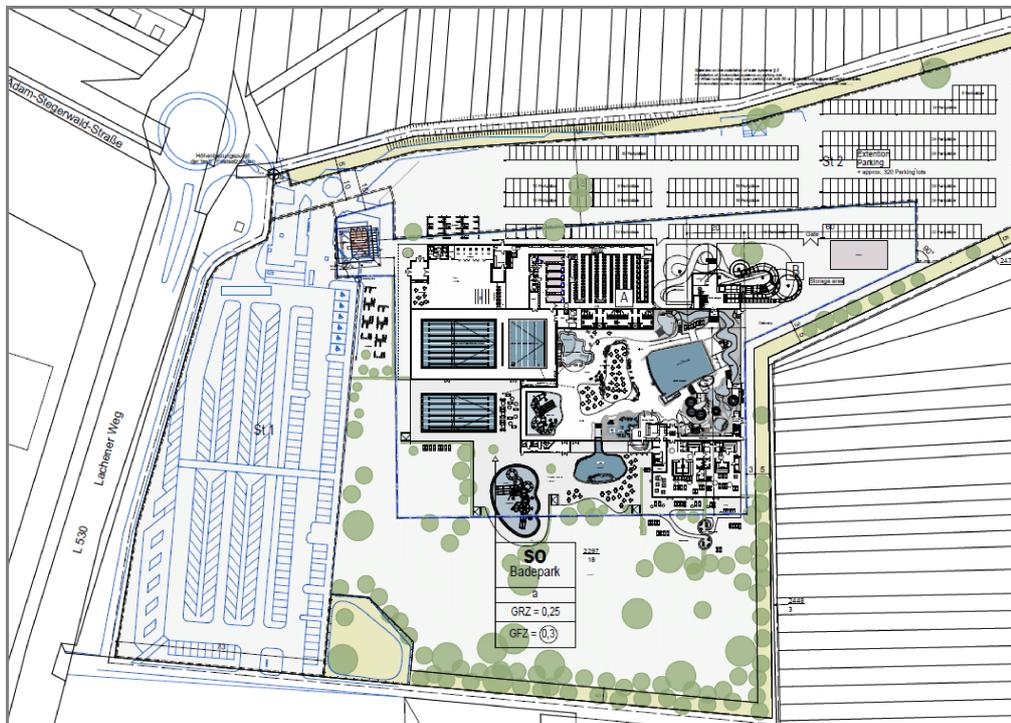


Gemeinde Haßloch

Bebauungsplan

“Am Schwimmbad – 2. Änderung“

Fachbeitrag Verkehr zum Bebauungsplan



Karlsruhe
April 2025

Gemeinde Haßloch

Bebauungsplan

“Am Schwimmbad – 2. Änderung“

Fachbeitrag Verkehr zum Bebauungsplan

Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke

Dipl.-Ing. (FH) Eva Klenert (Projektleitung)

M. Sc. Henri Wieland (Verkehrsplanung)

Verfasser

MODUS CONSULT Gericke GmbH & Co. KG

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721 / 86009-0

Erstellt im Auftrag von B.f.F. Plopsaqua Haßloch Besitz GmbH

im April 2025

Inhalt

1. Aufgabenstellung	7
2. Datengrundlagen	7
3. Verkehrliche Bewertung	8
3.1 Analyse 2025	8
3.2 Prognose-Nullfall 2035	11
3.3 Prognose-Planfall 2035	12
3.4 Verkehrliche Bewertung der gestiegenen Verkehrsnachfrage	15
3.5 Kennwerte für die schalltechnische Berechnung	19
4. Zusammenfassung	20

Abbildungen

Abb. 1: Stellplatzbelegung an einem durchschnittlichen Wochenendtag (17)

Abb. 2: Stellplatzbelegung an einem Wochenendtag mit gutem Badebetrieb (18)

Tabellen

Tab. 1: Durchschnittliche Verkehrsprognose Badepark Haßloch (14)

Tab. 2: Verkehrsprognose Badepark Haßloch (17)

Pläne

- Plan 1 Übersichtplan
- Plan 2 Tagesganglinie K1 (Donnerstag) – Querschnitt Lachener Weg (Nord)
- Plan 3 Analyse 2025 – Querschnittsbelastungen Kfz/d und SV>3,5t/d am Donnerstag und Tagesganglinie Ludwig-Gramlich-Straße
- Plan 4 Analyse 2025 – Knotenströme Vor- und Nachmittag Kfz/4h und SV>3,5t/4h am Donnerstag
- Plan 5 Analyse 2025 – Knotenströme Vor- und Nachmittag Kfz/4h und SV>3,5t/4h am Freitag
- Plan 6 Analyse 2025 – Knotenströme Vor- und Nachmittag Kfz/4h und SV>3,5t/4h am Samstag
- Plan 7 Analyse 2025 – Knotenströme Vor- und Nachmittag Kfz/4h und SV>3,5t/4h am Sonntag
- Plan 8 Nullfall 2035 – Querschnittsbelastungen Kfz/d und SV>3,5t/d am Werktag
- Plan 9 Nullfall 2035 – Knotenströme Vor- und Nachmittag Kfz/4h und SV>3,5t/4h Werktag
- Plan 10 Nullfall 2035 – Knotenströme Vor- und Nachmittag Kfz/4h und SV>3,5t/4h Wochenendtag
- Plan 11 Übersichtplan Planung Badepark Haßloch
- Plan 12 Planfall 2035 – Querschnittsbelastungen Kfz/d und SV>3,5t/d am Werktag
- Plan 13 Planfall 2035 – Knotenströme Vor- und Nachmittag Kfz/4h und SV>3,5t/4h Werktag
- Plan 14 Planfall 2035 – Knotenströme Vor- und Nachmittag Kfz/4h und SV>3,5t/4h Wochenendtag
- Plan 15 Planfall 2035 – Knotenströme und QSV maßgebende Spitzenstunde

Anhang

- Anhang 1 Kennwerte zu schalltechnischen Berechnungen

1. Aufgabenstellung

Die Gemeinde Haßloch betreibt ein Verfahren zur Änderung des Bebauungsplans "Am Schwimmbad". Hintergrund der Planung ist, dass der Vorhabenträger B.f.F. Plopsaqua Haßloch Besitz GmbH am Standort des sanierungsbedürftigen Badeparks in Haßloch den Neubau eines Themenbads mit Spaßbadelementen beabsichtigt. Hierfür sollen die bestehenden baulichen Anlagen abgebrochen und mit den geplanten Neubauten und einer Erweiterung der Parkplatzflächen ersetzt werden. Durch die Planung ist daher von einer deutlichen Erhöhung der Besucherzahlen auszugehen.

Die Anbindung des Badeparks an das öffentliche Straßennetz erfolgt über den vorhandenen Anschluss des Badeparks an den Kreisverkehrsplatz L 530 / Lacher Weg. Über die Anbindung des bestehenden Badeparks bzw. die bestehende Stellplatzanlage erfolgt im Bestand und auch zukünftig die Anbindung der südlich gelegenen Sportstätten an das öffentliche Straßennetz.

Für die Bewertung der Planungskonzeption soll im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans ermittelt werden, welche verkehrlichen Wirkungen damit verbunden sind. Hier soll aufgezeigt werden, welche Auswirkungen durch die neue Nutzung im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen und die Leistungsfähigkeit zu erwarten sind und ob die Parkplatzkapazitäten ausreichen werden. Sollten maßgebliche Auswirkungen auf die Sicherheit des Verkehrs und insbesondere des Radverkehrs zu erwarten sein, sind diese zu benennen und zu mindern.

2. Datengrundlagen

Die folgenden Datengrundlagen werden bei der vorliegenden Verkehrsuntersuchung verwendet:

- ▶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS Ausgabe 2015), als Basis für die Bewertung der Leistungsfähigkeit der Knoten.
- ▶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (Ausgabe 2006), zur Abschätzung der Prognose und Tagesganglinien der Parkplatznutzungen.
- ▶ Betriebliche Rahmenbedingungen (Entwicklungsprognosen zu Öffnungszeiten, Beschäftigte und Besucherzahlen) (Stand: 18.03.2025).
- ▶ Lageplan "Badepark Haßloch"; Geising + Böker GmbH (Stand: 30.07.2024).

3. Verkehrliche Bewertung

3.1 Analyse 2025

3.1.1 Übersicht Verkehrsnetz und Umweltverbund

Plan 1 Der Badepark Haßloch liegt im südwestlichen Bereich von Haßloch an der L 530. Südlich des Geländes befinden sich Sportstätten sowie eine Gaststätte, die über die selbe Zufahrt wie der bisherige Badepark angefahren werden können. Die Fahrradrouten des Radverkehrsnetzes Rheinland-Pfalz führt unmittelbar am Gelände vorbei. Ergänzt wird das Radverkehrsnetz durch eine städtische Radstrecke. Das Gelände ist im Bestand aus Richtung der Haßlocher Ortslage fußläufig erschlossen. Nachteilig für die fußläufige Erreichbarkeit ist die periphere Lage. Die hauptsächliche Erschließung im Umweltverbund erfolgt über das Fahrrad sowie über den Linienbusverkehr. Fußläufig befinden sich im Radius von 300 m Entfernung im Lachener Weg die Haltestelle "Badepark", die von den Linien 510 und 574 angefahren werden. Die Bedienungshäufigkeit liegt am Werktag im Tagesverlauf bei rund einer Fahrt pro Stunde je Linie. Am Samstag wird nur die Linie 510 im 120-Minuten-Takt bedient. Sonntags gibt es keine Fahrten, was für die zukünftige Erschließung des Badeparks via Umweltverbund zu beachten ist.

3.1.2 Verkehrszählungen

Die Verkehrsbelastungen, die von den Besuchern des Badeparks ausgehen, unterscheiden sich an Werktagen und Wochenendtagen so maßgeblich, dass im vorliegenden Fachbeitrag Verkehr unterschiedliche Wochentage betrachtet werden. Um die heutigen Verkehrsbelastungen aufzeigen zu können, werden aktuelle Verkehrsdaten erhoben. Dafür wird an einer Erfassungsstelle eine Verkehrszählung mit automatischem Zählgerät durchgeführt. Das Erhebungskonzept und die wesentlichen Darstellungen zu den Erhebungsergebnissen werden im Folgenden kurz erläutert.

Plan 1 Im Februar 2025 wurden Verkehrserhebungen in Haßloch mit automatischen Zählgeräten (Videogeräte von miovision) an einem Knotenpunkt über je einen Zeitraum von 16 Stunden an vier Tagen durchgeführt. Da sich die Zählung außerhalb der Badesaison befindet, werden Grundbelastungen des Normalverkehrs erfasst.

In Plan 1 ist die Lage der Zählstelle am Lachener Weg / Adam-Stegerwald-Straße dokumentiert. Im Folgenden werden die maßgebenden Erhebungsergebnisse dokumentiert und kurz erläutert:

Die Verkehrszählungen sind jeweils zwischen 6:00 und 22:00 Uhr von Donnerstag, den 13.02.2025 bis Sonntag, den 16.02.2025, mit automatischen Zählgeräten durchgeführt worden. Die Erhebungstage liegen nicht in der Schulferienzeit in Rheinland-Pfalz und weisen darüber hinaus aufgrund der vorhandenen Wetterbedingungen keine gravierenden verkehrsbeeinflussenden Besonderheiten auf. Der Badepark Haßloch war zu diesem Zeitpunkt allerdings geschlossen, sodass hier eine Grundbelastung ohne Bad gezählt wird.

Am Knotenpunkt werden die jeweiligen Fahrtbeziehungen, getrennt nach den Fahrzeugarten Rad, Kraffrad, Pkw und leichter Lkw (bis einschl. 3,5t zul. Gesamtgewicht), Bus, schwerer Lkw (>3,5t) sowie Last- und Sattelzüge erhoben. Für die Plandarstellungen werden diese Fahrzeugkategorien zu Kfz (alle Kraftfahrzeuge) und SV (Kfz>3,5t) aufsummiert.

3.1.3 Verkehrsbelastungen Analyse 2025 am Zähltag

Bei den Tageszählungen mit automatischen Zählgeräten (Video von Miovision) werden die Verkehrsbelastungen über den Zeitraum von 16 Stunden hinweg erhoben. Die Erhebung wird im 15-Minuten-Intervall dokumentiert. Im Tagesverlauf kann beobachtet werden, wie sich die Belastungen z.B. in der Mittagszeit und im Nachtzeitraum gegenüber dem vormittäglichen Intervall verändern. So können Richtungsübergewichte erkannt werden, die in Abhängigkeit von der Tageszeit Aufschluss über die Hauptfahrtzwecke und Hauptrichtungen des Verkehrs geben können. Am benachbarten Knotenpunkt Lachener Weg / Uhlandstraße wurde eine Verkehrszählung im Rahmen des Bebauungsplans "Lachener Weg" am selben Donnerstag (13.02.2025) durchgeführt, sodass aus dieser Verkehrszählung ein Hochrechnungsfaktor für den Gesamttag, differenziert für den Pkw-Verkehr und Schwerverkehr, gebildet werden kann.

Plan 2 Am nördlichen Knotenarm (Lachener Weg Nord) sind im Tagesgang (Donnerstag, 13.02.2025) eindeutige Spitzen am Vor- und Nachmittag zu erkennen, wobei die Spitze am Morgen typischerweise kurz aber stark ansteigt und in Richtung Süd (aus der Ortslage) führt, während die Spitze am Nachmittag über einen längeren Zeitraum anhält und in Richtung Norden (zur Ortslage) führt. Mit ungefähr 3.900 Kfz/d in Fahrtrichtung Nord und 3.800 Kfz/d in Fahrtrichtung Süd sind die Tagesbelastungen in beiden Richtungen sehr ähnlich mit einem leichten Übergewicht in Fahrtrichtung nach Norden. Die Tagesbelastung im Querschnitt liegt bei ca. 7.700 Kfz/d. Der Schwerverkehrsanteil über 24 Stunden beträgt ca. 2,4 % und ist damit erwartungsgemäß sehr gering. Dem Plan 2 können weitere Kenngrößen und Werte für Zeitintervalle entnommen werden.

Für die spätere Ermittlung der maßgeblichen Verkehrsspitzenstunde wird festgehalten, dass die maßgebende Spitzenstunde mit den Spitzenzeiten des Baugebiets und des Badeparks überlagert wird, um so eine "worst-case"-Abschätzung abzubilden.

