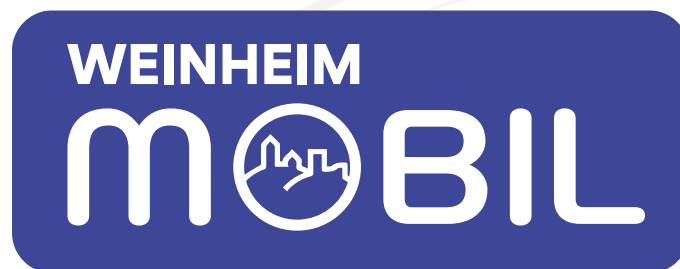


# ABSCHLUSSBERICHT DER ERSTEN BETEILIGUNGSPHASE

ERGEBNISSE DER AUFTAKTVERANSTALTUNG UND  
ONLINE-BETEILIGUNG 2024

**Nachhaltiger Mobilitätsplan Weinheim 2040**



[www.weinheim-mobil.de](http://www.weinheim-mobil.de)

Stand: 10. September 2025



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

erstellt durch

wer denkt was GmbH | Robert-Bosch-Str. 7 | 64293 Darmstadt

T: +49 6151 62915-56 | [www.werdenktwas.de](http://www.werdenktwas.de)



**WER | DENKT | WAS**  
vielfältig & bürgernah

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Auftaktveranstaltung und Online-Beteiligung .....</b>	<b>3</b>
2.1 Prüfung und Strukturierung der Beiträge	4
2.2 Beiträge nach Beitragsart	4
<b>3. Methodik und Auswertung .....</b>	<b>5</b>
<b>4. Ergebnisse .....</b>	<b>7</b>
4.1 Radverkehr	8
4.1.1 Radverkehr   Radwegeinfrastruktur	9
4.1.2 Radverkehr   Radverkehrssicherheit	10
4.1.3 Radverkehr   Radverkehrsförderung	11
4.1.4 Radverkehr   Sonstiges	11
4.2 Fußverkehr	12
4.2.1 Fußverkehr   Fußwegeinfrastruktur	14
4.2.2 Fußverkehr   Barrierefreiheit	14
4.2.3 Fußverkehr   Fußgängersicherheit	16
4.2.4 Fußverkehr   Sonstiges	16
4.3 Fließender Kfz-Verkehr	17
4.3.1 Fließender Kfz-Verkehr   Verkehrsführung	18
4.3.2 Fließender Kfz-Verkehr   Verkehrsberuhigung	19
4.3.3 Fließender Kfz-Verkehr   Verkehrssicherheit	20
4.3.4 Fließender Kfz-Verkehr   Sonstiges	21
4.4 Ruhender Kfz-Verkehr	21
4.4.1 Ruhender Kfz-Verkehr   Parkraummanagement	23
4.4.2 Ruhender Kfz-Verkehr   Parkraumüberwachung	24
4.4.3 Ruhender Kfz-Verkehr   Parksysteme	25
4.4.4 Ruhender Kfz-Verkehr   Gehwegparken	25
4.4.5 Ruhender Kfz-Verkehr   Sonstiges	26
4.5 ÖPNV	26
4.5.1 ÖPNV   Busverkehr	28
4.5.2 ÖPNV   Schienenverkehr	29
4.5.3 ÖPNV   OEG-Stadtbahn	29
4.5.4 ÖPNV   Sonstiges	30
4.6 Mobilitätsverbund	31
4.6.1 Mobilitätsverbund   Sharing-Systeme	32
4.6.2 Mobilitätsverbund   Multimodale Vernetzung	32
4.6.3 Mobilitätsverbund   Digitale Mobilitätsdienste	33
4.7 Ampelschaltungen	34
4.8 Sonstige Verkehrsmittel	36
4.9 Sonstige Themen	37
4.9.1 Sonstige Themen   Verwaltung/Organisation	38
4.9.2 Sonstige Themen   Umwelt/Klima	39
4.9.3 Sonstige Themen   Stadtentwicklung	39
4.9.4 Sonstige Themen   Sonstiges	40
<b>5. Fazit und Ausblick .....</b>	<b>40</b>

# 1. Einleitung

Die Mobilität der Zukunft steht vor großen Herausforderungen: Klimaschutz, demographischer Wandel und sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse erfordern neue Konzepte für unsere Städte. Die Stadt Weinheim mit ihren rund 45.000 Einwohnerinnen und Einwohnern stellt sich dieser Aufgabe und entwickelt aktuell einen nachhaltigen Mobilitätsplan 2040, der die Weichen für eine zukunftsfähige Mobilitätsgestaltung stellen soll. Ein zentraler Baustein dieses Prozesses ist die umfangreiche Bürgerbeteiligung, die im September 2023 mit einer Auftaktveranstaltung und einer parallel geschalteten Online-Beteiligung startete.

Der vorliegende Bericht analysiert die Ergebnisse der Beiträge, die im Rahmen der Veranstaltung und der anschließenden Online-Beteiligung eingingen. Das zentrale Erkenntnisinteresse liegt dabei auf der systematischen Auswertung der Beiträge nach thematischen Schwerpunkten. Diese Analyse soll dem beauftragten Verkehrsplanungsbüro gemeinsam mit den weiteren Analyseergebnissen eine fundierte Grundlage für die weitere Konzeptentwicklung liefern, wobei ein besonderer Fokus auf der Quantifizierung von Handlungsschwerpunkten und der Analyse von Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern liegt.

Die Untersuchung ist Teil eines größeren Prozesses, der auf einer Zukunftswerkstatt aus den Jahren 2021-2023 aufbaut und durch das Bundesprogramm "nachhaltig.mobil.planen" und als Aktionsplan des Landes Baden-Württemberg gefördert wird. Die Ergebnisse werden durch weitere empirische Erhebungen wie Verkehrszählungen und eine repräsentative Haushaltsbefragung ergänzt, um ein möglichst umfassendes Bild der Mobilitätssituation in Weinheim zu erhalten.

Der Bericht gliedert sich in mehrere Hauptabschnitte: Nach einer Darstellung der methodischen Vorgehensweise folgt die detaillierte Analyse der thematischen Schwerpunkte der Bürgerbeiträge.

# 2. Auftaktveranstaltung und Online-Beteiligung

Am 19. September 2024 fand die Auftaktveranstaltung zum nachhaltigen Mobilitätsplan 2040 in der Stadthalle Weinheim statt. Über 60 engagierte Bürgerinnen und Bürger kamen zusammen, um sich über die Zukunft der städtischen Mobilität und die weiteren Projektschritte zu informieren. In vier thematisch strukturierten Arbeitsgruppen wurden zentrale Aspekte wie Verkehrssicherheit, ÖPNV-Anbindung, Radverkehrsinfrastruktur und multimodale Mobilitätsangebote diskutiert. Die Teilnehmenden sammelten dabei sowohl Probleme als auch gute Beispiele und Verbesserungsvorschläge zum bestehenden Verkehrssystem. Insgesamt wurden 280 Moderationskarten ausgefüllt. Diese Inhalte wurden systematisch ausgewertet und in 120 konkrete Beiträge für das digitale Kartentool auf [www.weinheim-mobil.de](http://www.weinheim-mobil.de) übertragen.

Parallel zur Veranstaltung wurde eine Online-Beteiligung gestartet. Dort konnten alle Bürgerinnen und Bürger ihre Meinungen und Ideen direkt in einer interaktiven Stadtkarte eintragen. Dieses digitale Format ermöglichte es noch mehr Menschen, sich in den Planungsprozess einzubringen.

Die Beteiligungsphase lief vom 19. September bis zum 26. November 2024. In dieser Zeit gingen 790 Beiträge ein, davon 120 aus der Auftaktveranstaltung:

- **665** mit Bezug zu einem konkreten Ort

- **125** allgemeine Anmerkungen ohne feste Verortung

Die Plattform wurde aktiv genutzt: 286 Personen beteiligten sich, darunter

- **208 Personen**, die eigene Beiträge erstellten<sup>1</sup>
- **216 Personen**, die Beiträge anderer bewerteten

Die hohe Beteiligung zeigte sich auch in 3.341 abgegebenen „Daumen hoch“-Bewertungen, was das große Interesse der Weinheimer Bevölkerung an der Mobilitätsplanung widerspiegelt. Zusätzlich konnten Beiträge ohne Registrierung eingereicht werden. Diese wurden von der Moderation gesammelt und auf der Plattform veröffentlicht.

## 2.1 Prüfung und Strukturierung der Beiträge

Die Beiträge wurden zunächst geprüft, um die Qualität zu sichern und sicherzustellen, dass sie den Nutzungsbedingungen sowie den Datenschutzbestimmungen entsprechen. Bei der Verarbeitung der georeferenzierten Beiträge wurden inhaltlich ähnliche oder sich überschneidende Beiträge zusammengefasst, ohne dass Inhalte verloren gingen. Die ursprünglichen Mehrfachnennungen wurden in der statistischen Auswertung berücksichtigt, um die Gewichtung der Themen abzubilden. Die Bürgerinnen und Bürger konnten ihre Beiträge jeweils einer Beitragsart zuordnen: Stärke, Schwäche oder Idee.

## 2.2 Beiträge nach Beitragsart

Die Auswertung zeigt eine deutliche Verteilung der Beiträge auf die drei Arten von Beiträgen. Besonders häufig machten die Bürgerinnen und Bürger auf Schwachstellen aufmerksam und brachten konkrete Verbesserungsvorschläge ein. Positive Aspekte („Stärken“) wurden hingegen seltener genannt, aber dennoch auch zahlreiche Ideen.

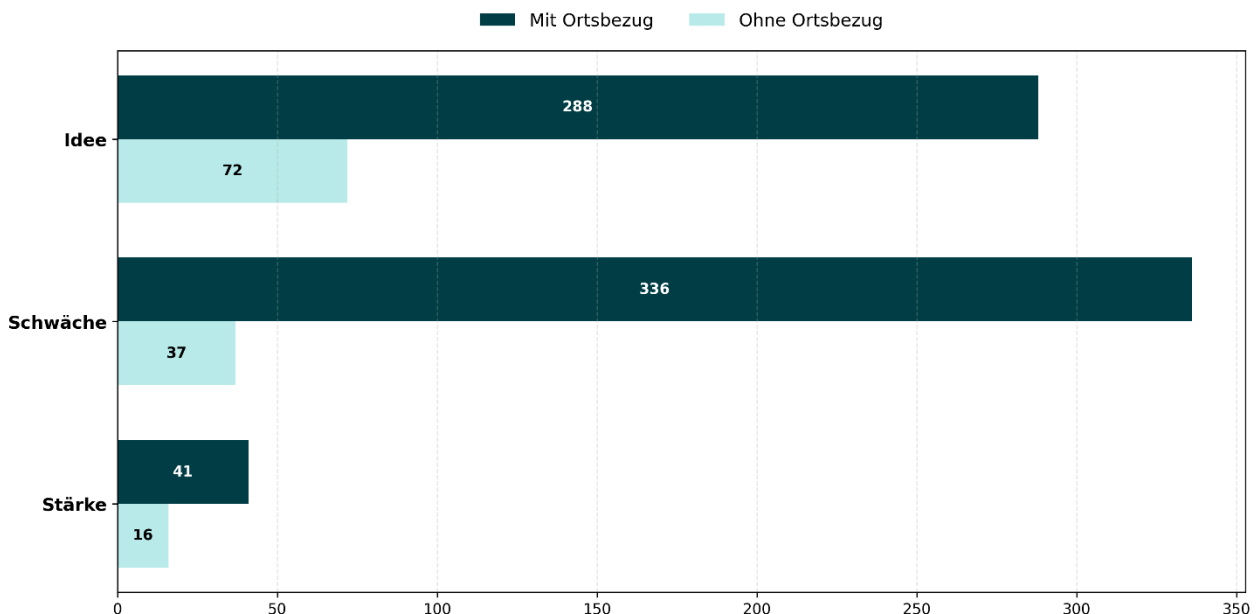


Abbildung 1: Zuordnung der Beiträge in die vorgegebenen Beitragsarten

<sup>1</sup> Hierbei handelt es sich um die Anzahl der registrierten Nutzenden auf [www.weinheim-mobil.de](http://www.weinheim-mobil.de), die digital ihre Beiträge eingegeben haben. Die Bürgerinnen und Bürger, die ihre Ideen im Rahmen der Auftaktveranstaltung formulierten oder ihre Beiträge bspw. per E-Mail übermittelten, wurden mit einem Verwaltungsnutzeraccount auf [www.weinheim-mobil.de](http://www.weinheim-mobil.de) übertragen. Die tatsächliche Anzahl der Bürgerinnen und Bürger, die in dieser ersten Phase der Bürgerbeteiligung Beiträge eingebracht haben, ist daher höher.

Der Großteil der Eingaben wurde direkt auf der interaktiven Stadtkarte verortet. Das zeigt, dass das digitale Kartentool gut angenommen wurde. Ein kleinerer Teil der Beiträge bezog sich auf allgemeine Themen oder das gesamte Stadtgebiet und wurde daher ohne konkreten Ortsbezug erfasst.

### 3. Methodik und Auswertung

Da jeder Bürger die Möglichkeit hatte, einen Betrag einzubringen, handelt es sich nicht um eine repräsentative Befragung, sondern um das Sammeln verschiedener Aspekte und Schwerpunkte. Eine repräsentative Befragung erfolgte im Rahmen einer Haushaltsbefragung. Die Auswertung der Beiträge zum Weinheimer Mobilitätsplan 2040 folgt einer systematischen Inhaltsanalyse. Dafür wurde ein spezielles Kategoriensystem entwickelt, das die Beiträge strukturiert erfasst und gezielt auf verkehrsplanerische Fragen ausgerichtet ist.

Das System wurde so gestaltet, dass es alle wichtigen Aspekte nachhaltiger Mobilität in Weinheim abbildet – von Verkehrssicherheit und Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs bis hin zu Themen wie Parken. Die Hauptkategorien spiegeln die zentralen Handlungsfelder wider, während die Unterkategorien eine genauere Analyse einzelner Aspekte wie Gehwegparken oder Ampelschaltungen ermöglichen.

Das Kategoriensystem wurde so gestaltet, dass es einerseits detailliert genug ist, um die verschiedenen Mobilitätsthemen in den Weinheimer Stadtteilen abzubilden, andererseits aber übersichtlich bleibt, um eine effiziente Auswertung zu ermöglichen. Durch diese methodische Vorgehensweise entsteht eine verlässliche Grundlage für die weitere Konzeptentwicklung durch das beauftragte Verkehrsplanungsbüro.

<b>1. Radverkehr</b> 1.1 Radwegeinfrastruktur 1.2 Radverkehrssicherheit 1.3 Radverkehrsförderung	<b>2. Fußverkehr</b> 2.1 Fußwegeinfrastruktur 2.2 Barrierefreiheit 2.3 Fußgängersicherheit	<b>3. Fließender Kfz-Verkehr</b> 3.1 Verkehrsführung 3.2 Verkehrsberuhigung 3.3 Verkehrssicherheit
<b>4. Ruhender Kfz-Verkehr</b> 4.1 Parkraummanagement 4.2 Parkraumüberwachung 4.3 Parksysteme 4.4 Gehwegparken	<b>5. ÖPNV</b> 5.1 Busverkehr 5.2 Schienenverkehr 5.3 OEG-Stadtbahn	<b>6. Mobilitätsverbund</b> 6.1 Sharing-Systeme 6.2 Multimodale Vernetzung 6.3 Digitale Mobilitätsdienste
<b>7. Ampelschaltungen</b>	<b>8. Sonstige Verkehrsmittel</b>	<b>9. Sonstige Themen</b> 9.1 Verwaltung/Organisation 9.2 Umwelt/Klima 9.3 Stadtentwicklung

Abbildung 2 Übersicht des verwendeten Code-Systems

Bei der Auswertung der Kartenbeiträge zum Weinheimer Mobilitätsplan 2040 ist zu beachten, dass viele Beiträge mehrere mobilitätsbezogene Aspekte gleichzeitig ansprechen. Deshalb werden sie in der Analyse mehreren Kategorien zugeordnet.

Ein Beispiel: Ein Beitrag fordert eine bessere Radverkehrsführung entlang einer Hauptstraße und thematisiert gleichzeitig Konflikte mit Zufußgehenden und dem fließenden Autoverkehr.

In diesem Fall wird der Beitrag in allen drei Themenbereichen erfasst und taucht entsprechend in den jeweiligen Segmenten der statistischen Auswertung auf (siehe Abbildung 3).

Durch diese Mehrfachzuordnung übersteigt die Summe aller thematischen Zuordnungen (Codierungen) die Gesamtzahl der eingereichten Beiträge. Dieses Verfahren ist notwendig, um die komplexen Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern vollständig abzubilden. Besonders bei übergreifenden Themen wie Gehwegparken oder der Optimierung von Ampelschaltungen ermöglicht diese Methode eine detaillierte Analyse der unterschiedlichen Nutzungsansprüche und potenziellen Konflikte im Straßenraum. Um die Beitragsvielfalt in allen Unterkategorien adäquat darstellen zu können, werden verschiedene Aspekte der Diskussion in der Analyse der Beiträge mehrfach aufgeführt. So ist bspw. die Verbesserung der Radinfrastruktur Thema in vielen Beiträgen innerhalb der Kategorie Radverkehr | Radwegeinfrastruktur, aber auch in der Kategorie Mobilitätsverbund | Multimodale Vernetzung werden Verbesserungen der Radinfrastruktur gefordert.

## Aufbau und Konzeption des Codesystems

Das Codesystem (Kategoriensystem) zur systematischen Auswertung der Beiträge zum Weinheimer Mobilitätsplan 2040 besteht aus 9 Hauptkategorien und 22 zugehörigen Unterkategorien.

Durch die systematische, ki-unterstützte und manuelle Sichtung der Bürgerbeiträge wurde das Codesystem kontinuierlich verfeinert, um die Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern sowie die Schwerpunktsetzungen der Bürgerinnen und Bürger präzise abzubilden. Die nachfolgende Visualisierung verdeutlicht die Struktur des Codesystems und stellt die quantitative Verteilung der Codierungen aller Beiträge dar.

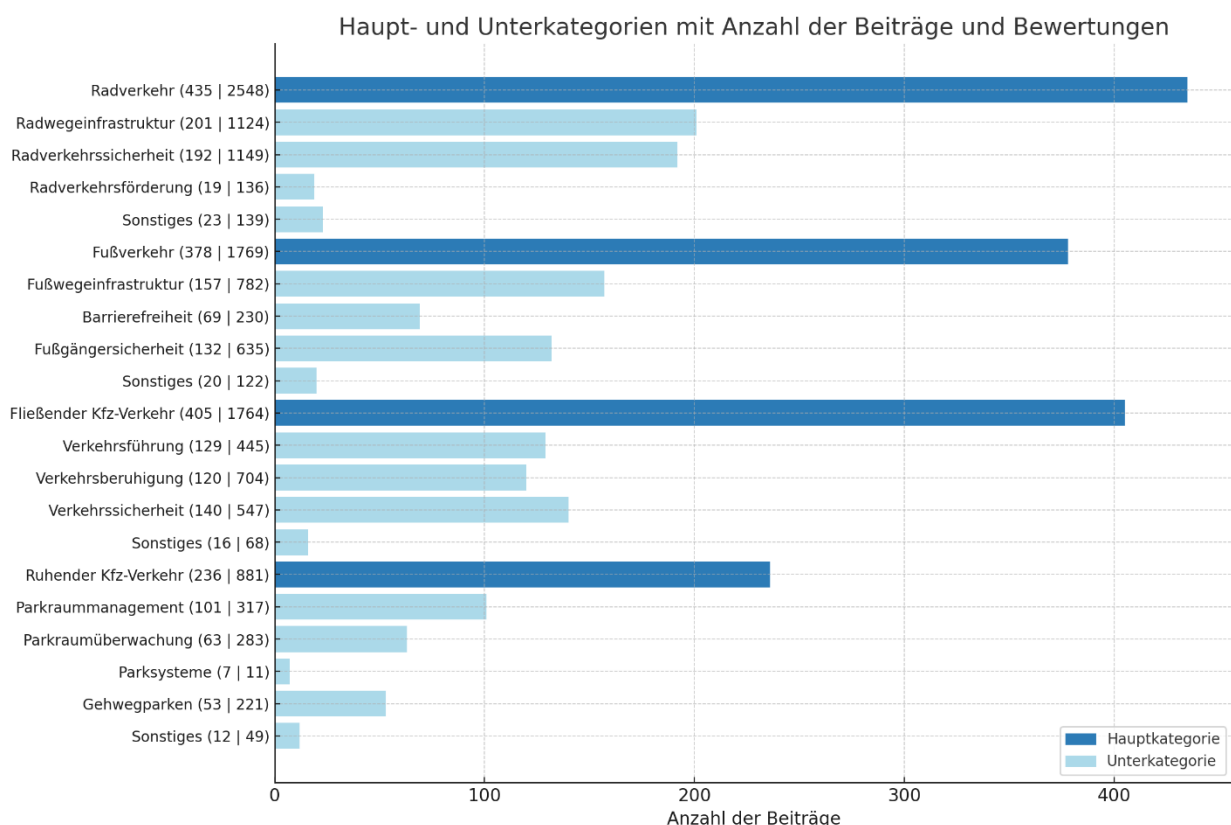


Abbildung 3: Verteilung der Codierungen auf die Haupt- und Unterkategorien nach Anzahl (Mehrfachcodierungen möglich); Angaben in Form von (Beiträge | Bewertungen)

