

VERMERK

Koblenz, 24.11.2025

von: **Jutta Schmidt-Eversheim (VERTEC GmbH)**

an: **Roda Projektentwicklung GmbH**
Steinweg 28-34
55606 Kirn

Betr. **Aktualisierung des vorhandenen Verkehrsgutachtens (SHG Ingenieure GmbH, Koblenz, Stand Februar 2022) zum Bebauungsplan 1a-19 "Zwischen Salinenstraße und Schloßstraße" der Stadt Bad Kreuznach (AG: Wohn- und Geschäftshaus Salinenstraße GmbH & Co. KG, Schleussnerstraße 100, 63263 Neu-Isenburg) unter Berücksichtigung der geänderten Nutzungen für das Salinenquartier in Bad Kreuznach**

Im nachfolgenden Vermerk werden die Ergebnisse der Aktualisierung der v.g. Verkehrsuntersuchung zusammengefasst.

Allgemeines

Die Roda Projektentwicklung GmbH beabsichtigt die Fertigstellung des Salinenquartiers mit verschiedenen Nutzungen. Geplant ist ein Einzelhandelsgeschäft, eine kleine Bäckerei, 24 Wohneinheiten, davon 12 geförderter Wohnungsbau sowie ein Hotel mit 119 Zimmern. Im Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan 1a-19 "Zwischen Salinenstraße und Schloßstraße" der Stadt Bad Kreuznach mit Stand Februar 2022 – wurden die verkehrlichen Auswirkungen aus den damaligen Nutzungen abgeschätzt und auf das angrenzende Straßennetz umgelegt, entsprechende Leistungsfähigkeitsberechnungen an den betroffenen Knotenpunkten durchgeführt sowie die dazugehörigen schalltechnischen Kennwerte berechnet.

Aufgrund der neuen Nutzungen und den dazugehörigen verkehrlichen Tagesganglinien wird überprüft, inwieweit sich die Verkehrsbelastungen im Vergleich zum vorhandenen Verkehrsgutachten verändern.

Nachfolgende Aktualisierungen wurden durchgeführt:

- Abschätzen des Verkehrsaufkommens durch die neuen Nutzungen
- Verkehrsumlegung auf die angrenzenden Knotenpunkte
- Ermitteln der schalltechnischen Kennwerte für die Schalltechnische Untersuchung
- Qualitative Aussagen zur Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte (im vorhandenen Verkehrsgutachten weisen die betroffenen Knotenpunkte für den damaligen Planfall P-1 die Gesamtqualitätsstufen A und B auf)

Im vorliegenden Vermerk wird für die Aktualisierungen der Bezug auf die entsprechenden Kapitel bzw. Abschnitte im vorhandenen Verkehrsgutachten hergestellt.

Abschätzen des Verkehrsaufkommens

Bezug: Kapitel 4, Seite 8ff



Erdgeschoss

Abbildung 1: Erdgeschoss (Auszug)

Quelle: RS-Plan AG, Bad Kreuznach, Salinenquartier Entwurf Hotel – Haus 3 Grundriss Erdgeschoss, Stand 22.08.2025

- Im geplanten 3. Bauabschnitt werden ein Lebensmitteleinzelhandel (LEH) mit einer Verkaufsfläche (VKF) von ca. 1.090 m², eine Bäckerei von ca. 50 m², ein Hotel mit 119 Zimmern sowie 24 Wohneinheiten, davon 12 für den geförderten Wohnungsbau realisiert. Die Gebäude des 1. und 2. Bauabschnittes der Volksbank Rhein-Nahe-Hunsrück eG (VOBA) inkl. Tiefgarage sind bereits fertig gestellt.
- Für die geplanten Nutzungen des 3. Bauabschnittes ergeben sich gemäß der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 24. Juli 2000 und nach Abstimmung zwischen dem Investor und Vertretern des Stadt Bad Kreuznach unter Berücksichtigung einer Reduzierung der Richtzahlen aufgrund der günstigen Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel insgesamt eine erforderliche Stellplatzanzahl für Pkw von 113. Hinzu kommen 11 Pkw-Stellplätze als Überhang aus dem 1. und 2. Bauabschnitt der VOBA gemäß Nachtrags-Bauschein vom 05.02.2021. Insgesamt werden 124 Pkw-Stellplätze erforderlich, geplant sind 126 Pkw-Stellplätze. Diese Anzahl steht auf der Fläche des Erdgeschosses und in der Tiefgarage zur Verfügung.

