grundsätzlich möglich sind: Mischführungsformen, teilseparierte Führungen und getrennte Führungen, siehe Abbildung 77.

I. Mischverkehr



II. Teilseparation



III. Separation



Abbildung 77 – Grundführungsformen Radverkehr (VAR+, 2024)

Diese wurden entsprechend der verkehrsräumlichen Infrastrukturen auf den identifizierten Hauptradrouten Maßnahmensteckbriefe geplant. Das Mobilitätskonzept Haßloch hat dafür ebenso die

vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises Bad Dürkheim vertieft und weiter ausgearbeitet.

Im Dorf Haßloch besteht aufgrund des straßenverkehrsräumlichen Bestands zumeist keine Möglichkeit, eine gesonderte Radverkehrsführungen herzustellen.

Das Gutachterteam sieht folgende exemplarische Schwerpunktmaßnahmen für den Radverkehr, die auf den Pendler Routen zur Sichtbarmachung der Routenverläufe durchgeführt werden könnten:

Piktogrammreihe

Als Markierungen (Sofortmaßnahmen) in Form von Fahrradpiktogrammen z. B. vorab an wichtigen Entscheidungsstellen und Gefahrenpunkten



Abbildung 78 – Beispiel Piktogramm mit Winkelpfeil (VAR+, 2023)

Fahrbahnrandmarkierung / Dooring-Zone

Als Beistrich bzw. Orientierungslinie sorgen die Markierungen neben dem Parkbereich für Kfz zur Ordnung der Verkehrsräume und unterstützen einen besseren Verkehrsfluss.



Abbildung 79 – Beispiel Sicherheitstrennstreifen / Dooring-Zone (VAR+, 2024)

Fahrradstraßen

in der Gemeinde Haßloch ist anzustreben, neben der bestehenden Straße An der Fohlenweide, weitere Straßen als „Fahrradstraßen“ auszuweisen. Hierdurch entsteht ein hoher Nutzen-Kosteneffekt, eine positive Wirkung nach innen und außen, zudem ist die Maßnahme sehr öffentlichkeitswirksam.

Als Beispiel:

- Raiffeisenstraße (Maßnahme P3-016)
- Friedrich-Ebert-Platz (als Fahrradstraßenring)
- Sägmühlenweg



Zu empfehlen ist es ebenfalls, als Vorbildfunktion im Rathaus bzw. bei der Gemeinde selbst z.B.

Abbildung 80 – VZ 244.1 Beginn einer Fahrradstraße

- einen „Mitarbeitenden des Monats – Mit dem Rad zur Arbeit“ zu küren oder/und
- eine Mobilitätsbibliothek in Form eines Ständers mit Informationen rund um die Mobilität in Haßloch aufzustellen.

Eine weitere Möglichkeit, den Radverkehr mit einer einfachen Maßnahme zu schützen, ist die Nutzung des Verkehrszeichens 277.1 „Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen“. Dieses Verkehrszeichen erhöht die Sicherheit für einspurige Fahrzeuge (z. B. Fahrräder), da riskante Überholmanöver vermieden werden und trägt dazu bei, den Verkehrsfluss in engen oder unübersichtlichen Bereichen geordnet und gefahrenärmer zu gestalten.



Abbildung 81 – VZ 277.1 Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen

Die vorgenannten Ansätze bilden erste, vergleichsweise kostengünstige Maßnahmen, um die Mobilität und hier insbesondere den Radverkehr in der Gemeinde Haßloch zu stärken und die problematischen Abschnitte mit zu schmalen Radverkehrsführungen zu vermeiden.



Abbildung 82 – Beispiel mit zu schmaler Radverkehrsführung auf der Rennbahnstraße (VAR+, 2023)

Für Basisrouten innerhalb des Dorfes wurden lediglich zwei Einzelmaßnahmen für erforderliche Lückenschlüsse, bei besonderen Gefahrenlagen oder nach Bürgerrückmeldungen geplant, siehe

Maßnahme B-025 und B-026. Im Weiteren sollten alle Maßnahmen entsprechend den Abstimmungen mit den Entscheidungsträgern weiter ausgearbeitet und priorisiert werden.

Zusätzlich können als Aktionsplans weitere punktuelle Maßnahmen aufgegriffen und zu den infrastrukturellen Maßnahmen umgesetzt werden.

Tabelle 9 – Übersicht zusätzlicher Maßnahmen Zur Förderung des Radverkehrs (VAR+, 2025)

Maßnahmen-Nr.	Typ	Bezeichnung	Kosten
RV-M-028	Öffentlichkeitsarbeit	Kosten: Organisation, Durchführung und Protokollierung	2.400 €
RV-M-029	Radwegweisung	Planung Herstellung und Montage einer Radwegweisung vom Bahnhof Haßloch zum Freizeitpark Plopsaland	8.000 €
RV-M-030	Service	E-Bike Ladestationen	15.000 €
RV-M-031	Radwegweisung	Planung eines lokalen Radwegweisungsnetzes für die Gemeinde Haßloch	10.000 €
RV-M-032	Fahrradparken	Ausbau der Fahrradabstellanlagen	50.000 €

RV-M-028 Befahrungskommission¹

Es wird vorgeschlagen, eine Befahrungskommission einzurichten und zur Festlegung erster Markierungsarbeiten eine Befahrung zur Abstimmung und Verortung der Maßnahmen durchzuführen.



Abbildung 83 – Radtour mit Entscheidungsträgern der Gemeinde Hörsbach (VAR+, 2022)

RV-M-029 Verbindung vom Bahnhof Haßloch zum Plopsaland (Freizeitpark)

Der Freizeitpark stellt mit seinen zahlreichen Attraktionen ein wichtiges Ziel in der Region dar, welches auch sehr gut mit dem Fahrrad erreicht werden kann. In Verbindung vom ÖPNV und dem Fahrrad sollte diese Achse mit einer Radwegweisung ausgestattet und beschildert werden.

¹ Das Planungsbüro VAR+ kann hierfür 20 Testräder (Pedelects / E-Bikes) zur Nutzung über einen Partner kostenfrei zur Verfügung stellen.



Abbildung 84 – Bahnhof Haßloch (VAR+, 2024)

RV-M-030 E-Bike Ladestationen

Aufbau eines Netzes von 20 E-Bike Ladestationen, verteilt auf das gesamte Gemarkungsgebiet entlang der identifizierten Pendler- und Basisrouten.

Maßnahme: Radwegweisung Planung – Herstellung und Montage



Abbildung 85 – Beispiel einer Ladestation (VAR+, 2023)

RV-M-031 Lokales Radwegweisungsnetz

Die Gemeinde Haßloch hat bislang lediglich die auf Basis der Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz (HBR) erstellten Radwegweisung.

Die Radwegweisung soll auf das vorhandene identifizierte Netz ausgedehnt und Ziele des Alltagsradverkehrs aufgenommen sowie eine den Regelwerken entsprechende Netzdichte hergestellt werden.



Abbildung 86 – Beispiel einer Radwegweisung (VAR+, 2024)

RV-M-032 Fahrradabstellanlagen

Beginnend am Bahnhof sowie Bushaltestellen, öffentlichen Einrichtungen und weitergehend an den Standorten des Einzelhandels, der Gastronomie und z. B. den Arztpraxen soll das Fahrradparken ausgebaut werden.

Es wird vorgeschlagen, die Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum zunächst entlang der identifizierten Hauptradrouten und dann flächendeckend auszubauen. Insbesondere an folgenden Zielen sollen Radabstellanlagen ausgebaut werden:

- Öffentliche Bereiche (Rathaus, Spielplätze, Friedhöfe etc.)
- Haltestellen ÖPNV
- Sport- und Freizeitanlagen
- Schulen
- Kindergärten
- Firmenstandorte
- Einzelhandel
- Gaststätten / Hotels



Besonders an den öffentlichen Einrichtungen sollten Fahrradabstellanlagen gebaut werden.

Zu unterscheiden sind:

- | | |
|---|-----------------------|
| • Kurzfristiges Parken (fünf Minuten bis eine Stunde) | z. B. beim Bäcker |
| • Längerfristiges Parken (vier bis zehn Stunden) | z. B. am Arbeitsplatz |
| • Dauerhaftes Parken (über Nacht) | z. B. am Wohnsitz |

Entsprechend der Parkdauer und der sozialen Kontrolle sind entsprechend unterschiedliche Anlagen erforderlich. Das Team von VAR+ schlägt vor, mit verschiedenen Typen von Fahrradabstellanlagen unterschiedliche Nutzergruppen anzusprechen. Zum spontanen Fahrradparken wird vorgeschlagen temporäre Fahrradabstellanlagen für Veranstaltungen oder Markttag einzuplanen. Ein Schwerpunkt stellt auch die Schaffung von sicheren Abstellplätzen für hochwertige Fahrräder (z. B. Pedelecs / E-Bikes) dar. Während sich an Spielplätzen sowie Sport- und Freizeitanlagen Anlehnbügel anbieten, werden an den ÖPNV-Haltestelle Radabstellanlagen mit einer Überdachung empfohlen.

Zur Deckung des Bedarfs an Fahrradabstellanlagen werden für Haßloch sechs Handlungsprogramme zum Ausbau des Fahrradparkens vorgeschlagen:

- I. Grundangebot für die Basisausstattung (Fahrradanlehnbügel entlang der Hauptradrouten an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen)
- II. Temporäre Fahrradabstellanlagen (zur Deckung temporärer Spitzen) beispielsweise beim Andechser
- III. Ausbau und Koordinierung des betrieblichen Fahrradparkens
- IV. Bike + Ride Konzept
- V. Quartiersgaragen in Zusammenarbeit mit Eigentümern
- VI. Ladepunkte für Pedelecs / E-Bikes (mit Gepäckaufbewahrung)

Um den Radverkehr und die eigenständige Mobilität der Schüler*innen bereits frühzeitig zu fördern, sind neben sicheren Schulwegen auch entsprechende Abstellanlagen für den Radverkehr einerseits, aber auch andererseits für z.B. Tretroller notwendig. Denn um das Fahrrad oder den Tretroller für den Schulweg zu nutzen, braucht es nicht nur sichere und komfortable Radrouten, sondern auch gute Möglichkeiten zum Abstellen der Verkehrsmittel während des Unterrichts.

Es wird von einem jährlichen Bedarf von 200 Bügel für die nächsten 5 Jahre ausgegangen. Je Bügel mit Einbau werden Kosten von 250 € geschätzt.