Radverkehr auf der Straße ist kaum vorhanden und findet in erster Linie im Seitenraum statt, in dem auch das Radverkehrsnetz Rheinland-Pfalz beschildert ist.

Plan 3 Die hochgerechneten Ergebnisse der Zählung sind für den Gesamttag (0 bis 24 Uhr) in Plan 3 für den Donnerstag als Querschnittsbelastungen für die Fahrzeugarten Kfz und SV>3,5t dokumentiert. Zusätzlich sind die Querenden Fußgänger und Radfahrer sowie eine Tagesganglinie des Verkehrs von und zu den Sportstätten dokumentiert.

Der Lachener Weg (Süd) ist mit ca. 8.100 Kfz/d (davon 2,4% SV-Anteil) belastet. Die Adam Stegerwald-Straße ist mit 6.400 Kfz/d (davon 3,7% SV-Anteil) geringer belastet. Die Ludwig-Gramlich-Straße weist mit ca. 700 Kfz/d eine maßgebliche Belastung auf, die schon ohne Badepark vorliegt.

Plan 4-7 Die Knotenstrombelastungen für den Vormittag in der Zeit zwischen 6 und 10 Uhr sowie Nachmittag zwischen 15 und 19 Uhr sind in Plan 4 für den Donnerstag, in Plan 5 für den Freitag, in Plan 6 für den Samstag und in Plan 7 für den Sonntag dargestellt. Die 4-Stunden-Intervalle werden für eine statistische Absicherung der jeweiligen Tageszeiten herangezogen, damit lokale Schwankungen innerhalb von Spitzenstundenbetrachtungen ausgeglichen werden können. Es sind jeweils die Verkehrsbelastungen der Fahrzeugarten Kfz und SV>3,5t dokumentiert. Die Darstellung der Knotenstrombelastungen enthält die Anzahl der Kfz und SV je Abbiegestrom. Durch Aufsummieren ergibt sich hieraus für jeden Knotenarm die Anzahl der in den Knoten einfahrenden sowie aus dem Knoten herausfahrenden Verkehrsteilnehmer (im Kasten dargestellt).

Aus den Knotenstrombelastungen zeigt sich, dass am Donnerstag, der 13.02.2025, am – für die spätere Beurteilung maßgeblichen – Nachmittag die größten Verkehrsbelastungen aller vier gezählten Tage vorliegen. Außerdem sind die Verkehrsbelastungen am Samstag, der 15.02.2025, größer als die Verkehrsbelastungen vom Sonntag, der 16.02.2025. Daher wird für den restlichen Fachbeitrag Verkehr die Verkehrsmengen des Donnerstags und Samstag verwendet, da diese als maßgebend für einen Werktag und Wochenendtag sind.

3.2 Prognose-Nullfall 2035

3.2.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Als Basis für die Bewertung der verkehrlichen Entwicklung im Planungsgebiet wird eine Nullfallprognose für das Jahr 2035 verwendet, mit der die zukünftige Verkehrsbelastung ohne den Neubau des Badeparks angegeben wird. Die Fortschreibung der Verkehrsnachfrage vom Analysejahr 2025 auf den Prognosehorizont 2035 orientiert sich an den in der Verflechtungsprognose 2030 des BMVI hinterlegten Entwicklungsfaktoren zwischen 2010 und 2030 für den Landkreis Bad Dürkheim. Dabei wird für den in dieser Untersuchung relevanten Zeitbereich von 2025 bis 2030 von einer linearen Entwicklung der Faktoren ausgegangen und für den über die Verflechtungsprognose hinausgehenden Zeitbereich bis 2035 nur noch die Hälfte der jährlichen Entwicklung der Jahre zuvor. Somit werden folgende Faktoren für die Berechnung des Prognose-Nullfalls 2035 gewählt:

- ▶ Faktor Leichtverkehr: 1,031875.
- ▶ Faktor Schwerverkehr: 1,06675.

Zusätzlich zur allgemeinen Verkehrsentwicklung werden die Entwicklungen im Baugebiet "Lachener Weg" berücksichtigt. Das Baugebiet soll im selben Entwicklungshorizont bis 2035 fertig entwickelt sein. Das Baugebiet soll zwischen Lachener Weg und Sägmühlestraße entstehen und wird an den Lachener Weg südlich der Umlandstraße sowie an die Sägmühlestraße angeschlossen. Das Baugebiet erzeugt nach Angaben der Stadt Haßloch insgesamt 1.646 Kfz/d (davon 3 SV/d), wovon **802 Kfz/d (davon 3 SV/d)** über den Lachener Weg Richtung Süden fahren. Am Kreisverkehr Lachener Weg / Adam-Stegerwald-Straße fahren 75% weiter in Richtung Süden (Lachener Weg) und 25% in Richtung Westen (Adam-Stegerwald-Straße).

3.2.2 Verkehrsbelastungen Prognose-Nullfall 2035

Für die Verkehrsbelastungen des Prognose-Nullfalls 2035 werden die Verkehrsbelastungen der Analyse 2025 herangezogen und die Grundbelastung mit den oben genannten Faktoren hochgerechnet und danach das Baugebiet "Lachener Weg" addiert.

Plan 8

Die Querschnittsbelastungen für den Prognose-Nullfall 2035 sind für den Donnerstag in Plan 8 dokumentiert und ergeben z.B. für den Lachener Weg (Süd) + 900 Kfz/d, was ca. +11% entspricht.

Plan 9, 10 Die Knotenstrombelastungen für den Vormittag (6-10 Uhr) und Nachmittag (15-19 Uhr) im Prognose-Nullfall 2035 sind in Plan 9 für den Werktag und in Plan 10 für den Wochenendtag dargestellt. Dabei sind jeweils die Verkehrsbelastungen der Fahrzeugarten Kfz und SV>3,5t dokumentiert.

3.3 Prognose-Planfall 2035

In Haßloch ist der Umbau des Badeparks zu einem Themenbad geplant. Hierfür werden mit einem jährlichen Besucheraufkommen von ca. 350.000 Besuchern gerechnet. Der Neubau wird zusätzlichen Verkehr erzeugen, den es zu prognostizieren und im Verkehrsnetz umzulegen und zu bewerten gilt.

Nachfolgend werden die zukünftigen Verkehrsmengen am Themenbad detailliert dokumentiert und benannt, die dann die Grundlage für die weitere Ausarbeitung der Leistungsfähigkeitsbewertungen bilden.

3.3.1 Prognose der zu ergänzenden Verkehrsnachfrage

Die Grundlage für die Ermittlung der zu erwartenden Verkehrsmengen bilden die Angabe der prognostizierten Besucherzahlen für das neue Themenbad. Deren tageszeitliche Verteilung wird über die Öffnungszeiten, das FGSV-Werk "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" sowie aus Erfahrungswerten aus vergleichbaren Untersuchungen bestimmt.

Plan 11 Die aktuell vorliegende Ausbauplanung ist in Plan 11 dargestellt. Insgesamt sind ca. 510 Pkw-Stellplätze und 200 Fahrradabstellplätze geplant.

Insgesamt wird mit einem jährlichen Besucheraufkommen von 350.000 Besuchern gerechnet. In den Wintermonaten wird das Außenbecken, der außenliegende Wasserspielplatz und die Liegewiese geschlossen sein, trotzdem sollen die Besucherzahlen im Winter nicht unter denen des Sommers liegen. Es muss daher auch eine Annahme getroffen werden, wie sich das Jahresbesucheraufkommen auf die Angebote verteilen wird, um danach ableiten zu können, wie hoch eine plausible Besuchermenge an einem durchschnittlichen Werktag und Wochenendtag liegen wird. Bei gleicher Nutzung über das Jahr hinweg besuchen ca. 30.000 Besucher den Badepark pro Monat.

Um einen gewissen Puffer für Schwankungen zu behalten, bleibt bei einer Division durch 25 (Tage statt 30 Tage) eine Besucherzahl von 1.200 Besuchern pro Tag und damit 8.400 Besuchern pro Woche. Da der Schwerpunkt der Besucher in Themenbädern am Wochenende liegt, werden dem Wochenende 35 % der Besu-

cher zugeschrieben (2.940 Besucher). Bei gleicher Verteilung der Besucher über das Wochenende ergeben sich so **1.470 Besucher/Tag** für einen **durchschnittlichen Wochenendtag**. Für die 5 Werktage einer Woche bleiben damit 5.460 Besucher und damit eine durchschnittliche tägliche Besucherzahl von **1.092 Besuchern/Tag** die für eine **durchschnittlichen Werktag** angesetzt werden können.

Das Besucheraufkommen eines durchschnittlichen Wochenendtages entspricht 0,42 % des Jahresbesucheraufkommens, das Besucheraufkommen eines Werktag entspricht 0,31 % des Jahresbesucheraufkommens.

■ Verkehrserzeugung Zusatzverkehre Planung

Für die verkehrliche Beurteilung werden die Besucher eines durchschnittlichen Werktag und eines durchschnittlichen Wochenendtag auf die Verkehrsbelastungen addiert. Die Wegehäufigkeit beträgt 2,0 (An- und Abfahrt vom Themenbad) und der MIV-Anteil wird mit 80% angesetzt, was einem eher konservativem Ansatz entspricht. Dieser verfolgt das Ziel für das durchschnittliche Verkehrsgeschehen dennoch eine Abschätzung mit Worst-Case-Tendenzen in Hinblick auf den Leistungsfähigkeitsnachweis am Kreisverkehrsplatz zu verfolgen.

Der Besetzungsgrad wird am Werktag mit 3,0 und an einem Wochenendtag mit 3,5 angenommen. Nach dem FGSV-Werk "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" kann der Pkw-Besetzungsgrad bei Freizeiteinrichtungen Werte von 1,5 bis 3,0 erreichen. Im Falle des Badeparks wird davon ausgegangen, dass an einem Wochenendtag im Vergleich zum Werktag vor allem Familien mit Kindern das Bad besuchen und der Wert daher am Wochenende größer ist als an einem Werktag. Dies wird auch durch Angaben des Betreibers unterstrichen.

Bei der tageszeitlichen Verteilung der Besucher werden die verschiedenen Nutzergruppen (Einzelpersonen, Familien/Gruppen, Jugendliche, Rentner, Schüler) anhand ihrer prognostizierten Anzahl (Angabe des Betreibers) gewichtet und so Tagesganglinien gebildet. So kommen an einem Werktag bspw. Rentner eher morgens und bleiben nicht so lange, wohingegen Jugendliche und Familien eher nach dem Mittagessen kommen und bis zum Ende der Öffnungszeiten bleiben.

Bei der Umlegung des Quell- und Zielverkehrs des Freibades auf das bestehende Straßennetz werden die Wohngebiete im Haßlocher Stadtgebiet sowie die Anbindung an das regionale Straßennetz betrachtet. Aus dieser Betrachtung ergibt sich folgende Annahme für die Verteilung des Besucherverkehrs am Kreisverkehr:

- ▶ 25% aus/in Richtung Nord (Haßlocher Gemeindegebiet sowie nähere Orte im Osten von Haßloch).
- ▶ 35% aus/in Richtung West (BAB 65 AS Haßloch und Norden).
- ▶ 40% aus/in Richtung Süd (B 39 und Süden).

Die Anzahl der Beschäftigten beträgt 20. In der folgenden Tabelle sind die Besucher, die Beschäftigten sowie der Wirtschaftsverkehr am durchschnittlichen Werktag bzw. durchschnittlichen Wochenendtag aufgezeigt.

		durchschnittlich besuch- ter Werktag	durchschnittlich besuchter Wochenendtag
Besucher	Besucher pro Tag	1.092	1.470
	Wegehäufigkeit	2,0	2,0
	Pkw-Anteil	80%	80%
	Besetzungsgrad	3,0	3,5
	Pkw-Fahrten/d	582	672
Beschäftigte	Anzahl Beschäftigte	20	20
	Wegehäufigkeit	2,0	2,0
	Pkw-Anteil	80%	80%
	Besetzungsgrad	1,1	1,1
	Pkw-Fahrten/d	30	30
Wirtschafts- verkehr	Wege/Beschäftigte	0,5	0,5
	Kfz-Fahrten/d	10	10
	SV-Anteil	10%	10%
	SV-Fahrten/d	2	2
Zusätzliche Kfz-Fahrten/d		622	712
Zusätzliche SV-Fahrten/d		2	2

Tab. 1: Durchschnittliche Verkehrsprognose Badepark Haßloch

In der Summe aus Kfz-Verkehr der Besucher, der Mitarbeiter und des Wirtschaftsverkehrs erzeugt der Badepark in der Planung **Zusatzverkehre** in Höhe von insgesamt **622 Kfz-Fahrten/d** an einem **durchschnittlichen Werktag** und **712 Kfz-Fahrten/d** an einem **durchschnittlichen Wochenendtag**. Als Grundlage für eine **Worst Case Betrachtung**, die im Rahmen der Bebauungsplanung auch erforderlich ist, kann auch eine **Verdopplung** der Werte in Betracht gezogen werden, die sich aus einem geringeren Besetzungsgrad oder mehr Besuchern ergeben kann.

3.3.2 Verkehrsbelastungen Prognose-Planfall 2035

Plan 12

Die prognostizierten Verkehrsmengen werden als Querschnittsbelastungen des Planfalls 2035 für die an den Badepark angrenzenden Streckenabschnitte in Plan 12 für den Werktag für den Zeitraum von 24 Stunden (0:00 bis 24:00 Uhr) schematisch dargestellt.

Plan 13 / 14 Die Knotenstrombelastungen des Planfalls 2035 des anliegenden relevanten Knotenpunktes wird für einen Werktag in Plan 13 und für einen Wochenendtag in Plan 14 jeweils für Kfz und SV>3,5t dargestellt. Die Differenzen in der Verkehrsbelastung sind direkt am Badepark am größten (Werktag: +600 Kfz/d) und verteilen sich von dort aus im übrigen Straßennetz.

Es lässt sich erkennen, dass jeweils am Gesamttag sowie am Vor- und Nachmittag die Verkehrsbelastungen am Werktag höher sind als an einem Wochenendtag. Daher werden bei der Leistungsfähigkeitsberechnung des Knotenpunktes nur der Werktag und nicht der Wochenendtag berücksichtigt.