Bauabschnitt	Nutzung	Fläche / WE	Ansatz	Stellplatz-nachweis	Reduzierung Mobilitätskonzept	Abzug	Gesamt
1.BA	VOBA			58	---	0	58
2.BA	VOBA			24	---	0	24
Summe 1.+2.BA							82
Anzahl Stellplätze, die im 2.BA hergestellt werden							-71
Überhang auf BKN 3							11
BKN 3	Einzelhandel Bäckerei	1.090,43 m ² Ca. 50,00 m ²	15,0 m ² 35,0 m ²	73 2 75	28% ÖPNV-Anteil*	-21	54
BKN 3	Wohnen Wohnen gefördert	12 12 24	1,5 1,0	18 12 30			30
BKN 3	Hotel (119 Zimmer x 2 Betten i.M.)**	238	6	40	28% ÖPNV-Anteil*	-11	29
Gesamt BKN 3				145		-32	113
Gesamt inkl. Überhang auf BKN 3							124

* LBauO RLP

** Gastronomie über Zimmeranzahl

Tabelle 1: Stellplatznachweis Pkw

Quelle: nachrichtliche Übernahme

- Die verkehrliche Erschließung für die Kundenverkehre des LEH und der Bäckerei wird - analog dem vorhandenen Verkehrsgutachten - über zwei Zufahrten in der Schloßstraße abgewickelt, wovon die erste (östliche) Zufahrt eine reine Einfahrt und die zweite (westliche) Zufahrt eine reine Ausfahrt ist. Die verkehrliche Erschließung für Hotelgäste sowie Bewohnerinnen und Bewohner erfolgt über die Zufahrt (Ein- und Ausfahrt) der Tiefgarage.
- Mit dem Programm Ver_Bau: *Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen am PC (Ausgabe Januar 2021)* wurde das zu erwartende Verkehrsaufkommen, welches durch die geplanten Nutzungen LEH, Bäckerei, Wohnen und Hotel verursacht wird, nach dem aktuellsten Stand der Wissenschaft abgeschätzt. Den Berechnungen wird der entsprechende Mittelwert zugrunde gelegt. Für den geplanten LEH, die Bäckerei und Hotel wird das Verkehrsaufkommen für die Nutzung Beschäftigtenverkehr, Kundenverkehr, und Güterverkehr und für die geplante Nutzung Wohnen für die Nutzung Einwohnerverkehr, Besucherverkehr und Güterverkehr differenziert abgeschätzt. Basis bilden hierzu die Angaben zu den Verkaufsflächen, der Bettenanzahl und zur geplanten Anzahl von Wohneinheiten.

Es werden die folgenden Einrichtungen in Ansatz gebracht:

- Lebensmitteleinzelhandel (LEH) mit ca. 1.090 m² VKF
- Bäckerei von ca. 50 m²
- Hotel mit 119 Zimmern und 10 bis 13 Beschäftigten
- 24 WE, davon 12 WE geförderter Wohnungsbau
- Die folgenden Tabellen 2 bis 4 zeigen die Ergebnisse der Abschätzung des Verkehrsaufkommens für die geplanten Nutzungen im Ziel- und Quellverkehr pro Werktag:

Beschäftigtenverkehr		LEH		Bäckerei				
Verkaufsfläche (VKF) [m ²]		1.090		50				
		min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl			
Kennwert für Beschäftigte		90	70	25	15			
m ² Verkaufsfläche je Beschäftigten								
Anzahl Beschäftigte	12	16	2	3				
Anwesenheit [%]	60	60	60	60				
Wegehäufigkeit	2,0	2,5	2,0	2,5				
Wege der Beschäftigten	15	23	2	5				
MIV-Anteil [%]	30	70	30	70				
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1	1,1	1,1				
Pkw-Fahrten/Werktag	4	15	1	3				
Mittelwert Pkw-Fahrten/Werktag je Nutzung	10		2					
Mittelwert Pkw-Fahrten/Werktag	12							
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Quellverkehr	6							
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Zielverkehr	6							