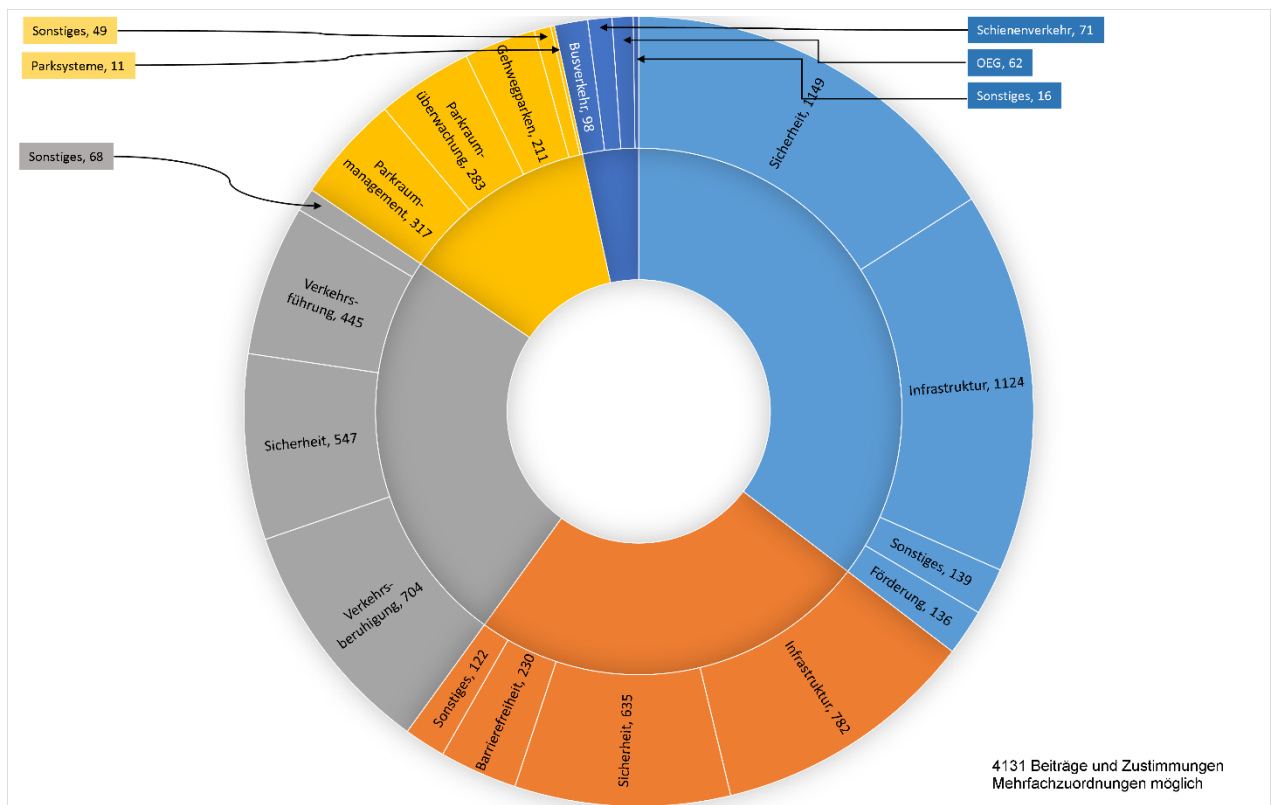
Das Kategoriensystem wurde mittels einer Kombination aus deduktiver und induktiver Methode erstellt, indem die Grundstruktur aus mobilitätsplanerischer Perspektive vorgegeben und das Kategoriensystem im Zuge der inhaltsanalytischen Bearbeitung des Materials verfeinert und ausdifferenziert wurde. Dadurch blieb die Systematisierung nah am ursprünglichen Material und passte sich dem Thema an.

Die Hauptkategorien **Radverkehr**, **Fußverkehr** und **fließender Kfz-Verkehr** sind jeweils in drei Unterkategorien unterteilt. Der ruhende Kfz-Verkehr erhielt vier Unterkategorien. Der **ÖPNV** sowie der **Mobilitätsverbund** wurden ebenfalls mit je drei Unterkategorien codiert. **Ampelschaltungen** und **Sonstige Verkehrsmittel** bilden eigene Hauptkategorien ohne weitere Unterteilung. Die Kategorie **Sonstige Themen** enthält drei Unterkategorien, die übergreifende Aspekte erfassen.

Dieses System erlaubt sowohl eine qualitative inhaltliche Analyse als auch eine quantitative Auswertung der Häufigkeitsverteilungen. Dadurch lassen sich zentrale von den Nutzenden formulierte Handlungsbedarfe für die zukünftige Verkehrsplanung in Weinheim erkennen.

Das Codesystem bildet die thematische Vielfalt der Einträge der Nutzenden ab und sorgt gleichzeitig für eine klare Struktur. Die Analyse zeigt typische Schwerpunkte auf, die Hinweise auf besonders wichtige oder kontrovers diskutierte Themen liefern. Die Kombination aus qualitativer Kategorisierung und quantitativen Häufigkeitsmustern ermöglicht somit tiefere Einblicke in die Sichtweise der Bürgerinnen und Bürger.

## 4. Ergebnisse



## 4.1 Radverkehr

Die Kategorie „Radverkehr“ spielt eine zentrale Rolle im Codesystem. Sie zeigt, wie wichtig das Fahrrad für die nachhaltige Verkehrsentwicklung in Weinheim ist.

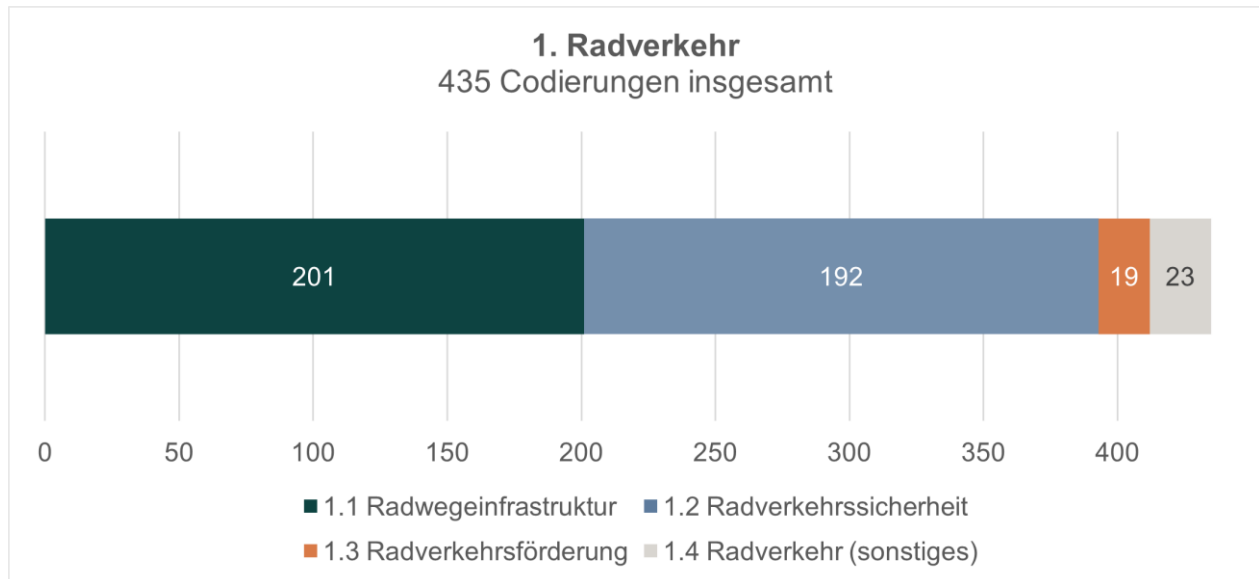


Abbildung 4: Anzahl der Codierungen für die Hauptkategorie "1. Radverkehr" und deren Unterkategorien

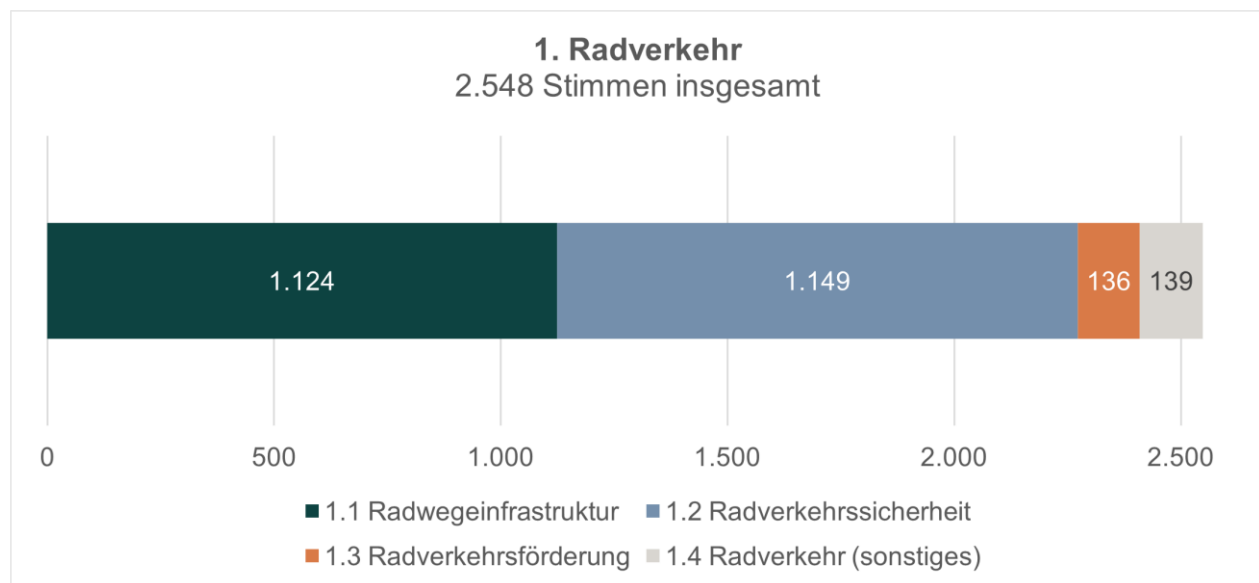


Abbildung 5: Anzahl der Stimmen der Beiträge in der Hauptkategorie "1. Radverkehr" und deren Unterkategorien

Drei Unterkategorien erfassen die verschiedenen Aspekte des Radverkehrs: **Radwegeinfrastruktur, Radverkehrssicherheit und Radverkehrsförderung**. Diese Struktur ermöglicht eine detaillierte Analyse der Bürgerbeiträge zur Fahrradmobilität und deckt das gesamte Themenspektrum ab.

Mit **435 Beiträgen und 2.548 Bewertungen** ist „Radverkehr“ die am häufigsten genannte Kategorie im Codesystem. Dieser Code wurde allen Einträgen zugeordnet, die sich mit **der Radinfrastruktur, der Verkehrsführung für Radfahrende** oder allgemeinen Aspekten des Radverkehrs befassen.

Eine Sentiment-Analyse der Beiträge zeigt, dass die Mehrheit der Einträge die aktuelle Radverkehrssituation negativ bewertet. Positive Rückmeldungen sind selten, während etwa

ein Drittel der Beiträge neutrale Beschreibungen oder Verbesserungsvorschläge enthält. Diese thematische Gewichtung verdeutlicht, dass der Radverkehr eine zentrale Rolle für die Weiterentwicklung des nachhaltigen Mobilitätsplans spielt. Zudem zeigt die hohe Anzahl an Reaktionen auf diese Beiträge, dass es ein großes öffentliches Interesse an diesem Thema gibt.

Als zentrale Themen lassen sich folgende Punkte über alle Unterkategorien hinweg identifizieren:

- **mangelhafte Radwege** (schlechte Beschaffenheit, fehlende Verbindungen, schmale Schutzstreifen)
- **Ampelschaltungen sind ein wiederkehrendes Problem** in mehreren Kategorien (Radverkehr, Fußverkehr, fließender Kfz-Verkehr). Zu kurze Grünphasen und ungünstige Steuerungen werden kritisiert.
- **Gehwegparken wird als großes Problem für Zufußgehende und Radfahrende angesehen.** Es wird oft als Sicherheitsrisiko für Kinder und ältere Menschen benannt.
- **Sicherheit an Schulwegen ist u.a. mit Blick auf den Radverkehr ein zentrales Anliegen.** Konflikte durch Elterntaxis, unübersichtliche Übergänge und fehlende Verkehrsberuhigungen werden häufig erwähnt.

#### 4.1.1 Radverkehr | Radwegeinfrastruktur

Die **Radwegeinfrastruktur** ist neben der Radverkehrssicherheit die dominierende Unterkategorie innerhalb der Kategorie „Radverkehr“. Mit **201 Beiträgen** und **1.124 Bewertungen** macht sie fast die Hälfte aller radverkehrsbezogenen Einträge aus.

Beiträge wurden diesem Untercode zugeordnet, wenn sie **bauliche oder gestalterische Aspekte** des Radwegenetzes thematisieren – dazu gehören bspw. **die Oberflächenbeschaffenheit, die Breite der Radwege sowie deren Führung und Beschilderung.**

Etwa die Hälfte der Beiträge bewertet die bestehende Infrastruktur **negativ**. Ein ähnlich großer Teil ist **neutral formuliert** und enthält oft konkrete Verbesserungsvorschläge. **Positive Bewertungen** sind die Ausnahme.

Die inhaltliche Analyse der Beiträge zur **Radwegeinfrastruktur in Weinheim** zeigt viele Herausforderungen und Verbesserungsvorschläge. Die hier dargestellten Aussagen geben einen Einblick in die wichtigsten Handlungsfelder.

Viele Bürgerinnen und Bürger kritisieren, dass **es zu wenige oder unzureichende Radwegverbindungen** gibt – besonders in die Odenwaldstadtteile und umliegenden Gemeinden (vgl. 60, 62, 122, 410, 411, 415). Auch innerhalb des Stadtgebiets fehlen durchgängige und sichere Radwege, vor allem zwischen Bahnhof und Innenstadt sowie in der Bahnhofstraße (vgl. 23, 58, 283, 316). An bestehenden Radwegen werden oft **bauliche Mängel, etwa schlechte Fahrbahnbeläge, Schlaglöcher oder gefährliche Bordsteinkanten** kritisiert (vgl. 388, 658, 669, 767).

Viele wünschen sich **mehr und besser verteilte Abstellmöglichkeiten** in der ganzen Stadt (vgl. 64, 101, 103, 104, 150). Ein besonderer Wunsch sind **überdachte und diebstahlsichere Anlagen** – vor allem für hochwertige E-Bikes (vgl. 373, 733).

Als problematisch werden **gefährliche Kreuzungsbereiche** (vgl. 450, 607, 608) sowie **plötzlich endende Radwege** wahrgenommen (vgl. 449, 524). Auch **unzureichende Schutzstreifen**, die oft als zu schmal angesehen werden oder zwischen parkenden Autos und dem fließenden Verkehr verlaufen, werden bemängelt (vgl. 490, 664). Besonders für Kinder

und unerfahrene Radfahrende werden solche Situationen als gefährlich eingestuft (vgl. 419, 566).

Zu den vorgeschlagenen Verbesserungen gehören:

- **Fahrradstraßen**, die den Radverkehr priorisieren (vgl. 130, 501, 642)
- **Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung öffnen** (vgl. 30, 389, 498)
- **konsequente Trennung von Auto- und Radverkehr** (vgl. 154, 496, 497)
- **Anbindung an regionale Radschnellwege**, um den Radverkehr über die Stadtgrenzen hinaus zu verbessern (vgl. 126, 258, 369)

#### 4.1.2 Radverkehr | Radverkehrssicherheit

Die **Radverkehrssicherheit** ist neben der Radwegeinfrastruktur das dominierende Thema innerhalb der Kategorie „Radverkehr“. Mit **192 Beiträgen** und **1.149 Bewertungen** macht es fast die Hälfte aller radverkehrsbezogenen Einträge aus.

Beiträge wurden diesem Undercode zugeordnet, wenn sie sich mit der subjektiv empfundenen oder objektiv messbaren **Sicherheit des Radverkehrs** auseinandersetzen - von **Konfliktpunkten** mit anderen Verkehrsteilnehmenden über die Beleuchtungssituation bis hin zu **Querungsstellen** und **Sichtbeziehungen**.

Mehr als zwei Drittel der Einträge beinhalten **negative** Bewertungen der aktuellen Sicherheitssituation für Radfahrende, während **positive** Rückmeldungen die absolute Ausnahme darstellen. Etwa ein Viertel der Beiträge ist neutral formuliert und enthält meist konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Ein zentrales Thema sind **gefährliche Kreuzungen** und **unübersichtliche Einmündungen**. Besonders der **Suezkanalweg** wird als Konfliktbereich genannt, da es dort häufig zu Konflikten zwischen Auto- und Radverkehr kommt, wobei Radfahrende oft die Vorfahrt genommen wird (vgl. 53, 54, 152, 172, 187, 678). Auch die **Bahnhofstraße** wird als problematisch wahrgenommen, insbesondere durch plötzlich endende Radwege und gefährliche Übergänge (vgl. 23, 58, 283, 316).

Die Radwegeinfrastruktur weist aus Sicht der Teilnehmenden **strukturelle Mängel** auf, wie etwa zu schmale oder plötzlich endende Radwege (vgl. 118, 131, 251, 449). Kritisch werden **Schutzstreifen** auf der Fahrbahn bewertet, die oft zu schmal sind und von **Autofahrenden nicht respektiert** werden (vgl. 63, 490, 664). Diese Probleme verschärfen sich an Engstellen und durch **parkende Fahrzeuge**, die zu gefährlichen Überholmanövern führen (vgl. 220, 261, 741).

Ein weiterer Schwerpunkt sind **Sicherheitsbedenken** bei **Schulwegen** und im Umfeld von **Bildungseinrichtungen**. Eltern sorgen sich um die Sicherheit ihrer Kinder, da **hohes Verkehrsaufkommen** und **rücksichtsloses Verhalten** eine Gefahr darstellen (vgl. 224, 254, 537). Auch die Situation an **Bushaltestellen** und im Bereich des **Busbahnhofs** wird zum Teil als problematisch für Radfahrende beschrieben (vgl. 221, 745).

Als weitere Sicherheitsrisiken werden die **mangelnde Beleuchtung** von Radwegen (vgl. 201, 597, 598) und **schlechte Fahrbahnoberflächen** (vgl. 388, 616) wahrgenommen. Außerdem weist ein Beitrag darauf hin, dass besonders im Wald **zu schnell fahrende E-Bikes** eine Gefährdung darstellen können (vgl. 48).

Die Bürgerinnen und Bürger schlagen verschiedene Lösungen vor, wie die Einrichtung von **Fahrradstraßen** (vgl. 501, 642), **bessere Markierungen** (vgl. 382, 383) und eine konsequentere **Verkehrsüberwachung** (vgl. 744). Es wird deutlich, dass eine grundlegende

Verbesserung der **Radverkehrssicherheit** als wesentliche Voraussetzung für die Förderung des Radverkehrs angesehen wird.

#### 4.1.3 Radverkehr | Radverkehrsförderung

Die **Radverkehrsförderung** lässt einen eigenständigen, wenn auch kleinen thematischen Schwerpunkt innerhalb der Kategorie „Radverkehr“ erkennen und umfasst 19 Beiträge, die von den Teilnehmenden mit insgesamt 136 Stimmen versehen wurden.

Beiträge wurden diesem Untercode zugeordnet, wenn sich auf strategische und konzeptionelle **Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs** beziehen. Die Codierung erfolgt bei Nennungen zu Kampagnen, Öffentlichkeitsarbeit, Serviceangeboten oder anderen Fördermaßnahmen für den Radverkehr.

Ein differenzierter Blick auf die Tonalität der Beiträge verdeutlicht eine **überwiegend sachlich-konstruktive Diskussion**: Mehr als zwei Drittel der Einträge sind neutral formuliert und enthalten häufig konkrete Anregungen für Fördermaßnahmen. Kritische Stimmen zur bisherigen Förderpraxis machen etwa ein Fünftel der Beiträge aus, während positive Rückmeldungen zu bestehenden Förderaktivitäten nur vereinzelt auftreten.

Die inhaltliche Analyse der Unterkategorie ergibt verschiedene **Vorschläge** zur Steigerung der Attraktivität der Fahrradmobilität:

Ein Thema ist der **Ausbau des Bike-Sharing-Systems**. Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich mehr Stationen und eine größere Flotte, die auch E-Bikes und barrierefreie Optionen umfasst (vgl. 19). Auch die Anbindung von Stadtteilen, wie Sulzbach, an das Sharing-System wird als wichtiger Schritt zur besseren Verknüpfung mit dem ÖPNV angesehen (vgl. 59). Zudem wird die Einrichtung von Lastenrad-Verleihstationen in der Innenstadt und in den Ortsteilen vorgeschlagen (vgl. 169, 762).

Es gibt auch Vorschläge für **innovative Konzepte**, um den Radverkehr zu fördern. Ein Beispiel ist der „Bicibus“, ein Projekt, bei dem Schülerinnen und Schüler in einer begleiteten Fahrradkolonne zur Schule fahren (vgl. 719). Auch Werbeaktionen wie ein „Tag des Rades“ speziell für Kinder und Jugendliche werden angeregt (vgl. 25).

Die **Verkehrssicherheit** wird ebenfalls mit Blick auf die Radverkehrsförderung als zentrales Thema genannt. Besonders gefährliche Straßenabschnitte, wie die Gorbheimer/Müllheimer Talstraße, werden häufig angesprochen (vgl. 67, 71). Es wird auch die Optimierung von Ampelschaltungen zugunsten des Radverkehrs vorgeschlagen (vgl. 264) sowie eine bessere Anbindung von Einkaufszentren (vgl. 403). Verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie Modalfilter, werden empfohlen, um sicherere Radverbindungen zu schaffen (vgl. 172).