Plan 15 Die Knotenstrombelastungen der maßgebenden Spitzenstunde des Planfalls 2035 sind in Plan 15 dargestellt. Die Belastungen des Prognose-Nullfalls sind hier durch die Mehrverkehre in der maßgebenden Spitzenstunde am Nachmittag durch den Neubau zum Badepark ergänzt.

3.4 Verkehrliche Bewertung der gestiegenen Verkehrsnachfrage

3.4.1 Leistungsfähigkeitsbewertung der Knotenpunkte

Es werden die Auswirkungen des geplanten Umbaus zu einem Themenbad auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit des angrenzenden relevanten Knotenpunktes bewertet. Da am Wochenendtag sowohl am Vormittag, als auch am Nachmittag die betrachteten Verkehrsmengen geringer ausfallen, als am betrachteten Werktag, wird für die Leistungsfähigkeitsbewertung der Werktag als maßgebend bewertet.

Am Werktag liegen die Belastungen am Nachmittag über denen des Vormittags, weshalb der Nachweis für die maßgebende Spitzenstunde am Nachmittag an einem Normalwerktag erfolgt.

Die Bewertung der Leistungsfähigkeit des zu untersuchenden Knotenpunktes wird nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) durchgeführt, wobei einer Sicherheit gegen Überstauen von 95% zu Grunde gelegt wird. Die Bewertung erfolgt auf Basis einer einstreifigen KVP-Gestaltung und der Knotenpunktsgeometrien des Bestands. Für den Kraftfahrzeugverkehr wird die Qualität des Verkehrsablaufs nach der Größe der mittleren Wartezeit der einzelnen Fahrstreifen beurteilt und in sogenannte Qualitätsstufen des Verkehrs (QSV) von A bis F eingeteilt, die für den wartenden Verkehr vereinfacht Folgendes bedeuten:

- ▶ Stufe A: Die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer sehr kurz.
- ▶ Stufe B: Die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer kurz.
- ▶ Stufe C: Die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer spürbar.
- ▶ Stufe D: Die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer beträchtlich.
- ▶ Stufe E: Die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer lang und streuen erheblich. Die Grenze der Funktionsfähigkeit wird erreicht.
- ▶ Stufe F: Die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer sehr lang. Die Funktionsfähigkeit ist nicht mehr gegeben.

Plan 15 Der zu untersuchende Knotenpunkte 1 wird im Bestandsausbau geprüft. Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsprüfung für den Planfall 2035 mit der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs der nachmittäglichen Spitzenstunde und den entsprechenden Rückstaulängen werden in Plan 15 dokumentiert.

Knotenpunkt 1: Lachener Weg / Adam-Stegerwald-Straße

Für den Kreisverkehrsplatz Lachener Weg / Adam-Stegerwald-Straße / Ludwig-Gramlich-Straße ergibt sich für den Planfall in der maßgebenden Spitzenstunde am Nachmittag eine sehr gute Qualitätsstufe A. Die Wartezeiten betragen weniger als 10 Sekunden. Die Rückstaulängen sind gering.

3.4.2 Leistungsfähigkeit im “Worst-Case”

Als Grundlage für die “Worst-Case” Betrachtung, wird eine Verdopplung der Verkehrsprognose des Badeparks für besondere Spitzentage in Betracht gezogen werden, die sich aus einem geringerem Besetzungsgrad oder mehr Besuchern ergeben kann. Für den maßgebenden Spitzenstundenzeitraum wird die sehr gute Qualitätsstufe A des Kreisverkehrs nicht verschlechtert, sodass festgestellt werden kann, dass die Prognose robust und unkritisch ist.

3.4.3 Parkplatzbelegung

Für die Parkplatzbelegung ist im Gegensatz zur Bewertung der Knotenpunkte ein stark besuchter Wochenendtag maßgebend, da ein Wochenendtag höhere Besucherzahlen aufweist. Neben der “Worst-Case-Bewertung” für einen durchschnittlichen Wochenendtag wird auch ein Wochenendtag mit hohem Badebetrieb, d.h. verdoppeltem Besucheraufkommen betrachtet, um zu prüfen, ob der Parkplatz ausreichend für den durchschnittlichen Verkehr dimensioniert ist.

		durchschnittlich besuchter Wochenendtag	Wochenendtag mit hohem Badebetrieb	
Besucher	Besucher pro Tag	1.470	3.000	
	Wegehäufigkeit	2,0	2,0	
	Pkw-Anteil	80%	80%	
	Besetzungsgrad	3,5	3,5	
	Pkw-Fahrten/d	672	1.364	
Beschäftigte	Beschäftigte	20	20	
	Wegehäufigkeit	2,0	2,0	
	Pkw-Anteil	80%	80%	
	Besetzungsgrad	1,1	1,1	
	Pkw-Fahrten/d	30	30	
Wirtschafts- verkehr	Wege/Beschäftigte	0,5	0,5	
	Kfz-Fahrten/d	10	10	
	SV-Anteil	10%	10%	
	SV-Fahrten/d	2	2	
		Kfz-Fahrten/d	712	1.404
		SV-Fahrten/d	1	1

Tab. 2: Verkehrsprognose Badepark Haßloch

Die Parkplätze für den Badepark befinden sich in unmittelbarer Nähe des Eingangs. Insgesamt stehen am Badepark 510 geplante Stellplätze zur Verfügung.

Die Belegungsganglinien für einen durchschnittlichen Wochenendtag sind in Abbildung 1 und für einen Wochenendtag mit hohem Badebetrieb in Abbildung 2 in Form von blauen Balken dargestellt, die die Parkplatzbelegung in Stundenintervallen wiedergeben. Die rote Linie im Diagramm stellt die Kapazität des Parkplatzes (510 Stellplätze) dar. Die rosafarbene Linie stellt die Zahl der Zufahrten zum Parkplatz und die gelbe Linie die Zahl der Abfahrten vom Parkplatz dar.

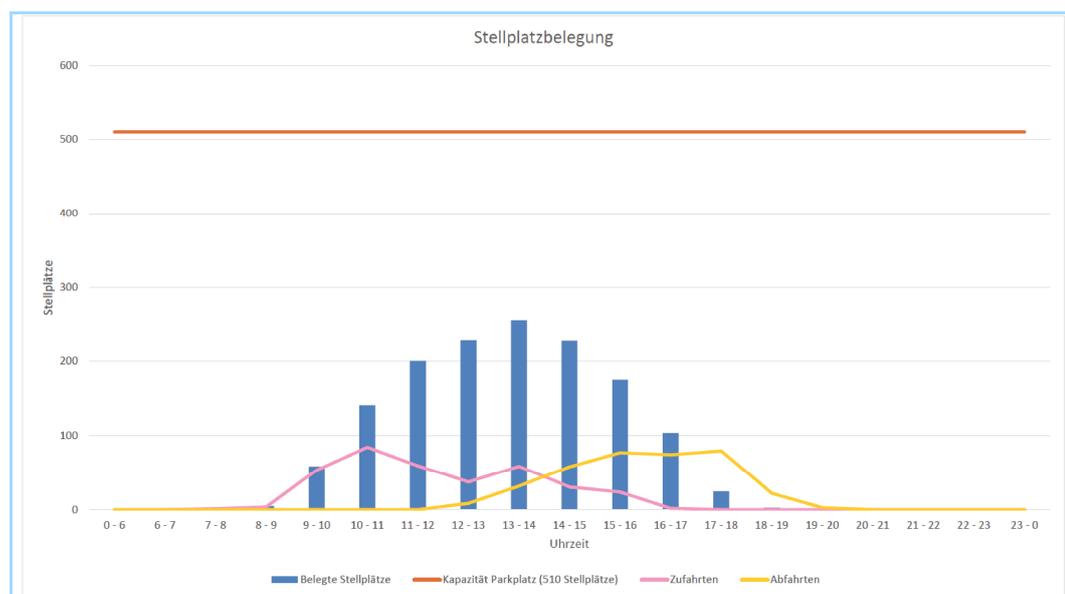


Abb. 1: Stellplatzbelegung an einem durchschnittlichen Wochenendtag

An einem durchschnittlichen Wochenendtag wird die Kapazität des Parkplatzes deutlich unterschritten. Im Zeitraum mit der höchsten Belegung (13-14 Uhr) sind noch 254 Parkplätze frei.

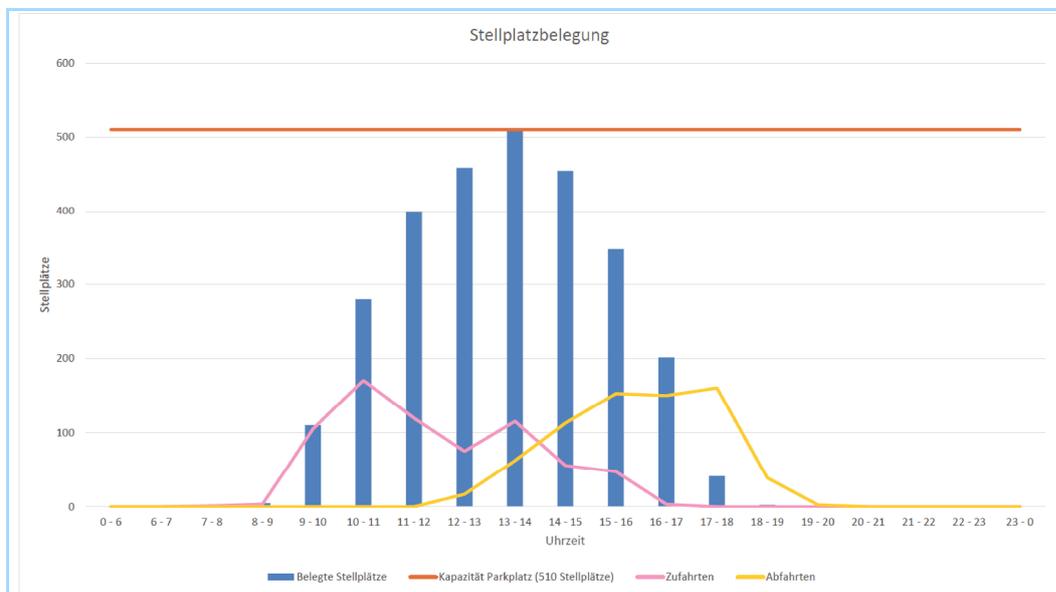


Abb. 2: Stellplatzbelegung an einem Wochenendtag mit gutem Badebetrieb

Erst an einem Wochenendtag mit hohem Badebetrieb (3.000 Besucher) wird die Kapazität des Parkplatzes erreicht. Im Zeitraum mit der höchsten Belegung (13-14 Uhr) sind alle Parkplätze belegt.

An den seltenen, noch stärker besuchten Wochenendtagen, kann die Kapazität zeitweise überschritten werden. Bei Badeeinrichtungen kann es auch immer einzelne Spizentage geben, an denen noch einmal deutlich mehr Besucher kommen als sonst bzw. an hochfrequentierten Tagen. Gleichzeitig ist an solchen Extremtagen damit zu rechnen, dass der Besetzungsgrad höher als an anderen Tagen liegt, da hier viele Familien und Gruppen das Bad besuchen. Außerdem ist an solchen Tagen mit schönem Wetter in der Freibadsaison mit einer vermehrten Fahrradnutzung zu rechnen. Dennoch ist es an diesen seltenen Extremtagen möglich, dass die vorhandenen Stellplätze nicht ausreichen.

3.4.4 Fahrradabstellanlagen

Insgesamt sollen am Badepark 200 Fahrradabstellplätze zur Verfügung stehen. Diese befinden sich in unmittelbarer Nähe des Eingangs.

Durch den Neubau und den damit verbundenen Anstieg der Besucher, kann an einem durchschnittlichen Wochenendtag mit bis zu ca. 170 gleichzeitig parkenden Fahrrädern gerechnet werden. Für den durchschnittlichen Sonntag wird für

die Berechnung fahrradfreundliches Wetter unterstellt und daher ein Radverkehrsanteil von 15% in Ansatz gebracht (sowie 5% Fußverkehrsanteil aufgrund mangelhafter ÖV-Anbindung am Wochenende). An einem maximalen Wochenendtag werden dann bis zu ca. 340 gleichzeitig parkenden Fahrräder ermittelt (Anteile: 15% Radverkehr; 5% Fußverkehr).

An einem durchschnittlichen Wochenendtag und allen Werktagen reichen die Abstellplätze demnach aus, an einem maximalen Wochenendtag werden die geplanten Kapazitäten überschritten, sodass in der Planung zu prüfen ist, ob es Reserveflächen für Fahrradabstellplätze geben kann, die temporär zur Verfügung stehen können.

3.4.5 Bewertung der Sicherheit

Zusätzlich zur Leistungsfähigkeitsbewertung und der Bewertung der Parkplätze wird die Wegeerschließung und Sicherheit auf dem Grundstück bewertet.

Die Radverkehrsrouten des Radverkehrsnetz RLP quert die Parkplatzzufahrt (s. Plan 1). Hier ist zu erwähnen, dass die querenden Radfahrer dem fließenden Kfz-Verkehr auf der Straße untergeordnet sind und die gegenseitige Sicht gut ist.

Auf den Parkplätzen ist eine Trennung von Fußgängern und dem Pkw-Verkehr anzustreben, um so das Konfliktpotenzial zu reduzieren. Zudem sollte in den Fahrgassen auf den Parkplätzen darauf geachtet werden, dass nur in Einbahnrichtung gefahren wird, um auch hier das Konfliktpotenzial sich begegnender Pkw einzuschränken.

Der Zugang von der Bushaltestelle "Badepark" zum Eingang kann auf dem bestehenden Fuß- und Radweg entlang des Lachener Wegs erfolgen. Alternativ gibt es einen bestehenden Weg auf den Parkplatz, wo die mit dem Bus angereisten Besucher dann zusammen mit den von den parkenden Pkw kommenden Fußgängern geführt werden können.

3.5 Kennwerte für die schalltechnische Berechnung

Für schalltechnische Berechnungen werden die Verkehrsmengen bezogen auf den DTV zugrunde gelegt, das heißt für einen durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres. Damit liegt dieser Wert in der Regel unter dem ermittelten Werktagwert. Für die Umrechnung der ermittelten Verkehrsmengen auf den DTV werden die Querschnitte der Straßenverkehrszählung bzw. des Verkehrsmonitorings im Umkreis vom Planungsgebiet mit ähnlicher Lage /

Charakteristik ausgewertet. Für die vorhandenen Kreisstraßen wird aus diesen Querschnitten über den gewichteten Mittelwert ein Faktor getrennt für Kfz und SV>3,5t ermittelt. Durch die Auswertung ergeben sich folgende Faktoren, die für die Umrechnung der Verkehrsmengen am Gesamttag vom Werktag auf den DTV für den relevanten Wirkungsbereich des geplanten Kombibads herangezogen werden:

- ▶ Landesstraßen: Kfz: 0,9149; SV:0,8402.
- ▶ Kreisstraßen / Gemeindestraßen: Kfz: 0,8908; SV: 0,8174.

