

DOKUMENTATION DES ZWEITEN WERKSTATTGESPRÄCHS ZUM VERFLECHTUNGSRAUM

AM 27. NOVEMBER 2025 VON 13 BIS 15 UHR ONLINE

Nachhaltiger Mobilitätsplan Weinheim 2040



www.weinheim-mobil.de

Stand: 16. April 2026



**nachhaltig
mobil
planen**

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

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



WER | DENKT | WAS
vielfältig & bürgernah

Inhaltsverzeichnis

1.	Hintergrund.....	3
2.	Teilnehmende	3
3.	Begrüßung und Einführung	4
4.	Rückblick und Maßnahmenkonzept.....	6
5.	Maßnahmenideen Fuß-, Rad-, Kfz-Verkehr	8
6.	Maßnahmenideen ÖPNV	12
7.	Abschluss	14

1. Hintergrund

Am 27. November 2025 fand im Rahmen der Erstellung des nachhaltigen Mobilitätsplans Weinheim 2040 der zweite digitale Austausch zum Verflechtungsraum statt. Ziel war es, das im bisherigen Erarbeitungsprozess entwickelte Maßnahmenkonzept sowie erste Maßnahmenideen mit den verkehrlichen Verflechtungen der Stadt Weinheim und ihres Umlands abzustimmen und zu diskutieren.

2. Teilnehmende

Die folgenden Vertreterinnen und Vertreter nahmen am Online-Dialog teil:

- Caroline Merrem, Rhein-Neckar-Kreis
- Christian Kohm, Autobahn GmbH
- Christian Koller, Stadt Heidelberg
- Christian Lorenz, Stadt Viernheim
- Christoph Rothfuß, DB Regional
- David Weiser, VRN
- Dominik Perleth, Kreis Bergstraße
- Edward Schneider, RNV
- Frank Kohl, Gemeinde Gorbheimertal
- Gregor Scheurich, Hessen Mobil
- Hendrik Steinack, Stadt Hemsbach
- Jana Vierling, Gemeinde Heddesheim
- Kevin Schollmaier, Gemeinde Laudenbach
- Luc Tholé, IHK
- Lutz Lindner, Metropolregion Rhein-Neckar
- Markus Kempf, NVBW
- Patrick Fierhauser, Rhein-Neckar-Kreis
- Sebastian Wagner, Gemeinde Hirschberg
- Simon Reimann, Rhein-Neckar-Kreis

Die folgenden Personen nahmen seitens der Stadt Weinheim, des Verkehrsplanungsbüros R+T sowie des Bürgerbeteiligungsbüros wer denkt was GmbH teil:

- Andreas Buske, Stadt Weinheim
- Sven-Patrick Marx, Stadt Weinheim
- Tanja Franke, Stadt Weinheim
- Alexandra Schiebeck, Stadt Weinheim
- Sebastian Hofherr, R+T Verkehrsplanung
- Thomas Ehrler, wer denkt was GmbH
- Andreas Gunnermann, wer denkt was GmbH

3. Begrüßung und Einführung

Nach der Begrüßung durch die Moderation übernahm **Andreas Buske, Erster Bürgermeister der Stadt Weinheim**, das Wort und hieß die Teilnehmenden willkommen. Er betonte die zahlreichen Wechselwirkungen mit dem Umfeld sowie mit unterschiedlichsten Akteuren und hob hervor, wie wichtig ein kontinuierlicher Austausch sei. Dieser ende nicht mit der Planung, sondern begleite insbesondere auch die folgende Umsetzungsphase, richtete Andreas Buske den Blick voraus. Viele Maßnahmen seien nur durch die Zusammenarbeit verschiedener Akteure sinnvoll und umsetzbar. Entscheidend sei, frühzeitig alle Beteiligten einzubeziehen, gemeinsam an einem Strang zu ziehen und im regionalen Verbund tragfähige Lösungen zu entwickeln. Als Beispiele nannte er ortsübergreifende Radwege, den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie die Einrichtung von Mobilitätsstationen.