Auch die **Integration des Radverkehrs in den ÖPNV** wird angesprochen, zum Beispiel durch den Wunsch nach Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bussen, besonders in den bergigen Gebieten (vgl. 168). Die Vernetzung mit überregionalen Radrouten, wie dem RadNETZ Baden-Württemberg, wird ebenfalls vorgeschlagen (vgl. 694).

#### 4.1.4 Radverkehr | Sonstiges

Die inhaltliche Analyse der Residualkategorie „**Sonstiges**“ mit **23 Beiträgen** und **139 Bewertungen** zeigt verschiedene Perspektiven und Herausforderungen.

Ein wiederkehrendes Thema sind die **Ampelschaltungen**, die von Radfahrenden als unzureichend und nicht bedarfsgerecht wahrgenommen werden. Besonders bemängelt werden zu kurze Grünphasen und sogenannte „**Bettelampeln**“, die nur auf Knopfdruck reagieren (vgl. 111, 115, 218, 219, 578).

Die **gemeinsame Nutzung von Wegen** durch verschiedene Verkehrsteilnehmende wird unterschiedlich bewertet: Während die Koexistenz auf **Wald- und Feldwegen** positiv gesehen wird (vgl. 5, 20), werden in der **Fußgängerzone und auf Gehwegen** Konflikte thematisiert (vgl. 55).

Ein weiteres Thema ist das **Gehwegparken**, das vor allem für Kinder auf Fahrrädern als gefährlich wahrgenommen wird (vgl. 173, 174, 324). Auch **überwuchernde Vegetation** wird als Hindernis für verschiedene Verkehrsteilnehmende genannt (vgl. 190). Zu den **konstruktiven Vorschlägen** gehören unter anderem die **Umgestaltung von Parkflächen** (vgl. 502) und die **Optimierung von Unterführungen** (vgl. 322).

Ein kontrovers diskutiertes Thema ist die **Gewichtung der verschiedenen Verkehrsmittel**: Einige Bürgerinnen und Bürger fordern eine stärkere Förderung des Radverkehrs, während andere eine einseitige Bevorzugung kritisch sehen und die weiterhin wichtige Bedeutung des Autoverkehrs betonen (vgl. 460, 693). Lösungsvorschläge reichen bis hin zu Tunnelprojekten, die eine fahrradfreundliche Umgestaltung der Innenstadt ermöglichen sollen (vgl. 691).

Gleichzeitig werden auch **positive Aspekte** der bestehenden Infrastruktur hervorgehoben, etwa die **Gestaltung des Bahnhofszugangs** (vgl. 695) oder die **Nutzung von Schleichwegen** (vgl. 700).

## 4.2 Fußverkehr

Die Kategorie "**Fußverkehr**" spielt ebenfalls eine zentrale Rolle im Codesystem. Sie zeigt, dass der Fußverkehr als wichtiges Thema für die nachhaltige Verkehrsentwicklung in Weinheim im Bewusstsein der Bürgerschaft verankert ist.

Der Unterkategorien erfassen die verschiedenen Aspekte des Fußverkehrs: **Fußwegeinfrastruktur, Barrierefreiheit** und **Fußgängersicherheit**.

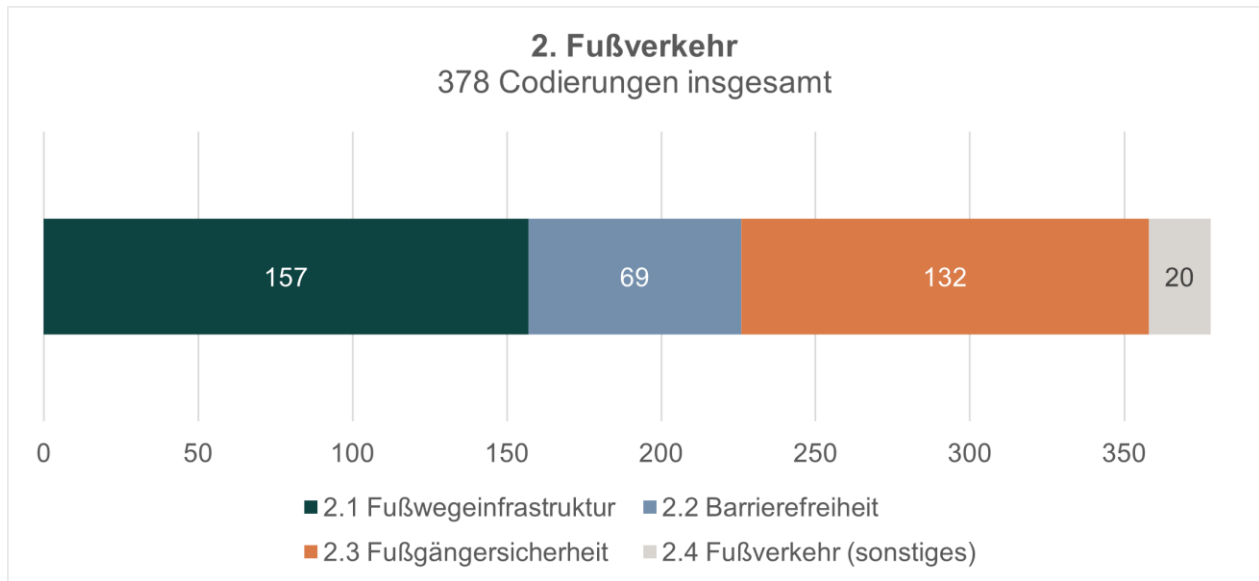


Abbildung 7: Anzahl der Codierungen für die Hauptkategorie „2. Fußverkehr“ und deren Unterkategorien

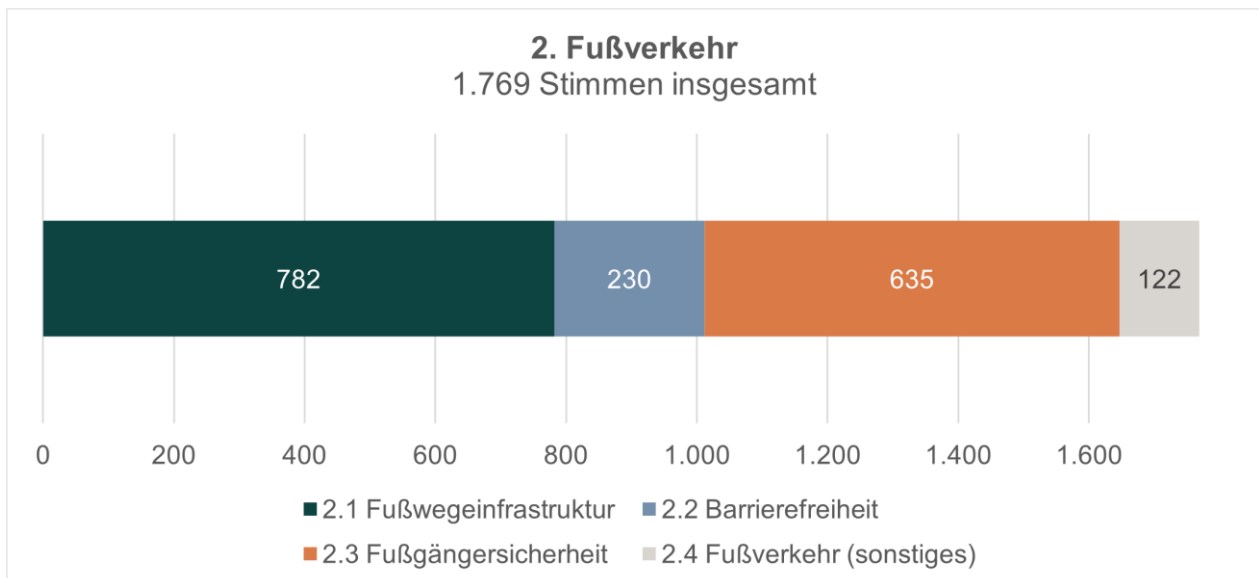


Abbildung 6: Anzahl der Stimmen der Beiträge, die mit „2. Fußverkehr“ sowie Unterkategorien codiert wurden; Stimmen aufsummiert

Mit **378 Beiträgen** und **1.769 Bewertungen** ist „**Fußverkehr**“ die zweithäufigste Kategorie im Codesystem. Dieser Code wurde allen Einträgen zugeordnet, die sich mit der **Fortbewegung zu Fuß** befassen - von Gehwegbreiten über Querungsmöglichkeiten bis hin zu Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Der Großteil der Einträge enthält überwiegend **negative** Bewertungen der bestehenden Fußverkehrssituation, während positive Rückmeldungen nur vereinzelt auftreten. Die hohe Anzahl der Beiträge und die starke Resonanz unterstreichen die Bedeutung des Fußverkehrs für die Mobilitätswende in Weinheim.

Als zentrale Themen lassen sich folgende Punkte über alle Unterkategorien hinweg identifizieren:

- **Gehwegparken ist ein großes Problem**, da es sowohl die Barrierefreiheit als auch die allgemeine Verkehrssicherheit beeinträchtigt.
- **Schulwegsicherheit ist ein häufig genanntes Thema**, insbesondere durch zu schnell fahrende Autos und blockierende "Elterntaxis".

- **mangelnde Barrierefreiheit**, insbesondere fehlende Bordsteinabsenkungen und schlecht erreichbare Haltestellen
- **Ampelschaltungen mit langen Wartezeiten und zu kurzen Grünphasen** führen zu riskantem Verhalten.

#### 4.2.1 Fußverkehr | Fußwegeinfrastruktur

Die **Fußwegeinfrastruktur** in Weinheim ist neben der Fußgängersicherheit das dominierende Thema innerhalb seiner Oberkategorie. Mit **157 Beiträgen** und **782 Bewertungen** macht es deutlich mehr als ein Drittel aller fußverkehrsbezogenen Einträge aus.

Beiträge wurden diesem Untercode zugeordnet, wenn sie sich konkret mit der **baulichen und technischen Ausgestaltung der Fußwege** auseinandersetzen. Darunter fallen Aspekte wie Gehwegbreiten, Oberflächenbeschaffenheit, Barrierefreiheit sowie die generelle Verfügbarkeit von Fußwegeverbindungen. Die Codierung erfolgt bei allen Beiträgen, die sich spezifisch mit der physischen Infrastruktur für Zuzußgehende befassen. Mehr als zwei Drittel der Einträge beinhalten kritische Anmerkungen zur bestehenden Infrastruktur, während positive Rückmeldungen nur selten vorkommen.

Ein zentrales Thema ist die Problematik von **zugeparkten und zu schmalen Gehwegen**, die besonders für mobilitätseingeschränkte Personen, Eltern mit Kinderwagen und ältere Menschen große Barrieren darstellen. In vielen Straßen müssen Zuzußgehende aufgrund parkender Fahrzeuge auf die Fahrbahn ausweichen (vgl. 39, 76, 119, 142, 183, 247, 274, 407). Besonders kritisch wird die Situation in engen Straßen und an unübersichtlichen Stellen gesehen (vgl. 371, 627, 653).

Die **Qualität und Barrierefreiheit** der Gehwege wird häufig kritisiert. Zu schmale oder fehlende Gehwege, nicht abgesenkte Bordsteine und bauliche Hindernisse erschweren laut den Nutzenden die Fortbewegung zu Fuß erheblich (vgl. 12, 69, 70, 100, 308, 309). Auch der Zustand der Wegeoberflächen wird teilweise als unzureichend beschrieben, etwa durch Schlaglöcher oder aufgeworfenes Pflaster (vgl. 631, 690, 736).

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der **sicheren Querung von Straßen**. Häufig wird das Fehlen von Zebrastreifen oder Querungshilfen kritisiert (vgl. 42, 43, 162, 204, 275, 276, 408). Besonders an Schulwegen und stark frequentierten Stellen wird der Bedarf nach sicheren Überquerungsmöglichkeiten genannt (vgl. 206, 207, 442, 516).

Die **Ampelschaltungen** für Zuzußgehende werden häufig als **unzureichend** wahrgenommen. Lange Wartezeiten und zu kurze Grünphasen werden vielfach bemängelt (vgl. 44, 45, 52, 225, 323, 359, 472). Dies führt teilweise dazu, dass Zuzußgehende bei Rot die Straße überqueren (vgl. 508).

Positiv hervorgehoben werden gut gestaltete **Fußwege und Verbindungen**, die als **Vorbild** für weitere Infrastrukturmaßnahmen dienen können (vgl. 20, 35, 684, 700). Auch die Bedeutung von **Aufenthaltsqualität** und **Stadtmöblierung** wird angesprochen (vgl. 112).

#### 4.2.2 Fußverkehr | Barrierefreiheit

Die **Barrierefreiheit** bildet mit **69 Beiträgen** und **230 Bewertungen** eine relevante eigenständige Unterkategorie, die einen differenzierten Einblick in die **Zugänglichkeit** des öffentlichen Raums gewährt.

Beiträge werden diesem Untercode zugeordnet, wenn sie sich mit der **hindernisfreien Nutzbarkeit** von Verkehrsinfrastruktur für alle Bevölkerungsgruppen befassen. Dies umfasst sowohl **bauliche Aspekte** wie abgesenkte Bordsteine und taktile Leitsysteme als auch

**funktionale Elemente** wie die Erreichbarkeit von Haltestellen oder die Überwindbarkeit von Steigungen.

Die meisten Beiträge in dieser Kategorie enthalten **Kritik** an der Barrierefreiheit – fast drei Viertel weisen auf Mängel in der barrierefreien Gestaltung hin. Etwa ein Viertel der Einträge beschreibt die Situation neutral, während nur wenige Beiträge positive Beispiele nennen.

Im Gesamtkontext des Hauptcodes Fußverkehr nimmt die Barrierefreiheit eine **Schnittstellenfunktion** ein, da sie sowohl infrastrukturelle als auch nutzungsbezogene Aspekte der Fußweggestaltung berührt. Die systematische Erfassung barrierefreier Anforderungen ergänzt dabei die übergeordnete Analyse des Fußverkehrs um eine wichtige **soziale Dimension** und liefert konkrete Anhaltspunkte für die Entwicklung eines inklusiven Mobilitätskonzepts.

Die inhaltliche Analyse des Untercodes "Barrierefreiheit" verdeutlicht zentrale Herausforderungen für mobilitätseingeschränkte Menschen im Weinheimer Stadtgebiet.

Ein dominantes Thema ist das **verbreitete Gehwegparken**, das Menschen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen zum gefährlichen Ausweichen auf die Fahrbahn zwingt (vgl. 11, 39, 76, 173, 174, 183, 245, 274, 281). Besonders problematisch ist die Situation in **Wohngebieten** und an neuralgischen Punkten wie der **Hauptstraße**, wo zugeparkte Gehwege die **Mobilität stark einschränken** (vgl. 142, 185, 478, 499).

Die bauliche **Infrastruktur** weist laut den Nutzenden vielfach Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit auf. Zu hohe oder nicht abgesenkte Bordsteinkanten erschweren die Fortbewegung an wichtigen Punkten wie Bushaltestellen, Fußgängerüberwegen und Kreuzungen (vgl. 69, 70, 222, 773). Besonders in der Innenstadt werden fehlende Rampen und nicht barrierefreie Zugänge kritisiert (vgl. 12, 304, 305, 306, 307, 308, 309).

Ein weiteres Themenfeld stellt die **Vegetation** dar. Überwuchernde Hecken und Pflanzen schränken die Gehwegbreite zusätzlich ein (vgl. 190, 613, 692). Auch der Zustand der Wegeoberflächen wird teilweise als mangelhaft beschrieben, etwa durch Schlaglöcher oder unebene Oberflächen (vgl. 631, 736).

Die **Ampelschaltungen** berücksichtigen häufig nicht die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen. Die Grünphasen sind oft zu kurz bemessen, sodass ein sicheres Überqueren für Menschen mit Rollator oder Gehbehinderung kaum möglich ist (vgl. 225, 472, 681).

Im **ÖPNV** werden nicht erhöhte und schlecht beleuchtete Bushaltestellen als Barrieren identifiziert (vgl. 72, 73, 74, 75). Positiv wird der bereits erfolgte barrierefreie Umbau einiger Haltestellen hervorgehoben (vgl. 121).

Die **Situation am Bahnhof** wird als besonders problematisch beschrieben. Fehlende Orientierung, nicht abgesenkte Bordsteine und unzureichende Querungsmöglichkeiten erschweren mobilitätseingeschränkten Menschen den Zugang erheblich (vgl. 26, 195, 611). Die vorhandenen Aufzüge werden als störanfällig beschrieben (vgl. 698).

Vereinzelt werden auch positive Entwicklungen gewürdigt, wie gelungene Kreuzungsumbauten mit vergrößerten Gehwegflächen (vgl. 444) oder barrierefreie Zugänge (vgl. 695). Zudem wird die Bedeutung von zentrumsnahen Parkplätzen für mobilitätseingeschränkte Menschen betont (vgl. 682, 693).

### 4.2.3 Fußverkehr | Fußgängersicherheit

Die **Fußgängersicherheit** in Weinheim ist neben der Fußwegesicherheit der dominierende Untercode innerhalb seiner Kategorie. Mit **132 Beiträgen** und **635 Bewertungen** macht er mehr als ein Drittel aller fußverkehrsbezogenen Einträge aus.

Beiträge wurden diesem Untercode zugeordnet, wenn sie sich mit der **subjektiven und objektiven Sicherheit von Zufußgehenden** im Straßenraum auseinandersetzen. Dazu gehören insbesondere Konfliktpunkte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, die Qualität von Querungsstellen sowie die Einsehbarkeit und Beleuchtung von Fußwegen.

Über drei Viertel der Einträge enthalten **negative** Bewertungen der aktuellen Sicherheitssituation für Zufußgehende, während positive Beispiele eine Ausnahme darstellen. Der verbleibende Anteil von etwa einem Fünftel der Beiträge beschreibt die Situation neutral oder enthält konkrete Verbesserungsvorschläge.

Die inhaltliche Analyse der Fußgängersicherheit in Weinheim zeigt eine Reihe von Herausforderungen für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmende:

Ein wichtiges Thema ist die mangelnde Sicherheit auf **Schulwegen** und rund um **Bildungseinrichtungen**. Eltern und Anwohner berichten von gefährlichen Situationen, die durch zu schnell fahrende Autos und unübersichtliche Kreuzungen entstehen (vgl. 39, 489, 206, 207). Besonders problematisch ist die Situation durch parkende **"Elterntaxis"**, die Gehwege blockieren und die Sicht behindern (vgl. 224, 249, 325).

Das **Überqueren von Hauptverkehrsstraßen** stellt für Zufußgehende in vielen Bereichen ein Problem dar. An vielen Stellen fehlen sichere Überquerungsmöglichkeiten wie Zebrastreifen oder Ampeln (vgl. 42, 43, 45, 162, 204). Wo Ampeln vorhanden sind, sind die Wartezeiten zu lang oder die Grünphasen zu kurz (vgl. 394, 395, 681). Besonders kritisch wird die Situation an der B3 beschrieben, wo hohe Geschwindigkeiten und das Fehlen von Querungshilfen das Überqueren erschweren (vgl. 287, 335).

Ein weiteres Thema sind **zugeparkte** oder **zu schmale Gehwege**, die auch in Abschnitt 4.2.1 eine Rolle spielen. Zufußgehende müssen daher oft auf die Fahrbahn ausweichen (vgl. 207, 270, 371). Dies wird noch verschärft, weil Autofahrer die Gehwege benutzen, um auszuweichen oder als Abkürzung zu nutzen (vgl. 46, 512, 519). In historisch gewachsenen Ortskernen fehlen teilweise durchgehende Gehwege, etwa in der Ortsmitte von Hohensachsen (vgl. 459, 764).

Die **unzureichende Beleuchtung** von Fußwegen wird ebenfalls als Sicherheitsrisiko gesehen (vgl. 201, 421, 429, 432). Auch die **unzureichende Trennung** von verschiedenen Verkehrsarten, zwischen Zufußgehenden und Radfahrern oder an Bahnübergängen, führt immer wieder zu gefährlichen Konflikten, beispielsweise in Höhe des alten OEG-Bahnhofs, wo Zufußgehende über den rot eingefärbten Radweg geführt werden (vgl. 179, 476, 563).

Zur Verbesserung werden neben **baulichen Maßnahmen** wie Zebrastreifen und Gehwegverbreiterungen auch **verkehrsberuhigende Maßnahmen** wie Tempo-30-Zonen (vgl. 229, 270, 531) oder die Einrichtung von Spielstraßen (vgl. 723, 782) vorgeschlagen. Häufig wird auch eine konsequentere Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs gefordert (vgl. 515, 550).

### 4.2.4 Fußverkehr | Sonstiges

In der inhaltlichen Analyse der Residualkategorie „**Sonstiges**“ mit **20 Beiträgen** und **122 Bewertungen** zeigen sich mehrere Themen. Ein zentrales Anliegen der Beiträge ist die **Koexistenz verschiedener Verkehrsarten**, besonders an kritischen Punkten wie Kreuzungen und gemeinsam genutzten Wegen (vgl. 5, 139). Die gemeinsame Nutzung von

Wegen im **Freizeitbereich** wird überwiegend positiv bewertet (vgl. 5, 747), während es im **innerstädtischen Bereich** zu Konflikten kommt.