Kostenbedarf: 50.000 €

Die Standorte sind mit den einzelnen Fachbehörden abzustimmen und weiter auszuarbeiten. Eine Anfrage bei den Gewerbetreibenden wird in diesem Zusammenhang vorgeschlagen.



Abbildung 87 – Radabstellanlage am Rathausplatz in Haßloch (VAR+, 2024)

Wie auf der Abbildung 87 zu sehen sind am Rathausplatz alle Radstellplätze belegt und ein Ausbau aufgrund der Überlastung wird als erforderlich angesehen.

Ähnlich wie für den Fußverkehr konnte festgestellt werden, dass ein Grundproblem die schmalen Straßen ohne Radverkehrsanlage und sichtbare Führungsformen sind. Grundsätzlich weist das Gutachterteam neben den vorgeschlagenen Maßnahmen darauf hin, dass entsprechend der verfügbaren Fläche, wahlfreie Führungen (Fahrbahn und Seitenraum) mittels Beschilderung und Markierungen zugunsten des Radverkehrs geschaffen werden sollten. So wird eine Infrastruktur geschaffen, die den Ansprüchen der verschiedenen Nutzergruppen gerecht wird.

6.3 Maßnahmen ÖPNV und Multimodalität

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) erfüllt eine zentrale Aufgabe der Daseinsvorsorge und stellt zugleich eine wichtige Schnittstelle zur Nahmobilität dar. Da der ÖPNV auch die Reichweite des Fuß- und Radverkehrs vergrößert, wurden ÖPNV und Multimodalität (siehe Kapitel 3.2.3) zusammen betrachtet, um den Schnittstellen zu Vor- und Nachtransport gleichermaßen gerecht zu werden. Es wurden insgesamt 10 Maßnahmen zur Förderung des ÖPNVs und der Multimodalität in Form von Maßnahmensteckbriefen erarbeitet (siehe Anlage 4). In der folgenden Tabelle 10 sind diese zusammengefasst dargestellt:

Tabelle 10 – Übersicht Maßnahmen ÖPNV und Multimodalität (VAR+, 2025)

ÖPNV und Multimodalität			
Maßnahmen-Nr.	Typ / Länge	Bezeichnung	Kosten
ÖM-001	Multi	Ausbau der Mobilitätsstation am Bf Haßloch	50.000 €
ÖM -002	Orga	Öffentliches Fahrrad-Mietsystem	25.000 €
ÖM -003	ÖPNV	Busverbindung Plopsaland	keine Angabe
ÖM -004	ÖPNV	Anbindung Gewerbegebiet Süd (Medi-Zentrum)	keine Angabe
ÖM -005	Multi	Impulse für Ersatz eines Zweit- und Drittauto setzen	keine Angabe
ÖM -006	ÖPNV	umsteigefreie Buslinie Haßloch – Bad Dürkheim	keine Angabe
ÖM -007	ÖPNV	On-Demand-Verkehr	keine Angabe
ÖM -008	Multi	Mobilitätspunkte	keine Angabe
ÖM -009	Multi	Miet-Pedelec-Lastenrad	keine Angabe
ÖM -010	Multi	Privates Carsharing	keine Angabe

Multi: Maßnahmen zum Themenfeld Multimodalität

Orga: Organisatorische Maßnahme

ÖPNV: Maßnahme zum Themenfeld Öffentlicher Personennahverkehr

Zur Stärkung des ÖPNVs sind neben Verbesserungen im Takt und der Linienverdichtung die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger zu optimieren, um das Miteinander der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern. Insbesondere im Bereich der Multimodalität kann die Gemeinde Haßloch selbstwirksam handeln. Aufgrund der beim Gutachterteam vorliegenden Erfahrungen wurde untersucht, ob hier Maßnahmen erforderlich sind:

- Identifikation und Errichtung von Mobilitätspunkten
- Bestand Linien und Taktichte
- Ausstattungs-Module an den ÖPNV-Schnittstellen
- Einbeziehung der Haltestellen in den öffentlichen Raum
- Verbindungen zu wichtigen Zielen

Ziel ist es, die Multimodalität zu stärken und durch eine Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern und dabei auf eine harmonisierende und gerechte Flächenverteilung zu achten. Für den ÖPNV ist der Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Dürkheim von 2019 (siehe Kapitel 3.6) grundlegend und setzt die Standards für das

zukünftig geplante ÖPNV-Angebot. Der Nahverkehrsplan enthält zum Beispiel Hinweise zur Gestaltung der Buslinien, Betriebszeiten, Taktungen und Verknüpfungen mit weiteren Verkehrsträgern und trifft Aussagen zur Bedienung des ÖPNV und den Finanzierungsbedarfen. Link zum Nahverkehrsplan:

https://www.vrn.de/mam/verbund/planung/dokumente/nvp_bad_duerkheim_2019_neu_web.pdf

Aufgrund der Kostenintensität und der Vielzahl der Akteure sind diese Maßnahmen abstimmungsintensiv und als längerfristiges Ziel zu planen. Im Kontext zum Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Dürkheim und in enger Abstimmung mit den Nachbarstädten Neustadt a. d. Weinstraße und Speyer wird vorgeschlagen, die nachstehend vorgestellten Lösungen gemeinsam auf Plausibilität zu prüfen. Die weitere Umsetzung sollte in Einklang entsprechend der Zielrichtungen des Kreises und der Nachbarstädte gebracht werden, um dann in einer nächste Konzeptstudie untersucht zu werden.

Die Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan sind dementsprechend für die Maßnahmen des ÖPNV zu berücksichtigen und auf die Personenzielgruppen auszurichten. Insbesondere betrifft dies die Haßlocher Schulen mit Bezug auf die Schuleinzugsgebiete:

- Siebenpfeiffer-Realschule plus Fachoberschule
- Hannah-Arendt-Gymnasium Haßloch
- Gottlieb-Wenz-Schule

Das Gutachtertteam schlägt hier weitere Gespräche mit dem Landkreis und dem VRN vor. Diese könnten z. B. in einem „Runden Tisch Mobilität“ vorbereitet und mit Beschluss aus der Gemeinde durchgeführt werden. Die in Haßloch bestehen ÖPNV-Verbindungen sind in Kapitel 3.3.3 dargestellt.

Berücksichtigt wurden des Weiteren:

- 58 €-Ticket, wodurch mit einer stärkeren Nutzung des ÖPNV zu rechnen ist
- Trend des verstärkten Homeoffice, um den MIV zu reduzieren
- derzeit häufig fehlende Kenntnis in der breiten Öffentlichkeit zur Mitnahme des Fahrrades in den Bussen

Die im Detail vorgeschlagenen Maßnahmen sind in der Anlage 4 „Maßnahmensteckbriefe ÖPNV und Multimodalität“ dargestellt. Aus der Analyse der Bestandsdaten und nach Auswertung der Bürgerbeteiligung wurden zehn abgestimmte Schwerpunktmaßnahmen entwickelt.

Maßnahmensteckbrief ÖPNV & Multimodalität – Mobilitätskonzept Haßloch
Maßnahmennummer: OM-002

OM-002: Öffentliches Fahrradmietsystem

Maßnahme: Öffentliches Fahrradmietsystem

Handlungsbedarf
Fahrradmietsysteme haben sich in den letzten Jahren in vielen Groß- und Mittelstädten in Deutschland etabliert. Ein Potenzial für Städte und Gemeinden besteht insbesondere auf den eher kurzen Wegen, im Tourismusverkehr sowie zur Anbindung des Bahnhofs und der Schulen. Fahrrad-Mietsysteme stellen einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Umweltverbundes und zur Senkung des MIV-Anteils dar – im weiteren Sinne damit zur Lärm- und Luftschadstoffminderung. Hierbei bestehen auch Synergieeffekte zum ÖPNV, wenn ein Fahrrad-Mietsystem als Zubringer zu Haltestellen / Bahnhöfen genutzt wird. Darüber hinaus ist die Nutzung von Fahrrad-Mietsystemen flexibel, altersunabhängig und günstig – damit tragen sie zu einer gleichberechtigten Verkehrshilfe für alle Bevölkerungsgruppen bei. Zusätzlich können Lastenräder in das Mietsystem integriert werden, denn Lastenräder können den motorisierten Individualverkehr bei vielen täglichen Erledigungen ersetzen. Die Stadt oder Gemeinde kann insgesamt durch ein positives, innovatives Image profitieren.

Voraussetzung ist ein Grundnetz aus sicheren und attraktiv befahrbaren Radwegen zwischen den wichtigsten Zielen des Radverkehrs. Um das Fahrrad-Mietsystem möglichst breit und einfach nutzbar zu machen und Nutzungshemmnisse abzubauen, ist die Integration in eine Mobilitätskarte sinnvoll.

Lage/Abbildung


Maßnahmenvorschlag
Der Gemeinde Haßloch wird vorgeschlagen eine erneute Ausschreibung für ein Betreiber- und Stationskonzept eines öffentlichen Fahrradmietsystems zu machen. Die Nutzung des Anbieters VRN sollte würde sich anbieten, da die umliegenden Kommunen wie beispielsweise Neustadt an der Weinstraße diesen ebenfalls nutzen.

Maßnahmensteckbrief ÖPNV & Multimodalität – Mobilitätskonzept Haßloch
Maßnahmennummer: OM-002

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Ausbau der Mobilitätsstation (Bahnhof Haßloch)
- Mobilitätspunkt
- Miet-Pedelec-Lastenrad

Akteure
Gemeinde Haßloch, Betreiber von Fahrradmietsystemen, Verkehrsbetriebe VRN

Kosten	Priorität	Umsetzungsfrist
☐ sehr hoch	☐ hoch	☐ kurzfristig
☐ hoch	☐ mittel	☐ mittelfristig
☐ mittel	☐ niedrig	☐ langfristig
☐ niedrig		☐ Daueraufgabe

Angaben zur Finanzierung & Kostenermittlung
Die Kosten für ein Konzept für die Entwicklung eines Betreiberkonzepts schätzt das Gutachtertteam auf 25.000 € (Es wird von einer 50% Förderung ausgegangen).