Kundenverkehr		LEH		Bäckerei				
Verkaufsfläche (VKF) [m ²]		1.090		50				
		min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl			
Kennwert für Kunden		1,00	2,00	3,33	3,33			
Anzahl Kunden/Besucher	1.091	2.182	167	167				
Wegehäufigkeit	2,0	2,0	2,0	2,0				
Wege der Kunden/Besucher	2.182	4.364	334	334				
MIV-Anteil [%]	40	80	10	60				
Pkw-Besetzungsgrad	1,3	1,3	1,3	1,3				
Pkw-Fahrten/Werktag ohne Effekte	671	2.686	26	157				
Verbundeffekt	10 %	10 %	10 %	10 %				
Konkurrenzeffekt	0 %	0 %	0 %	0 %				
Pkw-Fahrten/Werktag mit Effekten	604	2.417	23	141				
Mittelwert Pkw-Fahrten/Werktag je Nutzung	1.511		82					
Mittelwert Pkw-Fahrten/Werktag	1.593							
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Quellverkehr	797							
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Zielverkehr	797							

Güterverkehr		LEH		Bäckerei				
Verkaufsfläche (VKF) [m ²]		1.090		50				
		min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl			
Kennwert für Güterverkehr		0,55	0,75	0,75	2,25			
Lkw-Fahrten/Werktag	6	8	0	1				
Mittelwert Lkw-Fahrten/Werktag je Nutzung	7		1					
Mittelwert Lkw-Fahrten/Werktag	8							
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Quellverkehr	4							
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Zielverkehr	4							

Tabelle 2: Abschätzung Verkehre LEH und Bäckerei

Einwohnerverkehre		Wohnen		Wohnen (gefördert)			
Anzahl Wohneinheiten		12		12			
		min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl		
Kennwert für Einwohner		2,5	3,0	2,5	3,0		
Wegehäufigkeit		3,5	4,0	3,5	4,0		
Wege der Einwohner		105	144	105	144		
Einwohnerwege außerhalb Gebiet [%]		0	0	0	0		
Wege der Einwohner im Gebiet		105	144	105	144		
MIV-Anteil [%]		30	70	30	70		
Pkw-Besetzungsgrad		1,5	1,5	1,5	1,5		
Pkw-Fahrten/Werktag		21	67	21	67		
Mittelwert Pkw-Fahrten/Werktag je Nutzung		44		44			
Mittelwert Pkw-Fahrten/Werktag		88					
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Quellverkehr		44					
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Zielverkehr		44					

Besucherverkehre		Wohnen		Wohnen (gefördert)			
Wege der Einwohner		105	144	105	144		
		min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl		
Kennwert für Besucher		15	15	15	15		
Wege der Einwohner		16	22	16	22		
MIV-Anteil [%]		50	60	50	60		
Pkw-Besetzungsgrad		1,75	1,75	1,75	1,75		
Pkw-Fahrten/Werktag		5	7	5	7		
Mittelwert Pkw-Fahrten/Werktag je Nutzung		6		6			
Mittelwert Pkw-Fahrten/Werktag		12					
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Quellverkehr		6					
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Zielverkehr		6					

Güterverkehr		Wohnen		Wohnen (gefördert)			
Anzahl Einwohner		30	36	30	36		
		min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl		
Kennwert für Güterverkehr		0,075	0,075	0,075	0,075		
Lkw-Fahrten/Werktag		2	3	2	3		
Mittelwert Lkw-Fahrten/Werktag je Nutzung		3		3			
Mittelwert Lkw-Fahrten/Werktag		6					
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Quellverkehr		3					
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Zielverkehr		3					

Tabelle 3: Abschätzung Verkehre Wohnen

Beschäftigtenverkehr		Hotel	
Anzahl Zimmer	119		
	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	
Anzahl Beschäftigte	10	13	
Anwesenheit [%]	90	90	
Wegehäufigkeit	2,5	2,5	
Wege der Beschäftigten	23	29	
MIV-Anteil [%]	90	90	
Pkw-Besetzungsgrad	1,1	1,1	
Pkw-Fahrten/Werktag	18	24	
Mittelwert Pkw-Fahrten/Werktag je Nutzung	21		
Mittelwert Pkw-Fahrten/Werktag	21		
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Quellverkehr	11		
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Zielverkehr	11		