Die **Qualität der Fußgängerinfrastruktur** wird unterschiedlich bewertet: Die **Altstadt** und der **Marktplatz** werden in einem Beitrag für ihre hohe Aufenthaltsqualität gelobt (vgl. 13), während **zuegeparkter öffentlicher Raum** stark kritisiert wird (vgl. 324, 401). Das **illegale Gehwegparken** wird als großes Problem für die Verkehrssicherheit für Zufußgehende wahrgenommen. Mehrere Beiträge gehen auf die **Ampelschaltungen** aus Fußgängerperspektive ein, wobei sowohl positive Beispiele mit kurzen Wartezeiten (vgl. 330, 783) als auch kritische Situationen mit langen Wartezeiten (vgl. 332, 336) genannt werden.

Ein wiederkehrendes Thema ist die **Verkehrsberuhigung** in besonders sensiblen Bereichen, vor allem an **Schulen** und **wichtigen Querungen**. Hier fordern die Beiträge konkrete Maßnahmen wie Bodenschwellen oder Durchfahrtsbeschränkungen (vgl. 284, 54, 662). Der Suezkanalweg wird mehrfach als kritischer Punkt genannt, der aus Sicht der Nutzenden eine grundlegende Neuordnung benötigt (vgl. 54, 322, 662). Besonders die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen wird betont, vor allem im Zusammenhang mit **Schulwegen** und dem Problem der „**Elterntaxis**“ (vgl. 254).

Die **Vernetzung von Fuß- und Wanderwegen** sowie deren Qualität wird ebenfalls angesprochen. Dabei werden sowohl Verbesserungsmöglichkeiten (vgl. 28) als auch positive Beispiele (vgl. 5) genannt. Vereinzelt werden auch Themen wie **Beleuchtung** (vgl. 598) zur **Aufenthaltsqualität** angesprochen.

### 4.3 Fließender Kfz-Verkehr

Die Kategorie „**Fließender Kfz-Verkehr**“ umfasst sämtliche Aspekte des motorisierten Individualverkehrs in Bewegung. Mit ihren drei Unter-codes **Verkehrsführung**, **Verkehrsberuhigung** und **Verkehrssicherheit** deckt sie ein breites Spektrum verkehrsplanerischer Herausforderungen ab. Die direkte Bedeutung für die städtische Mobilität wird durch die enge Verflechtung mit anderen Verkehrsträgern wie dem Rad- und Fußverkehr sowie dem ÖPNV deutlich.

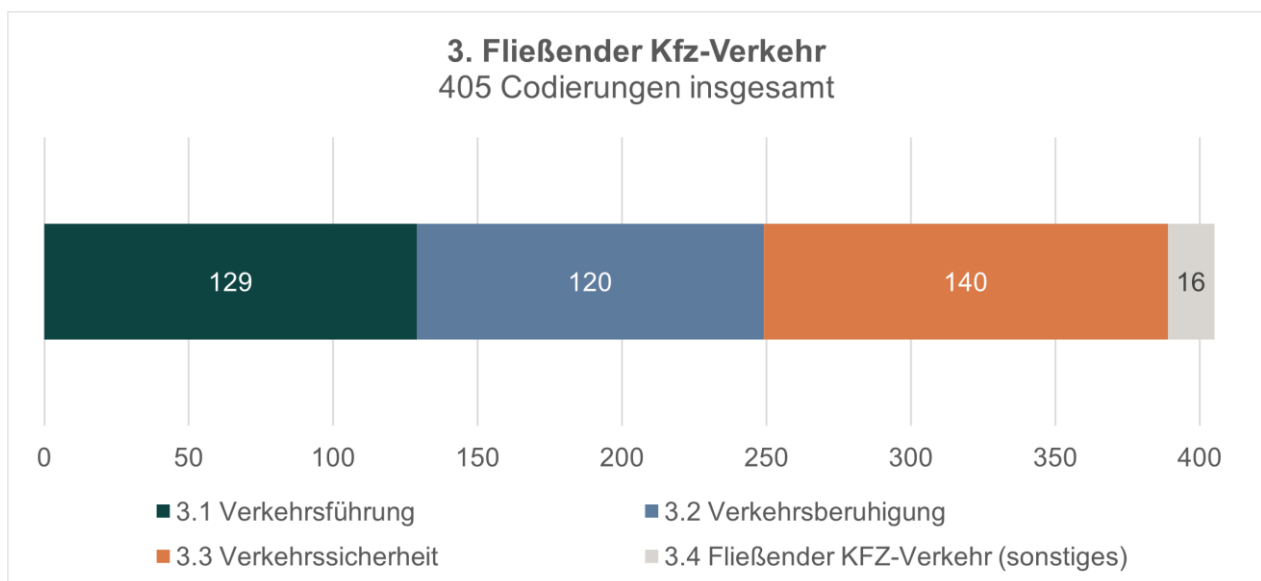


Abbildung 8: Anzahl der Codierungen für die Hauptkategorie "3. Fließender Kfz-Verkehr" und deren Unterkategorien

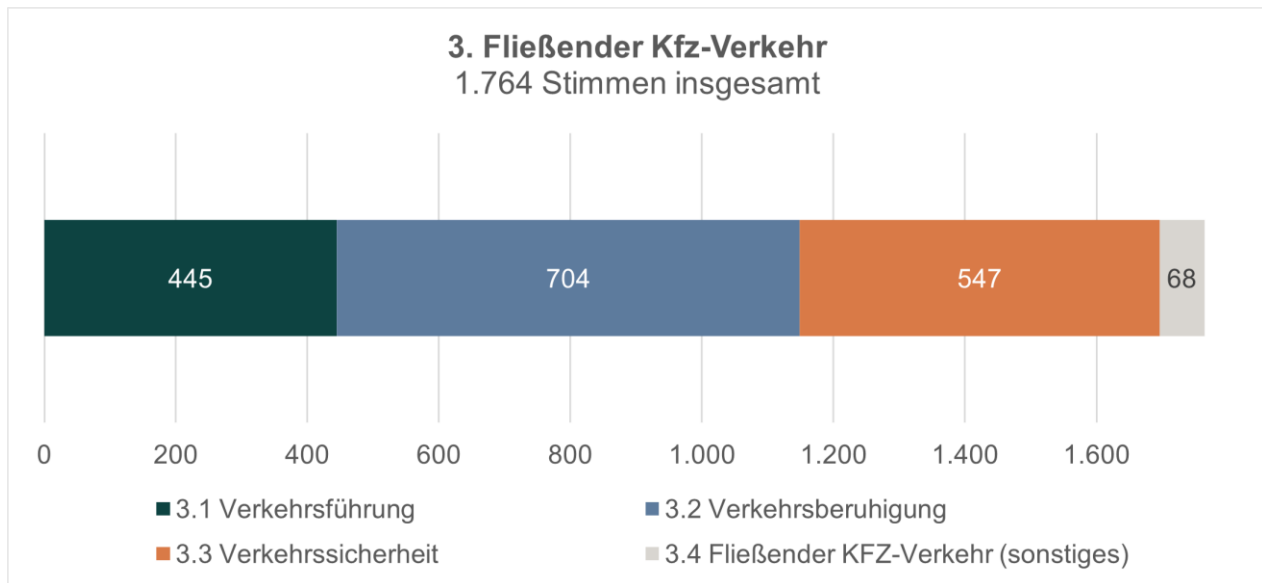


Abbildung 9: Anzahl der Stimmen der Beiträge, die mit "3. Fließender Kfz-Verkehr" sowie Unterkategorien codiert wurden

Der „**Fließende Kfz-Verkehr**“ bildet mit **405 Beiträgen** und **1.764 Bewertungen** die dritte zentrale Säule neben Rad- und Fußverkehr im Kategoriensystem.

Dieser Code wurde allen Einträgen zugeordnet, die sich mit dem **motorisierten Individualverkehr** auf den Straßen Weinheims befassen - unabhängig davon, ob es sich um konkrete Verkehrssituationen, allgemeine Verkehrsführung oder spezifische Problemstellen handelt. Die thematische Bandbreite umfasst dabei sowohl infrastrukturelle Aspekte wie Straßenzustand und Ampelschaltungen als auch verkehrliche Themen wie Geschwindigkeit und Verkehrsaufkommen.

Es zeigt sich eine überwiegend **kritische** Wahrnehmung des fließenden Kfz-Verkehrs durch die Teilnehmenden. Der Großteil der Einträge enthält negative Bewertungen, während positive Rückmeldungen nur vereinzelt auftreten. Die hohe Anzahl der Beiträge und Stimmen macht den fließenden Kfz-Verkehr zu einem Schlüsselthema für die angestrebte integrierte Lösungsstrategie.

Als zentrale Themen lassen sich folgende Punkte über alle Unterkategorien hinweg identifizieren:

- **ungünstige Verkehrsführung und Ampelschaltungen**, insbesondere fehlende "grüne Wellen" und lange Wartezeiten an Bahnübergängen
- **gefährliche Kreuzungen und unübersichtliche Einmündungen**, oft verschärft durch parkende Fahrzeuge oder schlechte Sichtverhältnisse
- **zu hohe Geschwindigkeiten in Wohngebieten und auf Schulwegen**, wodurch die Sicherheit besonders für Kinder gefährdet wird
- **der Suezkanalweg als kritischer Bereich**, mit häufigen Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern

#### 4.3.1 Fließender Kfz-Verkehr | Verkehrsführung

Die **Verkehrsführung** bildet mit etwa **einem Drittel aller Einträge** einen bedeutsamen Aspekt innerhalb des fließenden Kfz-Verkehrs ab. Die **129 Beiträge** und **445 Bewertungen** beziehen sich auf die grundlegende **Organisation und Lenkung der Verkehrsströme**.

Beiträge werden diesem Untercode bei Nennungen zur **Straßenführung, Einbahnstraßenregelungen, Abbiegebeziehungen** sowie der generellen Verkehrslenkung im Stadtgebiet zugeordnet.

Mehr als die Hälfte der Beiträge dieser Kategorie enthalten kritische Rückmeldungen zur bestehenden Verkehrsführung. Neutrale Beschreibungen der Verkehrssituation machen etwa ein Drittel der Nennungen aus, während positive Erwähnungen nur vereinzelt auftreten.

Ein wiederkehrendes Thema ist die **Gestaltung von Kreuzungsbereichen**. Einige Beiträge sprechen sich für die Umwandlung von ampelgeregelten Kreuzungen in Kreisverkehre aus, um den Verkehrsfluss zu verbessern und Emissionen zu reduzieren (vgl. 83, 170, 510, 649, 680). Ein Beitrag befürwortet dabei auch die Einführung von Minikreisverkehren nach dem Vorbild erfolgreicher Pilotprojekte (vgl. 738).

Die **Ampelschaltungen** stehen in der Kritik. Bemängelt werden insbesondere fehlende „grüne Wellen“, unnötig lange Rotphasen und unkoordinierte Schaltungen, die zu häufigem Stop-and-Go führen (vgl. 106, 189, 674, 728). An Bahnübergängen werden zu lange Schließzeiten der Schranken kritisiert (vgl. 212, 239, 688).

Ein weiterer thematischer Schwerpunkt liegt auf der **Verkehrsberuhigung in Wohngebieten**. Mehrere Beiträge thematisieren die Notwendigkeit von Einbahnstraßenregelungen (vgl. 166, 343, 632, 763) oder verkehrsberuhigten Zonen (vgl. 54, 643). Besonders der Durchgangsverkehr wird in Wohngebieten als Thema wahrgenommen (vgl. 256, 363, 380).

Einige Beiträge beschäftigen sich im Zusammenhang mit der Verkehrsführung mit der **Sicherheit an unübersichtlichen Kreuzungen und Einmündungen**. Vorgeschlagen werden hier bauliche Maßnahmen, verbesserte Beschilderung oder die Installation von Verkehrsspiegeln (vgl. 317, 349, 463, 600, 769). Auch die Situation an Bushaltestellen wird teilweise als problematisch empfunden, wenn diese den Verkehrsfluss behindern oder zu gefährlichen Situationen führen (vgl. 745).

Spezifische lokale Brennpunkte wie der **Suezkanalweg** werden in einigen Beiträgen thematisiert. Hier werden sowohl Probleme mit **Rückstaus** als auch **Sicherheitsbedenken** für alle Verkehrsteilnehmenden geäußert (vgl. 152, 213, 215, 384). Auch die Verkehrssituation in den Ortsteilen, insbesondere die Ortsdurchfahrten, wird teilweise kritisch gesehen, beispielsweise im alten Ortskern von Hohensachsen (vgl. 730, 764, 782).

Lösungsvorschläge reichen von der Umgestaltung ganzer **Straßenzüge** (vgl. 424) bis hin zu weitreichenden Maßnahmen wie der **Untertunnelung** von Teilbereichen der Stadt (vgl. 691).

Die Beiträge zeigen deutlich den Wunsch nach einer ausgewogenen **Verkehrsführung**, die sowohl den **Verkehrsfluss** gewährleistet als auch die **Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden** berücksichtigt.

#### **4.3.2 Fließender Kfz-Verkehr | Verkehrsberuhigung**

Die **Verkehrsberuhigung** bildet mit etwa einem Drittel aller Einträge einen bedeutsamen Aspekt innerhalb des fließenden Kfz-Verkehrs ab. Die **120 Beiträge** mit **704 Bewertungen** beinhalten Maßnahmen zur **Reduzierung der Geschwindigkeit, Verringerung des Durchgangsverkehrs** oder **Steigerung der Aufenthaltsqualität**.

Beiträge werden diesem Untercode bei Nennungen zu Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigten Bereichen, baulichen Maßnahmen wie Schwellen oder Einengungen sowie bei Vorschlägen zur Umgestaltung von Straßenräumen zugunsten nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer zugeordnet.

Es zeichnet sich eine ausgeprägt **kritische** Haltung ab - mehr als die Hälfte der Beiträge enthält negative Bewertungen zur aktuellen Situation der Verkehrsberuhigung, während positive Rückmeldungen nur selten vertreten sind.

Die thematische Integration in das Codesystem erfolgt als eigenständiger Aspekt des fließenden Kfz-Verkehrs, wobei sich Überschneidungen mit anderen Unter-codes wie Verkehrsführung oder Geschwindigkeit ergeben können. Die hohe Anzahl der Beiträge und die deutliche Bewertungstendenz unterstreichen die Dringlichkeit dieses Themenfeldes für die zukünftige Verkehrsplanung in Weinheim.

Ein Anliegen ist die Ausweitung von Bereichen mit **Tempo 30**. Einige Beiträge beklagen die mangelnde Einhaltung bestehender Geschwindigkeitsbegrenzungen und fordern verstärkte Kontrollen sowie bauliche Maßnahmen (vgl. 24, 515, 528). Besonders im Fokus stehen dabei Schulwege und Bereiche um Bildungseinrichtungen, wo die Verkehrssicherheit durch zu schnell fahrende Fahrzeuge gefährdet wird, wie etwa in der Mühlheimer Talstraße als zentrale Verbindung für Kinder der Waldschule und des Kindergartens Baumhaus (vgl. 39, 489, 553).

Zur Durchsetzung der gewünschten **Geschwindigkeitsreduzierung** werden verschiedene bauliche Maßnahmen vorgeschlagen. Häufiger genannt werden Bodenschwellen (vgl. 40, 47, 270, 279). Auch die Installation von Geschwindigkeitsanzeigen und regelmäßige Kontrollen werden als wirksame Instrumente gesehen (vgl. 229, 634).

Weitere Vorschläge beschäftigen sich mit der **Verkehrsberuhigung in historisch gewachsenen Altstadtbereichen**. Hier wird besonders die Problematik enger Gassen ohne separate Gehwege thematisiert, wo sich Zufußgehende und motorisierter Verkehr den knappen Raum teilen müssen, zum Beispiel in der Sachsenstraße (vgl. 380, 459, 764). Als Lösungsansatz werden Einbahnstraßenregelungen oder komplette Sperrungen für den Durchgangsverkehr diskutiert (vgl. 15, 54, 282).

Auch in dieser Unterkategorie wird der **Suezkanalweg** als neuralgischer Punkt im Stadtgebiet thematisiert. Einige Beiträge thematisieren die dortige Verkehrssituation und fordern eine grundlegende Neuordnung, etwa durch Sperrung für den Durchgangsverkehr oder Umwandlung in eine Einbahnstraße (vgl. 172, 187, 384, 662).

Unterschiedliche Auffassung gibt es bzgl. der Frage nach **Tempo 50 versus Tempo 30** auf Hauptverkehrsstraßen. Während einige Beiträge eine generelle Temporeduzierung befürworten (vgl. 528, 789), plädieren andere für die Beibehaltung von Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen (vgl. 433, 683). Diese unterschiedlichen Positionen verdeutlichen die Herausforderung, verschiedene Mobilitätsbedürfnisse in Einklang zu bringen.

### 4.3.3 Fließender Kfz-Verkehr | Verkehrssicherheit

Die **Verkehrssicherheit** bildet mit **140 Beiträgen und 547 Bewertungen** einen bedeutsamen Aspekt innerhalb des fließenden Kfz-Verkehrs ab.

Beiträge werden diesem Untercode bei Nennungen, die sich mit potenziellen oder tatsächlichen **Gefahrensituationen, unübersichtlichen Verkehrslagen** oder dem **subjektiven Sicherheitsempfinden** der Verkehrsteilnehmenden befassen zugeordnet. Die thematische Bandbreite der codierten Beiträge erstreckt sich dabei von konkreten Kreuzungssituationen über die Sichtbeziehungen an Einmündungen bis hin zu grundsätzlichen Aspekten der Verkehrsraumgestaltung.

Nahezu vier Fünftel der Einträge spiegeln eine negative Bewertung der Verkehrssicherheit wider, während positive Rückmeldungen kaum eine Rolle spielen.

Die Integration in das Codesystem erfolgt als eigenständige Komponente des fließenden Kfz-Verkehrs, wobei inhaltliche Berührungspunkte mit anderen Unter-codes wie Verkehrsführung

oder Verkehrsberuhigung auftreten können. Die Häufung kritischer Rückmeldungen zur Verkehrssicherheit liefert konkrete Anhaltspunkte für die Identifikation von Gefahrenstellen und potenziellen Handlungsbedarfen im Weinheimer Straßennetz.

Ein zentrales Thema bilden **gefährliche Kreuzungssituationen** und **unübersichtliche Einmündungen**. Mehrfach wird die mangelnde Einsehbarkeit durch parkende Fahrzeuge, Hecken oder bauliche Gegebenheiten beklagt (vgl. 317, 422, 600, 601, 771). Als Lösungsvorschläge werden häufig die Installation von Verkehrsspiegeln oder bessere Beschilderungen angeregt (vgl. 348, 349, 350, 351).

Besondere Aufmerksamkeit erfordert die Situation am **Suezkanalweg**, der als neuralgischer Punkt im Stadtgebiet identifiziert wird. Hier kommt es regelmäßig zu **gefährlichen Situationen** durch überhöhte Geschwindigkeit, Missachtung der Vorfahrtsregeln und rücksichtsloses Verhalten gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmenden (vgl. 53, 152, 172, 384, 678). Die Beiträge fordern hier Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung oder sogar eine komplette Sperrung für den motorisierten Durchgangsverkehr.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Problematik **zu hohen Geschwindigkeiten** in **Wohngebieten** und **verkehrsberuhigten Zonen**. Insbesondere in Spielstraßen und vor Schulen oder Kindergärten wird die Missachtung von Tempolimits als große Gefahr wahrgenommen (vgl. 249, 279, 376, 503, 679). Zur Lösung werden bauliche Maßnahmen wie Bodenschwellen oder verstärkte Kontrollen vorgeschlagen.

Die Situation an einzelnen **Bushaltestellen** und in einzelnen Bereichen des **ruhenden Verkehrs** wird ebenfalls von einigen Beiträgen als problematisch eingestuft. Falsch parkende Fahrzeuge behindern die Sicht und zwingen andere Verkehrsteilnehmende zu gefährlichen Ausweichmanövern (vgl. 85, 86, 295, 296, 297). Besonders kritisch wird die Situation für Rettungsfahrzeuge gesehen, deren Durchfahrt teilweise erheblich erschwert wird.

Nicht nur für die Verkehrsführung, sondern auch für die Verkehrssicherheit sind die **Ampelschaltungen** an verschiedenen Knotenpunkten relevant. Zu kurze Grünphasen oder verwirrende Schaltungen führen zu gefährlichen Situationen (vgl. 267, 445, 604). Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich hier eine Optimierung der Steuerung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

#### 4.3.4 Fließender Kfz-Verkehr | Sonstiges

Die inhaltliche Analyse der Residualkategorie „**Sonstiges**“ mit **16 Beiträgen** und **68 Bewertungen** gesammelten Beiträge zeigt, dass hier verschiedene Aspekte thematisiert werden. Zum einen werden **problematische Überholsituationen** und **unzureichende Abstände** thematisiert, beispielsweise in Bezug auf Fahrradschutzstreifen (vgl. 63, 347). Zum anderen werden auch in dieser Kategorie die **Elterntaxis** und die Verkehrssicherheit an Schulen verortet (vgl. 254, 325). Es finden sich Beiträge zur **Lärmbelästigung** durch den motorisierten Verkehr, speziell durch sogenannte "Raser und Poser" (vgl. 146, 385).

**Rettungsgassen** (vgl. 301), die Auswirkungen **touristischer Attraktionen** auf den Verkehrsfluss (vgl. 377) und die Perspektive von **Berufspendlerinnen und Berufspendlern**, die auf das Auto angewiesen sind (vgl. 460) werden darüber hinaus genannt.