Als Moderator stellte Thomas Ehrler in der Folge das Projektteam vor, erläuterte den aktuellen Stand des Beteiligungsprozesses sowie die Zielsetzung der Veranstaltung: Unterschiedliche Perspektiven sichtbar machen, einen direkten Rückkopplungskanal schaffen und eine breite, konstruktive Diskussion zur Erarbeitung des Mobilitätsplans ermöglichen.

Als Überleitung zur Vorstellung und Diskussion erster Maßnahmenideen hatten die Teilnehmenden im Anschluss die Gelegenheit, sich mittels spielerischer Mentimeter-Fragen etwas besser kennenzulernen.

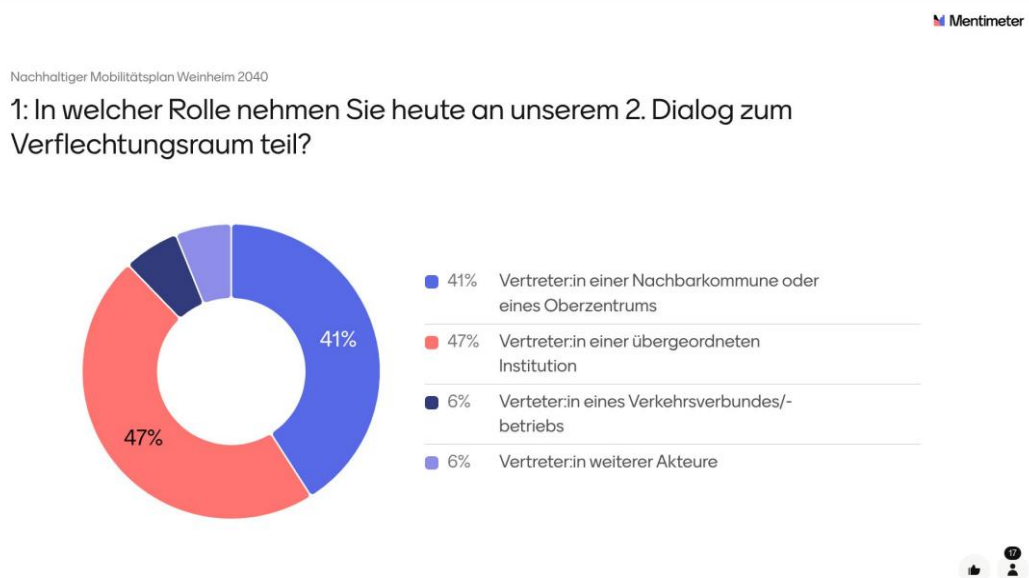


Abbildung 1: In welcher Rolle nehmen Sie heute an unserem 2. Dialog zum Verflechtungsraum teil?