Anlage 1

Die für schalltechnische Berechnungen zur Verfügung gestellten Querschnittsbelastungen für den Gesamttag und die Nachtstunden getrennt für Kfz-Verkehr und Schwerverkehr (SV 1 und SV 2) sind in Tabellenform in der Anlage 1 für den Planfall 2035 enthalten. Die Werte sind gemäß den Anforderungen der RLS-19 dokumentiert.

Die ausgewiesenen Werte enthalten den DTV alle Tage und gemäß Definition der RLS-19 die maßgebliche Tagstunde (Mt) und Nachtstunde (Mn), den Kfz-Nachtanteil am DTV (an) sowie den jeweiligen Schwerverkehrsanteil im Tagzeitraum (pt) und im Nachtzeitraum (pn), zusätzlich getrennt nach SV1 und SV2 sowie die Fahrzeuggruppe Kraftrad. In der Anlage 1 ist zudem die Lage der einzelnen relevanten Streckenquerschnitte dokumentiert.

4. Zusammenfassung

Die Gemeinde Haßloch betreibt ein Verfahren zur Änderung des Bebauungsplans "Am Schwimmbad". Hintergrund der Planung ist, dass der Vorhabenträger B.f.F. Plopsaqua Haßloch Besitz GmbH am Standort des sanierungsbedürftigen Badeparks in Haßloch den Neubau eines Themenbads mit Spaßbadelementen beabsichtigt. Hierfür sollen die bestehenden baulichen Anlagen abgebrochen und mit den geplanten Neubauten und einer Erweiterung der Parkplatzflächen ersetzt werden. Durch die Planung ist daher von einer deutlichen Erhöhung der Besucherzahlen auszugehen.

Die Anbindung des Badeparks an das öffentliche Straßennetz erfolgt über den vorhandenen Anschluss des Badeparks an den Kreisverkehrsplatz L 530 / Lacheener Weg. Über die Anbindung des bestehenden Badeparks bzw. die bestehende Stellplatzanlage erfolgt im Bestand und auch zukünftig die Anbindung der südlich gelegenen Sportstätten an das öffentliche Straßennetz.

Für die Bewertung der Planungskonzeption soll im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans ermittelt werden, welche verkehrlichen Wirkungen damit verbunden sind. Hier soll aufgezeigt werden, welche Auswirkungen durch die neue Nutzung im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen und die Leistungsfähigkeit zu erwarten sind und ob die Parkplatzkapazitäten ausreichen werden. Sollten maßgebliche Auswirkungen auf die Sicherheit des Verkehrs und insbesondere des Radverkehrs zu erwarten sein, sind diese zu benennen und zu mindern.

Für das Prognosejahr 2035 wird die Verkehrsbelastung auf den angrenzenden Straßen ermittelt, die durch die allgemeine Verkehrsentwicklung und geplante Bauvorhaben zu erwarten ist. Zusätzlich wird die hinzukommende Verkehrsmenge ermittelt, die durch den geplanten Neubau des Badeparks verursacht wird und sich auf das angrenzende Straßennetz verteilt. Der Umbau zieht an einem Werktag mit durchschnittlichem Badebetrieb ca. 1.092 Besucher an und an einem durchschnittlichen Wochenendtag ca. 1.470 Besucher. In Gesamtsumme aus Besucher-, Beschäftigten- und Wirtschaftsverkehr führt der Umbau an einem durchschnittlichen Werktag zu Mehrfahrten in Höhe von ca. 622 Kfz-Fahrten/d und an einem durchschnittlichen Wochenendtag zu Mehrfahrten in Höhe von ca. 712 Kfz-Fahrten/d.

Die Leistungsfähigkeitsbewertung ergibt trotz Neuverkehr und vorsichtiger Prognose-Abschätzung am betrachteten Knotenpunkt für die Planung eine sehr gute Qualitätsstufe A, die auch unter einer "Worst-Case-Annahme" einer Verdopplung der Verkehrsmengen noch eine sehr gute Leistungsfähigkeit mit der QSV A am Werktag behält.

Für die Parkplatzbelegung wird ein stark besuchter Tag in der Woche und am Wochenende betrachtet, wobei der Badepark in der Regel an einem Wochenendtag mehr Besucher als an einem Werktag aufweisen wird. Die geplanten Kapazitäten an Auto- und Fahrradstellplätzen decken das durchschnittlich zu erwartende Aufkommen gut ab. An sehr stark besuchten Wochenendtagen wird die Kapazität des Parkplatzes für Fahrräder allerdings überschritten, sodass hier Reserveflächen für die seltenen Ereignisse eingeplant werden sollten.

Beim Thema der Sicherheit ist vor allem auf eine Trennung der Fußgänger und Pkw auf dem Parkplatz zu achten, um so das Konfliktpotenzial einzuschränken, ansonsten wird sich die geplante Nutzung sicher in das Verkehrsangebot einfügen.

Der geplante Umbau des Badeparks in Haßloch wird aus verkehrlicher Sicht insgesamt als verträglich eingestuft.

Schallgrundlagen nach RLS-19: Analyse 2025

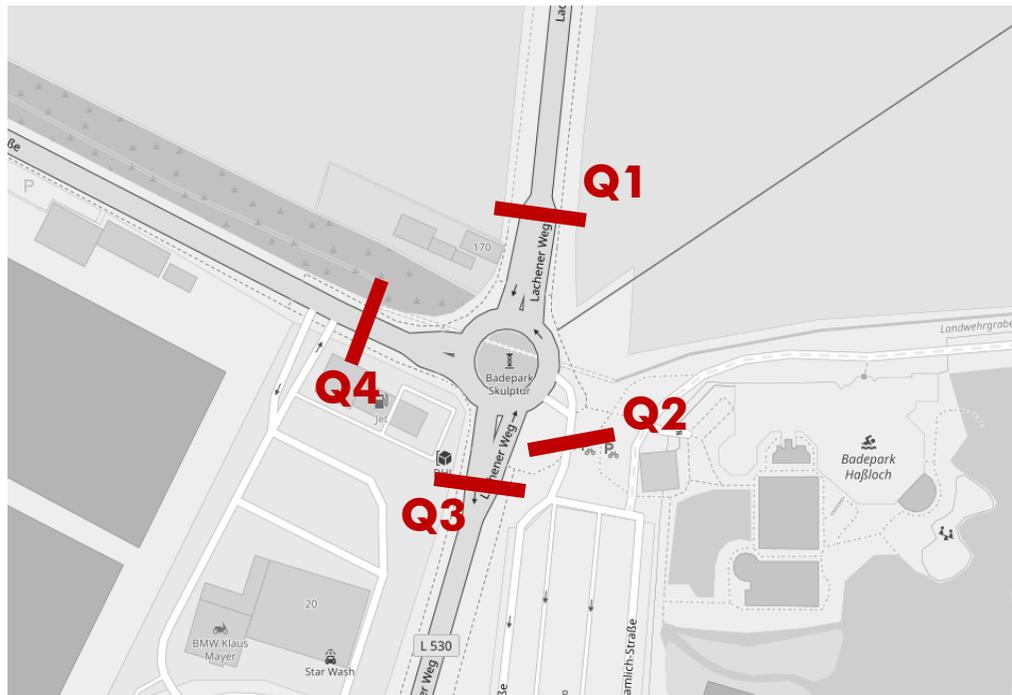
Q	Kfz/24h (DTV)	M _T	M _n	a _n	SV1-Anteil (DTV)	P _{T,SV1}	P _{n,SV1}	SV2-Anteil (DTV)	P _{T,SV2}	P _{n,SV2}	Krad-Anteil (DTV)	P _{T,Krad}	P _{n,Krad}
1	7.100	430	22	2,5%	2,0%	2,0%	1,4%	0,2%	0,2%	0,5%	0,2%	0,2%	0,5%
2	700	39	5	6,4%	2,0%	2,2%	0,0%	1,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3	7.400	445	37	4,0%	2,1%	2,2%	1,4%	1,3%	1,3%	1,1%	0,1%	0,1%	0,3%
4	5.900	357	21	2,8%	1,8%	1,8%	2,0%	1,6%	1,5%	2,0%	0,1%	0,1%	0,0%

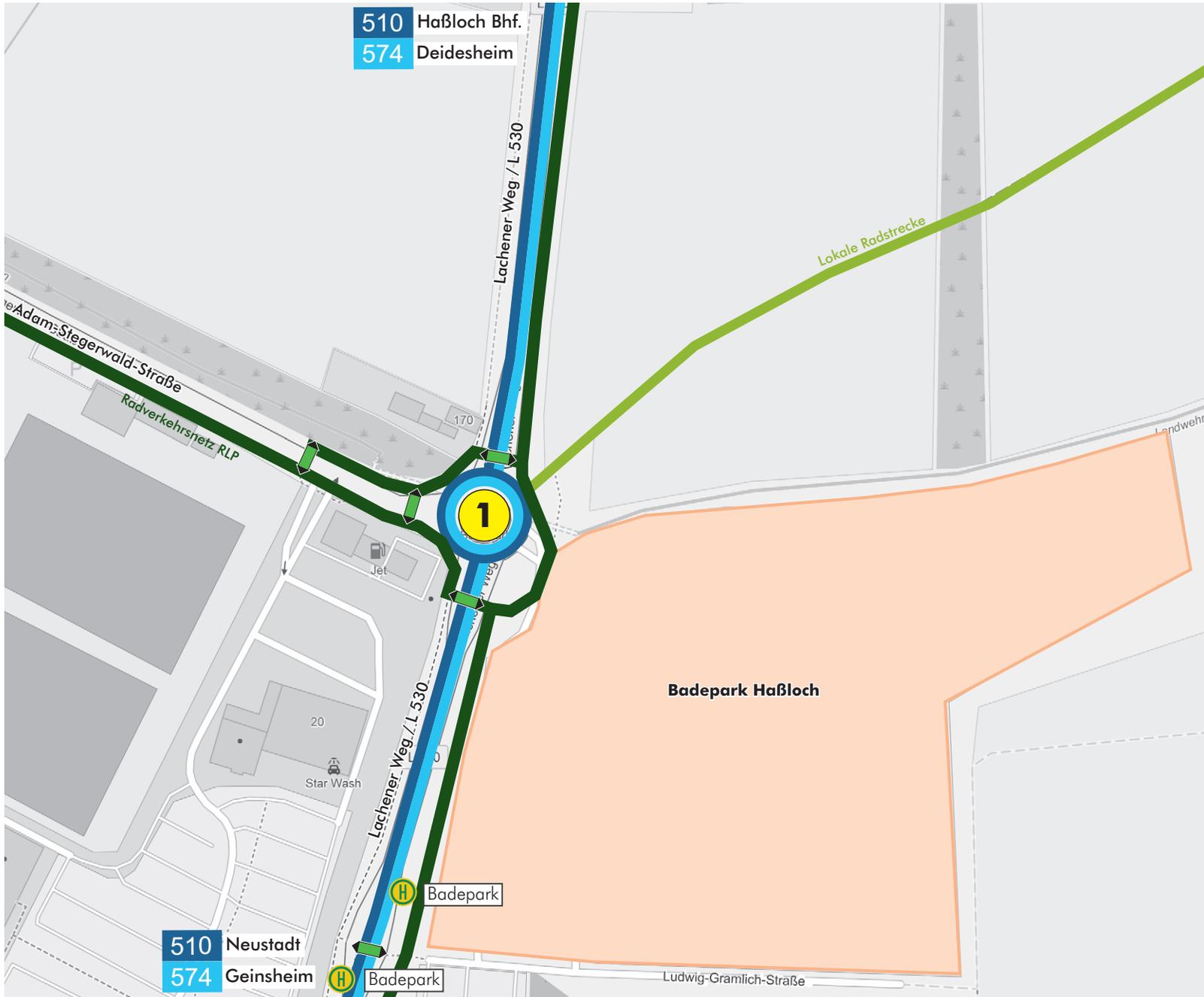
Schallgrundlagen nach RLS-19: Nullfall

Q	Kfz/24h (DTV)	M _T	M _n	a _n	SV1-Anteil (DTV)	P _{T,SV1}	P _{n,SV1}	SV2-Anteil (DTV)	P _{T,SV2}	P _{n,SV2}	Krad-Anteil (DTV)	P _{T,Krad}	P _{n,Krad}
1	8.000	487	27	2,7%	1,9%	1,9%	1,2%	0,2%	0,2%	0,4%	0,2%	0,2%	0,4%
2	700	40	5	6,3%	2,1%	2,2%	0,0%	1,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3	8.200	493	42	4,1%	2,1%	2,1%	1,3%	1,3%	1,3%	1,1%	0,1%	0,1%	0,3%
4	6.300	380	23	2,9%	1,8%	1,8%	2,0%	1,6%	1,5%	2,0%	0,1%	0,1%	0,0%

Schallgrundlagen nach RLS-19: Planfall

Q	Kfz/24h (DTV)	M _T	M _n	a _n	SV1-Anteil (DTV)	P _{T,SV1}	P _{n,SV1}	SV2-Anteil (DTV)	P _{T,SV2}	P _{n,SV2}	Krad-Anteil (DTV)	P _{T,Krad}	P _{n,Krad}
1	8.200	496	27	2,7%	1,9%	1,9%	1,2%	0,2%	0,2%	0,4%	0,3%	0,3%	0,4%
2	1.300	76	5	3,5%	1,2%	1,3%	0,0%	0,6%	0,6%	0,0%	1,4%	1,4%	0,0%
3	8.400	507	42	4,0%	2,0%	2,1%	1,3%	1,3%	1,3%	1,1%	0,2%	0,2%	0,3%
4	6.500	392	23	2,8%	1,8%	1,8%	2,0%	1,5%	1,5%	2,0%	0,2%	0,2%	0,0%