### 4.4 Ruhender Kfz-Verkehr

Die Kategorie „**Ruhender Kfz-Verkehr**“ umfasst sämtliche Fragestellungen rund um das **Parken und Abstellen** von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Raum. Die Kategorie unterteilt sich in verschiedene Unterthemen: das **Parkraummanagement**, die **Parkraumüberwachung**, spezifische **Parksysteme** sowie das Gehwegparken. Die

Bedeutung dieses Themenfelds zeigt sich in seiner engen Verflechtung mit anderen Mobilitätsaspekten wie der Verkehrssicherheit, der Flächenverteilung im öffentlichen Raum sowie Fragen der Barrierefreiheit.

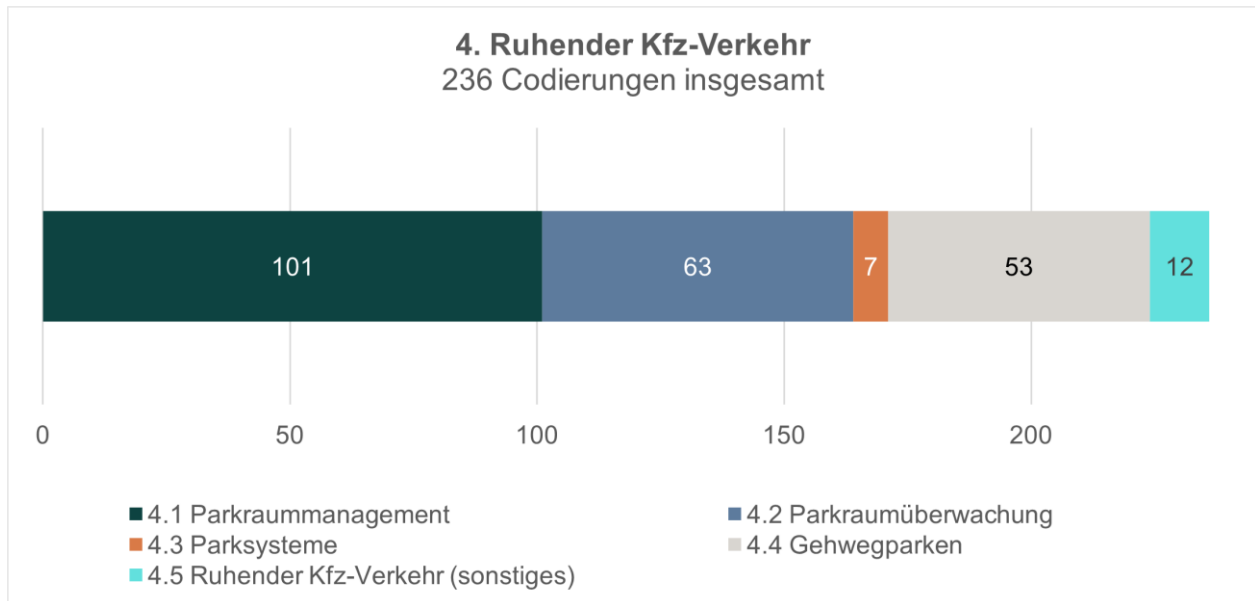


Abbildung 11: Anzahl der Codierungen für die Hauptkategorie "4. Ruhender Kfz-Verkehr" und deren Unterkategorien

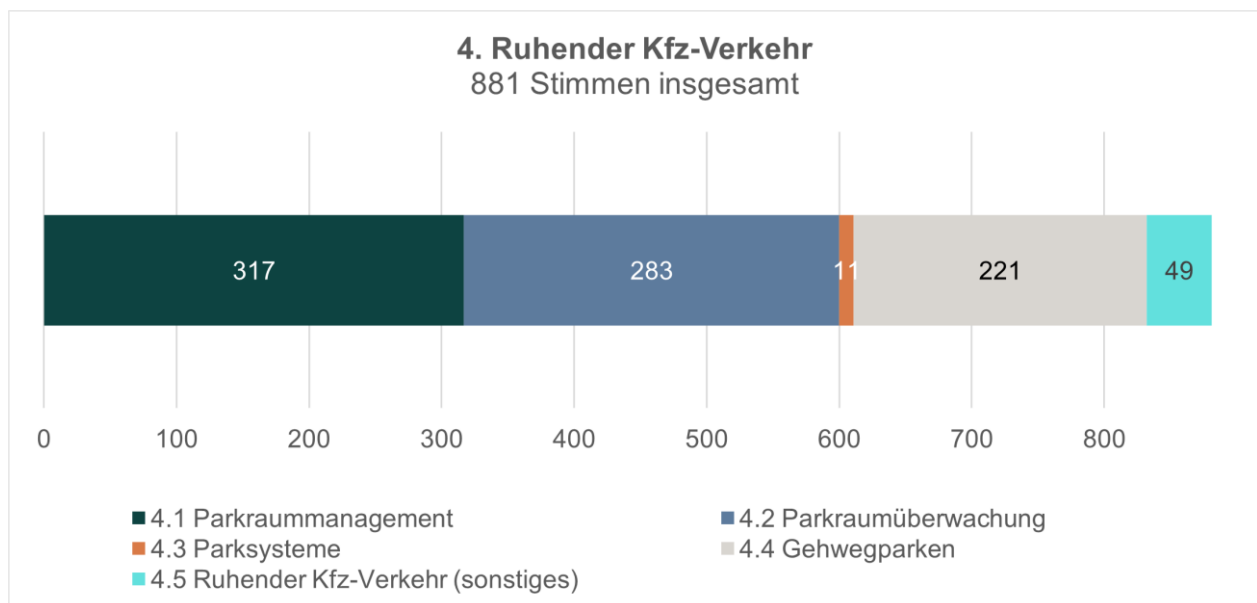


Abbildung 10: Anzahl der Stimmen der Beiträge, die mit "4. Ruhender Kfz-Verkehr" sowie Unterkategorien codiert wurden; Stimmen aufsummiert

Mit **236 Beiträgen** und **881 Bewertungen** ist „Ruhender Kfz-Verkehr“ die vierthäufigste genannte Kategorie im Codesystem. Dieser Code wurde allen Einträgen zugeordnet, die sich mit **parkenden Fahrzeugen, Parkraummanagement** sowie der Gestaltung und Nutzung von **Stellplätzen** im öffentlichen Raum befassen.

Es zeigt sich eine überwiegend **kritische** Wahrnehmung der Parksituation durch die Teilnehmenden. Der Großteil der Einträge enthält negative Bewertungen, während neutrale Äußerungen deutlich seltener auftreten. Positive Rückmeldungen zum ruhenden Verkehr bilden die Ausnahme.

Als zentrale Themen lassen sich folgende Punkte über alle Unterkategorien hinweg identifizieren:

- **Knappheit an Parkplätzen in der Innenstadt** und ineffiziente Nutzung bestehender Parkhäuser
- **Konflikte zwischen parkendem Kfz-Verkehr und Rad- sowie Fußverkehr**, insbesondere durch blockierte Gehwege
- **unzureichende Parkraumüberwachung**, vor allem in verkehrsberuhigten Zonen und an Kreuzungen
- **Gehwegparken als großes Problem**, das die Mobilität von Zufußgehenden und mobilitätseingeschränkten Personen einschränkt
- **besonders betroffene Bereiche:**
  - Innenstadt (u. a. Diskussion über den Amtshausparkplatz)
  - Bahnhof (Bedarf nach mehr Parkraum und alternativen Mobilitätskonzepten)
  - Schulen und Kindergärten (Problematik der "Elterntaxis")
  - Wohngebiete (Parkdruck durch Fremdparker, Forderung nach Anwohnerparkausweisen)

#### 4.4.1 Ruhender Kfz-Verkehr | Parkraummanagement

Das **Parkraummanagement** bildet mit **101 Beiträgen** und **317 Bewertungen** fast die Hälfte aller Beiträge in der Hauptkategorie „Ruhender KfZ-Verkehr“ ab.

Beiträge wurden diesem Untercode zugeordnet, wenn sie sich mit der **systematischen Organisation, Bewirtschaftung** und **Steuerung** von Parkflächen im Stadtgebiet befassen. Darunter fallen sowohl Anmerkungen zu Parkgebühren und Parkzeitregelungen als auch Vorschläge zur effizienteren Nutzung vorhandener Stellplatzkapazitäten.

Ein Blick auf die Bewertungstendenzen lässt erkennen, dass mehr als die Hälfte Beiträge eine kritische Haltung gegenüber der aktuellen Parkraumbewirtschaftung zum Ausdruck bringen, während nur vereinzelt positive Rückmeldungen dokumentiert wurden.

Viele Beiträge empfinden die Parksituation in der Innenstadt als angespannt. Zwar heben einige Nutzenden die gute Verfügbarkeit von Parkhäusern und Tiefgaragen sowie das kostenlose Parken für eine Stunde (vgl. 4, 7) hervor, Allerdings gibt es auch kritische Stimmen. Diese verweisen auf die mangelnde Auslastung bestehender Parkhäuser (vgl. 97, 542).

Kontrovers wird über die **Zukunft innerstädtischer Parkplätze** wie den Amtshausparkplatz diskutiert. Einige begrüßen die Umgestaltung zu einer Aufenthaltsfläche (vgl. 81, 88), während andere negative Folgen für den Einzelhandel befürchten (vgl. 637, 638).

Die **Nutzung des begrenzten Straßenraums** wird unterschiedlich bewertet. Mehrfach wird kritisiert, dass parkende Fahrzeuge Rad- und Fußverkehr gefährden (vgl. 67, 194, 247). Vorgeschlagene Maßnahmen sind:

- Reduzierung von Parkplätzen zugunsten von Radwegen (vgl. 316, 560)
- strengere Ahndung von Gehwegparken (vgl. 142, 174)

Für verschiedene Orte werden **spezifische Herausforderungen** benannt:

- Freizeit- und Gesundheitseinrichtungen: Miramar (vgl. 435, 573) und Krankenhaus (vgl. 90)
- Bahnhof: Diskussion über kostengünstigen Parkraum und Halteflächen (vgl. 141, 635)

- spezielle Nutzergruppen: Mobilitätseingeschränkte Personen, Dienstleister und Pflegedienste sehen besonderen Bedarf (vgl. 622, 666, 682)

Zur Verbesserung der Parksituation werden **verschiedene Ideen** diskutiert:

- bessere Nutzung privater Stellflächen (vgl. 95)
- Förderung von Carsharing (vgl. 184)
- bessere Vernetzung mit dem ÖPNV (vgl. 731, 732)
- Überarbeitung von Bebauungsplänen für eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung (vgl. 739)

#### 4.4.2 Ruhender Kfz-Verkehr | Parkraumüberwachung

Die **Parkraumüberwachung** bildet mit **63 Beiträgen** und **283 Bewertungen** den zweitgrößten Bereich der Hauptkategorie „Ruhender Kfz-Verkehr“ ab.

Beiträge wurden diesem Untercode zugeordnet, wenn sie sich mit **der Kontrolle und Durchsetzung bestehender Parkraumregelungen** auseinandersetzen. Darunter fallen insbesondere Anmerkungen zur Häufigkeit und Intensität von Kontrollen, zur Ahndung von Parkverstößen sowie zur personellen Ausstattung des Ordnungsamtes. Die nahezu durchgängig negative Bewertungstendenz zeigt ein hohes Maß an Unzufriedenheit mit der aktuellen Überwachungssituation. Vorgeschlagene Lösungsansätze sind etwa die Einführung eines flächendeckenden Anwohnerparkausweissystems mit moderaten Gebühren oder die Einführung einer Besucher-Park-App (vgl. 96, 559)

Viele Beiträge thematisieren, dass **Gehwege häufig als illegale Parkplatzflächen genutzt werden**. Dies führe zu Behinderungen und Gefährdungen, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, Eltern mit Kinderwagen und Kinder, die auf die Fahrbahn ausweichen müssten (vgl. 173, 174, 281, 613). Besonders kritisch sei die Lage an Schulen und Kindergärten, wo zusätzlich viele „Elterntaxis“ den Verkehr blockierten (vgl. 188, 325, 339, 617).

Anwohnende beklagen, dass ihre Parkflächen oft von **Fremdparkern** genutzt werden. Beschwerden führten meist nur zu minimalen Kontrollen (vgl. 466, 538, 758, 760). Abends und an Wochenenden wird die schlechte Erreichbarkeit des Ordnungsamtes als problematisch empfunden (vgl. 465).

Mehrfach wird auf die **Sichtbehinderung durch regelwidriges Parken an Kreuzungen und Einmündungen** hingewiesen, beispielsweise in der Alten Postgasse. Dies schränke die Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer stark ein (vgl. 451, 551, 702). Zudem wird die Blockade von Rettungswegen durch Falschparker als ernstzunehmendes Problem beschrieben (vgl. 85, 86, 401).

Einige Beiträge fordern eine **konsequentere Durchsetzung der Parkregeln**, insbesondere in verkehrsberuhigten Zonen und Spielstraßen (vgl. 56, 242, 321). Ein Beitrag fordert grundsätzlich **eine verstärkte Parkraumüberwachung** sowie eine konsequentere Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr (vgl. 491). Auch bei der zweckentfremdeten Nutzung von Sonderparkflächen, etwa für Menschen mit Behinderungen oder Elektrofahrzeuge, werden stärkere Kontrollen angeregt (vgl. 564, 666).

Im historischen **Gerberviertel** werde trotz eines generellen Parkverbots regelmäßig eine Überlastung durch parkende Fahrzeuge beobachtet. Als mögliche Lösung wird die Einführung automatischer Zufahrtskontrollen vorgeschlagen (vgl. 370).

#### 4.4.3 Ruhender Kfz-Verkehr | Parksysteme

Die **Parksysteme** mit **7 Beiträgen** und **11 Bewertungen** ergänzen die weiteren Unterkategorien im Bereich „Ruhender Kfz-Verkehr“.

Beiträge wurden diesem Untercode zugeordnet, wenn diese sich mit technischen oder baulichen Lösungen zur Organisation des Parkens befassen - etwa Parkleitsystemen, Quartiersgaragen oder innovativen Stellplatzkonzepten.

Für das **städtische Parkleitsystem** wird eine Modernisierung vorgeschlagen, da das bestehende System als mangelhaft oder nicht funktionsfähig beschrieben wird. Dies führe zu vermehrtem Parksuchverkehr, der zusätzlichen Verkehr und unnötige Emissionen verursacht (vgl. 10, 542). Vorgeschlagen wird ein modernes Parkleitsystem und mehr Werbung für bestehende Parkhäuser.

Auch die Einführung digitaler Lösungen wie einer **Park-App** wird angeregt, die in Echtzeit über freie Parkplätze informieren und so den Parkverkehr besser steuern soll (vgl. 96, 542, 559). Davon würde vor allem der lokale Handel, die Gastronomie sowie Innenstadtbesuchende profitieren, da die App die Parkplatzsuche erleichtern würde.

Um den **Parkdruck in den Straßenräumen** zu verringern, werden verschiedene Ansätze diskutiert. Eine der genannten Maßnahmen sieht vor, Parkhäuser attraktiver zu machen, etwa durch günstige Preismodelle und gezielte Werbung (vgl. 97).

Ein innovativer Vorschlag thematisiert den Bau eines modernen Parkhauses mit Tiefgarage am Schlosspark. Diese Anlage soll mit moderner Sensorik zur Parkplatzerfassung und einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden. Sie könnte eine breite Nutzergruppe bedienen, darunter städtische Bedienstete, Touristen, Anwohnende und Geschäftskunden (vgl. 641).

Für eine bessere Organisation des Parkraums wird die stadtweite Einführung von **Anwohnerparkausweisen** diskutiert. Ergänzend dazu soll ein digitales Bezahlssystem für Besuchende eingeführt werden (vgl. 559).

#### 4.4.4 Ruhender Kfz-Verkehr | Gehwegparken

Das **Gehwegparken** ist ein relevantes Thema in Weinheim und bildet mit **53 Beiträgen** und **221 Bewertungen** eine eigenständige Unterkategorie im Bereich des „Ruhenden Kfz-Verkehrs“.

Der Code wurde Beiträgen zugeordnet, die sich mit der **Nutzung von Gehwegen als Parkplatzfläche** auseinandersetzen - sei es durch regelwidriges Abstellen von Fahrzeugen auf Gehwegen oder durch offiziell geduldetes Parken in entsprechend markierten Bereichen.

Mehr als vier Fünftel der Beiträge bringen eine negative Bewertung der Situation zum Ausdruck, während die übrigen Einträge neutral gehalten sind.

Die Mobilität von **vulnerablen Gruppen** wie Personen mit Rollator, Rollstuhlfahrende und Eltern mit Kinderwagen wird durch zugeparkte Gehwege beeinträchtigt, da sie dann häufig gezwungen sind, auf die Fahrbahn auszuweichen (vgl. 11, 119, 173, 183, 274). Besonders betroffen sind Kinder, die laut Straßenverkehrsordnung bis zum achten Lebensjahr auf Gehwegen Rad fahren müssen und durch parkende Fahrzeuge gefährdet werden (vgl. 173, 174, 324).

In verschiedenen Stadtteilen wird eine **systematische Missachtung von Park- und Halteverboten** beklagt. Besonders problematisch ist dies an Schulen, Kindergärten und Geschäften, wo der hohe Parkdruck die Situation verschärft (vgl. 39, 188, 339, 722).

Zusätzlich engen überbreite Fahrzeuge wie SUVs und Transporter die verbleibenden Gehwege weiter ein (vgl. 142, 194).

Das Gehwegparken beeinträchtigt auch die **Verkehrssicherheit** erheblich. Besonders in engen Straßen entstehen gefährliche Situationen, wenn Rettungsfahrzeuge oder die Müllabfuhr blockiert werden (vgl. 272, 401, 627). In Wohngebieten und an Hauptverkehrsachsen führt die Kombination aus zugeparkten Gehwegen und hoher Geschwindigkeit zu besonders riskanten Situationen, beispielsweise in der Gorbheimer Talstraße (vgl. 515, 765).

Ein wiederkehrendes Problem, das beschrieben wird, ist das **Parken an** Kurven, Kreuzungen und Einmündungen, wodurch Sichtbehinderungen und Gefahrenstellen entstehen (vgl. 333, 653, 746). Die Situation wird oft verschärft durch zusätzliche Hindernisse wie Mülltonnen oder überwuchernde Vegetation (vgl. 11, 613, 765).

Einige Beiträge kritisieren **die unzureichende Kontrolle und Ahndung von Parkverstößen** (vgl. 17, 352, 757). Als mögliche Lösungen werden bauliche Maßnahmen vorgeschlagen, darunter Poller, klare Parkflächenmarkierungen oder die Einrichtung von Spielstraßen (vgl. 41, 208, 247, 368).

#### **4.4.5 Ruhender Kfz-Verkehr | Sonstiges**

Mehrere Einträge in der Kategorie „**Sonstiges**“ thematisieren **Konflikte** zwischen parkendem **Kfz-Verkehr** und **Rad-** sowie **Fußverkehr** (vgl. 176, 496, 787). Dabei wird insbesondere die mangelnde Berücksichtigung der Bedürfnisse von Radfahrenden kritisiert, die durch parkende Fahrzeuge in gefährliche Situationen gebracht werden. Die Beiträge zeigen auch infrastrukturelle Mängel auf, etwa bei der Gestaltung von Parkhäusern (vgl. 8) oder der Anordnung von Parkflächen in sensiblen Bereichen wie am Weschnitzkanal (vgl. 367).

Ein Beitrag thematisiert konkrete **Verbesserungsvorschläge**, die der Barrierefreiheit zuträglich sein sollen. Diese reichen von der Neuordnung des Parkraums bis hin zu grundlegenden Änderungen der Verkehrs führung (vgl. 582).

### **4.5 ÖPNV**

Die Kategorie „**ÖPNV**“ nimmt als zentraler Baustein einer nachhaltigen Mobilitätswende eine Schlüsselrolle im Verkehrssystem Weinheims ein.

Als übergeordneter Code umfasst der ÖPNV sowohl den **Busverkehr** als auch den **schienengebundenen Verkehr mit Bahn** und die **OEG-Stadtbahn**. Die thematische Breite spiegelt sich in den drei Unter-codes wider, die eine differenzierte Betrachtung der verschiedenen Verkehrsmittel ermöglichen.