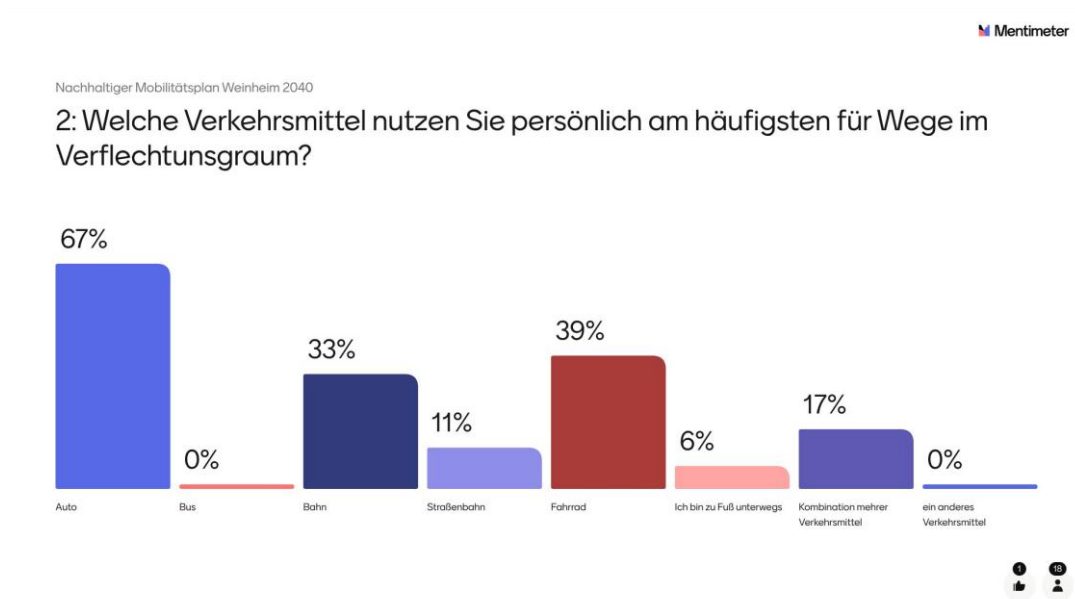


Abbildung 2: Welche Verkehrsmittel nutzen Sie persönlich am häufigsten für Wege im Verflechtungsraum?

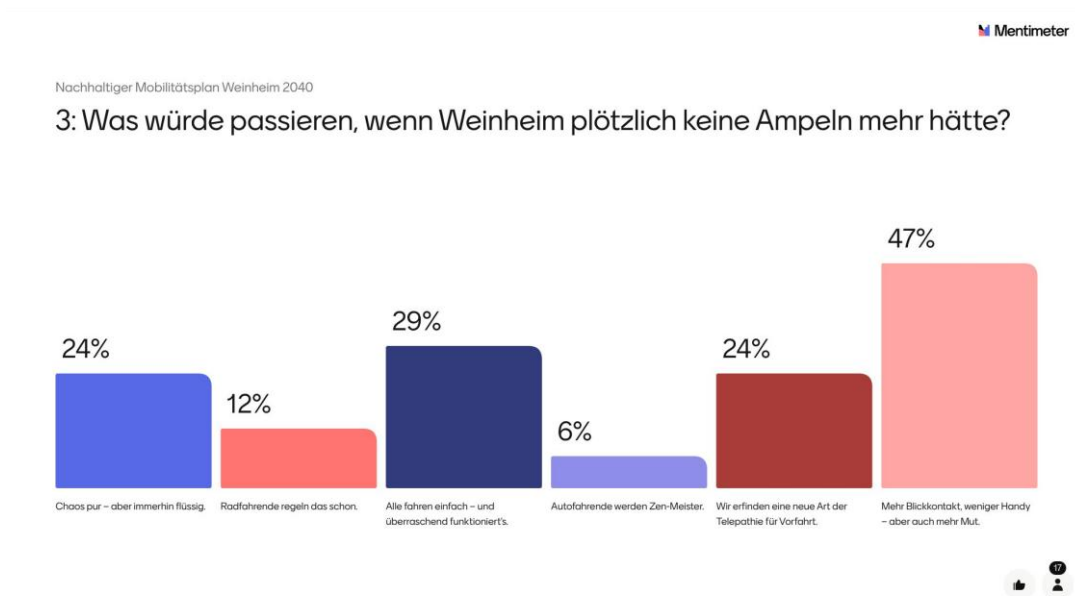


Abbildung 3: Was würde passieren, wenn Weinheim plötzlich keine Ampeln hätte?

4: Was wäre das beste neue Verkehrsschild, das Weinheim einführen könnte?

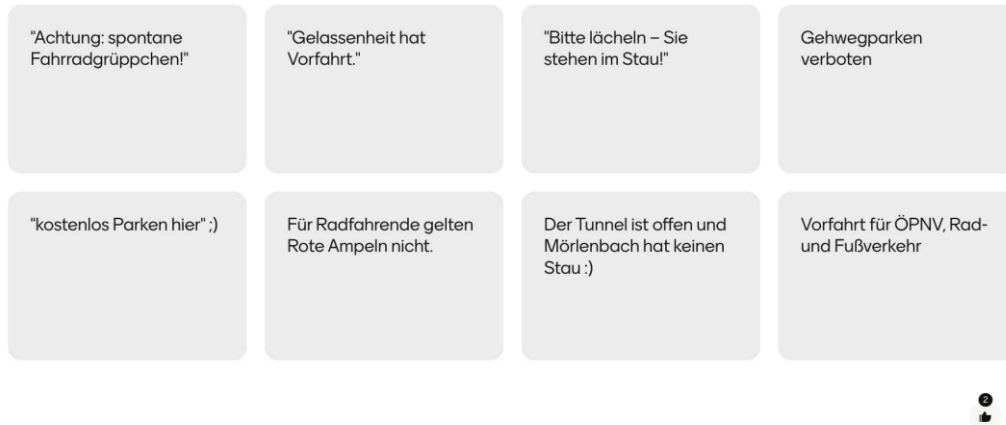


Abbildung 4: Was wäre das beste neue Verkehrsschild, das Weinheim einführen könnte?

