

Kurzdokumentation der zweiten Arbeitsgruppensitzung

am 23. Oktober 2025 in der Stadtbibliothek Weinheim

Nachhaltiger Mobilitätsplan Weinheim 2040



www.weinheim-mobil.de

Stand: 19. Dezember 2025



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

erstellt durch

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

www.werdenktwas.de



WER | DENKT | WAS
vielfältig & bürgernah

Die **zweite Sitzung der Arbeitsgruppe** fand am **Donnerstag, den 23. Oktober 2025**, in der Stadtbibliothek Weinheim statt. Aufbauend auf den Ergebnissen der ersten Sitzung im Februar war es das Ziel, erste konkrete Gestaltungs- und Maßnahmenvorschläge kreativ zu beleuchten, gemeinsam zu diskutieren und weiterzuentwickeln. Die Arbeitsgruppe zum nachhaltigen Mobilitätsplan Weinheim 2040 setzt sich aus zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Interessensgruppen zusammen. Die Teilnehmenden begleiten den Erarbeitungsprozess aktiv und stellen sicher, dass sowohl fachliche Expertise als auch die Alltagsperspektiven der Bevölkerung in die Planungen einfließen.

Die dreieinhalbstündige Abendveranstaltung in der Stadtbibliothek wurde von **Sven-Patrick Marx** und **Tanja Franke** vom Amt für Stadtentwicklung der Stadt Weinheim eröffnet. Beide betonten die große Bedeutung der Arbeitsgruppe für die Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans Weinheim 2040. Die Arbeitsgruppe – so führte es Frau Franke aus – sei das Herzstück des gesamten Beteiligungsprozesses: Sie hob hervor, dass die Arbeitsgruppe eine zentrale Schnittstelle zwischen Verwaltung, Fachplanung und Bürgerschaft bildet und ihre Ergebnisse unmittelbar in den Mobilitätsplan einfließen.

Sebastian Hofherr vom Verkehrsplanungsbüro R+T erläuterte im Anschluss das bisherige methodische Vorgehen im Entwicklungsprozess des Mobilitätsplans und stellte wichtige Analyseergebnisse der vergangenen Monate vor. Er verwies auf zahlreiche Lücken im Radwegenetz, die sich auch in der insgesamt sehr schlechten Bewertung der Radweeginfrastruktur in der Haushaltsbefragung widerspiegeln. Alles in allem seien viele Radwege in Weinheim in einem schlechten Zustand. Auch beim Fußverkehr zeigte er deutliche Defizite auf: zu schmale Gehwege – vielerorts verschärft durch Gehwegparken –, fehlende Querungshilfen sowie mangelnde Barrierefreiheit. Beim ÖPNV identifizierte Herr Hofherr vor allem Verbesserungspotenziale in den Randzeiten und am Wochenende. Zudem kritisierte er eine unzureichende Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote. Herr Hofherr erläuterte im Weiteren, wie auf Basis der Analyseergebnisse ein passendes Zielkonzept entwickelt wurde. Die Handlungsbedarfe seien klar erkennbar; entsprechende Planungsziele sowie erste Maßnahmenideen würden vorliegen. Nun gehe es darum, diese systematisch in eine umsetzungsorientierte Gesamtstrategie zu überführen. In Weinheim müsse es statt eines „Entweder-oder“ vielmehr darum gehen, Lösungen zu entwickeln, die das sinnvolle Miteinander der Verkehrsmittel stärken und Barrieren abbauen. Das **Szenario „gemeinsam mobil“** – so führte es Herr Hofherr aus – setzt deshalb auf die integrierte Betrachtung des Stadtgebiets und die ausgewogene Orientierung an den Bedürfnissen der Bewohnerschaft und der Gäste der Stadt Weinheim. Viele Städte hätten den Wandel bereits erfolgreich vollzogen. Auch in Weinheim erhöhe eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs die individuelle Wahlfreiheit in der Mobilität, entlaste die Straßen und steigere die Lebensqualität für alle. Insbesondere in den kurzen Strecken und Wegen würden erhebliche Potentiale liegen. Herr Hofherr betonte, dass bereits kleine, schnell umsetzbare Schritte sichtbare Verbesserungen schaffen – und zugleich den Auftakt für langfristige Veränderungen markieren können.