Beispiele


Abbildung 2 – Entwurf von möglichen Standorten mit entsprechenden fußläufigen Einzugsgebieten im Gemeindegebiet Haßloch

Abbildung 88 – Beispiel Maßnahmensteckbrief (VAR+, 2025)

Neben diesen Maßnahmen haben sich auch zusätzliche Maßnahmen mit Handlungsbedarfen aus Sicht des Gutachterteams ergeben, die jedoch auch teilweise in Bezug zu anderen Maßnahmen stehen:

- Stärkung der Verbindungen des Radverkehrs zum Bahnhof
- Einrichtung von Mobilitätspunkten
- Fahrradmitnahme im Bus
- Aufwertung und verbesserte Ausstattung an Bushaltestellen
- Ausbau der Maßnahmen mit Einrichtungen zur Barrierefreiheit
- Buslinienstraffung und Ausweitung
- Einsatz von On-Demand-Verkehren und alternativen Mobilitätsformen zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge
- Einrichtung von noch abzustimmenden Direktverbindungen, um insbesondere dem Pendlerverkehr eine Alternative zum MIV zu bieten

Ziel ist es, den ÖPNV stärker mit dem Rad- und Fußverkehr zu verbinden, um so die Kunden- und Wege-Reichweiten der Verkehrsmittel zu vergrößern und die Multimodalität zu stärken. Somit kann die Reichweite des Rad- und Fußverkehrs unter Nutzung des ÖPNV vergrößert werden.

Insbesondere der Radverkehr sorgt auch aufgrund des gewachsenen Einzugsbereichs einer Haltestelle z. B. durch die Nutzung von Pedelecs für eine Stärkung der Schnittstelle zwischen Rad und ÖPNV. Zusätzlich ist eine entsprechende Ausstattung ausgewählter Haltestellen wie beispielsweise am Bahnhof und am Rathausplatz z.B. mit Dialogdisplays (Anzeige der Echtfahrtzeit) sinnvoll, um die Multimodalität zu stärken. Aufgrund der geringen Nutzungsdichte und damit verbundenen geringen Verkehrserzeugung ist im Landkreis Bad Dürkheim unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Vorrhaltung eines Bedienungsangebotes in dichter Taktfolge nicht flächendeckend möglich. Um ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität insbesondere für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit eines Pkw gewährleisten zu können, ist ein Grundangebot vorzusehen, welches die Erreichbarkeit der Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie Einkaufsmöglichkeiten oder Ärzten absichert.

Neben dem herkömmlichen Linienverkehr gewinnen vor allem flexible Bedienungsangebote wie On-Demand-Verkehr zunehmend an Bedeutung. Diese ergänzen das Fahrplanangebot in Dorf Haßloch, vor allem am Abend und am Wochenende. Aus wirtschaftlichen Gründen ist ein Linienverkehr zu diesen Zeiten nur bedingt möglich.

In Haßloch bietet seit September 2024 das Neustadter Unternehmen Mobility-on-Demand bedarfsorientierte Mobilität als Serviceleistung an.

Multimodale Mobilitätsangebote

Mit Bezug auf den Nahverkehrsplan sollten in Zusammenarbeit mit dem VRN multimodale Angebote wie Carsharing- und Fahrradverleih-Angebote bzgl. ihrer Potenziale und ihrer Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Insbesondere die weitere räumliche Ausweitung des VRNnextbike-Angebotes aus den Groß- und Mittelstädten Schaffung eines wirksamen Netzes an Verleihstationen wird als zielführend bewertet. Favorisiert werden sollte hierbei das VRNnextbike Angebot auch für Haßloch.

Zum Erreichen der Verlagerung vom MIV zum Umweltverbund, bestehend aus den Verkehrsträgern ÖV, Rad- und Fußverkehr, sind die Schnittstellen vom privaten zum öffentlichen Verkehr entscheidend. Diese müssen zunächst bekannt gemacht und im öffentlichen Raum erkennbar werden.

Die Maßnahmen unterscheiden sich in folgende Themenfelder:

- Linienverdichtung (Buslinien)
- Taktverdichtung (in den Stoß- und zu den Randzeiten)

Das Busliniennetz betreffend schlägt das Gutachterteam vor, folgende Verbindungen neu einzurichten bzw. zu verstärken:

- Haßloch ↔ Speyer
- Haßloch ↔ Neustadt a. d. Weinstraße
- Haßloch ↔ Iggelheim
- Haßloch ↔ Böhl
- Qualitätsverbesserung an ausgewählten Haltestellen, zum Beispiel am Bahnhof und am Rathausplatz, z. B.
 - Dialogdisplays
 - Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten
 - Bike+Ride
 - Weitere Module wie Ladepunkt für E-Bikes, Grünmodule, Verkaufsautomaten etc.
- Zusatzangebote wie „Mitfahrerbank“

Der Ausbau des Bahnhofs Haßloch zur Mobilitätsdrehscheibe wurde als mögliche Schwerpunktmaßnahme identifiziert.



Abbildung 89 – Beispiel zur Multimodalität, Bad Kreuznach Bahnhof (VAR+, 2024)

Grundsätzlich sollte ein Ausbau der Haltestellenstandards vorgenommen werden. Derzeit entsprechen viele Haltestellen noch nicht den Nutzungsansprüchen. In diesem Maßnahmenpaket soll die Ausstattung der Haltestellen und der Ausbau mit entsprechend gewünschten und erforderlichen Haltestellenstandards geprüft werden.

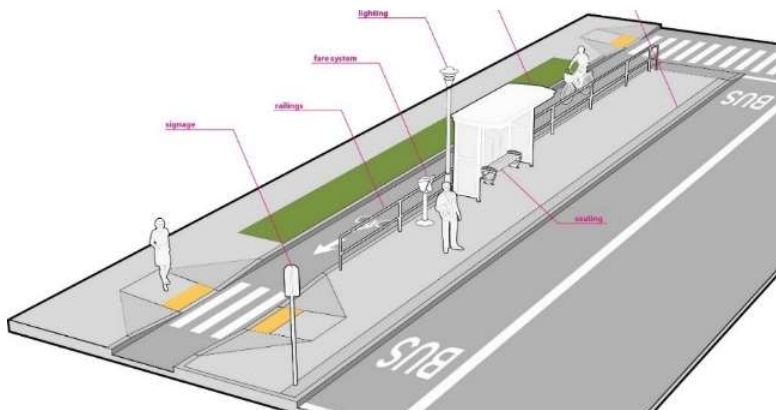


Abbildung 90 – Musterhaltestelle (City of Seattle, 2025)

Die in den Steckbriefen enthaltenden Maßnahmen kommen insbesondere für Haßloch in Frage und sollten im anschließenden Verfahren geprüft werden. Damit diese Vorschläge und die weiteren Maßnahmen abgestimmt werden können, sollte im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit eine „Haßlocher Plan-Werkstatt ÖPNV und Multimodalität“ durchgeführt werden. (Kapitel 6.5 Maßnahmen Öffentlichkeitsarbeit)

Bei den ÖPNV-Maßnahme ÖM-003, 004, 006 hängen die vorgeschlagenen Linien und Haltestellen in ihrer Realisierung von den Aufgabenträgern und weiteren Beteiligten ab. Die Potenziale sind zu besprechen und mögliche vertiefende Studien zu veranlassen. Es handelt sich hierbei um Netzerweiterungen mit möglichen Haltestellen, die eng mit dem VRN und dem LK Bad Dürkheim abzustimmen sind.

Die Maßnahme ÖM-007 beschäftigt sich mit der Verstärkung und dem Ausbau des On-Deman-Verkehrs. Aus den bereits gesammelten Erfahrungen aus der Praxis sollen der Einsatz und die Etablierung eines Systems mit On-Demand-Verkehr mit den Bürger*innen sowie dem Landkreis Bad Dürkheim besprochen und mögliche Wege zur Ausweitung des Angebotes und/oder Servicegebietes diskutiert werden.



Abbildung 91 – Fahrzeug des On-Demand-Verkehrs (VRM GmbH & Co. KG, o.J.)

Im Rahmen der Maßnahme ÖM-008 wird an wichtigen ÖPNV-Schnittstellen der Aufbau von Mobilitätspunkten vorgeschlagen. Es sind 15 Standorte (siehe Abbildung 92) aus Sicht des Gutachterteams möglich. Von diesen vorgeschlagenen Standorten sollen in einer „Haßlocher Plan-Werkstatt ÖPNV und Multimodalität“ (siehe Kapitel 6.5) zwei bis drei Standorte zum Ausbau ausgewählt werden. Die Mobilitätspunkte sollen informieren, anregen und Angebote schaffen und ebenso als Treffpunkt zum Austausch und zur Kommunikation dienen.



Abbildung 92 – Mobilitätspunkt mit Ladestation und E-Bike Verleih in Aalen (VAR+, 2023)

Übersicht möglicher Standorte von Mobilitätsstationen mit unterschiedlichen Modulen

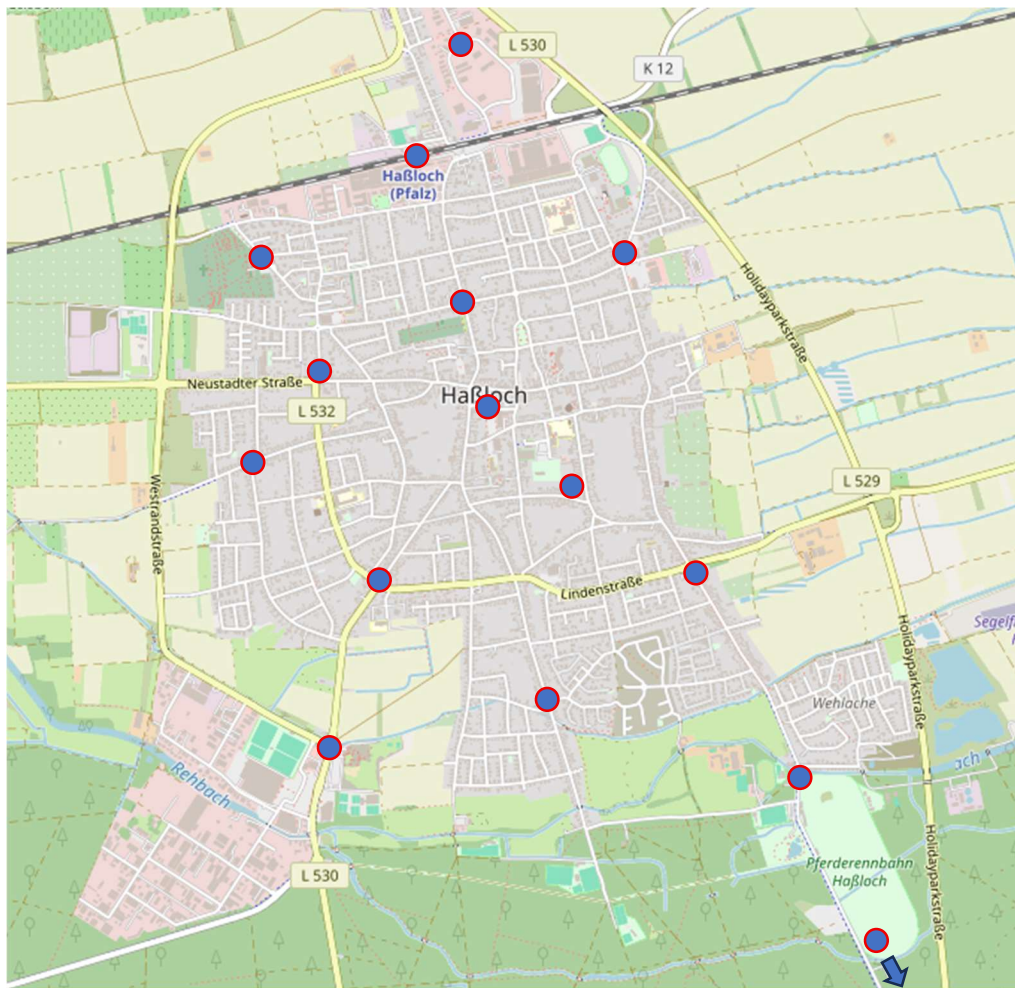


Abbildung 93 – Vorschläge für mögliche Mobilitätspunkte (eigene Darstellung (VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