Gemeinde Haßloch

B-Plan „Am Schwimmbad – 2. Änderung“

Analyse 2025

Übersichtsplan

-  16h-Knotenstromzählung über 4 Tage (6:00-22:00 Uhr)
-  Radverkehrsnetz RLP
-  Lokale Radstrecke
-  Haltestelle
-  Linie 510 (Neustadt - Haßloch)
Mo.-Fr. 60-Min-Takt
Sa. 120-Min-Takt
So. keine Fahrten
-  Linie 574 (Haßloch - Deidesheim)
Mo.-Fr. 60-Min-Takt
Sa. keine Fahrten
So. keine Fahrten
-  Gesicherte Querung von Hauptverkehrsstraßen (Mittelinsel)
-  Plangebiet

Erhebung: Do.-So., 13.-16.02.25

Quelle: PalatinaBus; Fahrplan gültig ab 09.06.2024

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

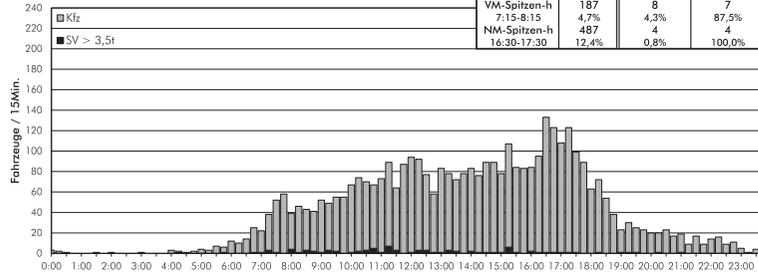
Plan



1

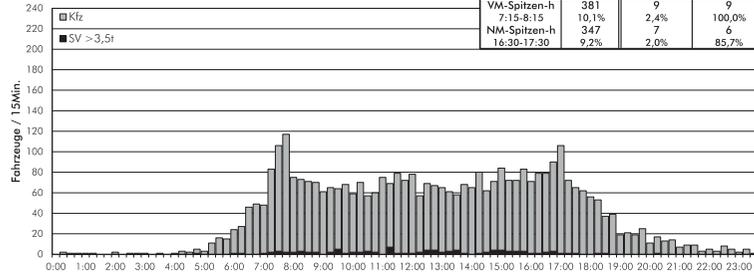
K1: Lachener Weg (Nord)
in Fahrtrichtung Nord

ZEIT	Kfz	SV > 3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	611 15,5%	22 3,6%	20 90,9%
15:00 - 19:00	1.433 36,4%	17 1,2%	17 100,0%
6:00 - 22:00	3.839 97,5%	85 2,2%	79 92,9%
22:00 - 6:00	98 2,5%	2 2,0%	1 50,0%
0:00 - 24:00	3.937 100,0%	87 2,2%	80 92,0%
VM-Spitzen-h 7:15-8:15	187 4,7%	8 4,3%	7 87,5%
NM-Spitzen-h 16:30-17:30	487 12,4%	4 0,8%	4 100,0%

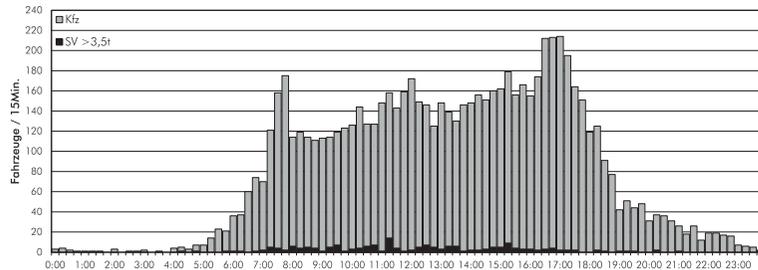


K1: Lachener Weg (Nord)
in Fahrtrichtung Süd

ZEIT	Kfz	SV > 3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	1.047 27,7%	27 2,6%	24 88,9%
15:00 - 19:00	1.120 29,7%	25 2,2%	22 88,0%
6:00 - 22:00	3.676 97,4%	99 2,7%	88 88,9%
22:00 - 6:00	98 2,6%	1 1,0%	1 100,0%
0:00 - 24:00	3.774 100,0%	100 2,6%	89 89,0%
VM-Spitzen-h 7:15-8:15	381 10,1%	9 2,4%	9 100,0%
NM-Spitzen-h 16:30-17:30	347 9,2%	7 2,0%	6 85,7%



K1: Lachener Weg (Nord)
Querschnitt



ZEIT	Kfz	Krad	Plkw	Lfw	Bus	Lkw >3,5t	Last-/ Sattelz.	SV > 3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	1.658 21,3%	3 0,2%	1.461 88,1%	145 8,7%	12 0,7%	32 1,9%	5 0,3%	49 3,0%	44 89,8%
15:00 - 19:00	2.553 33,1%	9 0,4%	2.329 91,2%	173 6,8%	17 0,7%	22 0,9%	3 0,1%	42 1,6%	39 92,9%
6:00 - 22:00	7.515 97,5%	17 0,2%	6.789 90,3%	525 7,0%	54 0,7%	113 1,5%	17 0,2%	184 2,4%	167 90,8%
22:00 - 6:00	196 2,5%	1 0,5%	174 88,8%	18 9,2%	0 0,0%	2 1,0%	1 0,5%	3 1,5%	2 66,7%
0:00 - 24:00	7.711 100,0%	18 0,2%	6.963 90,3%	543 7,0%	54 0,7%	115 1,5%	18 0,2%	187 2,4%	169 90,4%
VM-Spitzen-h 7:15-8:15	568 7,4%	0 0,0%	498 87,7%	53 9,3%	4 0,7%	12 2,1%	1 0,2%	17 3,0%	16 94,1%
NM-Spitzen-h 16:30-17:30	834 10,8%	6 0,7%	765 91,7%	52 6,2%	4 0,5%	6 0,7%	1 0,1%	11 1,3%	10 90,9%

Gemeinde Haßloch

B-Plan „Am Schwimmbad – 2. Änderung“

Analyse 2025

Tagesganglinie K1 (Donnerstag)

Querschnitt Lachener Weg

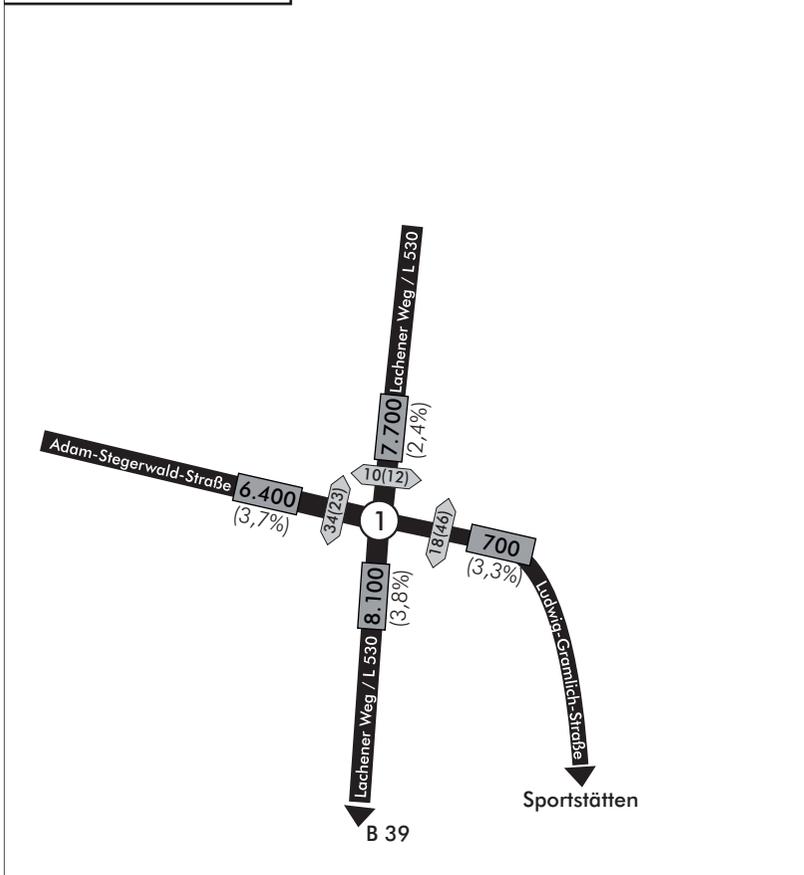
Erhebung: Do., 13.02.2025

Plan

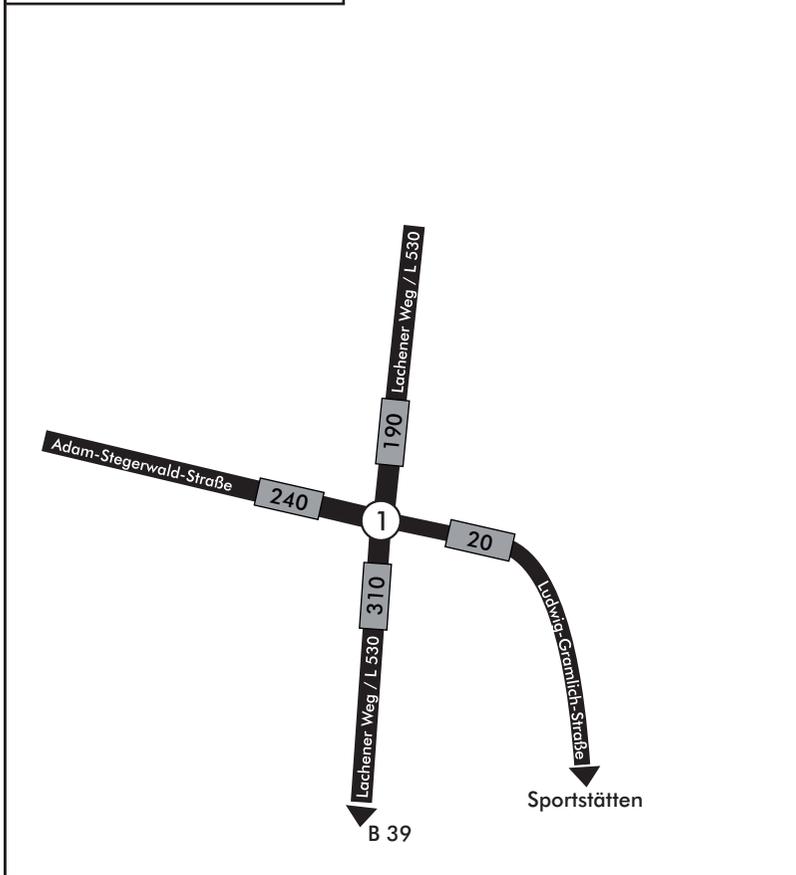
2



Kfz/d Gesamttag (0-24 Uhr)

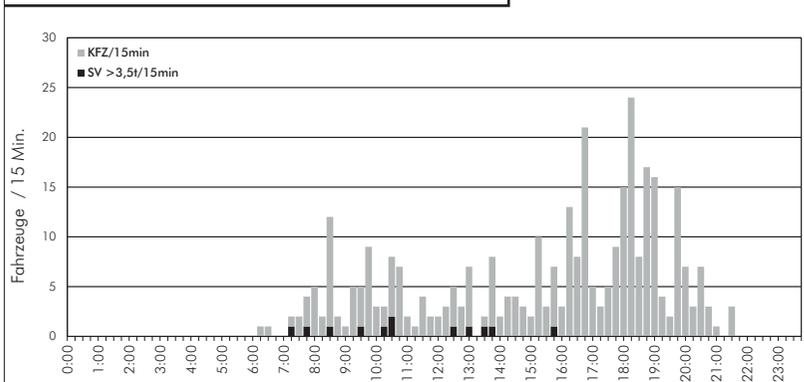


SV>3,5t/d Gesamttag (0-24 Uhr)



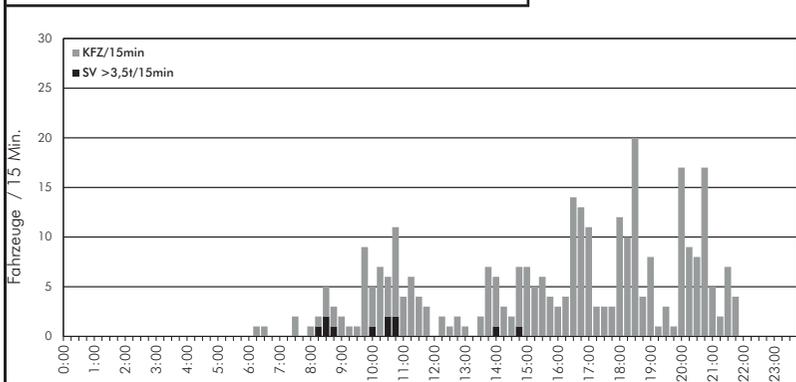
Tagesganglinie in Richtung Sportstätten (6-22 Uhr)

Summe: 326 Kfz/16h



Tagesganglinie aus Richtung Sportstätten (6-22 Uhr)

Summe: 300 Kfz/16h



Gemeinde Haßloch

B-Plan „Am Schwimmbad – 2. Änderung“

Analyse 2025

Zähltag Donnerstag

Querschnittsbelastungen
Gesamttag

- ① Knotenpunkt (mit Nummer)
- 520 Anzahl Kfz/SV je Querschnitt*
(5,5%) SV-Anteil am Gesamtverkehr
- 77(77) Anzahl querende Fußgänger (Radfahrer)

Tagesganglinie 6-22 Uhr

- ▒ Anzahl Kfz/15 Minuten
- Anzahl SV>3,5t/15 Minuten

Erhebung: Do., 13.02.2025

*Kfz auf 100 Fz. und SV auf 10 Fz. gerundet

Plan
3



B-Plan „Am Schwimmbad – 2. Änderung“

Analyse 2025

Zähltag Freitag

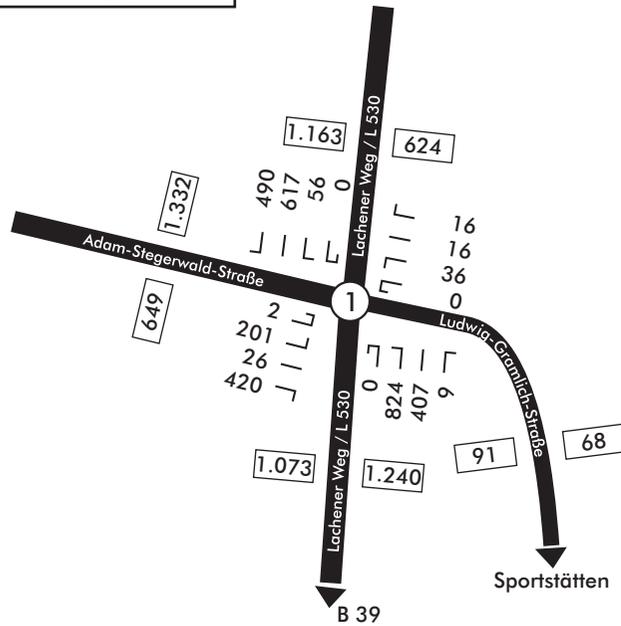
Knotenströme [Kfz/4h; SV/4h]
Vor- und Nachmittag