In der Arbeitsphase werden ausgewählte Schlüsselmaßnahmen in den Blick genommen.



Die „blaue“ Gruppe diskutiert die erste Schlüsselmaßnahme.

Nach der Vorstellung der Analyseergebnisse und des Zielszenarios „gemeinsam mobil“ waren die Mitglieder der Arbeitsgruppe gefragt. Sie diskutierten erste konkrete Gestaltungs- und Maßnahmenvorschläge, die die Verkehrsplanerinnen und -planer vorbereitet hatten.

Die 32 Teilnehmenden wurden in drei Gruppen (blau, orange, lila) aufgeteilt. In allen drei Gruppen wurden nacheinander die einzelnen Schlüsselmaßnahmen vorgestellt und eingehend besprochen. Begleitet wurde der Austausch jeweils durch eine Verkehrsplanerin bzw. einen Verkehrsplaner von R+T, Mitarbeitende des städtischen Amts für Stadtentwicklung sowie

Moderatoren von wer|denkt|was. Nach einer ersten räumlichen Einordnung und einer kurzen inhaltlichen Einführung zu jeder Schlüsselmaßnahme konnten die Anwesenden ihre Hinweise, Fragen und Anmerkungen einbringen. Zur besseren Veranschaulichung standen Planskizzen, Straßenquerschnitte sowie beispielhafte Fotomontagen und Bildsammlungen zur Verfügung. Alle Rückmeldungen wurden auf Stellwänden dokumentiert. Für die Diskussion jeder Schlüsselmaßnahme standen jeweils rund 15 bis 30 Minuten Zeit zur Verfügung.



Die Arbeitsgruppensitzung war geprägt von einer äußerst konstruktiven Diskussion und einem hohen Engagement aller Teilnehmenden. Die dort erörterten Schlüsselmaßnahmen werden nun vom Planungsbüro R+T weiter ausgearbeitet. Die Ergebnisse dieses zweiten Treffens fließen in den weiteren Planungsprozess ein.

Stadtpläne und Planskizzen helfen bei der Visualisierung.

Schlüsselmaßnahme: gemeinsame Verkehrsräume

Im ersten Durchgang beleuchteten die Anwesenden verschiedene Typen von Straßen (z.B. Wohnstraßen und Hauptverkehrsstraßen) und grundlegende Überlegungen zu deren Gestaltung. Dabei konnten sie sich damit auseinandersetzen, was „gemeinsam mobil“ bedeutet und ein Verständnis für die Problematik der Aufteilung des begrenzten Straßenraums entwickeln.

Die drei Gruppen zeichneten ein differenziertes Gesamtbild, waren sich jedoch in zentralen Punkten einig. Mischverkehrsflächen und weich getrennte Straßenräume wurden vor allem in kleinen Wohnstraßen als geeignete Lösung angesehen, da sie zu geringeren Geschwindigkeiten und zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme führen können. In mehreren Gruppen wurde betont, dass solche Konzepte besonders dort gut funktionieren, wo die Verkehrsbelastung gering ist und wo Sackgassen oder Wohnwege ohnehin eine beruhigte Umgebung erzeugen. Gleichzeitig herrschte ein klarer Konsens darüber, dass sich dieser Ansatz nicht auf Haupt- und Durchgangsstraßen übertragen lässt. Dort wurden Sicherheitsbedenken, die Funktionsfähigkeit des Verkehrs – insbesondere für Busse und Rettungsfahrzeuge – sowie die Gefahr enger oder unübersichtlicher Situationen genannt. Für Straßen mit größerer Bedeutung wurde daher überwiegend eine klare Trennung der Verkehrsarten bevorzugt, etwa durch ausgewiesene Rad- oder Grünstreifen. Das Thema Parken spielte in allen Gruppen eine große Rolle. Während insbesondere in der blauen und orangen Gruppe Pufferparkplätze oder Quartiersgaragen positiv gesehen wurden, betonte die lila Gruppe zusätzlich die Vorteile privater Garagen und betonte den Wunsch, möglichst weiterhin in unmittelbarer Nähe zum eigenen Haus parken zu können. Insgesamt wurde deutlich, dass sich aus Sicht der Teilnehmenden keine pauschale Lösung für alle Straßen ableiten lässt. Stattdessen plädierten alle Gruppen dafür, jeden Straßentyp individuell zu betrachten und Lösungen jeweils an Breite, Verkehrsaufkommen und Funktionen auszurichten. Während in kleinen Wohnstraßen flexiblere und gemeinschaftlich genutzte Flächen als sinnvoll gelten, spricht in stärker belasteten Bereichen vieles für eine klare räumliche Struktur. Dieses Spannungsfeld zwischen Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Parkraum zeigt, dass eine differenzierte, straßenbezogene Planung entscheidend ist, um tragfähige und ortsverträgliche Lösungen zu entwickeln.