Kundenverkehr		Hotel	
Anzahl Zimmer	119		
	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	
Kennwert für Kunden	2,00	2,00	Kunden je Zimmer
Anzahl Kunden/Besucher	238	238	
Wegehäufigkeit	2,0	2,0	
Auslastung [%]	70	70	
Wege der Kunden/Besucher	333,2	333,2	
MIV-Anteil [%]	80	80	
Pkw-Besetzungsgrad	1,5	1,5	
Pkw-Fahrten/Werktag	178	178	
Mittelwert Pkw-Fahrten/Werktag je Nutzung	178		
Mittelwert Pkw-Fahrten/Werktag	178		
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Quellverkehr	89		
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Zielverkehr	89		

Güterverkehr		Hotel	
Beschäftigtenverkehre	18	24	
	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	
Kennwert für Güterverkehr	25 %	25 %	Lkw-Fahrten Querschnitt Beschäftigtenverkehr
Lkw-Fahrten/Werktag	5	6	
Mittelwert Lkw-Fahrten/Werktag je Nutzung	6		
Mittelwert Lkw-Fahrten/Werktag	6		
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Quellverkehr	3		
Anzahl Fahrzeuge (Kfz) im Zielverkehr	3		

Tabelle 4: Abschätzung Verkehre Hotel

- Die Aussagen zum Verbund- und Mitnahmeeffekt für den LEH und die Bäckerei bleiben bestehen. Analog zur Wohnnutzung wird für das Hotel kein Mitnahme- und Verbundeffekt in Ansatz gebracht, da die geplante Nutzung ausschließlich Neuverkehre induziert.

Das Verkehrsaufkommen für den geplanten LEH und die Bäckerei während der Öffnungszeit von 07:00 Uhr bis 21:00 Uhr, für die Wohnnutzungen von 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr und für das Hotel von 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr sowie für die Vormittags- und Nachmittagsspitzenstunden im Quell- und Zielverkehr ist der nachfolgenden Tabelle 5 zu entnehmen.

- Während die Abreise der Hotelgäste nicht mit der Vormittagsspitzenstunde zusammen fällt (Check-out bis 12 Uhr), überlagert sich in der Nachmittagsspitzenstunde die Anreise der Hotelgäste (Check-in ab 15 Uhr - in der Regel ist bis 20 Uhr der Großteil der Anreisen erfolgt).

Bauliche Nutzung	Gesamtverkehr Anzahl Kfz / d	Anzahl Kfz Vormittagsspitzenstunde 07:00 Uhr - 08:00 Uhr				Anzahl Kfz Nachmittagsspitzenstunde 16:00 Uhr - 17:00 Uhr			
		Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr
LEH und Bäckerei (07:00 Uhr bis 21:00 Uhr)									
- Kundenverkehr	797	4,90 %	39	5,20 %	41	11,70 %	93	12,00 %	96
- Beschäftigtenverkehr	6	0,00 %	0	25,00 %	2	0,00 %	0	0,00 %	0
- Güterverkehr ≥ 2,8 t	4	0,00 %	0	30,00 %	1	20,00 %	1	20,00 %	1
Gesamt	807	39	44			94		97	
Werte in Pkw-E	811	39	45			95		98	
BKN 3 - Wohnen (00:00 Uhr bis 24:00 Uhr)									
- Einwohnerverkehr	44	14,67 %	7	4,35 %	2	8,15 %	4	10,33 %	5
- Besucherverkehr	6	0,13 %	0	1,82 %	0	7,08 %	0	10,80 %	1
- Güterverkehr ≥ 2,8 t	3	0,00 %	0	6,67 %	0	0,00 %	0	0,00 %	0
Gesamt	53	7	2			4		6	
Werte in Pkw-E	56	7	2			4		6	
Hotel (00:00 Uhr bis 24:00 Uhr)									
- Kundenverkehr	89	7,50 %	7	2,0 %	2	4,30 %	4	10,20 %	9
- Beschäftigtenverkehr	11	4,60 %	1	28,6 %	3	11,70 %	1	1,40 %	0
- Güterverkehr ≥ 2,8 t	3		0		0		0		0
Gesamt	103	8	5			5		9	
Werte in Pkw-E	106	8	5			5		9	
Gesamt alle Nutzungen	963								

Tabelle 5: Übersicht Gesamtverkehre und Spitzenstundenwerte

- Die Verkehrsverteilung wird analog dem vorhandenen Verkehrsgutachten vorgenommen.