① Knotenpunkt (mit Nummer)

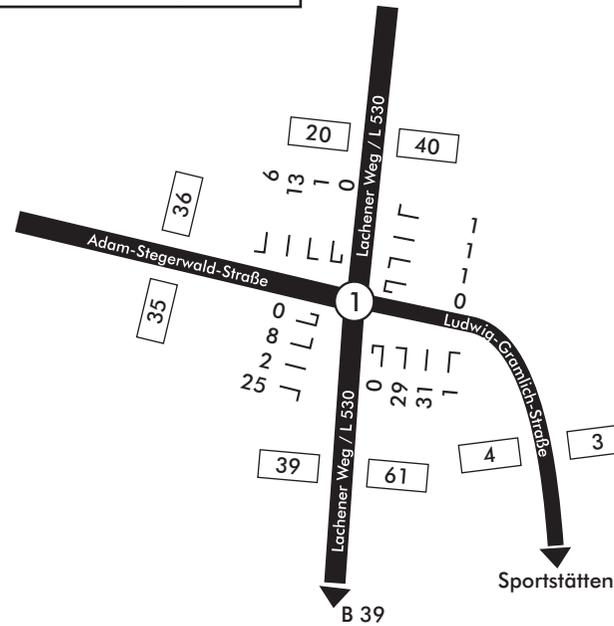
251 Anzahl Kfz je Fahrtrichtung

┌ 24
├ 227 Anzahl Kfz je Abbiegestrom
└ 0

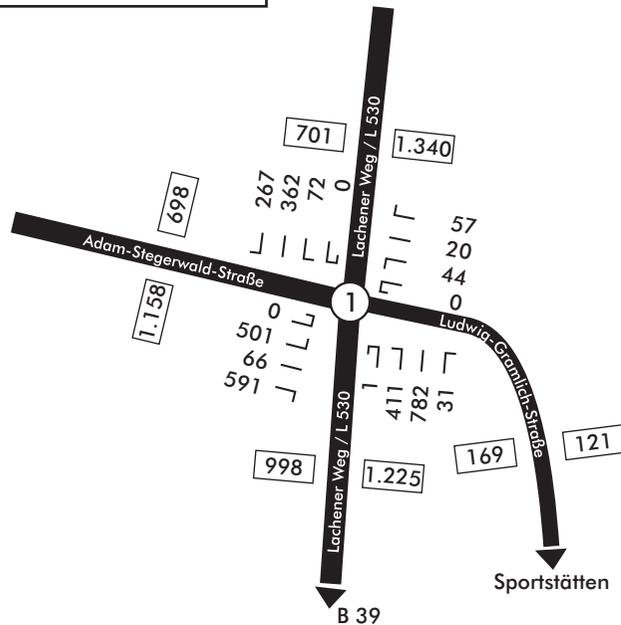
Kfz/4h Vormittag (6-10 Uhr)



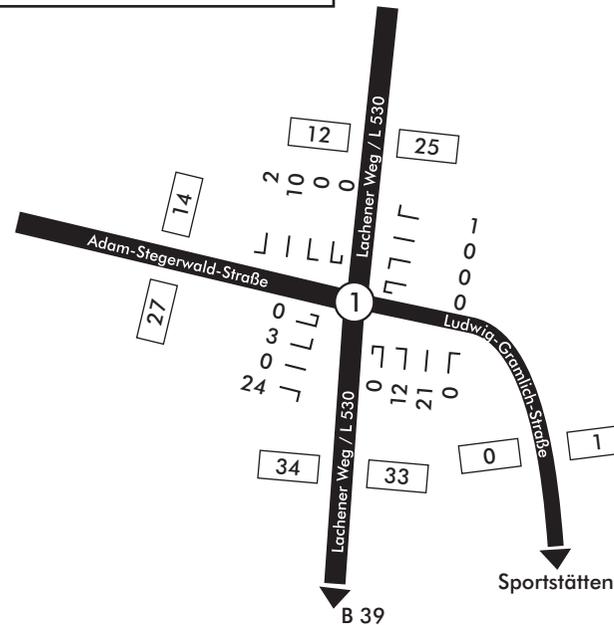
SV>3,5t/4h Vormittag (6-10 Uhr)



Kfz/4h Nachmittag (15-19 Uhr)



SV>3,5t/4h Nachmittag (15-19 Uhr)



Erhebung: Fr., 14.02.2025



Plan

5

B-Plan „Am Schwimmbad – 2. Änderung“

Analyse 2025

Zähltag Sonntag

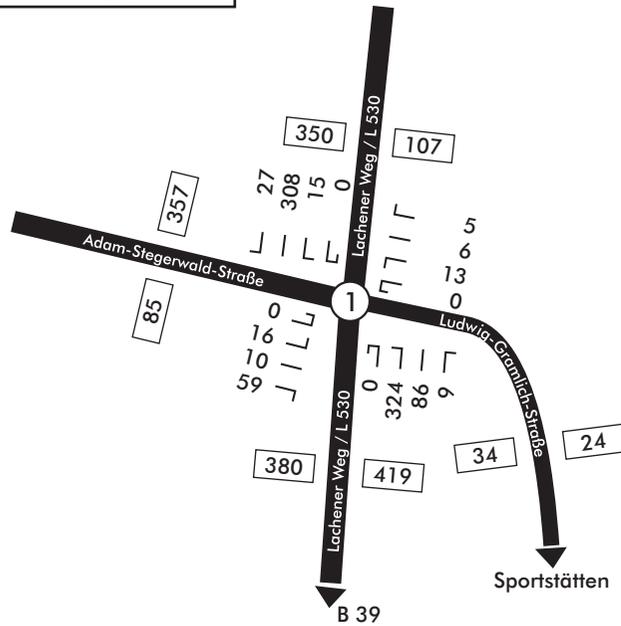
Knotenströme [Kfz/4h; SV/4h]
Vor- und Nachmittag

① Knotenpunkt (mit Nummer)

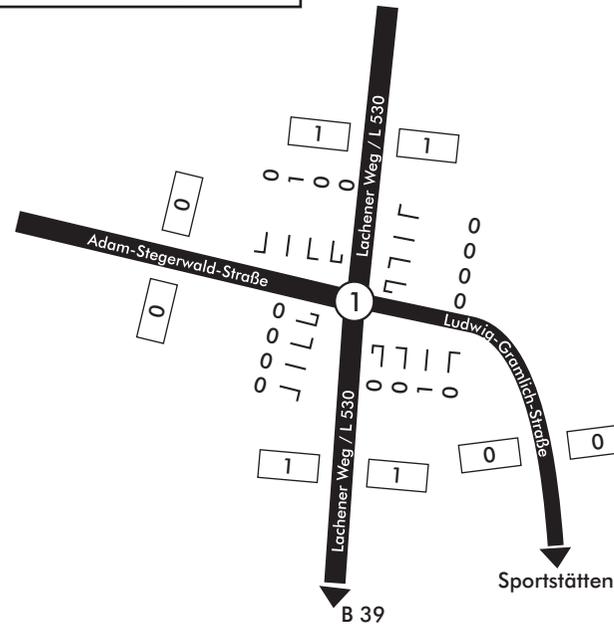
251 Anzahl Kfz je Fahrtrichtung

└ 24 Anzahl Kfz je Abbiegestrom
└ 227
└ 0

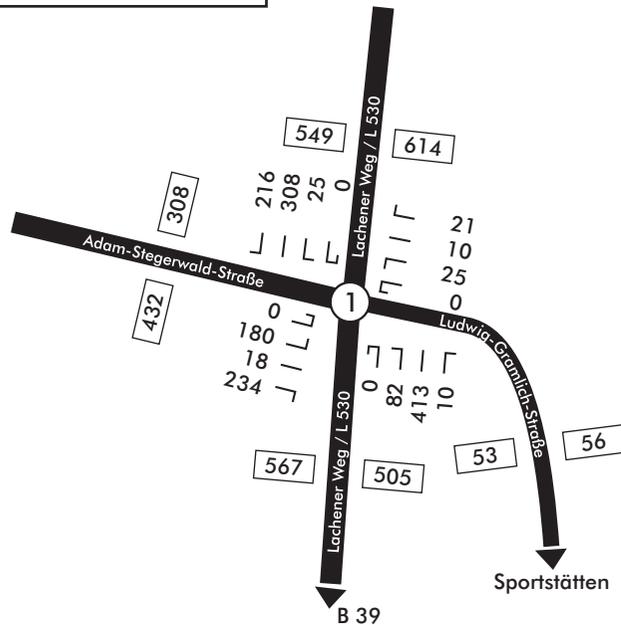
Kfz/4h Vormittag (6-10 Uhr)



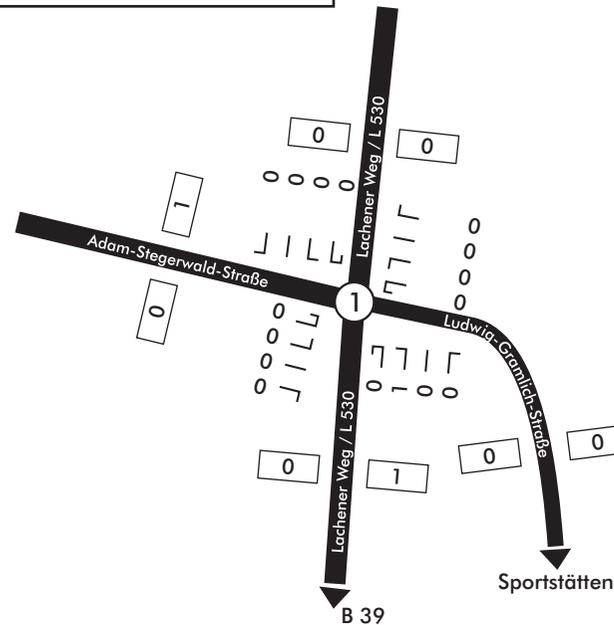
SV>3,5t/4h Vormittag (6-10 Uhr)



Kfz/4h Nachmittag (15-19 Uhr)



SV>3,5t/4h Nachmittag (15-19 Uhr)



Erhebung: So., 16.02.2025

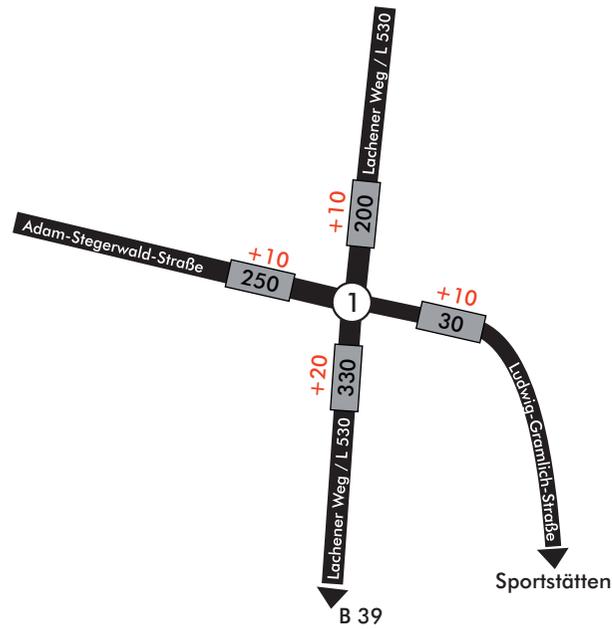
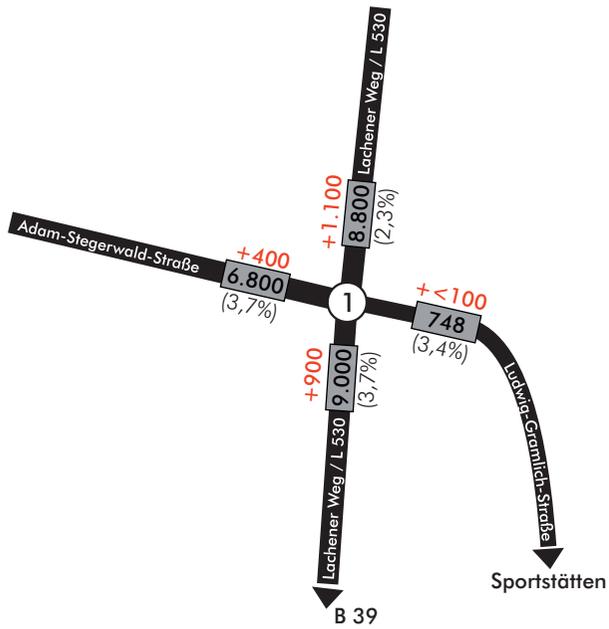


Plan

7

Kfz/d Gesamttag (0-24 Uhr)

SV > 3,5t/d Gesamttag (0-24 Uhr)



Gemeinde Haßloch

B-Plan „Am Schwimmbad – 2. Änderung“

Prognose 2035

Nullfall 2035 – Werktag

Querschnittsbelastungen Gesamttag

- ① Knotenpunkt (mit Nummer)
- 520 Anzahl Kfz/SV je Querschnitt*
- (5,5%) SV-Anteil am Gesamtverkehr
- +100 Differenzen Prognose-Nullfall 2035 / Analyse 2025*