4. Rückblick und Maßnahmenkonzept

Bevor **Sebastian Hofherr, Verkehrsplanungsbüro R+T**, den aktuellen Stand des Maßnahmenkonzepts sowie erste konkrete Maßnahmenideen vorstellte, ordnete er den Erarbeitungsprozess der vergangenen Monate ein. Anhand einer Rückschau auf die umfassende Analysephase sowie die Ergebnisse des ersten Werkstattgesprächs skizzierte er die anschließende Entwicklung des Maßnahmenkonzepts. Dabei betonte Sebastian Hofherr, dass es sich bei dem vorliegenden Arbeitsstand noch nicht um ein fertiges Konzept handeln würde. Vielmehr sollten im weiteren Verlauf alle Beteiligten weiterhin aktiv in die Ausarbeitung der Maßnahmenideen einbezogen werden, um regionale Bezüge herauszuarbeiten und erste Priorisierungen vorzunehmen. Ziel sei es, gemeinsam zu erarbeiten, welche Maßnahmen als besonders wichtig erachtet werden und welche Rolle sie künftig im nachhaltigen Mobilitätsplan der Stadt Weinheim einnehmen können.

Mit Blick auf die Analyseergebnisse verdeutlichte Sebastian Hofherr, welche räumlichen Beziehungen den Verflechtungsraum Weinheim prägen. Grundlage für die Erhebung der Mobilitätsbedürfnisse und der wichtigsten Wege war dabei unter anderem eine **repräsentative Haushaltsbefragung** der Weinheimer Bevölkerung. Die Befragung zeigt zum Beispiel, dass etwa zwei Drittel der Wege innerhalb des Stadtgebiets zurückgelegt werden sowie rund 70 Prozent der Wegziele dort liegen.

Es lassen sich drei unterschiedlich stark nachgefragte Raumkategorien unterscheiden: Ein Nahbereich im Umkreis von etwa acht Kilometern (samt Nachbarkommunen), ein erweiterter Nahbereich bis etwa 20 Kilometer, der auch die Oberzentren Mannheim und Heidelberg umfasst, sowie der Fernverkehr über den oberzentralen Raum Rhein-Neckar hinaus. Sebastian Hofherr betonte die starke Verflechtung mit dem Kernraum der Metropolregion (v.a. im Berufsverkehr). Rund zehn Prozent aller Wege führen in den Raum Mannheim, Viernheim, Ludwigshafen. Weitere etwa sieben Prozent der Wege entlang der Bergstraße in Richtung Heidelberg. Verbindungen in den Odenwald – etwa in Richtung Weschnitztal und das hessische Umland – machen demgegenüber einen geringeren Anteil aus. Insgesamt belegen die Zahlen eine klare Orientierung in Richtung des Zentrums der Metropolregion. Im Vergleich dazu zeigt die Analyse der Berufspendlerströme in Richtung Weinheim ein ausgeglicheneres Bild. Sebastian Hofherr erläuterte, dass sich daraus die Notwendigkeit ergibt, sowohl die unterschiedlichen Bedürfnisse, Anforderungen und

Handlungsbedarfe der Weinheimer Bevölkerung als auch der Nachbarkommunen und Einpendler:innen zu berücksichtigen.