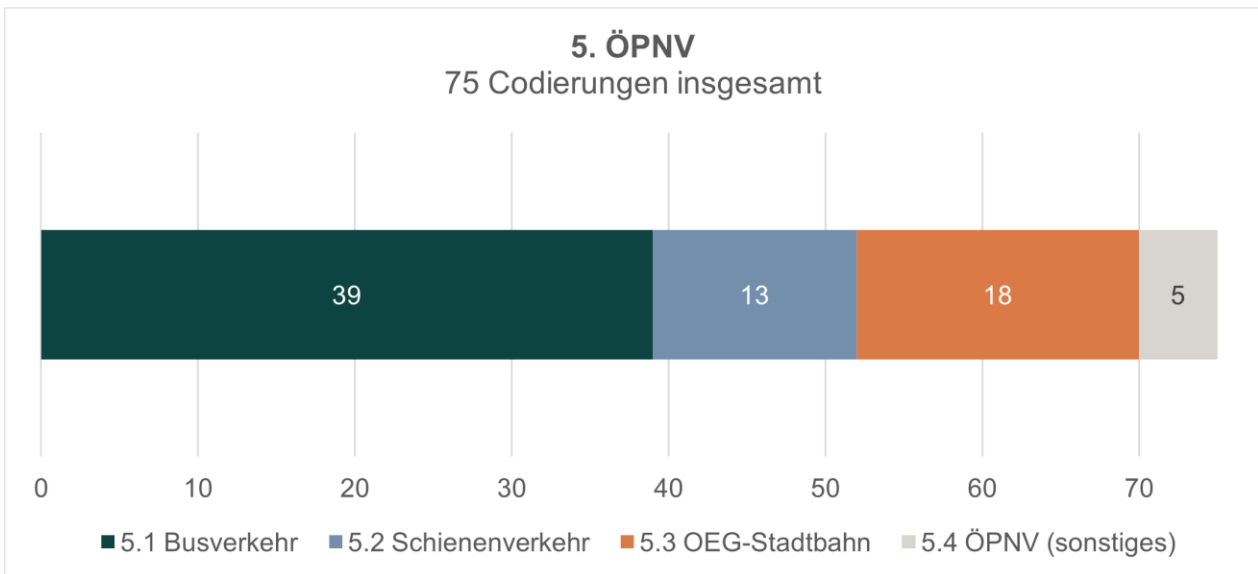


Abbildung 13: Anzahl der Codierungen für die Hauptkategorie "5. ÖPNV" und deren Unterkategorien

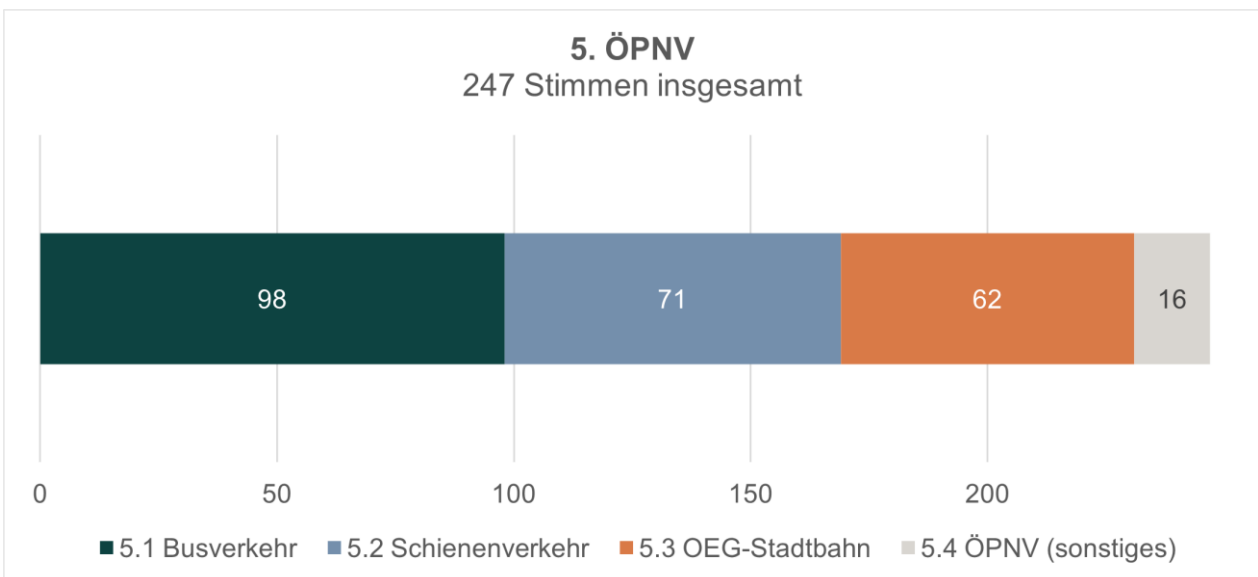


Abbildung 12: Anzahl der Stimmen der Beiträge, die mit "5. ÖPNV" sowie Unterkategorien codiert wurden; Stimmen aufsummiert

Mit **75 Beiträgen** und **247 Bewertungen** nimmt „ÖPNV“ eine untere Position im Codesystem ein. Dieser Code wurde allen Einträgen zugeordnet, die sich mit dem Bus- und Bahnangebot, der Taktung, Linienführung sowie der Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs befassen.

Die Analyse der codierten Beiträge verdeutlicht dabei eine **überwiegend kritische** Wahrnehmung des ÖPNV-Angebots durch die Teilnehmenden - knapp die Hälfte aller Einträge enthält negative Bewertungen, während positive Rückmeldungen nur einen kleinen Teil ausmachen.

Als zentrale Themen lassen sich folgende Punkte über alle Unterkategorien hinweg identifizieren:

- **unzureichendes Busangebot** am Abend und an Wochenenden
- **schlechte Taktung**, insbesondere stündliche Fahrpläne als unattraktiv empfunden

- fehlende Verbindungen zwischen Stadtteilen (z. B. Ritschweier – Hirschberg, Sommerbus zum Waidsee)
- **Mängel an Haltestellen und am Bahnhof**, u. a. fehlende Erhöhungen, schlechte Beleuchtung und schmale Bahnsteige
- **Synchronisation der Bahn- und Busverbindungen** als häufig genannte Schwachstelle

#### 4.5.1 ÖPNV | Busverkehr

Der **Busverkehr** ist mit **39 Beiträgen** und **98 Bewertungen** die am häufigsten zugewiesene Unterkategorie im „ÖPNV“.

Beiträge wurden diesem Untercode zugeordnet, wenn sie sich mit dem **Busangebot** befassen - von Linienführung und Taktung über die Ausstattung der Haltestellen bis hin zur Qualität der Busverbindungen zwischen den Stadtteilen.

Über die Hälfte der Beiträge enthält **negative** Bewertungen.

Einige Beiträge kritisieren die **zeitliche Verfügbarkeit der Busverbindungen**. Besonders **abends und an Wochenenden** sei das Angebot unzureichend (vgl. 1, 93, 731). Auch die stündliche Taktung auf vielen Strecken werde als zu selten empfunden, um eine echte Alternative zum Individualverkehr zu sein (vgl. 331, 513). Ein erhöhter Fahrplanumfang zu Veranstaltungen wie der Kerwe oder in der Stadthalle wird ebenfalls gefordert (vgl. 94, 165, 697).

Während ein Beitrag die **verbesserte Anbindung einzelner Ortsteile** lobt (vgl. 91), gibt es auch Berichte über **erhebliche Schwierigkeiten** – insbesondere für Schülerinnen und Schüler sowie bei Umsteigeverbindungen, etwa von Wünschmichelbach nach Hohensachsen (vgl. 241, 477).

Konkret werden folgende Verbindungen gewünscht:

- Ritschweier – Hirschberg (vgl. 144)
- Sommerbus zum Waidsee (vgl. 732)

Die **zunehmende Barrierefreiheit** der Haltestellen wird positiv bewertet (vgl. 121). Gleichzeitig gibt es Beschwerden über **konkrete Mängel** (vgl. 73, 74, 75, 696), darunter:

- fehlende Erhöhungen für einen barrierefreien Einstieg
- unzureichende Beleuchtung
- zu schmale Bahnsteige

Die **Abstimmung mit dem Schienenverkehr** wird als **verbesserungswürdig** angesehen (vgl. 68, 214).

Zudem gibt es Vorschläge für **Lösungen** wie:

- ein kostenloser City-Shuttle (vgl. 541)
- die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme in bergigen Gebieten (vgl. 168)

Vereinzelt fordern Beiträge eine **Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse** (vgl. 99, 273). Zudem wird die **Größe der eingesetzten Busse** thematisiert – kleinere Fahrzeuge könnten auf bestimmten Strecken effizienter sein (vgl. 536).

Die **Preisgestaltung** des Busverkehrs wird als Hindernis gesehen. Günstigere Tarife könnten die Nutzung attraktiver machen und gleichzeitig die Parkplatzsituation in der Innenstadt entlasten (vgl. 536, 541).

Besonders am **Busbahnhof** werden **Verbesserungen für Radfahrende** gewünscht (vgl. 221, 480). Vereinzelt wird auch das Fahrverhalten der Busfahrer kritisch angemerkt (vgl. 525).

#### 4.5.2 ÖPNV | Schienenverkehr

Der **Schienenverkehr** beinhaltet **13 Beiträge** und **71 Bewertungen** und bildet somit einen ergänzenden Baustein zur Analyse des ÖPNV-Systems.

Beiträge wurden diesem Untercode zugeordnet, wenn sich diese mit Aspekten des **schienengebundenen Verkehrs** beschäftigen – von der Erreichbarkeit der Bahnhöfe über die überregionale Anbindung bis hin zur Qualität der Bahnanlagen.

Während **negative** Bewertungen leicht überwiegen, verteilen sich die übrigen Rückmeldungen gleichmäßig auf **positive** und **neutrale** Einschätzungen. Diese ausbalancierte Verteilung unterscheidet den Schienenverkehr deutlich vom Busverkehr.

Ein wichtiges Thema bildet die **Wiederaufnahme des ICE/IC-Anschlusses** nach der Sanierung der Riedbahn. Dies wird als wichtige Verbesserung der überregionalen Anbindung Weinheims wahrgenommen (vgl. 182, 375).

Auch die **gute Regionalverkehrsanbindung in alle Himmelsrichtungen** wird als bedeutender Standortfaktor für die Lebensqualität bewertet (vgl. 375).

Handlungsbedarf wird bei der **Koordination von Bahn- und Busverbindungen** gesehen. Kritisiert wird die mangelnde Synchronisation der Weschnitztalbahn mit den IC/EC-Anschlüssen in Weinheim, wodurch viele Anschlüsse regelmäßig verpasst werden (vgl. 539). Auch die Busanbindung zum Bahnhof wird als unzureichend beschrieben, was die Nutzung der Bahn im Vergleich zum Auto weniger attraktiv macht (vgl. 68).

**Bessere Zugänge zu den Bahnsteigen** werden ebenfalls gefordert. Konkret werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- zusätzliche Treppenverbindung von der OEG-Haltestelle zu den Gleisen 2 und 3, um Umsteigewege zu verkürzen (vgl. 379)
- direkter Fußweg zum Bahnhof über die Weststraße für ein geplantes Neubaugebiet (vgl. 610)

Besonders die **Unterführungen und sanitären Anlagen** des Bahnhofs werden als ungepflegt und abschreckend beschrieben (vgl. 543, 699). Aus diesem Grund entsteht der Wunsch nach einer grundlegenden Sanierung, insbesondere wegen der touristischen Bedeutung des Bahnhofs als Eingangstor zur Stadt.

Für eine nachhaltige Verbesserung des Bahnverkehrs werden **langfristige Maßnahmen** vorgeschlagen:

- Reaktivierung der Überwaldbahn zwischen Mörlenbach und Waldmichelbach, die sowohl Pendler- als auch Ausflugsverkehr bedienen könnte (vgl. 540)
- Wiedereinführung regelmäßiger S-Bahn-Halte in Lützelsachsen, um Umsteigezeiten zu reduzieren (vgl. 572)

#### 4.5.3 ÖPNV | OEG-Stadtbahn

Die **OEG-Stadtbahn** beinhaltet **18 Beiträge** und **62 Bewertungen** und bildet somit einen ergänzenden Baustein zur Analyse des ÖPNV-Systems.

Beiträge wurden diesem Untercode zugeordnet, wenn diese explizit die OEG-Infrastruktur, deren Taktung oder die Qualität der Stadtbahnverbindung thematisieren.

Bemerkenswert erscheint die gleichmäßige Verteilung zwischen **neutralen** und **negativen** Bewertungen, während positive Einschätzungen deutlich seltener auftreten.

Die **OEG-Stadtbahn** wird insgesamt positiv bewertet und als „nicht perfekt, aber eine sehr gute Sache“ beschrieben (vgl. 228). Besonders die Umgestaltung der Haltestelle am Hauptbahnhof gilt als gelungenes Beispiel für Verkehrsplanung (vgl. 423).

Die **Taktung der Züge** wird grundsätzlich als gut empfunden (vgl. 108). Dennoch gibt es Wünsche nach

- häufigeren Fahrten an Samstagen
- besseren Pünktlichkeitswerten, da Verspätungen und spontane Fahrtausfälle besonders für Pendler problematisch seien (vgl. 727)
- mehr Doppelzügen, da die Züge oft überfüllt seien (vgl. 66)

Einige Beiträge sehen **Optimierungsbedarf an den Haltestellen**, insbesondere bei

- fehlenden Anzeigetafeln (vgl. 234)
- unzureichendem Wetterschutz bei Regen und starker Sonneneinstrahlung (vgl. 659)
- Funktionalität akustischer Warnsignale an Gehwegübergängen (vgl. 726)

Die **Umsteigezeiten und unzureichenden Busverbindungen** zu den Ortsteilen werden in einem Beitrag kritisiert: Dadurch werde der ÖPNV als weniger attraktive Alternative zum Auto wahrgenommen (vgl. 241).

Als Lösung werden **organisierte Mitfahrgelegenheiten** vorgeschlagen, etwa durch:

- Mitfahrbänke
- eine Mitfahr-App (vgl. 735)

Ein weiterer Beitrag stellt fest: Nach der Umgestaltung zur **Grünfläche** sei **die OEG-Strecke für Einsatzfahrzeuge schwer befahrbar**. Eine Lösung könnte die **Installation von Rasengittern** sein, um die Stabilität der Fahrbahn zu verbessern (vgl. 426).

#### 4.5.4 ÖPNV | Sonstiges

Die inhaltliche Analyse der Residualkategorie „**Sonstiges**“ mit **5 Beiträgen** und **16 Bewertungen** zeigt verschiedene Perspektiven und Herausforderungen.

Die inhaltliche Analyse der direkt unter dem Code „**ÖPNV**“ gesammelten Beiträge zeigt, dass der ÖPNV eng **mit anderen Verkehrsträgern und städtebaulichen Aspekten** verknüpft ist. Ein zentrales Thema ist dabei die **Verkehrssicherheit**, insbesondere an Querungsstellen für ÖPNV-Nutzende. Kritisch wird das **Fehlen sicherer Überquerungsmöglichkeiten** an stark befahrenen Straßen wie der Gorbheimer Talstraße gesehen (vgl. 203). Zudem wird auf **Konflikte zwischen Linienbussen und anderen Verkehrsteilnehmenden** in engen Straßen hingewiesen (vgl. 730).

Ein weiteres Thema ist die Verknüpfung von **Stadtentwicklung und ÖPNV-Anbindung**. Als wichtiger Ansatz wird genannt, **Wohnraum gezielt in gut erschlossenen Gebieten zu schaffen**, um die Nutzung des ÖPNV zu fördern (vgl. 706).

Kritische Stimmen weisen darauf hin, dass der **ÖPNV nicht für alle Mobilitätsbedürfnisse** eine praktikable Lösung bietet. Besonders bei zeitkritischen Wegen oder beruflichen Transportaufgaben stoße der ÖPNV an seine Grenzen (vgl. 460).

## 4.6 Mobilitätsverbund

Die Kategorie „**Mobilitätsverbund**“ bündelt die integrierte, vernetzte Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote in einer übergeordneten Kategorie. Diese umfasst innovative Mobilitätsformen, die das klassische Verkehrsmittelangebot ergänzen und weiterentwickeln.

Drei Unterkategorien erfassen verschiedene Aspekte des Mobilitätsverbunds: **Sharing-Systeme**, **multimodale Vernetzung** und **digitale Mobilitätsdienste**. Die Kategorie Mobilitätsverbund beinhaltet somit vor allem Möglichkeiten, künftig auch ohne eigenes Auto flexibel, effizient und nachhaltig unterwegs sein zu können.

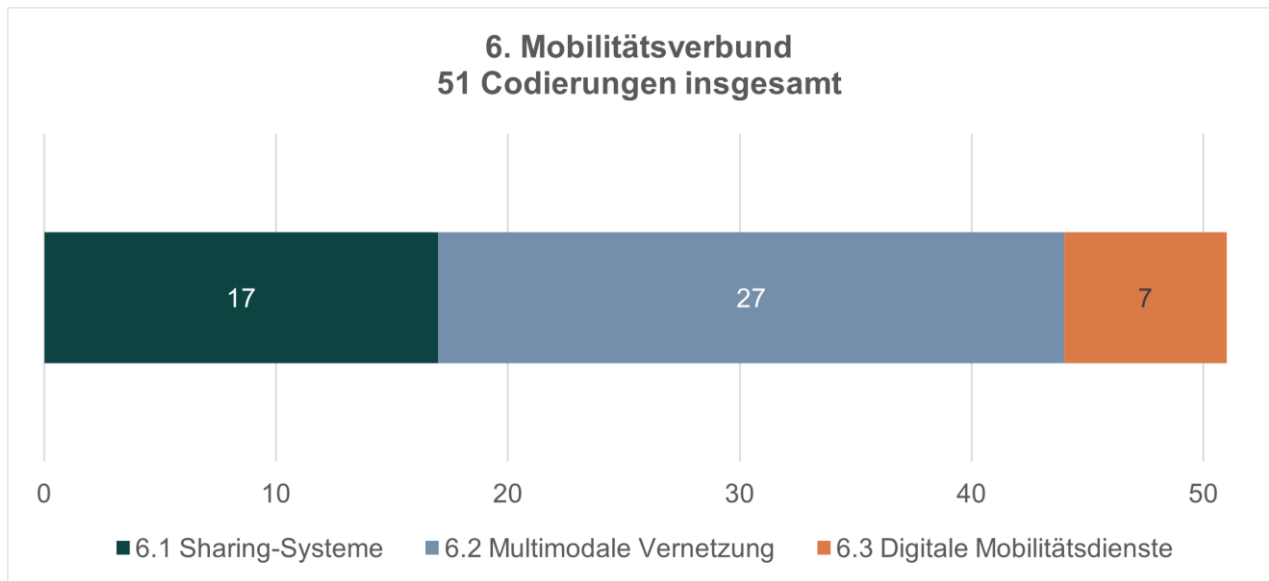


Abbildung 15: Anzahl der Codierungen für die Hauptkategorie „6. Mobilitätsverbund“ und deren Unterkategorien

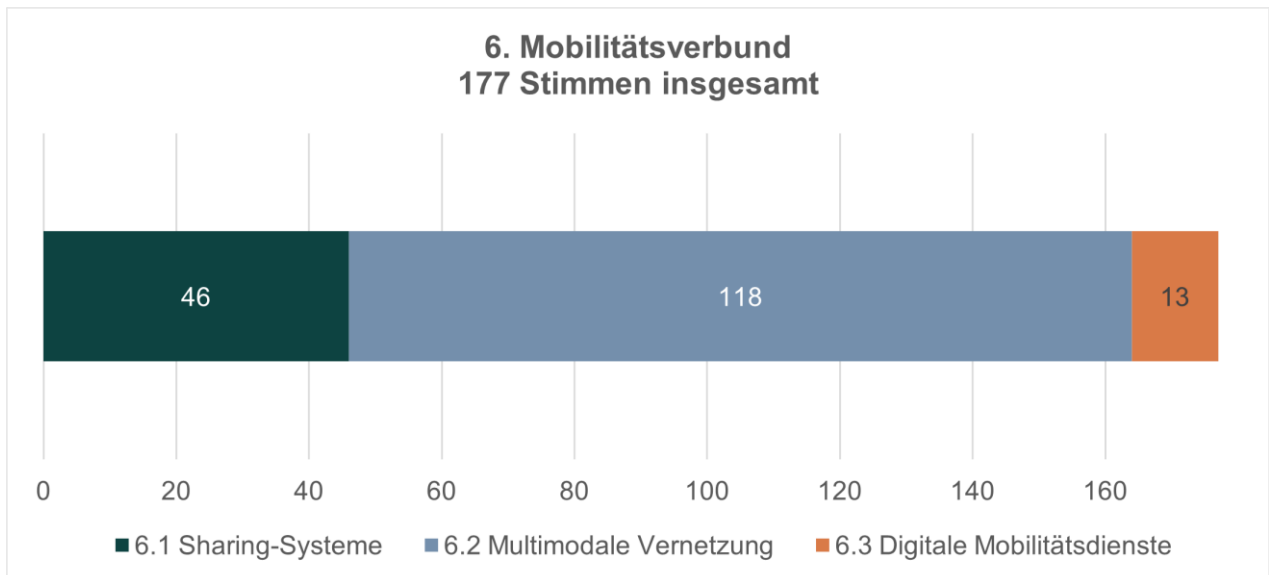


Abbildung 14: Anzahl der Stimmen der Beiträge, die mit "6. Mobilitätsverbund" sowie Unterkategorien codiert wurden; Stimmen aufsummiert

Mit **51 Beiträgen** und **177 Bewertungen** nimmt die Kategorie „**Mobilitätsverbund**“ eine ergänzende Rolle im Kategoriensystem ein. Dieser Code wurde Einträgen zugeordnet, die

sich mit der **Vernetzung verschiedener Verkehrsträger, der Integration in regionale Verkehrsverbünde** oder **übergreifenden Mobilitätsangeboten** befassen.

Es zeigt sich, dass die Mehrheit der Äußerungen zum Mobilitätsverbund in **einem sachlich-neutralen Ton** gehalten ist. Ein kleinerer Teil der Einträge enthält negative Bewertungen, während positive Äußerungen selten vorkommen.

#### 4.6.1 Mobilitätsverbund | Sharing-Systeme

**Sharing-Systeme** werden in **17 Beiträgen** thematisiert, die mit **46 Bewertungen** versehen sind.

Die Zuordnung erfolgt bei Beiträgen, die sich mit **gemeinschaftlich genutzten Verkehrsmitteln** wie Leihfahrrädern, E-Scootern oder Carsharing-Angeboten auseinandersetzen.

Bemerkenswert erscheint der überwiegend **sachlich-neutrale Tenor** der Beiträge, was sich in mehr als drei Vierteln der Beiträge widerspiegelt.