Zur Visualisierung der Angebote ist es zielführend, ein entsprechendes Informationssystem aufzubauen. Die Einrichtung von Infotafeln an den Mobilitätspunkten wird als wichtiger Schlüssel angesehen, um über die Angebote im Bereich der Schnittstellen aufmerksam zu machen. Hier könnten auch „Points of Interest“ (Interessanten Orte für die Bürger*innen) eingebunden und ausgewiesen werden.

Kostenbedarf für die Umsetzung einer Mobilitätsstation:

- Planung: 10.000 €
- Herstellung und Montage: 100.000 €

Eine sinnvolle Kopplung mit den Mobilitätsstationen ist die Einrichtung von Ladestationen für E-Bikes, um entsprechende Synergien zu erzeugen. Dies kann auch in Kombination mit den Leihsystemen (Maßnahmen ÖM-002 und ÖM-009) umgesetzt werden. Als mögliche Orte für Ladestationen werden in Haßloch der Marktplatz, der Freizeitpark Plopsaland, das künftige Spaßbad Plopsaqua und die Schulen gesehen.

Kostenbedarf: je E-Bike Ladestation 2.000 €

6.4 Maßnahmen Kfz-Verkehr

Im Themenfeld des motorisierten Individualverkehrs stehen vor allem restriktive Maßnahmen zu Lasten des Kfz-Verkehrs im Vordergrund, da allein die Schaffung eines ansprechenden Angebotes für Verkehrsträger des Umweltverbunds in der Regel nicht ausreicht, um die Menschen vom MIV auf den NMIV zu bewegen. Ziel ist es, im ersten Schritt den MIV zu reduzieren und Kfz-Fahrende von monomodal zu multimodal zu leiten. In der Anlage 5 sind die Maßnahmensteckbriefe zum Kfz-Verkehr dargestellt. In der folgenden Tabelle 11 sind die fünf Maßnahmen zusammengefasst abgebildet:

Tabelle 11 – Übersicht Maßnahmen Kfz-Verkehr (VAR+, 2025)

Kfz-Verkehr			
Maßnahmen-Nr.	Typ	Bezeichnung	Kosten
MV-001	Neubau	Bau der Querverbindung L532 / L530	keine Angabe
MV-002	Planung	Parkraummanagement Kernbereich	5.000 €
MV-003	Infra.	Fahrbahnrandmarkierung / Sicherheitstrennstreifen	15.000 €
MV-004	Infra.	Beschilderung / Wegweisung	7.500 €
MV-005	Neubau	Neubau Radweg K12	150.000 €

Alltägliche Abläufe, die häufig jahrelange Routine, erschwert vielen Menschen die Umstellung, auch da jede Veränderung notwendigerweise mit Unsicherheiten und Unklarheiten verbunden ist. Gleichzeitig sind oftmals Verkehrsflächen und -regelungen an die Bedürfnisse des MIV angepasst und benachteiligen so die Verkehrsträger des Umweltverbunds. Daher sind sowohl eine entsprechende Angebotsvielfalt, sog. Pull-Maßnahmen, als aber auch restriktive Maßnahmen, sog. Push-Maßnahmen, notwendig.

Mögliche Maßnahmen sind hier:

- Pull-Maßnahmen
 - Bau der Querverbindung L532/L530 nach Norden
 - Parkraummanagement
 - Wegweisung zu Parkgelegenheiten
 - Neubau eines Radwegs K12

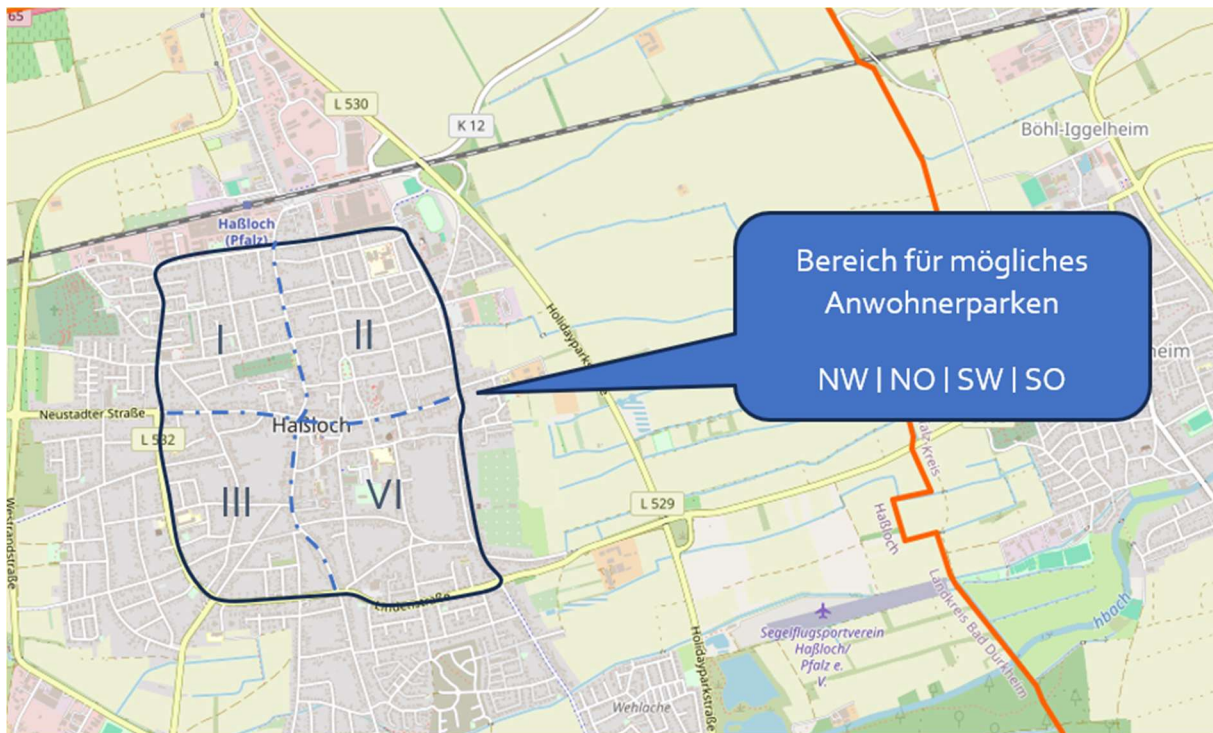


Abbildung 94 – Bereich für mögliches Anwohnerparken (eigene Darstellung (VAR+, 2024) Kartengrundlage: OSM)

- Push-Maßnahmen
 - Reduktion der Stellplätze, z.B. auf dem Rathausplatz, als Vorbildfunktion
 - Reduktion der Geschwindigkeiten, z.B. Einrichtung „verkehrsberuhigter Bereiche“ (z.B. am Rathausplatz) mittels schmaler einspuriger Kernfahrbahn und Parklets, Pflanzinseln und Fahrradabstellplätzen
 - Reduktion der Verkehrsfläche

Beispiele für Handlungsbedarfe, aus denen sich Maßnahmen ergeben, sind u.a.:

- Parkende Fahrzeuge, insbesondere auf den Gehwegen
- Anwohnerparken wurde in Haßloch bisher immer als negativ beurteilt und hat sich daher nicht durchgesetzt
- Derzeitige Flächenverteilung, zu schmale oder fehlende Geh-/Radwege
- Fehlende Durchsetzung von „Regeln“, bspw. konnte festgestellt werden, dass sich nur ganz wenige Fahrer*innen an Tempo 30 halten, was auf eine zu geringe Kontrolle hinweist

Derzeit existiert ein hoher Anteil des MIV (vgl. auch Kapitel 3.11) – Kfz-Fahrten sind schwer vom Auto auf die anderen Verkehrsmittel zu verlagern, weshalb es wichtig ist:

- die Öffentlichkeit frühzeitig einzubinden/zu informieren
- ein ausreichendes Angebot zu schaffen, um Alternativen zu bieten
- positive Effekte zu betonen
- mit kleinen Maßnahmen anzufangen

Generell ist es hilfreich und zu empfehlen, mit Testphasen und Pilotprojekten anzufangen, um die Reaktionen in der Öffentlichkeit sowie die Auswirkungen abzuschätzen und die Umstellung bzw. Neuausrichtung „langsam“ einzuleiten.