Planfall P1 (P-1-Fall)

Bezug: Kapitel 6, Seite 19ff

- Die Verkehrsbelastungen im P-1-Fall für die Vormittags- und Nachmittagsspitzenstunde sind den Abbildungen 2 und 3 zu entnehmen.

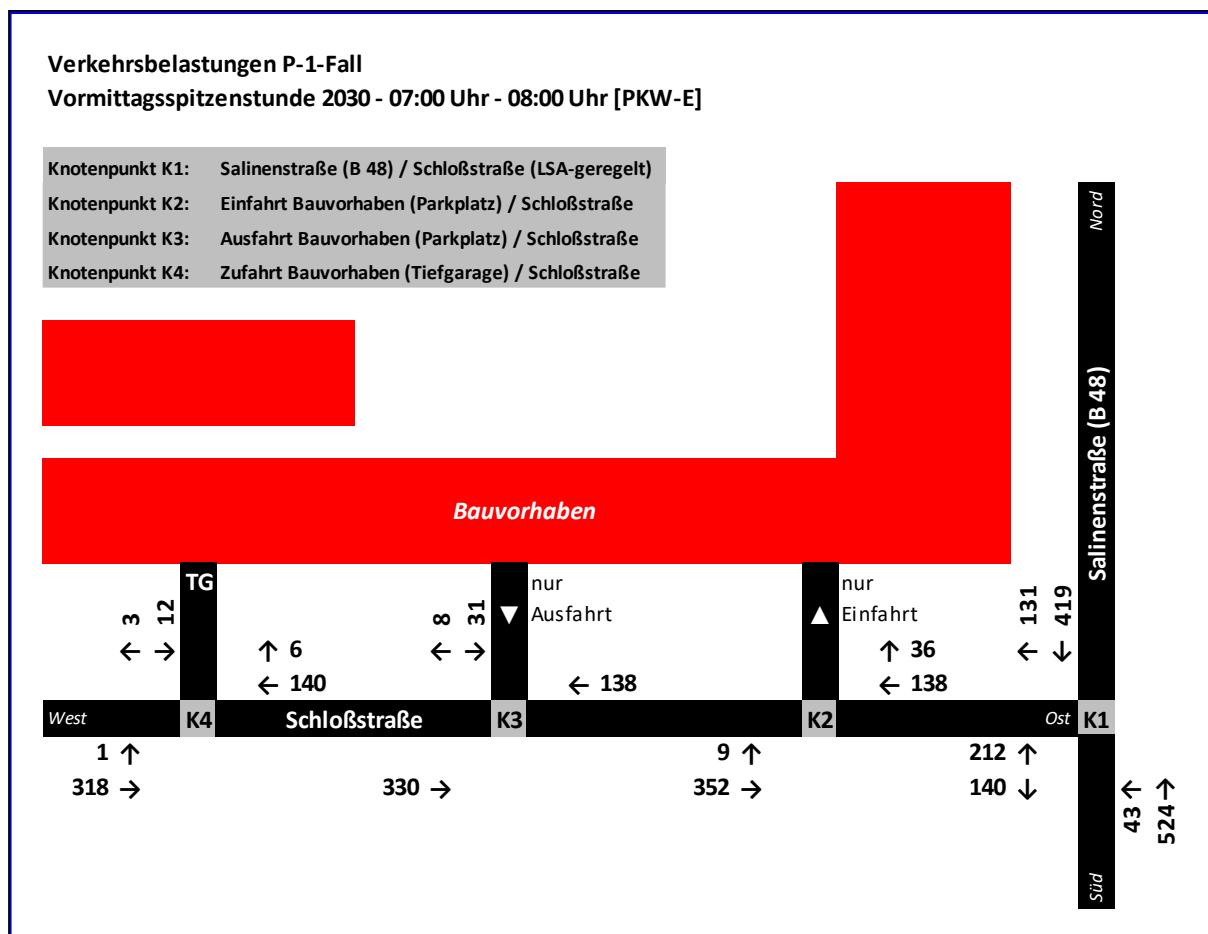


Abbildung 2: Vormittagsspitzenstunde P-1-Fall 07:00 Uhr bis 08:00 Uhr [Pkw-E]