Das bestehende **Car-Sharing-Angebot** wird grundsätzlich positiv bewertet, insbesondere die **Integration von Elektrofahrzeugen** findet Zuspruch (vgl. 16, 585).

Gleichzeitig fordern einige Beiträge **eine Ausweitung des Angebots** – sowohl hinsichtlich der Standorte als auch der Verfügbarkeit. Besonders wichtig ist dabei die Erschließung der Ortsteile mit Car-Sharing-Fahrzeugen (vgl. 268, 404, 589).

Konkret vorgeschlagene Standorte sind der Parkplatz am Waldschwimmbad als multimodaler Verknüpfungspunkt (vgl. 260) und Bereiche in Hohensachsen und Sulzbach. Für ein erfolgreiches Car-Sharing wird betont, dass kurze Zugangswege essenziell sind. Zudem wird die Möglichkeit eines Free-Floating-Systems diskutiert, bei dem Fahrzeuge flexibel innerhalb eines bestimmten Gebiets abgestellt werden können (vgl. 184).

Auch das bestehende **Bike-Sharing-Angebot** wird positiv bewertet (vgl. 22). Gleichzeitig gibt es den Wunsch nach mehr Stationen und einer größeren Fahrzeugauswahl, die auch E-Bikes und Räder für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen umfasst (vgl. 19).

Interesse besteht an einem **Lastenrad-Sharing**, sowohl in der Innenstadt als auch in den Ortsteilen (vgl. 169, 762). Zusätzlich stoßen innovative Konzepte wie wetterfeste Lastenpedelecs mit Transportkapazität für Personen auf positive Resonanz (vgl. 762).

Es wird auch darauf hingewiesen, dass **Car- und Bike-Sharing nicht für alle Mobilitätsbedürfnisse** geeignet sind. Besonders bei regelmäßigen Waren- und Materialtransporten oder komplexen Wegekettten stoßen diese Konzepte an ihre Grenzen (vgl. 460).

Als **ergänzende Sharing-Modelle** werden Mitfahrerbanken und eine städtische Mitfahr-App (vgl. 123) vorgeschlagen. Die räumliche Integration von Sharing-Angeboten in die bestehende Verkehrsinfrastruktur wird als Erfolgsfaktor angesprochen, insbesondere an Haltestellen des ÖPNV (vgl. 696).

#### 4.6.2 Mobilitätsverbund | Multimodale Vernetzung

Die **Multimodale Vernetzung** ist in **27 Beiträgen** relevant, die **118 Bewertungen** erhalten haben.

Beiträge wurden diesem Untercode zugeordnet, wenn sie sich auf die **Verknüpfung und das Zusammenspiel unterschiedlicher Verkehrsmittel** beziehen. Die Codierung greift dabei

Themen wie Umsteigebeziehungen, intermodale Schnittstellen und die Abstimmung verschiedener Mobilitätsangebote auf.

Die Beiträge folgen mehrheitlich einer **neutralen** Tonalität.

Einige Beiträge kritisieren die **mangelnde Abstimmung zwischen Bus- und Bahnverbindungen**. Als problematisch werden fehlende Busverbindungen zu Randzeiten (vgl. 1) und unzureichend koordinierte Anschlüsse am Bahnhof (vgl. 68, 214) angesehen. In den Ortsteilen sei die Situation prekär. Lange Wartezeiten beim Umsteigen und ein ausgedünnter Fahrplan in den Ferien minderten die Attraktivität des ÖPNV erheblich (vgl. 241).

Zur Verbesserung der „**letzten Meile**“ zwischen Haltestelle und Zielort werden verschiedene Lösungen vorgeschlagen:

- On-Demand-Shuttle-Service (vgl. 92)
- App-gesteuertes Anrufsammeltaxi-System (vgl. 163)
- Mitfahrgelegenheiten, etwa durch Mitfahrbänke oder eine städtische Mitfahr-App, besonders für die Ortsteile (vgl. 123, 418, 735)

Ein weiteres wichtiges Thema ist die **Gestaltung von Park+Ride-Angeboten**. Während diese grundsätzlich positiv bewertet werden, wird die Kostenpflicht am Bahnhof kritisiert (vgl. 141). Zusätzlich gibt es Vorschläge für **neue Standorte multimodaler Mobilitätsstationen**, wie z. B. am Waldschwimmbad, wo Carsharing, Fahrradstellplätze und ÖPNV verknüpft werden könnten (vgl. 260).

Eine verbesserte **Fahrradinfrastruktur für den ÖPNV** war ebenfalls Thema, darunter konkrete Ideen:

- Fahrradmitnahme in Bussen für topographisch anspruchsvolle Gebiete (vgl. 168)
- neue Nextbike-Stationen zur besseren Anbindung der Ortsteile (vgl. 59)
- optimierte Radwegverbindungen zum Bahnhof (vgl. 288, 293)

Verschiedene Maßnahmen sollen außerdem den **Zugang zum Bahnhof erleichtern**:

- direkte Zugangswege aus Neubaugebieten (vgl. 610)
- bessere Organisation des Taxiverkehrs durch zentrale Koordination (vgl. 636)

Als **langfristige Maßnahmen** werden die Reaktivierung der Überwaldbahn zur besseren überregionalen Anbindung (vgl. 540) und ein kostenloser E-Bus-Shuttle zwischen Bahnhof und Innenstadt, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren (vgl. 541), vorgeschlagen. Diese Maßnahmen sollen die Erreichbarkeit des Stadtzentrums verbessern und den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel erleichtern.

#### **4.6.3 Mobilitätsverbund | Digitale Mobilitätsdienste**

**Digitale Mobilitätsdienste** werden in **7 Beiträgen** angesprochen, die **13 Bewertungen** erhalten haben.

Beiträge wurden diesem Undercode zugeordnet, wenn diese sich **mit digitalen Informations- und Buchungssystemen, mobilen Anwendungen** für Verkehrsnutzer oder **elektronischen Bezahlssystemen** im Mobilitätsbereich befassen.

Die inhaltliche Auseinandersetzung mit digitalen Diensten spiegelt sich vorwiegend in **sachlich formulierten** Beiträgen wider.

Die **Modernisierung des Parkleitsystems** durch eine digitale Park-App zur Unterstützung bei der Parkplatzsuche und -verwaltung wird angeregt. Diese soll in Echtzeit über verfügbare Parkplätze informieren und so den Parksuchverkehr reduzieren (vgl. 542). Zusätzlich wird die Entwicklung einer Besucherpark-App vorgeschlagen, um den Besucherverkehr besser zu steuern (vgl. 96).

Die **Förderung von Mitfahrgelegenheiten** wird als wichtiges Handlungsfeld gesehen. Besonders betont wird die Einführung einer städtischen Mitfahr-App, die spontane und kostenlose Mitfahrmöglichkeiten organisiert (vgl. 123, 735). Besonders für die Anbindung der Ortsteile an die OEG könnte ein solches System eine sinnvolle Ergänzung zum bestehenden ÖPNV sein.

Zur Verbesserung **des öffentlichen Nahverkehrs** wird vorgeschlagen:

- Einführung eines app-gesteuerten Anrufsammeltaxis, um die Verbindung zwischen den Ortsteilen und der Innenstadt flexibler zu gestalten (vgl. 163)
- Entwicklung einer umfassenden Mobilitäts-App, die
  - Tarifsysteme transparent darstellt,
  - über alternative Verkehrsmöglichkeiten informiert,
  - On-Demand-Verkehrsangebote integriert (vgl. 159)

## 4.7 Ampelschaltungen

Die **Ampelschaltungen** nehmen im Mobilitätssystem Weinheims eine zentrale Steuerungsfunktion ein und beeinflussen maßgeblich die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden. Als eigenständiger Code ohne Untergliederung umfasst dieser Themenkomplex **sämtliche Aspekte der Ampelanlagen** - von der technischen Steuerung über die Programmierung bis hin zu den Auswirkungen auf verschiedene Mobilitätsformen.

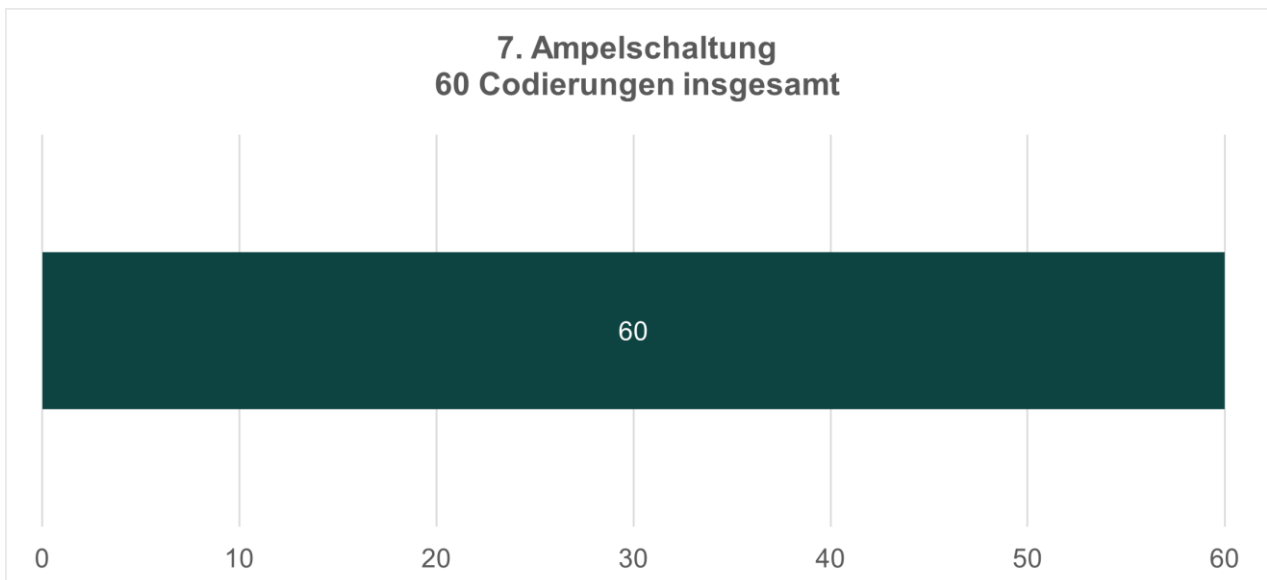


Abbildung 16: Anzahl der Codierungen für die Hauptkategorie „7. Ampelschaltungen“

**60 Beiträge** (mit 249 Bewertungen) wurden mit dem Code „**Ampelanlagen**“ codiert. Dieser Code wurde allen Einträgen zugeordnet, die sich inhaltlich mit der **Steuerung und Koordination von Lichtsignalanlagen** im Stadtgebiet befassen. Dabei werden **sowohl konkrete Kreuzungssituationen** als auch **übergeordnete Aspekte** wie Grüne Wellen oder die Priorisierung verschiedener Verkehrsteilnehmer erfasst. Die thematische Relevanz der

Ampelschaltungen zeigte sich auch in der Auftaktveranstaltung, wo dieses Handlungsfeld bereits als übergreifendes Thema identifiziert wurde.

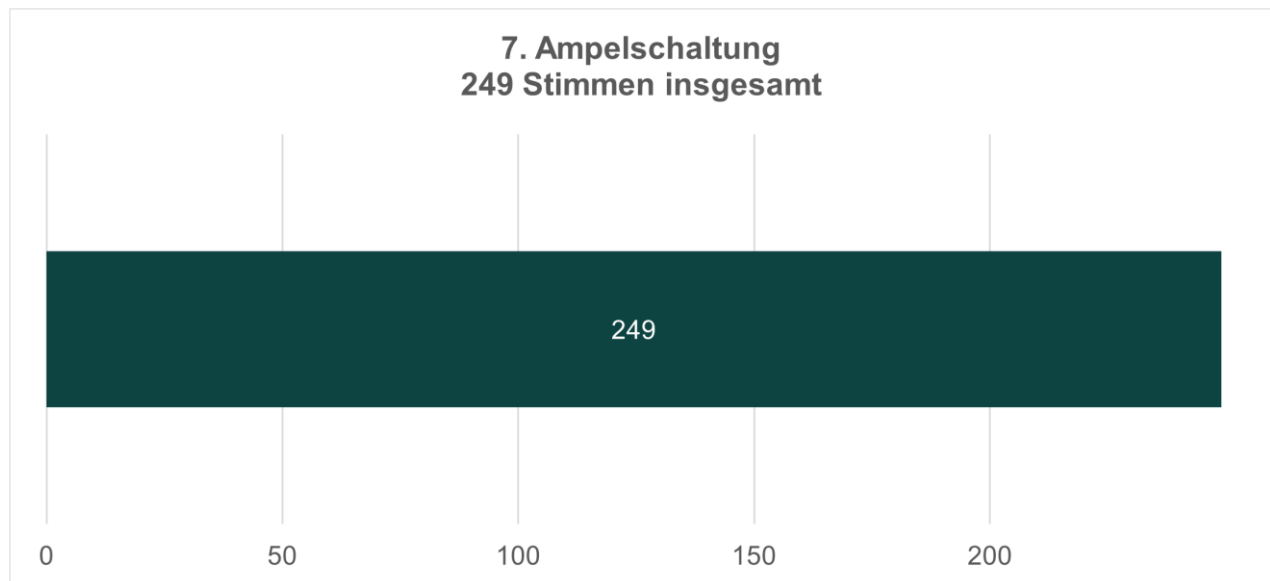


Abbildung 17: Anzahl der Stimmen der Beiträge, die mit "7. Ampelschaltung" codiert wurden; Stimmen aufsummiert

Viele Beiträge bewerten die **Wartezeiten an Bedarfsampeln** als zu lang, insbesondere für Zufußgehende (vgl. 44, 52, 205, 225, 394, 395). Zusätzlich werden die **kurzen Grünphasen** als problematisch beschrieben, vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen (vgl. 323, 472). Auch Radfahrende kritisieren **fahrradunfreundliche Ampelschaltungen**, die mit langen Standzeiten verbunden seien (vgl. 111, 218, 219). Ein weiteres Thema ist **die fehlende Koordination der Ampeln** entlang der Hauptverkehrsachsen – eine „Grüne Welle“ wird mehrfach gefordert (vgl. 189, 674). Einige Beiträge äußern sich auch **positiv zu schnell reagierenden Bedarfsampeln** (vgl. 330, 783) und **intelligenten Schrankensteuerungen** (vgl. 646).

Besonders kritisch sehen die Beiträge **die Bedarfsschaltung für den Fuß- und Radverkehr**. Sie fordern, dass die Ampeln automatisch eine Grünphase parallel zum Kfz-Verkehr erhalten, anstatt dass Zufußgehende und Radfahrende erst per Knopfdruck Grün anfordern müssen. Diese sogenannten „Bettelampeln“ werden als diskriminierend empfunden (vgl. 507, 508, 612, 656).

Für die **nächtliche Ampelschaltung** werden alternative Lösungen vorgeschlagen, darunter eine Bedarfsschaltung statt durchgehender Ampelregelung und eine Umstellung auf Warnblinken (vgl. 434, 468).

Mehrfach wird vorgeschlagen, problematische Ampelkreuzungen durch **Kreisverkehre** zu ersetzen, da diese den Verkehrsfluss verbessern könnten (vgl. 510, 582, 649).

Zusätzlich werden weitere Themen im Zusammenhang mit Ampeln angesprochen:

- Vorrang für den ÖPNV wird als unzureichend kritisiert (vgl. 267)
- Rettungswege könnten durch unglückliche Ampelschaltungen behindert werden (vgl. 301).
- Die Sichtbarkeit der Ampeln sei nicht überall ausreichend (vgl. 661).

## 4.8 Sonstige Verkehrsmittel

Im Kontext der Mobilitätsplanung Weinheims nimmt die Kategorie **"Sonstige Verkehrsmittel"** eine wichtige Ergänzungsfunktion ein, indem sie neuartige und alternative Mobilitätsformen erfasst, die sich nicht in die klassischen Kategorien des motorisierten oder nicht-motorisierten Verkehrs einordnen lassen. Besonders deutlich wird dies am Beispiel der **E-Scooter**, die als verhältnismäßig neue Mobilitätsform zwischen Individual- und Mikromobilität anzusiedeln sind.

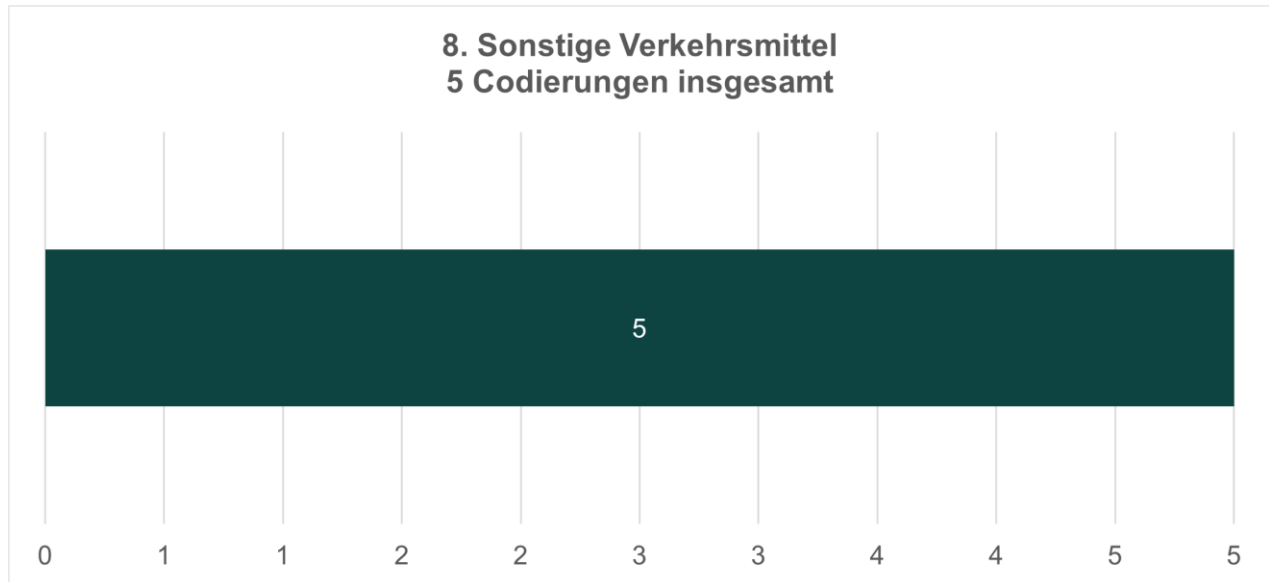


Abbildung 18: Anzahl der Codierungen für die Hauptkategorie „8. Sonstige Verkehrsmittel“

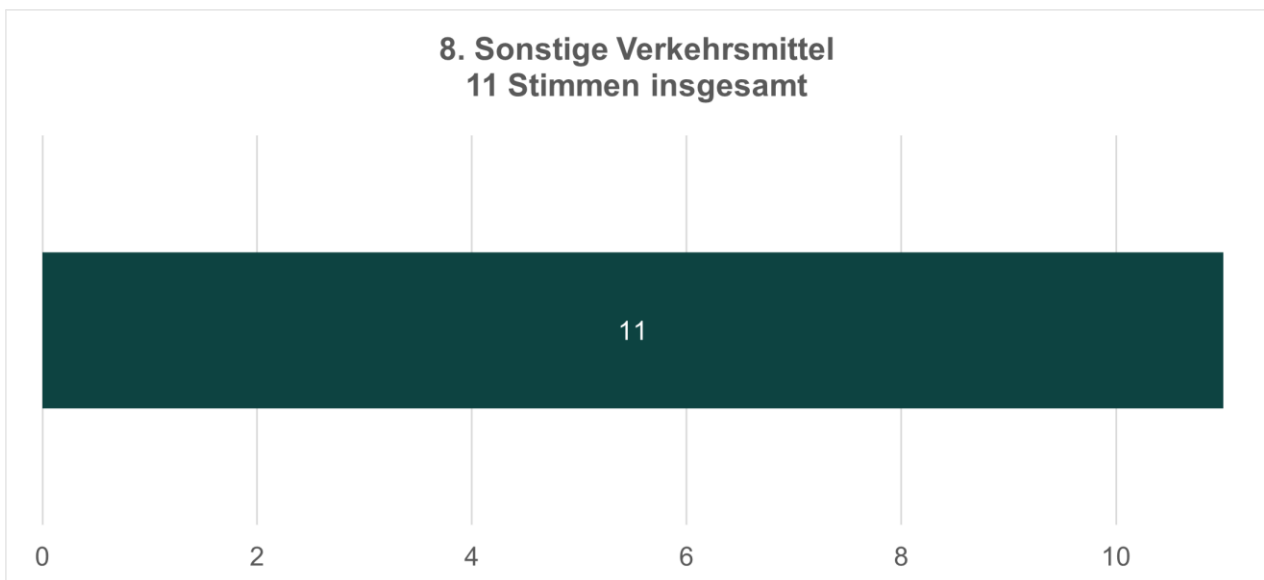


Abbildung 19: Anzahl der Stimmen der Beiträge, die mit "8. Sonstige Verkehrsmittel" codiert wurden; Stimmen aufsummiert

Mit **5 Beiträgen** und **11 Bewertungen** bildet **"Sonstige Verkehrsmittel"** einen Auffangbereich für Mobilitätsaspekte, die sich nicht den klassischen Verkehrsträgern zuordnen lassen. Dieser Code wurde Einträgen zugeordnet, die spezifische Verkehrsmittel oder Mobilitätsformen thematisieren, die über die etablierten Kategorien wie motorisierter Individualverkehr, ÖPNV oder Radverkehr hinausgehen.