Schlüsselmaßnahme: Aufwertung der Innenstadtzugänge

In den folgenden knapp dreißig Minuten beleuchteten die Mitglieder der Arbeitsgruppe wie die Erschließung der Innenstadt für den Radverkehr erfolgen kann. Dabei nahmen sie nacheinander vier Anbindungsachsen in den Fokus.

Über alle drei Gruppen hinweg zeigte sich ein recht einheitliches Bild: Die Zugänge zur Innenstadt funktionieren in Teilen bereits gut, gleichzeitig bestehen Optimierungsbedarfe hinsichtlich Verkehrssicherheit, Geschwindigkeitsreduzierung, Wegeführung und der Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten. Die Verbindung über Weinheimer Straße / Lützelsachsener Straße (A) wurde grundsätzlich als gut nutzbar und wichtig – insbesondere als Schulradweg – eingeschätzt. Während die blaue Gruppe die aktuellen Geschwindigkeiten als passend einstufte, sahen die anderen Gruppen zu hohe Geschwindigkeiten als Problem und wünschten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Im nördlichen Ausschnitt (B) wurde der Petersknoten gruppenübergreifend als komplex und unübersichtlich wahrgenommen. Die direkte Querung der Birkenauer Talstraße wird generell als schwierig eingeschätzt, mit problematischen Sichtverhältnissen, hohen Geschwindigkeiten und ungünstigen Ampelschaltungen. Einigkeit besteht darin, dass die – durchaus als attraktiv angesehene – Relation via Untergasse und Erbsengasse durch weniger Autoverkehr, bessere Beläge, klarere Querungsführungen und bessere Ampelschaltungen weiter optimiert werden kann. Beim östlichen Zugang über die Mittelgasse (C) konstatierten alle Gruppen erhebliche Probleme durch den Auto-Durchgangsverkehr. Breiter Konsens bestand darin, diesen Durchgangsverkehr zu reduzieren oder ganz zu unterbinden. Dabei wurden Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsreduzierung oder ein niveaugleiche Ausbau diskutiert – stets mit dem Hinweis, negative Auswirkungen für die Anwohnenden zu vermeiden. Zwei Gruppen betonten, dass die Schlüsselmaßnahme Mittelgasse nur dann wirksam ist, wenn auch die Müllheimer Talstraße fahrradfreundlicher gestaltet wird. Die westlichen Innenstadtzugänge (D) werden durch die Bahnquerung, topografische Bedingungen und zentrale Punkte wie Postknoten und Suezkanal geprägt. In allen Gruppen wurden diese Bereiche als verkehrlich bedeutend, jedoch stark konfliktreich eingeschätzt. Der Suezkanal und der Postknoten gelten als besondere Problemzonen, bei denen einzelne Gruppen entweder großen Handlungsbedarf oder eher kurzfristige, kleinere Verbesserungen als pragmatischen Ansatz sehen. Die Moltke- und die Luisenstraße wurden wegen den dortigen Steigungen oder schlechten Einmündungssituationen weitgehend negativ bewertet; die Bahnhofstraße demgegenüber als bessere Alternative hervorgehoben.