6.5 Maßnahmen Öffentlichkeitsarbeit

Verkehrsmittelübergreifend ist es von Beginn an erforderlich, bereits vor der Umsetzung von Maßnahmen, eine konsequente Öffentlichkeitsarbeit durchzuführen. Bürger*innen sind bezüglich des Mobilitätsverhaltens oftmals an Gewohnheiten gebunden und sollten langsam und kontinuierlich auf die Möglichkeiten zum Verkehrswandel aufmerksam gemacht werden, um den Transformationsprozess sorgsam und angemessen zu begleiten. Nachfolgt werden vom Gutachterteam sieben Schlüsselprojekte zur Umsetzung vorgeschlagen. Diese werden in der Tabelle 12 zusammengefasst dargestellt:

Tabelle 12 – Übersicht Maßnahmen Öffentlichkeitsarbeit (VAR+, 2025)

Öffentlichkeitsarbeit			
Maßnahmen-Nr.	Typ	Bezeichnung	Kosten
PR-01	Orga	Mobilitätstag	6.000 €
PR-02	Orga	Veranstaltung Musik-Bike-Spaß	4.000 €
PR-03	Orga	Durchführung von Plan-Werkstätten	15.000 €
PR-04	Orga	Mobilitätsberatung Nahmobilität	6.000 €
PR-05	Studie	Evaluation Mobilitätsmaßnahmen	12.000 €
PR-06	Orga	Daueraufgabe mit jährlichen Kosten Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsmanagement	18.000 €
PR-07	Planung	Mobilitätskalender	4.500 €

Öffentlichkeitsarbeit-Maßnahme PR-01 Mobilitätstag

Im Rahmen eines Mobilitätstags sollte ein umfangreiches Programm mit Hinweisen und Informationen über eine nachhaltige, sichere und zukunftsfähige Mobilität den Bürger*innen die Möglichkeit geben, sich mit dem Thema direkt auseinander setzen zu können. Es sollte die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln erlebbar gemacht werden, wie beispielsweise an einem Schnupper-ÖPNV-Tag, an dem alle öffentlichen Verkehrsmittel in Haßloch kostenlos genutzt werden können.

An Mobilitätstagen kann Kinder und Jugendlichen angeboten werden auf Übungsparcours ihr Können zu testen (siehe Abbildung 95). Eine weitere Möglichkeit ist die Testung von Lastenrädern oder Rolllern. In Haßloch werden bereits Senioren*innen-Rikscha-Fahrten von einem Seniorenheim angeboten.



Abbildung 95 – Rad-Parcours für Kinder auf der Eurobike Frankfurt (VAR+, 2024)

Mobilitätstage können auch gezielt an Schulen angeboten werden, um ein Bewusstsein für umweltfreundliche Fortbewegung zu schaffen und die Verkehrssicherheit und Mobilitätskompetenz von Kindern und Jugendlichen zu stärken. Hierbei können Informationen zur Nutzung von Bus und Bahn sowie Verhalten an der Haltestelle oder in öffentlichen Verkehrsmitteln erläutert und sicheres Überqueren von Straßen oder im Rahmen eines „Walking Bus“ das gemeinsame Laufen zur Schule in Gruppen geübt werden. Die Einrichtung von Bike Pools könnte in diesem Zusammenhang organisiert werden. Mit einem Bike-Pool stellen Schulen den Schüler*innen geeignete Fahrräder für radsportliche und pädagogische Aktivitäten im Schulkontext zur Verfügung.

Kosten je nach Größe: 2.000 – 6.000 €

Öffentlichkeitsarbeit-Maßnahme PR-02 Musik-Bike-Spaß-Veranstaltung

Bei einem Musik-Bike-Spaß-Event können Bewegung, Musik und Unterhaltung miteinander verbunden werden. Das Fahrrad kann hierbei als zentrales Element fungieren. Zum Beispiel kann ein Konzert auf dem Rathausplatz in Haßloch mit einer lokalen Band auf einem Spezial-Lastenrad mit integrierter Bühne zum mobilen Einsatz organisiert werden (siehe Abbildung 96).



Abbildung 96 – Konzert auf der Eurobike Frankfurt (VAR+, 2024)

Die Organisation kann zum Beispiel gemeinsam mit dem VRN erfolgen.

Kosten für die Organisation (Gage für Musiker, Miete Spezial-Lastenrad, Werbung) einer Veranstaltung: 4.000 €

Öffentlichkeitsarbeit-Maßnahme PR-03 Durchführung von Plan-Werkstätten

Zu folgenden Mobilitätsfeldern ist die Einrichtung und Durchführung von Plan-Werkstätten sinnvoll:

- a. Radverkehr (siehe Maßnahme SF-Nord-I 04)
- b. Fußverkehr
 - Senior*innen (Thema: Barrierefreiheit)
 - Schüler*innen (Thema: Mein Schulweg)
- c. ÖPNV und Multimodalität
- d. Kfz-Verkehr
- e. Öffentlichkeitsarbeit

Als Ergebnis sollen die im Konsens erarbeiteten Vorschläge der von einem Fachplaner vorbereiteten und moderierten Veranstaltungen dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Kosten je Planwerkstatt 3.000 € inkl. Vorbereitung = 15.000 €

Öffentlichkeitsarbeit-Maßnahme PR-04 Mobilitätsberatung Nahmobilität

Eine Mobilitätsberatung zur Nahmobilität mit Routenplanung zur Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung in Haßloch bietet kostenlos Informationen und Kompetenzerwerb (Verbindungen aufzeigen lassen) zur Nutzung von Alternativen zum eigenen Kfz an.

Jeweils am ersten Mittwoch im Monat im Rathaus. Kosten für 12 x ½ Tage à 500 € = 6.000 €

Öffentlichkeitsarbeit-Maßnahme PR-05 Evaluation Mobilitätsmaßnahmen

Damit die Wirkung der Vielzahl im Zuge des Mobilitätskonzepts vorgeschlagenen Maßnahmen beurteilt werden kann, sollen die zur Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen evaluiert werden. Ziel ist es, die Wirkung und Bekanntheit der Maßnahmen zu ermitteln, damit festgestellt werden kann, ob und wie die Maßnahmen wirken und ob sie einen entscheidenden Einfluss zur gewünschten Verkehrsverlagerung beitragen.

Kosten der Studie (bei Fremdvergabe) = 12.000 €

Öffentlichkeitsarbeit-Maßnahme PR-06 Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsmanagement

Als Basis für die Öffentlichkeitsarbeit sowie zum Einstieg in das schulische, betriebliche und kommunale Mobilitätsmanagement und weitere Aktionen sind entsprechende Haushaltsmittel bereitzustellen. Das Gutachterteam sowie allgemeine Erfahrungswerte schlagen einen Kostenansatzes von 1 € / Einwohner und pro Jahr vor: Kosten = 18.000 €

Öffentlichkeitsarbeit-Maßnahme PR-07 Mobilitätskalender

Mobilitätskalender für 2027 und die folgenden Jahre mit Motiven von mobilen Menschen in Haßloch nach einem öffentlichem Foto-Aufruf.

Kostenansatz für die Fotozusammenstellung und -auswertung inklusive Druck = 4.500 €

Mit dem Kalender kann zum Beispiel auf neu eingerichtete Infrastrukturen und Angebote der Gemeinde Haßloch wie die Rikscharfahrten für Senior*innen (siehe Abbildung 97) hingewiesen werden.



Abbildung 97 – Rikscharfahrt für Senior*innen Haßloch (Die Rheinpfalz, 2025)

6.6 Maßnahmen aus dem Fahrradklima-Test

Wie in Kapitel 3.4 beschrieben, stellt der Fahrradklima-Test dar, wie zufrieden Radfahrende mit den Radverkehrsbedingungen vor Ort sind. Haßloch wird beim Fahrradklima-Test mit Kommunen in der Größenklasse 20.000 bis 50.000 Einwohner verglichen und belegt den Rangplatz 106 von 429 Orten. (ADFC, 2024)

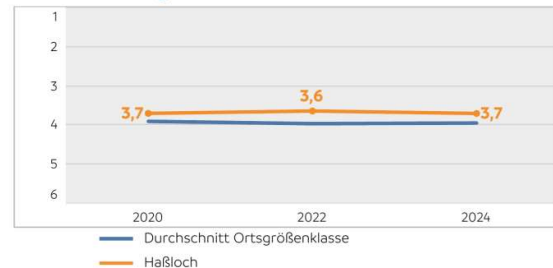
Haßloch

Ortsgrößenklasse >20.000 bis 50.000 Einwohner

Kurzüberblick

- > Gesamtbewertung **3,7**
- > Rangplatz Bund in Ortsgrößenklasse **106 von 429 Orten**
- > Vergleich zu 2022 **Konstant**

Entwicklung seit 2012



Stärken und Schwächen im Städtevergleich

Stärken

- 1 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung
- 2 Fahrradmitnahme im ÖV
- 3 Radfahren für Alt und Jung

Schwächen

- 1 Fahrraddiebstahl
- 2 öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih
- 3 Fahrradförderung in letzter Zeit

Abbildung 98 – Ergebnis Fahrradklima-Test Haßloch 2024 (ADFC, 2024)

Durch die Betrachtung der Stärken und Schwächen lassen sich Rückschlüsse auf mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur ableiten. Zudem hilft die Betrachtung der Ergebnisse bei der Priorisierung der im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Haßloch entwickelten Maßnahmen. Folgende Maßnahmen sollten nach dem Fahrradklima-Test 2024 priorisiert betrachtet werden:

- Verbesserung der Radabstellanlagen
- Einführung eines Fahrradverleihsystems
- Verbreiterung der Radwege | Einrichtung von Fahrradstraßen
- Markierung von Schutzstreifen für Radfahrende
- Parkraummanagement
- Öffentlichkeitsarbeit (stärkere Medienberichterstattung, Organisation von Aktionen und Kampagnen) (ADFC, 2024)

Zudem gibt es beim Fahrradklima-Test die Möglichkeit, Freitext-Antworten zu geben. Auch diese wurden ausgewertet und sind mit in die Maßnahmenplanung eingeflossen. Am häufigsten wurden hierbei folgende Einschätzungen und Meinungen genannt:

- Mangelndes Gefühl von Sicherheit zum Beispiel durch zu schnell fahrende Autos in 30er-Zonen und Überholen mit zu wenig Abstand
- Schmale Fahrbahnen durch beidseitiges Parken
- Wenig Radwege, stattdessen zu schmale gemeinsame Geh- und Radwege
- Wunsch nach mehr Kontrollen zum Sicherheitsabstand beim Überholen, Geschwindigkeit und Falschparkern
- Wunsch nach besserer Sichtbarkeit von Radwegen (ADFC, 2024)

7 Kostenschätzung und Umsetzung

Bei der Kostenschätzung handelt es sich um eine grobe Kostenschätzung aufgrund von Erfahrungswerten. Die Kosten sind ohne Planungs- und Baunebenkosten kalkuliert, sodass hier gegebenenfalls noch zusätzliche Kosten entstehen können.

Die Umsetzung sollte zeitnah angegangen werden, damit die oft mit einem großen Abstimmungsbedarf einhergehenden Maßnahmen mit hohem Handlungsbedarf nicht länger als nötig verzögert werden. Damit Förderanträge gestellt und ein Zeitplan sowie die Umsetzung überprüft werden können, sollte im Rahmen einer zweimal im Jahr tagenden AG Mobilität der Planungsfortschritt begleitet werden.