Einige wenige Beiträge berichten über problematische Verhaltensweisen **von E-Scooter-Fahrenden**, insbesondere in Fußgängerzonen und auf Gehwegen (vgl. 55, 185). Besonders

an neuralgischen Punkten wie Unterführungen, wo sich verschiedene Verkehrsteilnehmende einen engen Raum teilen müssen, verschärft sich die Situation (vgl. 511). Ein weiteres geäußertes Anliegen ist die Sorge von Zufußgehenden um ihre persönliche Sicherheit, da sie sich beim Überholen oder plötzlichen Auftauchen von E-Scootern bedrängt fühlen (vgl. 185). Neben räumlichen Konflikten werden auch zeitliche Faktoren thematisiert. In der Dunkelheit stelle die mangelnde Beleuchtung von E-Scootern ein Sicherheitsrisiko dar (vgl. 525).

Auch der Zustand der Straßen spielt eine Rolle: Straßenschäden werden als besondere **Gefährdung für E-Scooter-Fahrende** identifiziert (vgl. 527).

## 4.9 Sonstige Themen

Die Kategorie "**Sonstige Themen**" nimmt im Codesystem eine wichtige Auffangfunktion ein, indem sie mobilitätsrelevante Aspekte erfasst, die sich nicht eindeutig den spezifischen Verkehrsträgern oder etablierten Handlungsfeldern der Verkehrsplanung zuordnen lassen. Mit seinen drei Unter-codes **Verwaltung/Organisation**, **Umwelt/Klima** und **Stadtentwicklung** werden dabei wichtige Querschnittsthemen abgedeckt, die für eine integrierte Mobilitätsplanung von Bedeutung sind.

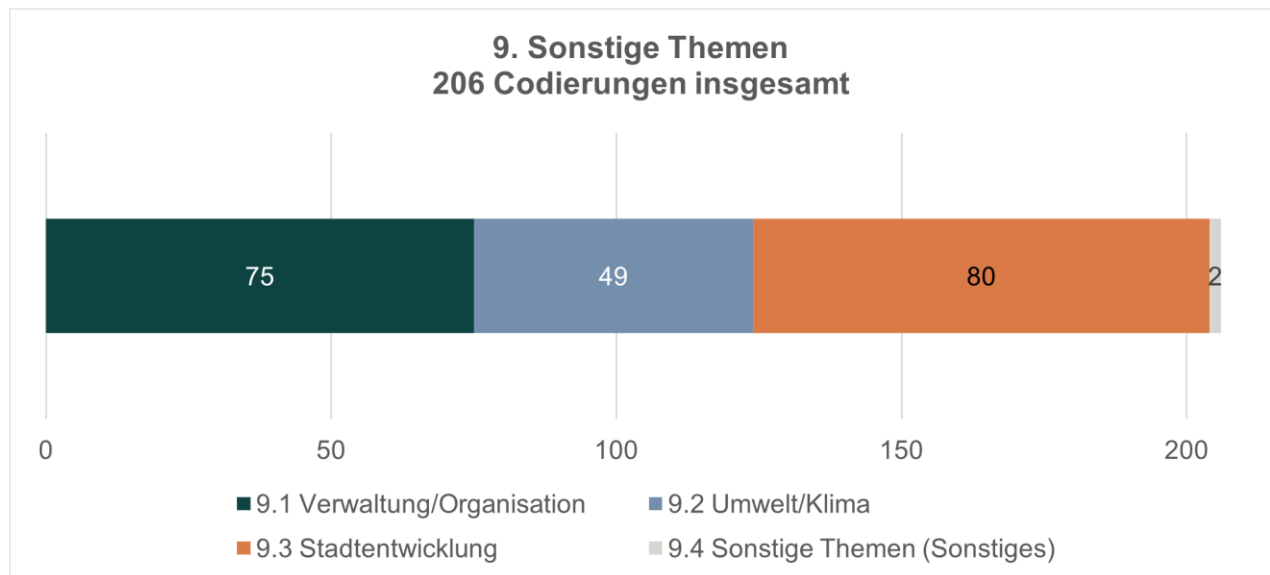


Abbildung 21: Anzahl der Codierungen für die Hauptkategorie „9. Sonstige Themen“ und deren Unterkategorien

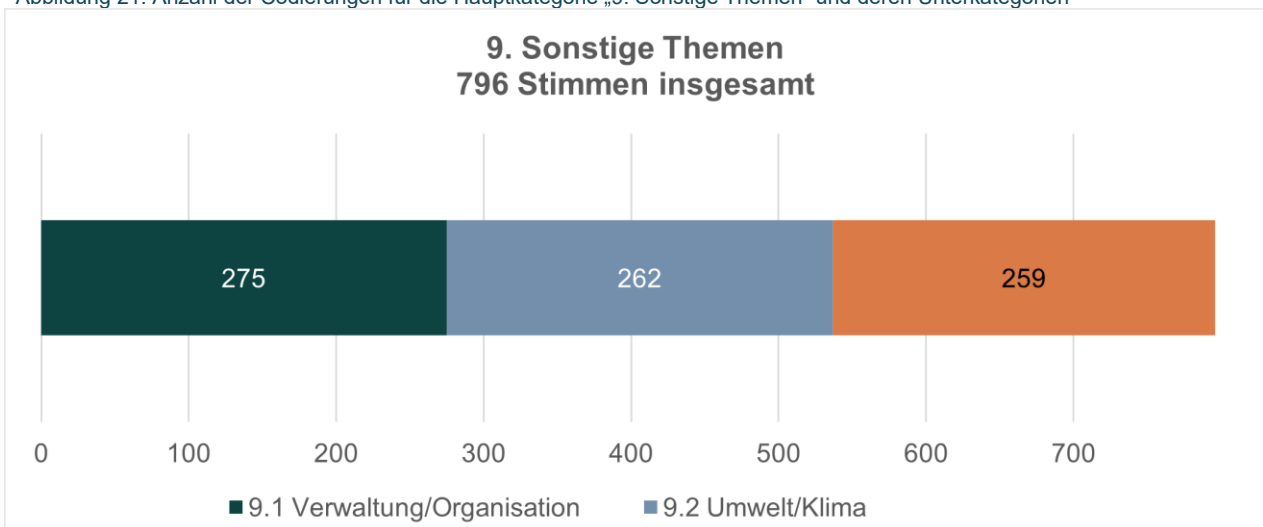


Abbildung 20: Anzahl der Stimmen der Beiträge, die mit "9. Sonstige Themen" sowie Unterkategorien codiert wurden; Stimmen aufsummiert

Mit **206 Beiträgen** und **796 Bewertungen** nimmt die Kategorie „**Sonstige Themen**“ eine relevante Rolle im Kategoriensystem ein.

Dieser Code wurde Einträgen zugeordnet, die **übergreifende** oder **indirekt verkehrsbezogene Aspekte** thematisieren.

Der Sammelcode ermöglicht es, auch jene Aspekte systematisch zu erfassen, die über reine Verkehrsthemen hinausgehen, aber dennoch relevant für die integrierte Mobilitätsplanung sein können.

#### 4.9.1 Sonstige Themen | Verwaltung/Organisation

Die **Verwaltung/Organisation** wird in **75 Beiträgen** mit **275 Bewertungen** angesprochen und bildet damit eine wesentliche Säule im Bereich der „Sonstigen Themen“.

Beiträge wurden diesem Untercode zugeordnet, wenn diese sich **auf administrative Prozesse, behördliche Zuständigkeiten** oder **organisatorische Rahmenbedingungen** beziehen. Die Zuordnung erfolgt bei Nennungen, die beispielsweise Genehmigungsverfahren, interkommunale Abstimmungen oder die Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen durch städtische Ämter thematisieren.

Es zeigt sich eine **kritische** Haltung der Beiträge - mehr als zwei Drittel der Einträge weisen eine negative Konnotation auf, während positive Rückmeldungen zur Verwaltungsarbeit nur vereinzelt dokumentiert wurden.

Einige Beiträge kritisieren die **unzureichende Kontrolle von Geschwindigkeitsbegrenzungen** und **Falschparkern** (vgl. 146, 491, 515, 521). In einem Beitrag wird die eingeschränkte Erreichbarkeit des Ordnungsamtes, insbesondere an Wochenenden, thematisiert (vgl. 465). Zusätzlich wird eine bessere Überwachung von Anwohnerparkzonen und E-Ladestationen gefordert (vgl. 564, 758, 760).

Ein weiteres wichtiges Anliegen ist die **Verbesserung der Infrastruktur**. Einige Beiträge thematisieren die:

- systematische Überprüfung der Gehwegnutzbarkeit (vgl. 51)
- bessere Berücksichtigung von Rettungswegen bei der Verkehrsplanung (vgl. 85, 86, 401)
- Überarbeitung von Bebauungsplänen, um diese besser auf die Mobilitätswende auszurichten (vgl. 739)

Im Bereich der **digitalen Verwaltung** wird die Einführung einer zentralen Mobilitäts-App, die Verkehrsinformationen und Tarifsysteme bündelt (vgl. 159) und die Entwicklung einer App zum Melden von Infrastrukturmängeln, um Schäden und Probleme schneller beheben zu können (vgl. 381) angeregt.

Die **Verkehrssicherheit** ist ein zentrales Thema, insbesondere für vulnerable Verkehrsteilnehmende. Hier werden vereinzelt folgende Forderungen aufgestellt:

- bessere Durchsetzung des Gehwegparkverbots (vgl. 173, 174)
- konsequentere Kontrolle von Tempo-30-Zonen (vgl. 384, 492)
- Pflege und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur, z. B. bei zugewachsenen Gehwegen (vgl. 190, 692)

Mehrere Beiträge beschreiben **lokale Verkehrsprobleme** detailliert, darunter:

- die Situation in der Untergasse (vgl. 380)

- Probleme durch Autotransporter in der Viernheimer Straße (vgl. 295, 296, 297)
- die Notwendigkeit von Verkehrsanalysen zu Stoßzeiten, um Engpässe besser zu verstehen (vgl. 374)

#### 4.9.2 Sonstige Themen | Umwelt/Klima

**Umwelt/Klima** wird in **49 Beiträgen** mit **262 Bewertungen** thematisiert und somit in einem Viertel aller Beiträge der Hauptkategorie „Sonstige Themen“ erwähnt.

Beiträge wurden diesem Untercode zugeordnet, wenn diese **ökologische Auswirkungen** des Verkehrs, **klimarelevante Fragestellungen** oder **umweltbezogene Verbesserungsvorschläge** beinhalten. Die Codierung greift dabei sowohl bei direkten Umweltauswirkungen wie Lärm- und Schadstoffemissionen als auch bei übergeordneten Nachhaltigkeitsaspekten der städtischen Mobilität.

Über die Hälfte der Beiträge äußert sich **kritisch**, nur wenige Beiträge positiv.

Einige Beiträge äußern **Bedenken wegen der Luftverschmutzung** durch den motorisierten Verkehr. Besonders kritisch werden die Abgasbelastungen durch stockenden Verkehr an Ampeln (vgl. 189, 434, 674) sowie durch Verbrennerbusse im ÖPNV gesehen (vgl. 99, 273). Als Lösungsansätze werden die Umstellung auf E-Busse zur Reduzierung der Emissionen (vgl. 273) und die Optimierung von Ampelschaltungen oder deren Ersatz durch Kreisverkehre, um den Verkehrsfluss zu verbessern (vgl. 510, 582) vorgeschlagen.

Ein weiteres Thema ist der **Verkehrslärm**. Anwohnerinnen und Anwohner beklagen insbesondere Lärm durch zu schnelles Fahren (vgl. 384, 634, 716), LKW-Verkehr in den frühen Morgenstunden (vgl. 533) und einen fehlenden Lärmschutz an stark befahrenen Straßen (vgl. 569). Zur Lärminderung werden Geschwindigkeitsreduzierungen in besonders betroffenen Bereichen (vgl. 672, 790) und verstärkte Kontrollen zur Einhaltung von Tempolimits (vgl. 146) gefordert.

Die verkehrsbedingten Umweltbelastungen beeinträchtigen die **Aufenthaltsqualität** in der Stadt, insbesondere in der Innenstadt. Lärm und Abgase verschlechtern das Einkaufserlebnis und die Gastronomie (vgl. 262, 282). Als Gegenmaßnahmen werden die Verkehrsberuhigung in besonders belasteten Bereichen (vgl. 595) und eine Förderung umweltfreundlicher Mobilität, um den Autoverkehr zu reduzieren, vorgeschlagen.

Zur **Verbesserung des Stadtklimas** und zur Reduzierung der Hitzebelastung wird angeregt, Straßenbäume entlang wichtiger Verkehrsachsen (vgl. 647, 648) zu pflanzen und nicht benötigte Parkflächen zugunsten von Grünflächen als Beitrag zum Klimaschutz (vgl. 502) zu entsiegeln.

Die Förderung einer **multimodalen Mobilität** wird als wichtige Maßnahme zur Reduzierung von Umweltbelastungen betrachtet. Dazu gehören die Stärkung des Radverkehrs durch bessere Infrastruktur (vgl. 501), die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken, um den ÖPNV attraktiver zu machen (vgl. 540), die Einrichtung von Mitfahrerbanken, um die Auslastung von PKW zu verbessern (vgl. 418) und die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung durch günstigere Tarife, um mehr Menschen zum Umstieg zu bewegen (vgl. 536).

#### 4.9.3 Sonstige Themen | Stadtentwicklung

Die **Stadtentwicklung** wird in **80 Beiträgen** mit **259 Bewertungen** angesprochen und bildet damit eine wesentliche Säule im Bereich der „Sonstigen Themen“.

Beiträge wurden diesem Undercode zugeordnet, wenn diese sich mit **städtebaulichen Entwicklungsperspektiven**, **Flächennutzungskonflikten** oder **quartierbezogenen Gestaltungsaspekten** im Kontext der Mobilitätsplanung beschäftigen.

Während knapp die Hälfte der Beiträge eine **sachlich-neutrale Perspektive** einnimmt, spiegeln gut 40% der Einträge eine skeptische Haltung zu stadtentwicklungsbezogenen Aspekten wider. Positive Resonanz findet sich dagegen nur in einem kleinen Teil der Beiträge.

Die systematische Erfassung stadtentwicklungsrelevanter Themen in einem eigenständigen Undercode ermöglicht es, räumliche Wechselwirkungen zwischen Mobilitätsplanung und Stadtstruktur zu identifizieren.

Die **Gestaltung des öffentlichen Raums** in der Innenstadt wird stark vom Verhältnis zwischen Verkehr und Aufenthaltsflächen geprägt: Positiv bewertet werden die verkehrsberuhigte Altstadt und der Marktplatz (vgl. 13). Besonders in der Bahnhofstraße wird eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch weniger Autoverkehr gefordert (vgl. 262, 632, 755).

Die **Umwandlung von Parkflächen** in Aufenthaltsbereiche wird unterschiedlich bewertet: Befürworter wünschen sich mehr Platz für Menschen statt Autos (vgl. 81, 88). Kritiker warnen vor negativen Auswirkungen auf den lokalen Einzelhandel (vgl. 637, 638).

Der **Bereich rund um den Bahnhof** wird als neuralgischer Punkt identifiziert. Kritisiert werden:

- mangelnde Sauberkeit
- fehlende Barrierefreiheit
- unübersichtliche Verkehrsführung (vgl. 26, 543, 699)

Vorgeschlagen werden eine bessere Anbindung neuer Wohngebiete an den Bahnhof (vgl. 610, 611) und die Integration von Wohnraum in zentrale Lagen mit ÖPNV-Anschluss (vgl. 706).

Mit Blick auf den **Klimawandel** fordern einige Beiträge mehr Beschattung durch Bäume (vgl. 647, 648), innovative Lösungen gegen sommerliche Hitze, z. B. Sonnensegel (vgl. 197) und die Aufwertung von Grünflächen und Parks zur Steigerung der Lebensqualität (vgl. 38, 110, 391, 438).

Darüber hinaus wird in Hohensachsen eine Verkehrsberuhigung vorgeschlagen (vgl. 730, 764). Eine bessere ÖPNV-Anbindung am Wochenende wird gefordert (vgl. 731). Die Rolle von Bebauungsplänen für eine nachhaltige Mobilitätswende wird kritisch hinterfragt (vgl. 739).

#### 4.9.4 Sonstige Themen | Sonstiges

In der Residualkategorie „**Sonstiges**“ mit **2 Beiträgen** und **0 Bewertungen** wird zum einen die Notwendigkeit einer verbesserten **Infrastruktur für die Feuerwehr** thematisiert, konkret der Wunsch nach einem kleinen Gerätehaus in der Nordstadt für ehrenamtliche Einsatzkräfte (vgl. 436). Zum anderen wird **eine konkrete, komplexe Verkehrssituation** beleuchtet (vgl. 575).

## 5. Fazit und Ausblick

Die Bürgerbeteiligung in der Analysephase des Weinheimer Mobilitätsplans 2040 hat ein facettenreiches Bild der aktuellen Verkehrssituation aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger sowie der Zukunftswünsche deren Zukunftswünsche gezeichnet. Die systematische Auswertung von 790 Beiträgen und 3.341 Bewertungen offenbart dabei sowohl drängende

Handlungsbedarfe als auch vielversprechende Entwicklungspotenziale für die nachhaltige Mobilitätsgestaltung in Weinheim. Dabei ist zu beachten, dass es sich bei der Beteiligung nicht um ein repräsentatives Verfahren handelte.

Die Analyse zeigt deutlich, dass der **Radverkehr** mit 435 Beiträgen den quantitativen Schwerpunkt der Beteiligung bildet. Die überwiegend kritischen Rückmeldungen zur Radinfrastruktur und Verkehrssicherheit verdeutlichen den hohen Handlungsdruck in diesem Bereich. Eng damit verknüpft sind die 378 Beiträge zum **Fußverkehr**, die insbesondere Defizite bei der Barrierefreiheit und der Gehwegsituation aufzeigen. Die intensive Auseinandersetzung mit dem **motorisierten Individualverkehr** - sowohl fließend (405 Beiträge) als auch ruhend (236 Beiträge) - unterstreicht den Wunsch nach einer Neuordnung des Straßenraums. Dabei kristallisiert sich das Gehwegparken als besonders konflikträchtiges Querschnittsthema heraus.

Der ÖPNV wird mit 75 Beiträgen vergleichsweise seltener thematisiert, wobei besonders die Taktung und Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel im Fokus stehen. Die 60 Beiträge zu **Ampelschaltungen** zeigen einen klaren Optimierungsbedarf bei der Verkehrssteuerung, während die 51 Einträge zum Mobilitätsverbund für ein wachsendes Interesse an multimodalen Mobilitätsangeboten sprechen.

#### **Themenübergreifende Erkenntnisse:**

- Die Ampelschaltungen wurden in mehreren Kategorien als problematisch hervorgehoben, sowohl für Radfahrende als auch für Zufußgehende und den motorisierten Verkehr.
- Gehwegparken war ein wiederkehrendes Problem, das sowohl den Fußverkehr als auch die Verkehrssicherheit im Kfz-Bereich beeinträchtigt.
- Die Sicherheitsproblematik an Schulwegen wurde in verschiedenen Kategorien (Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr) thematisiert und als besonders relevant eingestuft.

Die Ergebnisse der Analyse zeigen, dass eine nachhaltige Mobilitätsplanung für Weinheim 2040 aus Sicht der Teilnehmenden umfassende infrastrukturelle Anpassungen erfordert. Besonders dringlich sind Verbesserungen in der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie eine wirksamere Regulierung des motorisierten Verkehrs, um eine sichere und nachhaltige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten.

Im Hinblick auf das zentrale Erkenntnisinteresse - die Identifikation thematischer Schwerpunkte für die weitere Konzeptentwicklung - liefert die Auswertung wichtige Anhaltspunkte. Die Häufung kritischer Rückmeldungen zu bestimmten Verkehrsknotenpunkten wie dem Suezkanalweg, dem Bahnhofsumfeld und insb. der Bahnhofstraße ermöglicht eine präzise räumliche Priorisierung von Maßnahmen. Die thematische Analyse zeigt zudem die enge Verflechtung verschiedener Handlungsfelder, etwa zwischen Verkehrssicherheit, Flächenverteilung und Aufenthaltsqualität.

Für den weiteren Planungsprozess ergeben sich allerdings auch einige Limitationen: Die nicht-repräsentative Natur der Befragung könnte zu einer Überbetonung bestimmter Nutzergruppen führen. Zudem konzentrieren sich die Beiträge stark auf innerstädtische Bereiche, während die Ortsteile teilweise unterrepräsentiert sind. Die überwiegend problemorientierte Perspektive der Teilnehmenden erschwert zudem die Identifikation positiver Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung.

In der weiteren Konzeptentwicklung sollten daher die vorliegenden Ergebnisse der ersten (Online-)Beteiligung durch zusätzliche empirische Erhebungen ergänzt werden. Die

repräsentative Haushaltsbefragung und systematische Verkehrszählungen helfen dabei, die identifizierten Schwerpunkte zu validieren und weitere Handlungsbedarfe aufzudecken. Besonderes Augenmerk sollte auf die Integration der verschiedenen Verkehrsträger und die Entwicklung ganzheitlicher Lösungsstrategien gelegt werden. Die hohe Beteiligungsbereitschaft der Bürgerschaft bietet dabei eine vielversprechende Grundlage für die partizipative Weiterentwicklung des nachhaltigen Mobilitätsplans 2040.