Schlüsselmaßnahme: Bahnhofstraße

Im Folgenden setzten sich die drei Gruppen mit unterschiedlichen Gestaltungsideen für die Bahnhofstraße auseinander.

In allen drei Gruppen bestand weitgehende Einigkeit über die grundsätzliche Richtung einer verkehrlichen Neuordnung der Bahnhofstraße, insbesondere im mittleren Abschnitt. Der bergauf führende Radfahrstreifen wurde durchgängig befürwortet, da er als wichtige Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs gesehen wird. Die Führung des bergab fahrenden Radverkehrs auf der Fahrbahn wurde ebenfalls unterstützt. Die Diskussion zeigte ein gemeinsames Bewusstsein für die begrenzten Flächenressourcen und die damit verbundenen Zielkonflikte zwischen Parken, Radverkehr und Verkehrsfluss. Das seitliche Parken im mittleren Abschnitt wurde in allen Gruppen kritisch gesehen – teils aus Gründen der Sicherheit (Dooring-Gefahr), teils aufgrund der ausreichenden Parkhauskapazitäten in der Umgebung. Zugleich wurde mehrfach betont, dass barrierefreie Stellplätze für Menschen mit Behinderung weiterhin vorhanden bleiben müssen. Ebenfalls lehnten die Gruppen den Vorschlag eines überfahrbaren Mittelstreifens überwiegend ab. Die Befürchtung von Missbrauch (unerlaubtes Befahren, Halten oder Parken) sowie von zusätzlichen Unfallrisiken führte zu deutlicher Skepsis. Für den oberen Abschnitt der Bahnhofstraße sahen die Gruppen insgesamt weniger akuten Handlungsbedarf. Übergreifend wurde deutlich, dass eine funktionierende Verkehrsorganisation und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden Priorität haben – vor höheren Geschwindigkeiten. Stattdessen sprach sich eine

Mehrheit für maßvolle Geschwindigkeitsreduzierungen aus, sofern dadurch größere bauliche Eingriffe vermieden und Konflikte minimiert werden können.

Schlüsselmaßnahme: Weschnitzbrücke

Rund um den Knotenpunkt Weschnitzbrücke betrachteten die Teilnehmenden die östliche Anbindung (Birkenauer Talstraße und Alte Postgasse) an den Bereich Hauptbahnhof – im Süden liegt die Fußgängerampel südlich dieser Achse, nördlich ist keine direkte Verkehrsführung für den Fuß- und Radverkehr vorhanden. Außerdem schauten sie sich die Nord-Süd-Achse auf der B3 an – auf Grund der Engstelle auf der denkmalgeschützten Brücke ist keine Radverkehrsanlage vorhanden.

Hinsichtlich der Umgestaltung des Knotenpunktes und der Verschiebung von Querungsstellen plädierten die Anwesenden in der blauen Gruppe weitgehend einhellig dafür, sich auf eine einzelne wirkungsvolle Maßnahme zu konzentrieren – ganz nach der Devise „lieber eine Achse ordentlich bzw. sehr gut machen“. Demnach sind weder die Brückenquerung noch die nördliche Achse (Birkenauer Talstraße) in der Praxis relevante Punkte. Sowohl in der orangen als auch in der lila Gruppe wurden im Großen und Ganzen ähnliche Schlussfolgerungen gezogen und mit der blauen Gruppe vergleichbare Ergebnisse herausgearbeitet. In beiden Gruppen identifizierten die Anwesenden die südliche Querung (Alte Postgasse) als das Fokusthema („beste Lösung“), während die nördliche Achse als weniger relevant eingeschätzt wurde. Ebenso plädierten auch diese beiden Gruppen dafür, die Kapellenstraßen entlang der Bahngleise auf der Nord-Süd-Achse verstärkt in den Blick zu nehmen, um den Radverkehr abseits der stark befahrenen Bergstraße zu führen (außerdem: direkte Anbindung Hauptbahnhof).