Verkehrsbelastungen P-1-Fall

Nachmittagsspitzenstunde 2030 - 15:30 Uhr - 16:30 Uhr [PKW-E]

- Knotenpunkt K1: Salinenstraße (B 48) / Schloßstraße (LSA-geregelt)
- Knotenpunkt K2: Einfahrt Bauvorhaben (Parkplatz) / Schloßstraße
- Knotenpunkt K3: Ausfahrt Bauvorhaben (Parkplatz) / Schloßstraße
- Knotenpunkt K4: Zufahrt Bauvorhaben (Tiefgarage) / Schloßstraße

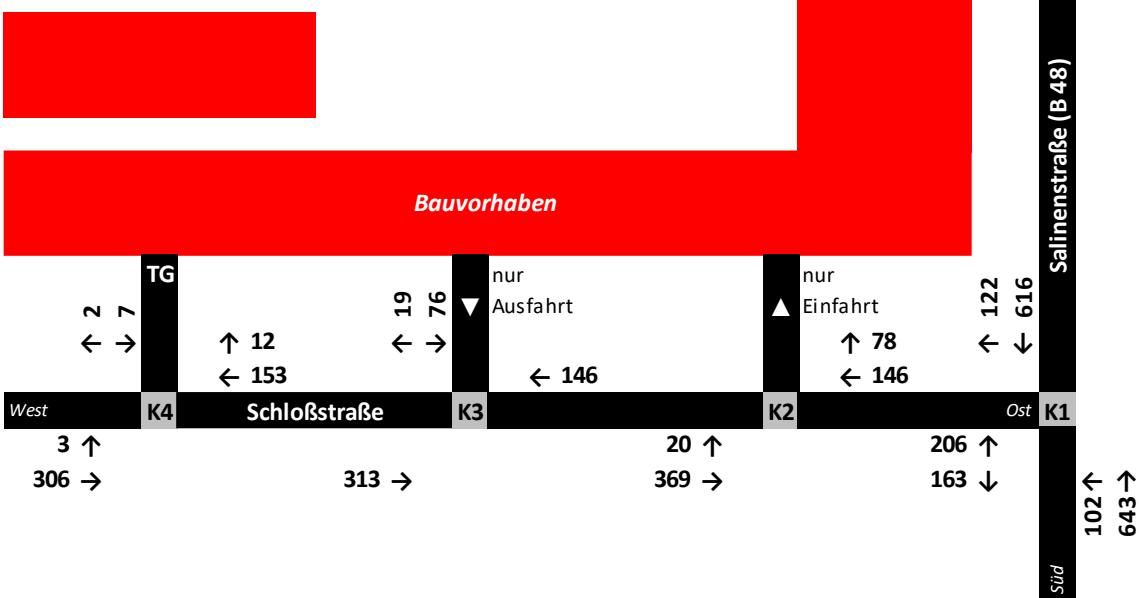


Abbildung 3: Nachmittagsspitzenstunde P-1-Fall 15:30 Uhr bis 16:30 Uhr [Pkw-E]

- Die Verkehrsbelastungen in der Vormittags- und Nachmittagsspitzenstunde haben sich im Vergleich zum vorhandenen Verkehrsgutachten im Wesentlichen nicht verändert und zeigen lediglich geringfügige Abweichungen nach oben oder unten. Vor diesem Hintergrund kann auf einen erneuten Nachweis der Leistungsfähigkeit der einzelnen Knotenpunkte verzichtet werden. Das bestehende Verkehrsgutachten weist für die betreffenden Knotenpunkte im damaligen Planfall P-1 die Gesamtqualitätsstufen A bzw. B aus, sodass von einer weiterhin ausreichenden Leistungsfähigkeit auszugehen ist.