7.1 Kostenschätzung

Nachstehend ist die Zusammenstellung der Kostenschätzungen für die Maßnahmen aus den einzelnen Maßnahmenprogrammen zusammengeführt, damit ein Überblick über den Gesamtbedarf für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts geschaffen werden kann.

Es handelt sich um Maßnahmen, die in einem Zeitraum von bis zu 15 Jahren umgesetzt werden können. Das Bearbeitungsteam schlägt vor nach einem Jahr zu prüfen, welche Maßnahmen sofort umgesetzt werden konnten und welche Prioritäten für die Bearbeitung der nächsten 3 Jahre anstehen.

Tabelle 13 – Gesamtübersicht der geschätzten Kosten für alle Verkehrsträger inkl. Öffentlichkeitsarbeit (VAR+, 2025)

Maßnahmentyp	Maßnahmen	Summe Anzahl	Kosten
Fußverkehr	strategische Fußverkehrsverbindungen		
- Steckbriefe	SF-001 bis SF-010	10	352.500 €
- Management	FM-011 bis FM-012	2	6.000 €
Radverkehr	Pendler und Basisrouten		
- Steckbriefe	RV-M-001 bis RV-M-027	27	1.364.900 €
- zusätzliche Maßnahmen	RV-M-028 bis RV-M-032	5	85.400 €
ÖPNV & Multimodalität			
- Steckbriefe	ÖM-001 bis ÖM-010	10	75.000 €*
Kfz-Verkehr	gesamtes Gemarkungsgebiet		
- Steckbriefe	MV-001 bis MV-005	5	177.500 €
Öffentlichkeitsarbeit	PR-01 bis PR- 07	7	65.500 €

* im Bereich der Maßnahmen für den ÖPNV sind zunächst die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen mit den zuständigen Verkehrsbetreibern und der lokalen Nahverkehrsorganisation zu klären. Deshalb sind hier für 8 Maßnahmen keine Kosten angegeben.

Aufgrund der Förderwürdigkeit ist davon auszugehen, dass es für viele dieser Maßnahmen eine Förderung in Höhe von 50% der angenommenen Investitionssumme geben wird.

7.2 Umsetzung

Das Maßnahmenprogramm (Kapitel 6; Anlagen 2 bis 5) des Mobilitätskonzepts der Gemeinde Haßloch beschreibt die geplanten Maßnahmen für die Stärkung des

- Radverkehr,
- Fußverkehr
- Kfz-Verkehr,
- ÖPNV und die
- Multimodalität

und fasst diese in Steckbriefen zusammen. Im Kapitel 6.5 werden die Maßnahmen für die Öffentlichkeitsarbeit dargestellt.

Interne Abstimmung

Entsprechend der einzubinden Aufgabenträger beziehungsweise Baulastträger sollte eine Priorisierung vorgenommen und von den Gremien beschlossen werden, damit eine erste Auswahl wichtiger Maßnahmen zur Umsetzung getroffen wird. Nach einer internen Abstimmung in den Fachbereichen sollten die zum Beschluss geeigneten Maßnahmen zum Beispiel in einer AG Mobilität zusammengestellt und den Gremien vorgestellt werden.

Externe Abstimmung

Je nach Zuständigkeit sollten die in eigener Regie umsetzbaren Planungen nach Beschlussfassung und Fördermittelbeantragung zur Umsetzung gebracht werden. Des Weiteren sind die Planungen in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Bad Dürkheim sowie den entsprechenden Verkehrsverbünden abzustimmen und Synergien herzustellen.

Für die Maßnahmen des Radverkehrs ist es wichtig, diese mit dem derzeitige Radwegenetz des Landkreises Bad Dürkheim auf der Gemarkung Haßloch abzugleichen, um gegebenenfalls gemeinsam Fördermittel beantragen zu können.

Für die Umsetzung ist entsprechend der erforderlichen Zeithorizonte zu unterscheiden in:

Sofortmaßnahmen (6 – 12 Monate)

Sofortmaßnahmen sind Maßnahmen, die weitestgehend ohne Rücksprache und ohne Beteiligung zusätzlicher Akteure umgesetzt werden können und keinen hohen Planungsaufwand beinhalten. Beispiele hierfür können Anpassungen der StVO-Beschilderung sein, beispielsweise die Aktualisierung des Verkehrszeichens 357 (Sackgasse) durch eines der Verkehrszeichen 257-50/51/52 (für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse), um den tatsächlichen Begebenheiten vor Ort zu entsprechen (siehe Abbildung 99).

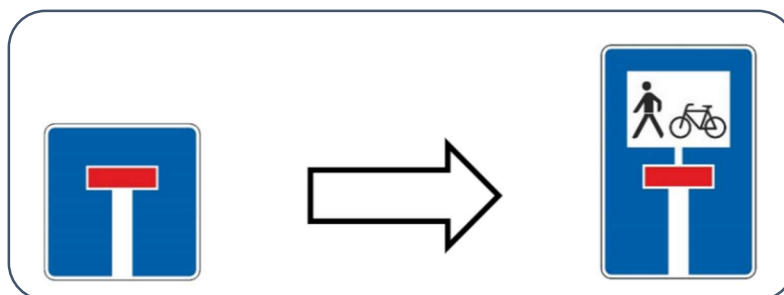


Abbildung 99 – Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen (VAR+, 2023)

Durch die Beseitigung oder Anpassung von Pollern oder zu enge aufgestellten Umlaufsperrn können hervorgerufene Gefahrenpunkte ebenfalls schnell behoben werden. Des Weiteren können kleinere Markierungsarbeiten, wie die Markierung von Einzelpiktogrammen (Fahrrad oder Fußgänger), beispielsweise an problematischen Kreuzungen, zeitnah umgesetzt werden.

Kurzfristige Maßnahmen (1 – 2 Jahre)

Kurzfristige Maßnahmen sind nur mit einem zeitlichen Vorlauf bezüglich der für die StVO-Beschilde- rungen erforderlichen Anordnungen der zuständigen Straßenverkehrsbehörden umsetzbar. Gleiches gilt für Markierungen, die auch Verkehrszeichen sein können oder durch Fremdfirmen zunächst be- auftragt werden müssen.

Hier können beispielsweise verkehrsrechtliche Anordnungen wie die Aufhebung der Benutzungsp- flicht von Geh- und Radwegen, mittels der Ersetzung des Verkehrszeichens 241-30 (getrennter Rad- und Gehweg) durch das Verkehrszeichen 239 (Gehweg) mit zusätzlicher Beschilderung des Verkehrs- zeichen 1022-10 (Radverkehr frei), genannt werden (siehe Abbildung 100).

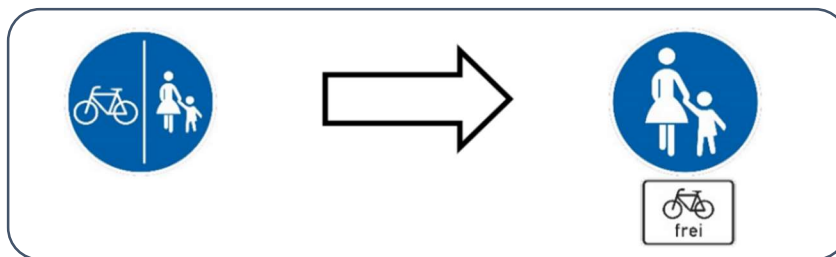


Abbildung 100 – Umwidmung zur Aufhebung der Benutzungspflicht (VAR+, 2023)

Markierungslösungen, wie die Piktogrammkeite (die Markierung mit Einzelpiktogrammen „Fahr- rad“), wenn eine Anlage von Schutzstreifen aufgrund geringer Fahrbahnbreiten nicht möglich ist, können auf Gemeindestraßen ebenfalls relativ kurzfristig verwirklicht werden (siehe Abbildung 101).

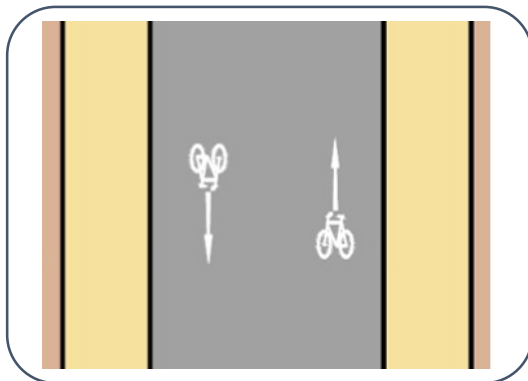


Abbildung 101 – Einzelpiktogramme mit ISO-Pfeil (VAR+, 2022)

Mittelfristige Maßnahmen (2 – 5 Jahre)

Mittelfristig realisierbare Maßnahmen sind in der Regel größere Bauvorhaben, die aus verschiedenen Gründen einen längeren Vorlauf zur Baurechtschaffung und Finanzierung benötigen. Gründe können die erforderlichen Abstimmungen mit dem Baulastträger und den natur- und wasserschutzrechtlichen Behörden, die Beantragung von Fördermitteln, die Bereitstellung von Finanzmitteln, ein erhöhter Planungsaufwand oder die Beteiligung weiterer Akteure sein.

Verschiedene bauliche Anpassungen, wie der Einbau von Querungshilfen, die Sanierung von Fahrbahndecken oder der Ausbau von Bestandswegen (z. B. im Wirtschaftswegenetz), können hier als Beispiele genannt werden. Beim Neubau von Radwegen, beispielsweise entlang einer klassifizierten Straße, kann mittelfristig umgesetzt werden, wenn ein Unterbleiben der Planfeststellung erzielt werden kann.

Neben diesen mittelgroßen Baumaßnahmen können auch komplexe Markierungslösungen, die eine Neuordnung des Straßenraums erfordern, teils mehrere Jahre Vorarbeit beanspruchen. Die Schaffung von Radfahrstreifen, möglicherweise zu Lasten des Verkehrsraumes des MIV oder des ruhenden Verkehrs, kann hier ein Beispiel darstellen. Anpassungen an signalisierten Knotenpunkten benötigen ebenfalls einen längeren Vorlauf. Je nach Lage können auch Fahrradstraßen mit baulichen Einengungen mittel- bis langfristig geschaffen werden.

Langfristige Maßnahmen (5 – 10 Jahre)

Langfristige Maßnahmen sind Maßnahmen, die für gewöhnlich bis zu fünf oder zehn Jahre, von der Idee bis zur Umsetzung benötigen. Hier ist in der Regel eine Planfeststellung erforderlich, Träger öffentlicher Belange müssen beteiligt werden und für die Erlangung des Baurechts sind verschiedene Verfahren, wie z. B. die Einholung von umwelt- oder naturschutzrechtlichen Gutachten, die nur zu bestimmten Zeiten durchgeführt werden und oftmals mindestens ein Jahr benötigen, erforderlich.