*Kfz auf 100 Fz. und SV auf 10 Fz. gerundet



Plan

8

B-Plan „Am Schwimmbad – 2. Änderung“

Prognose 2035

Nullfall 2035 – Wochenendtag

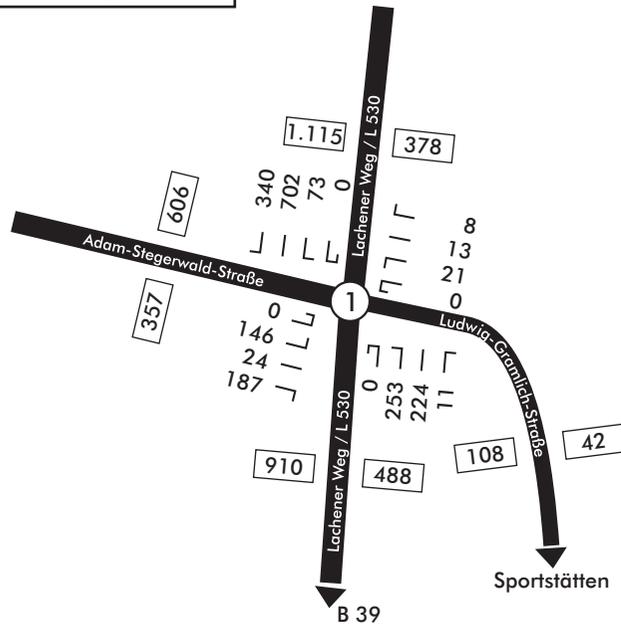
Knotenströme [Kfz/4h; SV/4h]
Vor- und Nachmittag

① Knotenpunkt (mit Nummer)

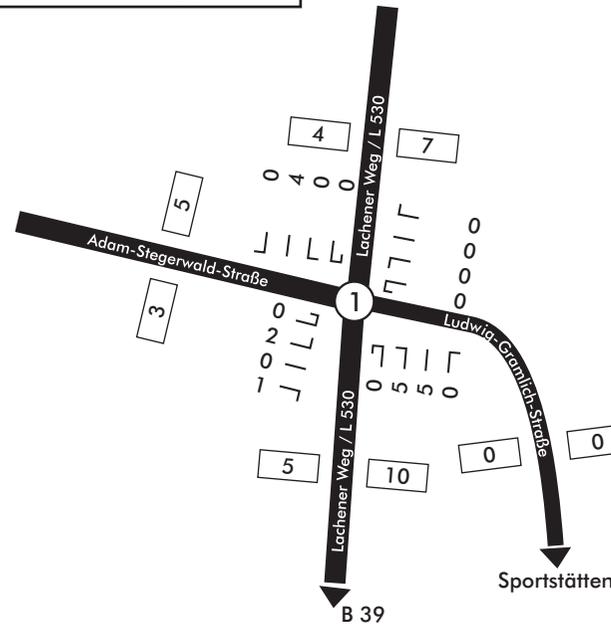
251 Anzahl Kfz je Fahrtrichtung

└ 24 Anzahl Kfz je Abbiegestrom
└ 227
└ 0

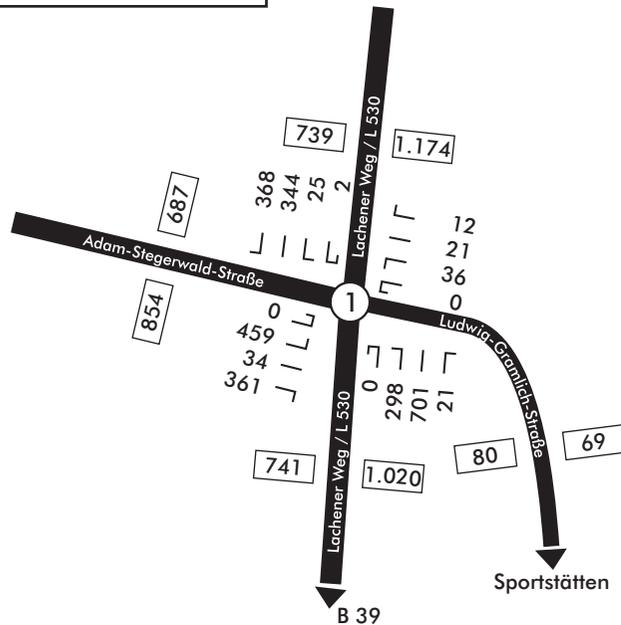
Kfz/4h Vormittag (6-10 Uhr)



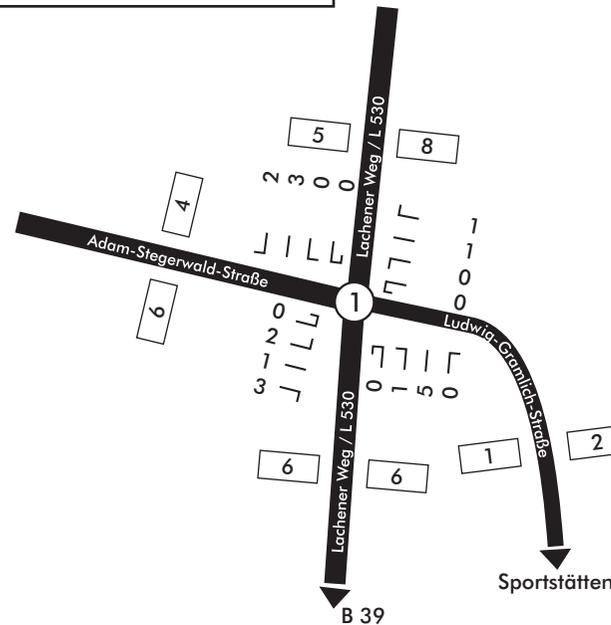
SV>3,5t/4h Vormittag (6-10 Uhr)



Kfz/4h Nachmittag (15-19 Uhr)



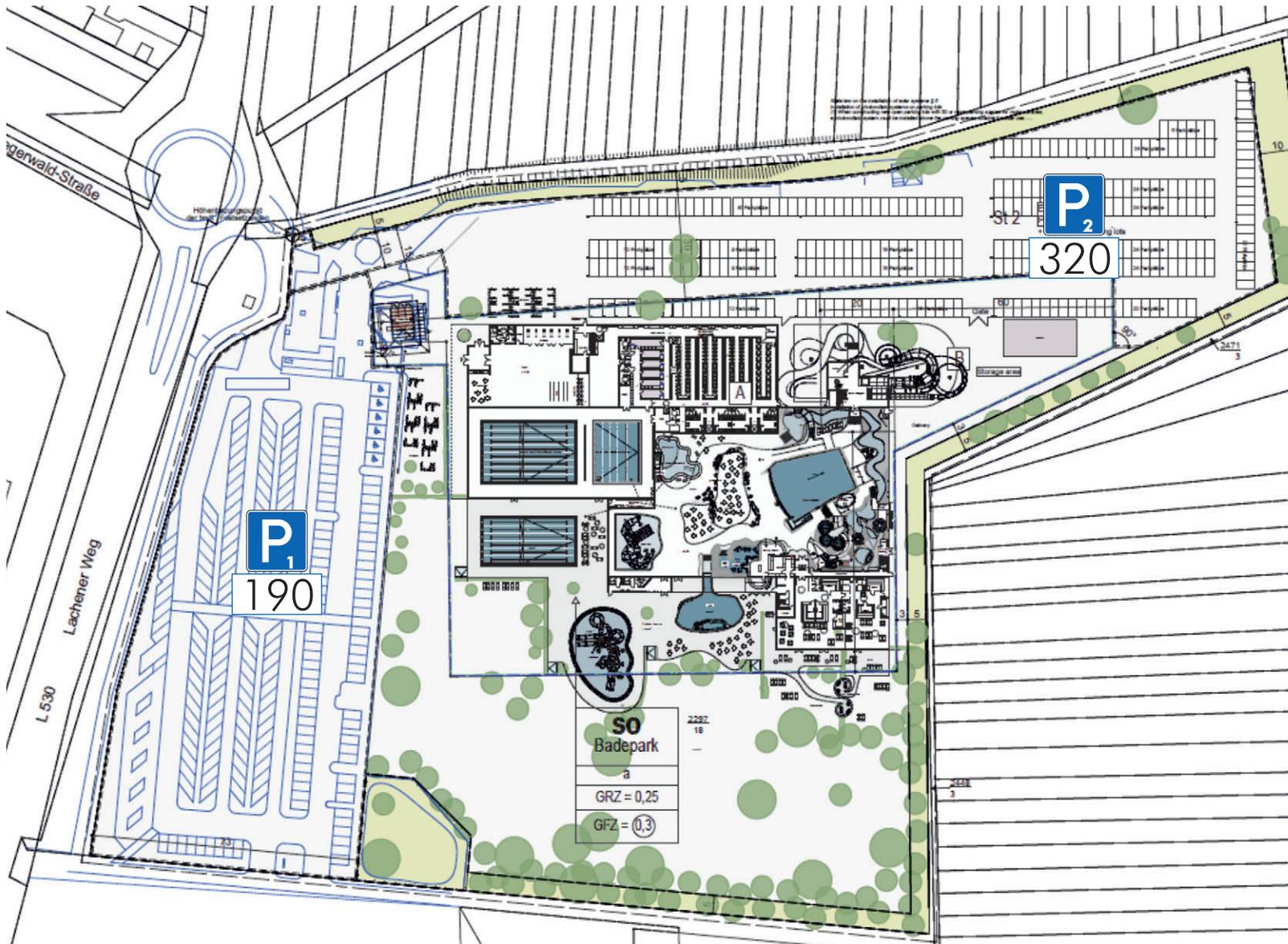
SV>3,5t/4h Nachmittag (15-19 Uhr)



B-Plan „Am Schwimm- bad – 2. Änderung“

Prognose 2035

Übersichtsplan Planung Badepark



510 Anzahl Stellplätze

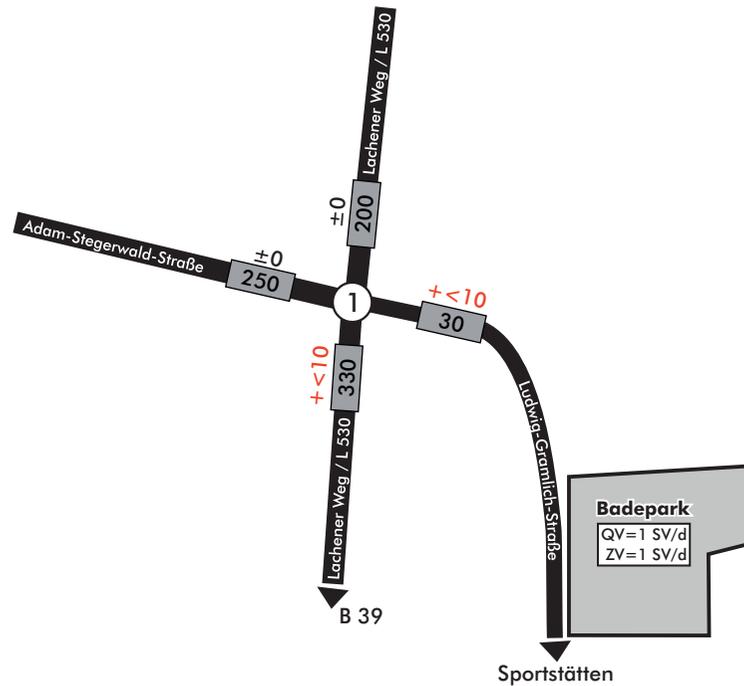
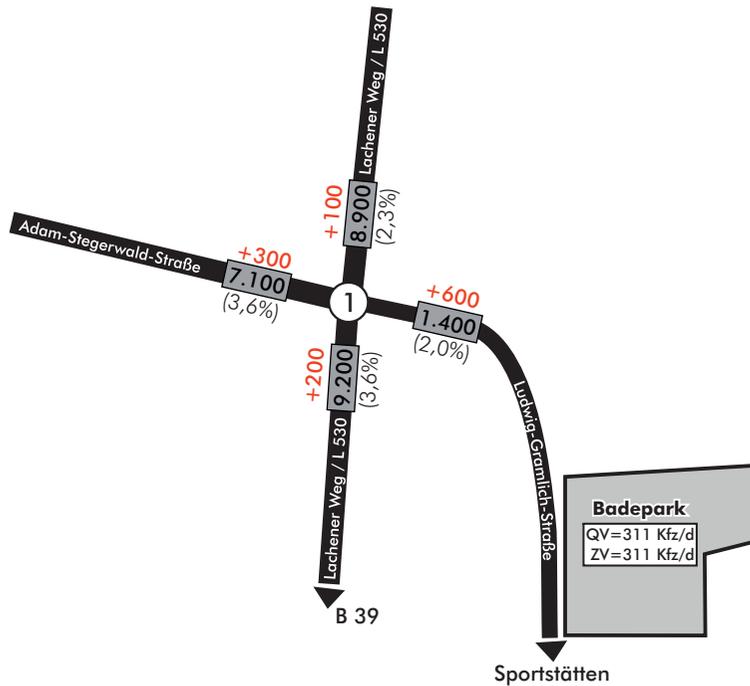
P Parkplatz

Quelle: Lageplan Badepark Haßloch
Geising + Böker GmbH
30.07.2024



Kfz/d Gesamttag (0-24 Uhr)

SV > 3,5t/d Gesamttag (0-24 Uhr)



Gemeinde Haßloch

B-Plan „Am Schwimmbad – 2. Änderung“

Prognose 2035

Planfall 2035 – Werktag

Querschnittsbelastungen
Gesamttag

- ① Knotenpunkt (mit Nummer)
- 520 Anzahl Kfz/SV je Querschnitt*
- (5,5%) SV-Anteil am Gesamtverkehr
- +100 Differenzen Prognose-Planfall 2035 / Prognose-Nullfall 2035*