Schalltechnische Kennwerte

Bezug: Kapitel 7, Seite 22ff

- Die Verkehrsbelastungen für den P-1-Fall sowie die entsprechenden RLS-19 Kennwerte sind der nachfolgenden Tabelle 6 zu entnehmen:

	P-1 (2030)	tags (06:00 Uhr - 22:00 Uhr)				nachts (22:00 Uhr - 06:00 Uhr)			
		M [Kfz/h]	p1 in %	p2 in %	Motorrad in %	M [Kfz/h]	p1 in %	p2 in %	Motorrad in %
Bundesstraße	DTV Kfz/24h 0,0575		3	7	1	0,0100	7	13	1
Salinenstraße (B 48) Nord	23.556	1354	41	95	14	236	17	31	2
Salinenstraße (B 48) Süd	18.118	1042	31	73	10	181	13	24	2
Gemeindestraße		M [Kfz/h] 0,0575	p1 in % 3	p2 in % 4	Motorrad in % 1	M [Kfz/h] 0,0100	p1 in % 3	p2 in % 4	Motorrad in % 1
Schloßstraße zw K1 und K2	6.484	373	11	15	4	65	2	3	1
Schloßstraße zw K2 und K3	5.999	345	10	14	3	60	2	2	1
Schloßstraße zw K3 und K4	5.514	317	10	13	3	55	2	2	1
Schloßstraße nach K4	5.326	306	9	12	3	53	2	2	1

Tabelle 6: RLS-Kennwerte P-1-Fall

Nachfolgend beigefügt ist eine typisierte Ganglinie für ein Stadthotel ohne externes Restaurant (in Anlehnung an Ver_Bau Bosserhoff) für die schalltechnischen Kennwerte:

Stunde	Hotels	
	Quell-V.	Ziel-V.
	%	%
00:00	0,0	0,0
01:00	0,0	0,0
02:00	0,0	0,0
03:00	0,0	0,0
04:00	0,0	0,0
05:00	0,0	0,0
06:00	0,9	1,5
07:00	7,5	2,0
08:00	8,6	1,2
09:00	11,2	1,2
10:00	12,5	4,7
11:00	7,5	3,2
12:00	3,0	3,4
13:00	3,9	3,7
14:00	8,9	7,0
15:00	4,6	10,3
16:00	4,3	10,2
17:00	5,8	12,1
18:00	5,1	12,9
19:00	6,2	7,9
20:00	3,5	8,8
21:00	2,4	5,5
22:00	2,4	3,0
23:00	1,6	1,3
Summe	100,0	100,0

Zusammenfassung

- Die Roda Projektentwicklung GmbH beabsichtigt die Fertigstellung des Salinenquartiers mit verschiedenen Nutzungen. Aufgrund des veränderten Nutzungsangebotes war zu prüfen, in welchem Umfang sich durch das neue Angebot die Verkehrsbelastungen an den untersuchten Knotenpunkten verändern und ob eine Anpassung des schalltechnischen Gutachtens erforderlich wird.
- Zu diesem Zweck wurde das durch die neuen Nutzungen zu erwartende Verkehrsaufkommen abgeschätzt, auf die angrenzenden Knotenpunkte umgelegt und anschließend mit den Ergebnissen des bestehenden Verkehrsgutachtens zum Bebauungsplan 1a-19 "Zwischen Salinenstraße und Schloßstraße" der Stadt Bad Kreuznach verglichen. Abschließend erfolgte die Ermittlung der schalltechnisch relevanten Kennwerte.
- Die Untersuchung zeigt, dass sich die Verkehrsstärken in den Spitzenstunden des Vormittags und Nachmittags im Vergleich zum vorhandenen Verkehrsgutachten im Wesentlichen nicht verändert haben und lediglich geringfügige Abweichungen nach oben oder unten aufweisen. Entsprechend liegen auch die DTV-Werte, die als Grundlage für die schalltechnische Untersuchung dienen, unter den im bestehenden Verkehrsgutachten ange setzten Werten.