Dies trifft beispielsweise auf große Baumaßnahmen, wie die Neugestaltung von Ortsdurchfahrten, die Schaffung komplett neuer Wege oder die Neu- und Ausbauten von Wegen im Kontext von naturschutzrechtlich sensiblen Bereichen. Hier müssen oftmals viele verschiedene Akteure beteiligt und berücksichtigt werden, was vielfach umfassende und komplexe Planungen und deren wiederholte Revision zur Folge haben kann.

Weitere aufbauende Arbeitsschritte und Abstimmungsverfahren sind frühzeitig einzuleiten.

Es ist vorteilhaft, Abstimmungstermine mit den Entscheidungsträgern und Fachbehörden mit Vorstellung der Maßnahme frühzeitig vor Ort durchzuführen. Das hat den Vorteil, dass an Ort und Stelle Details zur geplanten Maßnahme verdeutlicht werden können.

Als Ergebnis der Diskussion mit allen Beteiligten vor Ort könnte die Vorplanung erfolgen. Jährliche Zeitpläne können helfen, den Finanzierungs- und Umsetzungszeitplan zu optimieren, um zeitnah in die Umsetzungsphase eintreten zu können.

Nach der Mittelbereitstellung sollten die konsensfähigen Maßnahmen verwaltungsintern zusammengestellt und beraten werden. Folgende Punkte sind bei der Umsetzung von Maßnahmen zu prüfen:

- 🚲 Klärung der bereitstehenden Haushaltsmittel
- 🚲 Beschlussfassung der zur Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen
- 🚲 Beantragung von Fördermitteln
- 🚲 Vorplanung und Prüfung der Realisierbarkeit (HOAI LV 1 bis 2)

🚲 Entwurf- und Genehmigungsplanung (HOAI LP 3 bis 4)

🚲 Ausführungsplanung bis zur Abnahme (HOAI LP 5 bis 9)

Damit die erforderlichen finanziellen Mittel beschlossen und bereitgestellt werden können, wird ein 5-Jahres-Umsetzungsplan vorgeschlagen. Nach diesem Zeitraum sollte eine Evaluation erfolgen, um die Wirkung der umgesetzten Maßnahmen zu ermitteln bzw. um die weiteren / neuen erforderlichen Maßnahmen ggf. entsprechend anzupassen. Danach sollte das Programm für fünf Folgejahre fortgeschrieben werden.



Abbildung 102 – Beispiel zur Kombination von Klimaschutz und Verkehrsberuhigung (VAR+, 2024)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 – Marktplatz Haßloch	ii
Abbildung 2 – nachhaltige Mobilität gestalten	1
Abbildung 3 – Ausschnitt der Radverkehrsanteile in den Landkreisen und kreisfreien Städten in Rheinland-Pfalz	4
Abbildung 4 – Deckblatt des Radverkehrsentwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030	5
Abbildung 5 – Mobilität in Deutschland, Daten der regionalen Vertiefter Studie	6
Abbildung 6 – Ergebnisbericht – Mobilitätserhebungen	6
Abbildung 7 – Bausteine eines Mobilitätskonzeptes	9
Abbildung 8 – Topografische Karte Haßloch und Umgebung	10
Abbildung 9 – Lage von Haßloch im Landkreis Bad Dürkheim	10
Abbildung 10 – Quellen und Ziele der Gemeinde Haßloch	11
Abbildung 11 – Lage der Schulen	12
Abbildung 12 – Arbeitsplatzschwerpunkte Haßloch	13
Abbildung 13 – Plan vom Bahnhof Haßloch	15
Abbildung 14 – Haltestellen Ruftaxi in Haßloch	15
Abbildung 15 – Wunschliniennetz Haßloch mit Quellen und Zielen	17
Abbildung 16 – Übersicht der klassifizierten Straßen auf der Gemarkung Haßloch	19
Abbildung 17 – Übersichtsplan Tempobeschränkungen in Haßloch	20
Abbildung 18 – Liniennetzplan Haßloch	21
Abbildung 19 – Schulwegeplan Ernst-Reuter-Schule	23
Abbildung 20 – Schulwegplan Hannah-Arendt-Gymnasium, Siebenpfeiffer-Realschule, Gottlieb-Wenz-Schule	24
Abbildung 21 – Logo des Radroutenplaners von Rheinland-Pfalz	24
Abbildung 22 – Deckblatt Radverkehrskonzept für den Landkreis Bad Dürkheim	25
Abbildung 23 – Radrouten des Radnetz LK Bad Dürkheim – Gemarkung Haßloch	26
Abbildung 24 – Beispiel Darstellung eines Maßnahmenvorschlags in Haßloch aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises Bad Dürkheim	26
Abbildung 25 – Touristische Radrouten auf der Gemarkung Haßloch	27
Abbildung 26 – Kraut und Rüben Radweg	27
Abbildung 27 – Palatia-Radweg	28
Abbildung 28 – Reben- und Rübenrunde	28
Abbildung 29 – Haßlocher Mühlenweg	28
Abbildung 30 – Touristische Wanderrouen auf der Gemarkung Haßloch	29
Abbildung 31 – Flyer Walderlebnispfad in Haßloch	30
Abbildung 32 – Wanderrouen im Haßlocher Wald	30
Abbildung 33 – Touristische und Freizeitwanderwege – Haßloch	31
Abbildung 34 – Real gefahrene Radverkehrsverbindungen – Haßloch	31
Abbildung 35 – Ergebnisse Fahrradklima-Test Stärken und Schwächen in Haßloch	32
Abbildung 36 – Unfalldaten aus dem Unfallatlas 2018-2022 in Haßloch	33
Abbildung 37 – Schuleinzugsbereich Siebenpfeiffer-Realschule und Fachhochschule Haßloch	35
Abbildung 38 – Schuleinzugsbereich Hannah-Arendt-Gymnasium	35
Abbildung 39 – Prinzip der Verkehrssättigungsstärke	36
Abbildung 40 – Anhalteweg bei Tempo 30 und Tempo 50	36
Abbildung 41 – Mobility-on-Demand Stops in Haßloch	37
Abbildung 42 – Befahrungstracks des Planungsbüros	38
Abbildung 43 – Ausschnitt des Übersichtsplans Fahrradabstellanlagen in Haßloch (eigene	39

Abbildung 44 – Standort der Zählstelle 1 in Haßloch	40
Abbildung 45 – Standort der Zählstelle 2 in Haßloch	40
Abbildung 46 – Beispiel Auswertung eines Querschnitts der Verkehrszählung	41
Abbildung 47 – Darstellung des Nahmobilitätsnetzes Haßloch	43
Abbildung 48 – Fußverkehrsnetz Haßloch.....	44
Abbildung 49 –Schaubild Pendler Routen	45
Abbildung 50 – Schaubild Basisrouten.....	45
Abbildung 51 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz Haßloch.....	46
Abbildung 52 – Potenzialbetrachtung Radschnellverbindungen in Rheinland-Pfalz im Auftrag des LBM RLP, 2014	47
Abbildung 53 – Pendlerroute 1.....	49
Abbildung 54 – Pendlerroute 2	49
Abbildung 55 – Pendlerroute 3.....	50
Abbildung 56 – Pendlerroute 4	51
Abbildung 57 – Pendlerroute Ring	51
Abbildung 58 – Pendlerroute R-Schule	51
Abbildung 59 – Beginn der Zusammenarbeit zum Mobilitätskonzept Haßloch	52
Abbildung 60 – Plakat zum Aufruf zur Teilnahme an der Mobilitätsbefragung	53
Abbildung 61 – Verfügbare Verkehrsmittel im Haushalt	54
Abbildung 62 – Hauptverkehrsmittel in Haßloch.....	54
Abbildung 63 – Häufigkeit der Nutzung der Verkehrsmittel	55
Abbildung 64 – Darstellung der als gefährlich wahrgenommenen Stellen im Radverkehr in Haßloch	55
Abbildung 65 – Häufige Antworten im Bereich Radverkehr.....	56
Abbildung 66 – Darstellung der als gefährlich wahrgenommenen Stellen im Fußverkehr in Haßloch	57
Abbildung 67 – Häufige Antworten im Bereich Fußverkehr	57
Abbildung 68 – Gründe den ÖPNV nicht zu nutzen in Haßloch.....	58
Abbildung 69 – Als schlecht ausgebaute Verbindungen in Haßloch beschrieben.....	59
Abbildung 70 – Einführungsvortrag von Planungsbüro VAR+, Geschäftsführer Herr Petry	61
Abbildung 71 – Ergebnisse des Themenbereichs Lösungsansätze Innenbereich	62
Abbildung 72 – Bewerbung zur Umfrage	64
Abbildung 73 – Shared Space in der Marktgemeinde Wollfurt	66
Abbildung 74 – Verkehrszeichen 138 „Fußgänger“ - Hier als Bodenmarkierung mit dem Hinweis auf eine Querungsstelle	68
Abbildung 75 – Ausschnitt strategische Fußverkehrsverbindungen, hier Schulwegachsen.....	74
Abbildung 76 – Maßnahmen Steckbrief Fußverkehr	75
Abbildung 77 – Grundführungsformen Radverkehr.....	77
Abbildung 78 – Beispiel Piktogramm mit Winkelpfeil	78
Abbildung 79 – Beispiel Sicherheitstrennstreifen / Dooring-Zone.....	78
Abbildung 80 – VZ 244.1 Beginn einer Fahrradstraße.....	79
Abbildung 81 – VZ 277.1 Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen	79
Abbildung 82 – Beispiel mit zu schmaler Radverkehrsführung auf der Rennbahnstraße.....	79
Abbildung 83 – Radtour mit Entscheidungsträgern der Gemeinde Hörsb.	80
Abbildung 84 – Bahnhof Haßloch	81
Abbildung 85 – Beispiel einer Ladestation	81
Abbildung 86 – Beispiel einer Radwegweisung	81
Abbildung 87 – Radabstellanlage am Rathausplatz in Haßloch.....	83
Abbildung 88 – Beispiel Maßnahmensteckbrief	85