*Kfz auf 100 Fz. und SV auf 10 Fz. gerundet



Plan

12

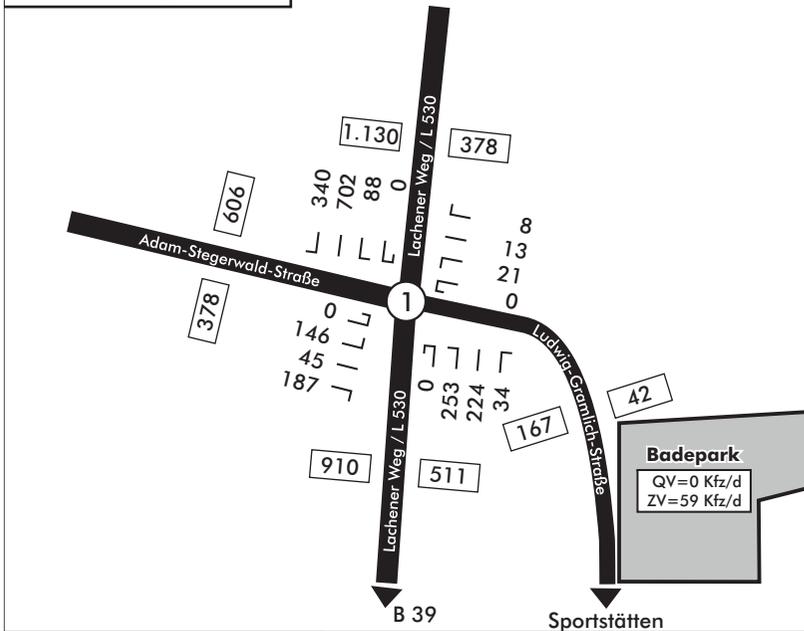
B-Plan „Am Schwimmbad – 2. Änderung“

Prognose 2035

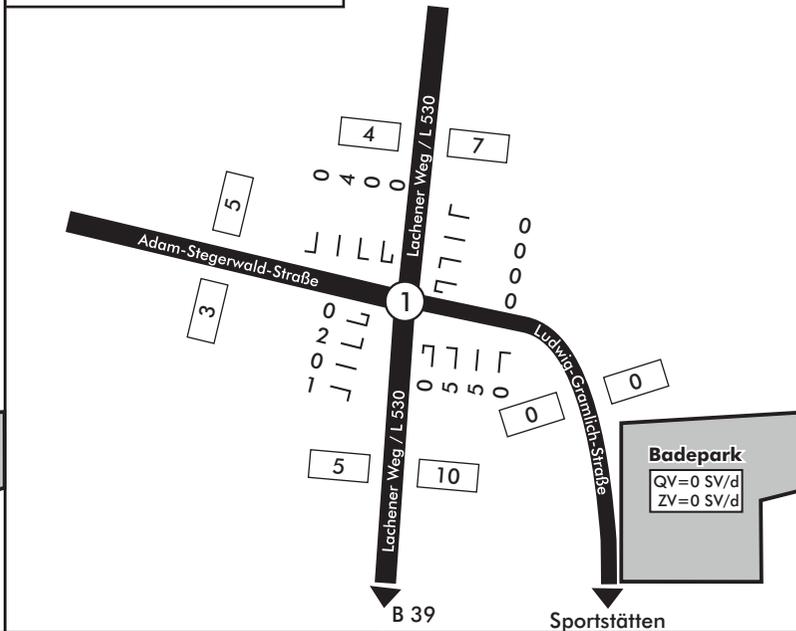
Planfall 2035 – Wochenendtag

Knotenströme [Kfz/4h; SV/4h]
Vor- und Nachmittag

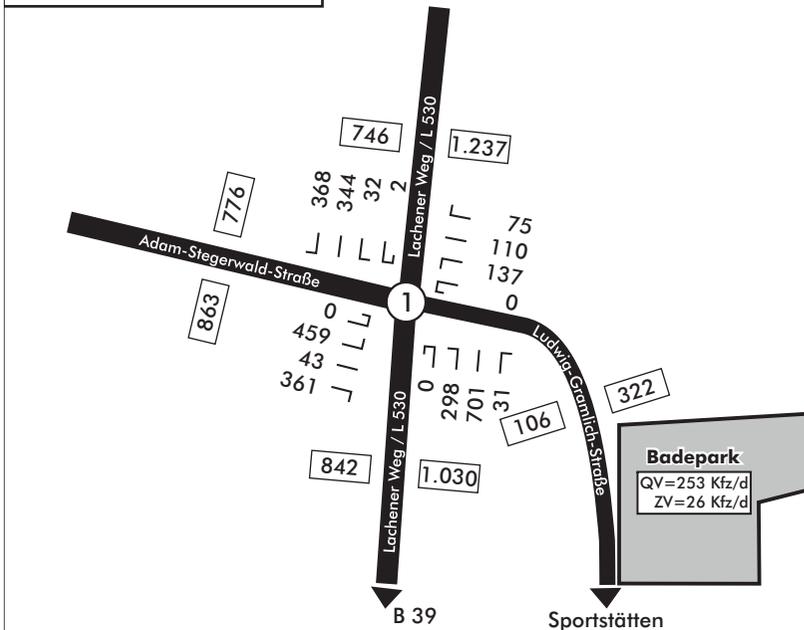
Kfz/4h Vormittag (6-10 Uhr)



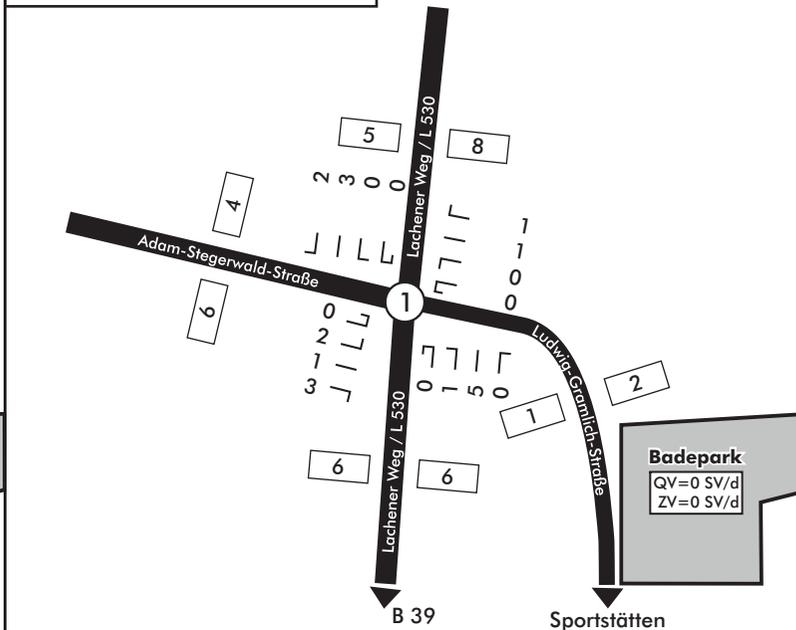
SV>3,5t/4h Vormittag (6-10 Uhr)



Kfz/4h Nachmittag (15-19 Uhr)



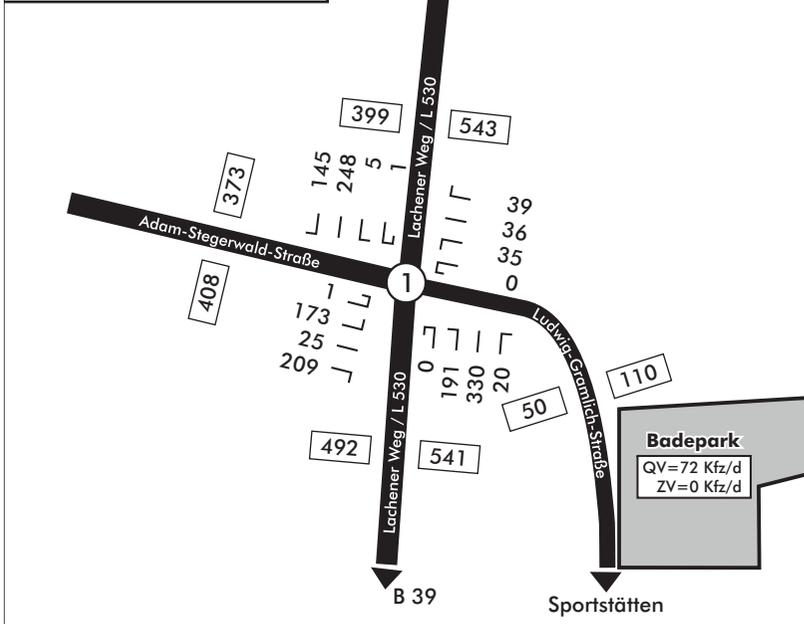
SV>3,5t/4h Nachmittag (15-19 Uhr)



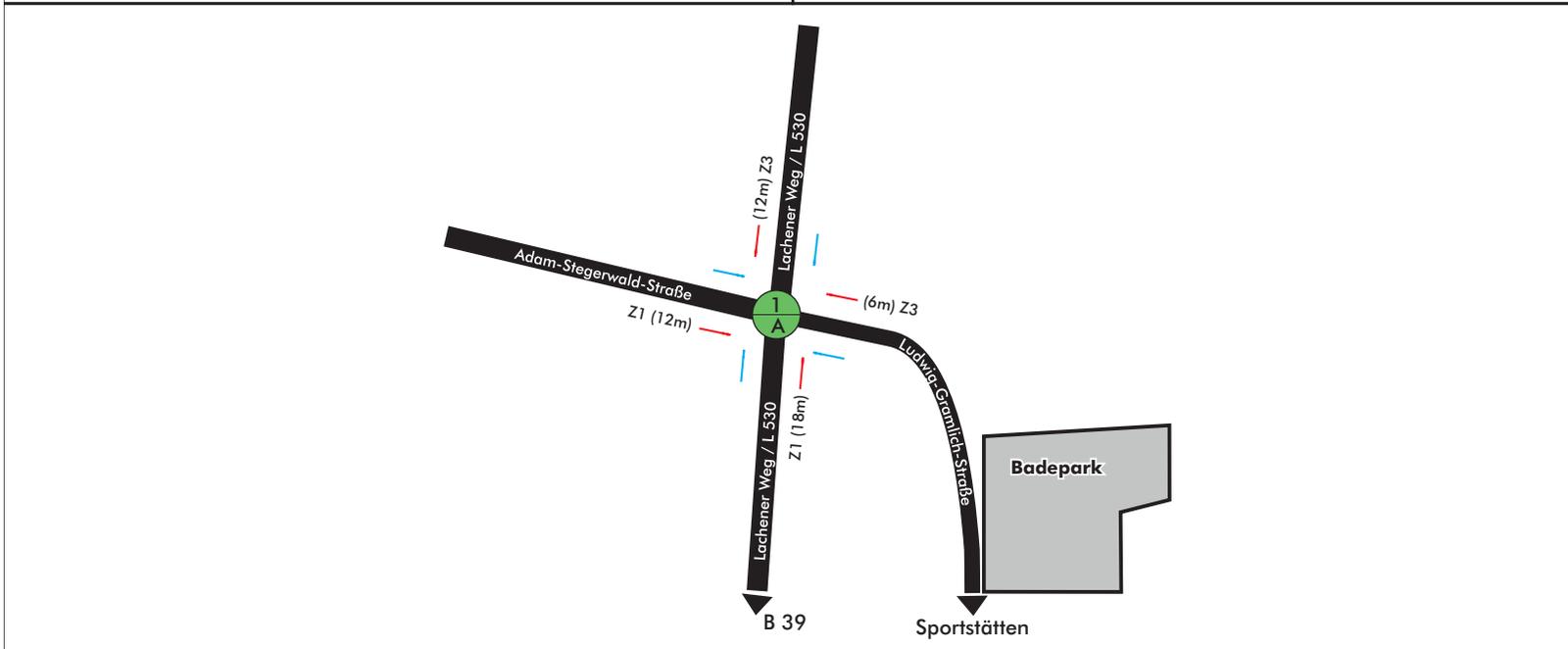
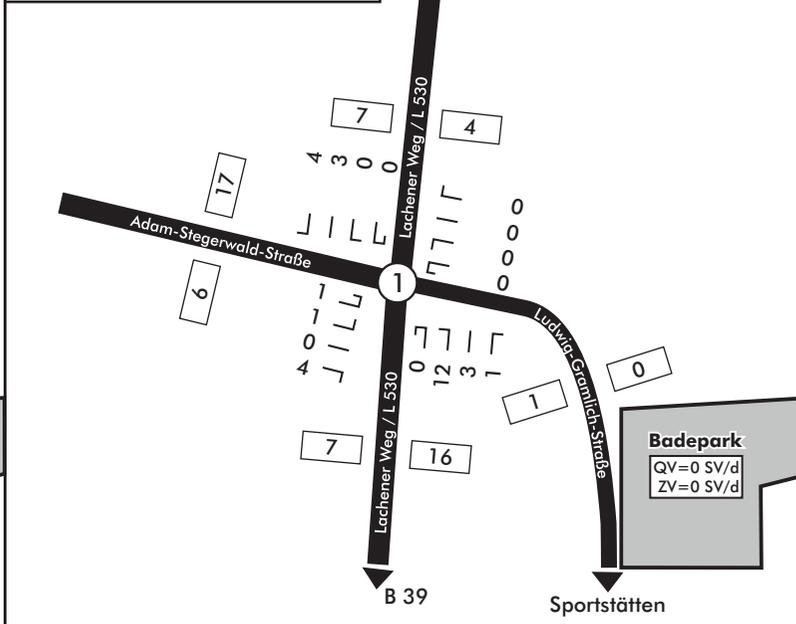
- ① Knotenpunkt (mit Nummer)
- 251 Anzahl Kfz je Fahrtrichtung
- ┌ 24
- └ 227 Anzahl Kfz je Abbiegestrom
- ┌ 0



Kfz/h Spitzenstunde Nachmittag



SV > 3,5t/h Spitzenstunde Nachmittag



Gemeinde Haßloch

B-Plan „Am Schwimmbad – 2. Änderung“

Prognose 2035

Planfall 2035 – Werktag

Knotenströme [Kfz/h; SV/h] und QSV maßgebende Spitzenstunde

- ① Knotenpunkt (mit Nummer)
- 251 Anzahl Kfz je Fahrtrichtung
- 24 Anzahl Kfz je Abbiegestrom
- 227
- 0
- ① D Knotennummer / QSV, Kreisverkehr (einstreifige Kreisfahrbahn)
- Fahrstreifen in Knotenausfahrt
- Fahrstreifen in Knoteneinfahrt
- (12m) rechn. ermittelte Rückstaulänge bei 95% Sicherheit gegen Überstauung
- (12m) Rückstau beeinträchtigt Nachbarknoten

QSV ⁽¹⁾	Qualität - Mittlere Wartezeit
A	QSV sehr gut. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	QSV gut. Die Wartezeiten sind kurz.
C	QSV befriedigend. Die Wartezeiten sind spürbar. Stau mit geringer Beeinträchtigung.
D	QSV ausreichend. Wartezeiten beträchtlich. Ständiger Reststau. Verkehrszustand noch stabil.
E	Die Wartezeiten sind sehr lang. Stau wird nicht mehr abgebaut. Die Kapazität wird erreicht.
F	Der Knotenpunkt ist überlastet. Wachsende Staus bilden sich.

⁽¹⁾Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015

Plan

15