Schlüsselmaßnahme: Buslinienkonzept & „Highlightlinie“

Zur Schlüsselmaßnahme Buslinienkonzept und Highlightlinie gingen die Anwesenden der drei Gruppen der Frage nach, ob die neu vorgeschlagene Highlightlinie eine Lücke im ÖPNV-Angebot schließen kann und welche Potentiale in einer solchen Linie – die alle wichtigen Ziele in Weinheim im engen Takt ansteuert – liegen können.

Über alle drei Gruppen hinweg zeigte sich eine große Offenheit gegenüber der Highlightlinie als neuem, zentralen Mobilitätsbaustein. Die Idee einer attraktiven, gut wiedererkennbaren und intuitiven Verbindung zwischen wichtigen städtischen Zielen wurde durchweg positiv bewertet. Gleichzeitig wurde deutlich, dass dieses Angebot nur dann sein volles Potenzial entfalten kann, wenn es in ein modernes, flexibles, an aktuelle Bedürfnisse angepasstes Gesamtsystem eingebettet ist. Der gemeinsame Nenner war ein starkes Bedürfnis nach einem Busangebot, das nicht statisch ist, sondern sich den Lebensrhythmen der Bevölkerung anpasst: dichter getaktet zu Stoßzeiten, besser erreichbar in den Abendstunden, flexibler in der Fläche und intelligenter in der Bedienung. Gleichzeitig zeigte sich über alle Gruppen hinweg der Wunsch nach einem System, das zentrale Orte – von Einkaufszentren über Freizeitangebote bis hin zu Park-and-Ride-Plätzen – funktional miteinander verbindet und bestehende Stärken wie die OEG strategisch einbindet. Die Qualität und Akzeptanz der Highlightlinie wird aus Sicht der Teilnehmenden maßgeblich davon abhängen, wie konsequent sie in ein flexibles, modernes und bedarfsgerechtes Mobilitätsnetz eingebettet wird, das sowohl alltagsrelevant als auch zukunftsorientiert ist.

Mobilitätspass, Mobilstationen und Informationen zu Mobilitätsangeboten

In der letzten Arbeitsphase diskutierten die Gruppen unter anderem die Grundlagen und Vorteile des sogenannten Mobilitätspasses: Entscheidet sich eine Stadt dazu, einen Mobilitätspass einzuführen, leisten zum Beispiel alle Einwohner:innen ab 18 Jahren einen wiederkehrende Abgabe (Einwohner:innenbeitrag) und erhalten als Gegenleistung ein Guthaben für ein ÖPNV-Zeitticket in gleicher Höhe. Die Gruppen beleuchteten in der Schlussrunde außerdem den Zustand der Mobilstationen im Stadtgebiet sowie das städtischen Informationsangebot rund um Mobilität.

In allen drei Gruppen wurde das Konzept des Mobilitätspasses grundsätzlich positiv aufgenommen. Viele Teilnehmende sahen darin eine Chance, das ÖPNV-Angebot in Weinheim zu stärken, die Nutzung

nachhaltiger Mobilitätsformen zu fördern und so einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Der Mobilitätspass wurde als möglicher Anreiz für einen teilweisen Umstieg auf Bus und Bahn sowie für ein verändertes Mobilitätsverhalten verstanden. Gleichzeitig äußerten die Gruppen deutliche Bedenken hinsichtlich sozialer Gerechtigkeit und finanzieller Belastung. Die Abgabenhöhe müsse sich aus Sicht vieler Teilnehmender am individuellen Einkommen orientieren, um insbesondere Haushalte mit geringeren finanziellen Mitteln nicht zusätzlich zu belasten. Auch der zu erwartende zusätzliche Verwaltungsaufwand wurde wiederholt kritisch hinterfragt – sowohl im Hinblick auf die Einführung als auch auf die laufende Umsetzung des Systems. Ein weiterer zentraler Diskussionspunkt war die Ungleichheit des ÖPNV-Angebots im Stadtgebiet. Mehrere Teilnehmende merkten an, dass ein solidarisches Finanzierungsmodell nur dann als gerecht empfunden werde, wenn alle Weinheimerinnen und Weinheimer in ähnlichem Umfang von den Mobilitätsangeboten profitieren können.