Abbildung 89 – Beispiel zur Multimodalität, Bad Kreuznach Bahnhof	87
Abbildung 90 – Musterhaltestelle	87
Abbildung 91 – Fahrzeug des On-Demand-Verkehrs	88
Abbildung 92 – Mobilitätspunkt mit Ladestation und E-Bike Verleih in Aalen	88
Abbildung 93 – Vorschläge für mögliche Mobilitätspunkte	89
Abbildung 94 – Bereich für mögliches Anwohnerparken	91
Abbildung 95 – Rad-Parcours für Kinder auf der Eurobike Frankfurt.....	92
Abbildung 96 – Konzert auf der Eurobike Frankfurt.....	93
Abbildung 97 – Rikschafahrt für Senior*innen Haßloch.....	94
Abbildung 98 – Ergebnis Fahrradklima-Test Haßloch 2024	95
Abbildung 99 – Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen	97
Abbildung 100 – Umwidmung zur Aufhebung der Benutzungspflicht.....	98
Abbildung 101 – Einzelpiktogramme mit ISO-Pfeil.....	98
Abbildung 102 – Beispiel zur Kombination von Klimaschutz und Verkehrsberuhigung	100

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Bewertungssystem der Bestandsdaten.....	18
Tabelle 2 – Grundlagendaten für das Mobilitätskonzept Haßloch	18
Tabelle 3 – Ergebnisse der zwei Verkehrszählungen in Haßloch	41
Tabelle 4 – Auszug aus der Ergebnisdokumentation (Anlage 7b).....	63
Tabelle 5 – Maßnahmen Mobilitätskonzept Haßloch	69
Tabelle 6 – Übersicht Maßnahmen Fußverkehr.....	72
Tabelle 7 – punktuelle und Servicemaßnahmen Fußverkehr (F-M)	73
Tabelle 8 – Übersicht Maßnahmen Radverkehr	76
Tabelle 9 – Übersicht zusätzlicher Maßnahmen Zur Förderung des Radverkehrs	80
Tabelle 10 – Übersicht Maßnahmen ÖPNV und Multimodalität	84
Tabelle 11 – Übersicht Maßnahmen Kfz-Verkehr.....	90
Tabelle 12 – Übersicht Maßnahmen Öffentlichkeitsarbeit.....	92
Tabelle 13 – Gesamtübersicht der geschätzten Kosten für alle Verkehrsträger inkl. Öffentlichkeitsarbeit	96

Literaturverzeichnis

- MWVLW. (2021). Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz. *Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030*.
- ADFC. (2024). *ADFC-Fahrradklima-Test 2024. Auswertung Haßloch*. Von <https://fahrradklima-test.adfc.de/> abgerufen
- ADFC. (2025). *Fahrradklima-Test*. Von <https://fahrradklima-test.adfc.de/> abgerufen
- Bertelsmann Stiftung. (o.J.). *Wegweiser Kommune. Haßloch (im Landkreis Bad Dürkheim)*. Von <https://www.wegweiser-kommune.de/kommunen/hassloch> abgerufen
- BMDV. (2023). *Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Mobilität in Deutschland 2023*.
- BMVI. (2021). *Nationaler Radverkehrsplan 3.0 - Fahrradland Deutschland 2030*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).
- City of Seattle. (2025). *Seattle right-of-way improvements manual. 3.10 Transit*. Von <https://streetsillustrated.seattle.gov/design-standards/transit/> abgerufen
- Die Rheinpfalz. (2025). *Freiheit auf drei Rädern: Wie Senioren Haßloch neu entdecken. 15. September 2025. Lara Kaufmann*. Von https://www.rheinpfalz.de/lokal/neustadt_artikel,-freiheit-auf-drei-r%C3%A4dern-wie-senioren-ha%C3%9Floch-neu-entdecken-_arid,5812717.html abgerufen
- FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) [FGSV-Nr.: 200]*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
- FGSV. (2008). *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) [FGSV-Nr.: 121]*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
- FGSV. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) [FGSV-Nr.: 284]*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
- Gemeinde Haßloch. (2023). *Schulwegepläne 2023/24*. Von https://www.hassloch.de/gv_hassloch/Bildung%20&%20Kultur/Schulen/ abgerufen
- Gemeinde Haßloch. (2025). *Mühlenweg*. Von https://www.hassloch.de/gv_hassloch/Tourismus/Bewegendes/M%C3%BChlenweg/ abgerufen
- Gemeinde Haßloch. (2025). *Urlaub mit Kindern: Walderlebnispfad*. Von https://www.hassloch.de/gv_hassloch/Tourismus/Urlaub%20mit%20Kindern/ abgerufen
- Gemeinde Haßloch. (2025). *Wandern und Walken*. Von https://www.hassloch.de/gv_hassloch/Tourismus/Bewegendes/Wandern%20und%20Walken/ abgerufen
- Gemeinde Haßloch. (o.J.). *Ruftaxi: Übersichtsplan Haltestellen*. Von https://www.hassloch.de/gv_hassloch/Leben%20in%20Ha%C3%9Floch/Ruftaxi/ abgerufen
- Gemeinde Haßloch. (o.J.). *www.hassloch.de*. Von https://www.hassloch.de/gv_hassloch/Tourismus/Willkommen%20in%20Ha%C3%9Floch/ abgerufen

- Interessengemeinschaft Kraut und Rüben Radweg e.V. (2025). *Kraut und Rüben radweg*. Von <https://kraut-und-rueben-radweg.de/> abgerufen
- Landkreis Bad Dürkheim. (2019). *Nahverkehrsplan Landkreis Bad Dürkheim 2019*.
- Landkreis Bad Dürkheim. (2023). *Radverkehrskonzept für den Landkreis Bad Dürkheim*. Köln.
- MoD Holding GmbH. (2025). *Mobility-on-Demand*. Von <https://www.mobility-on-demand.com/> abgerufen
- Modus Consult. (2021). *Lärmaktionsplan 3. Runde Gemeinde Haßloch Zwischenbericht*. Karlsruhe.
- Pfalzwein e.V. (2025). *Palatia-Radweg*. Von <https://www.pfalz.de/de/route/palatia-radweg> abgerufen
- Pfalzwein e.V. (2025). *Reben und Rüben-Runde*. Von <https://www.pfalz.de/de/sehenswuerdigkeit/reben-rueben-runde> abgerufen
- Stadt Neustadt an der Weinstraße. (2023). *Mobilitätserhebungen, Stadt Neustadt an der Weinstraße aus dem Jahr 2022*. Von www.neustadt.eu abgerufen
- Strava. (2025). *Strava Global Heatmap*. (Strava Inc., Herausgeber) Abgerufen am 12. März 2022 von Strava: www.strava.com/heatmap
- Umweltbundesamt. (2016). *Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen*. Dessau-Roßlau.
- Unbekannter Autor. (o. J.). *topographic-map.com*. (topographic-map.com, Herausgeber) Abgerufen am 8. März 2022 von Haßloch : <https://de-de.topographic-map.com/map-vhxt6/Ha%C3%9Floch/>
- VAR+. (2021). *Eigene Darstellung / eigenes Foto*. Darmstadt: Planungsbüro VAR+.
- VAR+. (2022). *Eigene Darstellung / eigenes Foto*. Darmstadt: Planungsbüro VAR+.
- VAR+. (2023). *Eigene Darstellung / eigenes Foto*. Darmstadt: Planungsbüro VAR+.
- VAR+. (2024). *Eigene Darstellung / eigenes Foto*. Darmstadt: Planungsbüro VAR+.
- VAR+. (2025). *Eigene Darstellung / eigenes Foto*. Darmstadt: Planungsbüro VAR+.
- VCÖ. (o.J.). *VCÖ – Mobilität mit Zukunft: Vorbildhafte Mobilitätsprojekte: Der Wolfurter Weg*. Von <https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/projekt/der-wolfurter-weg-kommunales-verkehrskonzept-im-zeichen-der-koexistenz/> abgerufen
- VGH. (10. Juli 2022). *Hochschulen vergeben Preis für nachhaltige Mobilität in Stadt und Region Hannover*. Von https://www.vgh.de/content/_microsites/unternehmen/newsroom/presseinformationen/2022/preis-nachhaltige-mobilitaet-verleihung.html abgerufen
- VRM GmbH & Co. KG. (o.J.). *Main-Spitze: So funktionieren die zehn On-demand-Verkehre im RMV-Gebiet*. Von <https://www.main-spitze.de/lokales/rhein-main/so-funktionieren-die-zehn-on-demand-verkehre-im-rmv-gebiet-4465053> abgerufen
- VRN. (2021). *Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH*. Von Haßloch Bahnhof: <https://www.vrn.de/mam/liniennetz/stationsplaene/dokumente/hassloch.pdf> abgerufen

- VRN. (2025). *Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH*. Von Liniennetzplan Haßloch:
<https://www.vrn.de/mam/liniennetz/liniennetzplaene/dokumente/geografisch/hassloch.pdf>
abgerufen
- Waymarked Trails. (2023). *Radwege*. Von
<https://cycling.waymarkedtrails.org/#?map=13.0/49.9226/9.0969> abgerufen
- Waymarked Trails. (2025). *Wanderwege*. Von
<https://hiking.waymarkedtrails.org/#?map=14.0/49.3514/8.2842> abgerufen
- Wikimedia Foundation Inc. (2013). *Wikipedia*. (Wikimedia Foundation Inc., Herausgeber) Abgerufen
am 7. März 2022 von Datei:Walldorf in HD.svg:
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/34/Walldorf_in_HD.svg

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 – Nahmobilitätsnetz Haßloch: Fuß*- und Radverkehrsnetz

Anlage 1a – Fußverkehrsnetz Haßloch

Anlage 1b – Radverkehrsnetz Haßloch

Anlage 2 – Maßnahmensteckbriefe Radverkehr

Anlage 3 – Maßnahmensteckbriefe Fußverkehr

Anlage 4 – Maßnahmensteckbriefe ÖPNV und Multimodalität

Anlage 5 – Maßnahmensteckbriefe Kfz

Anlage 6 – Verkehrszählung Haßloch

Anlage 7a – Ergebnispräsentation Mobilitätsworkshop

Anlage 7b – Ergebnistabelle Mobilitätsworkshop

Anlage 8 – Bestandskarte

Anlage 9 – Wunschliniennetz

Anlage 10 – Unfallanalysekarte

Anlage 11 – Übersichtskarte Radabstellanlagen

* Grundsätzlich können alle Wege vom Fußverkehr genutzt werden. Das Fußverkehrsnetz basiert auf den aktuell vorhandenen Wanderwegen und identifiziert hier Lückenschlüsse sowie relevante Streckenabschnitte in der Gemeinde Haßloch, denen eine besondere Aufmerksamkeit zukommen sollte und die entsprechend aufzuwerten sind.