Als weiteres zentrales Analyseergebnis hob Sebastian Hofherr die **Bedeutung des Radverkehrs auf regionaler Ebene** hervor. Durch größere Reichweiten – etwa durch die Nutzung von E-Bikes – gewinnen regionale Verbindungen an Bedeutung. Während das Radverkehrsnetz in der Rheinebene vergleichsweise gut ausgebaut sei, besteht insbesondere in Richtung Odenwald ein Nachholbedarf. Für die angestrebte Steigerung der Radverkehrsnachfrage sind durchgängige, sichere und qualitativ hochwertige regionale Netze erforderlich; insbesondere um auch Berufspendler:innen verstärkt für den Radverkehr zu gewinnen. Sebastian Hofherr dazu: „Die Wege innerhalb der Stadt Weinheim sind das eine. Aber wir benötigen außerdem durchgängige regionale Netze, damit wir auch Berufspendlerströme auf das Rad bekommen.“

Der Verkehrsplaner beschrieb auf Basis der Analyseergebnisse und des Beteiligungsprozesses, dass im **öffentlichen Personennahverkehr** die Anbindung an die Oberzentren eine wichtige Rolle spielt. Dabei werden Reisezeiten vergleichsweise lang wahrgenommen. Demnach bestehen zwar leistungsfähige Bahnverbindungen mit guter Bedienungsqualität; in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr gelten diese jedoch als langsam und somit als weniger attraktiv. In diesem Zusammenhang wird die mangelnde Zuverlässigkeit des Angebots als eines der größten Defizite betrachtet (v.a. bei Umsteigeverbindungen mit Verspätungen und Anschlussverlusten). Der Beteiligungsprozess belegt den großen Wunsch einer insgesamt deutlich besseren Zuverlässigkeit. Weiter verwies Sebastian Hofherr auf bestehende zeitweise Kapazitätsengpässe (v.a. im Berufs- und Ausbildungsverkehr auf der Schiene, aber auch im Freizeitverkehr).

Die Analyseergebnisse zeigen, dass der **motorisierte Individualverkehr** im ländlich geprägten Verflechtungsraum weiterhin von großer Bedeutung ist. Als problematisch skizzierte Sebastian Hofherr dabei insbesondere Durchgangsverkehre – sowohl im großräumigen als auch im innerstädtischen Kontext – sowie den Parksuchverkehr und die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch den ruhenden Verkehr. Im Beteiligungsprozess wurden außerdem wiederholt Verkehrsabläufe an Lichtsignalanlagen und Bahnübergängen als zentrales Problemfeld identifiziert. Störungen im großräumigen Straßennetz können sich zudem unmittelbar auf das innerstädtische Netz auswirken und zu Stau und Überlastungen führen. Sebastian Hofherr dazu: „Eine zentrale Fragestellung des Mobilitätsplans ist daher, welche Funktion das innerstädtische Straßennetz künftig im Zusammenspiel mit dem großräumigen Straßennetz übernehmen soll und wie negative Auswirkungen reduziert werden können.“

Die Rückmeldungen aus dem **ersten Werkstattgespräch zum Verflechtungsraum am 31. März 2025** haben die Analyseergebnisse weitestgehend bestätigt: Die Teilnehmenden des ersten Dialogs haben eine gute Anbindung an Weinheim als sehr wichtig bewertet. Die bestehende ÖPNV-Anbindung wurde grundsätzlich positiv bewertet; jedoch mit deutlicher Kritik an Angebotsqualität, Zuverlässigkeit und Kapazität. Einerseits wurde der Kfz-Verkehr überwiegend gut bewertet, andererseits wurden auch im ersten Werkstattgespräch die entsprechenden Defizite im Verkehrsablauf und an Lichtsignalanlagen herausgearbeitet. Insgesamt hat sich hier eine hohe Übereinstimmung mit den Ergebnissen anderer Beteiligungsformate gezeigt. Beim Radverkehr haben die Teilnehmenden vor allem das Fehlen regionaler Verbindungen kritisiert und gleichzeitig ihre Unterstützung für den Ausbau der Infrastruktur ausgedrückt; insbesondere bei geeigneten Rahmenbedingungen und Fördermöglichkeiten. Das Zusammenspiel von leistungsfähigem ÖPNV und hochwertigem Radverkehr wurde im ersten Werkstattgespräch als wichtiges Zukunftsthema benannt, um Wege zunehmend ohne Auto zu ermöglichen (intermodale Verknüpfungen und Mobilitätsknoten als wichtige Bausteine).

Sebastian Hofherr beschrieb abschließend, dass auf Grundlage der umfassenden Analyse und des intensiven Beteiligungsprozesses ein **Zielkonzept** erarbeitet wurde, das zugleich frühere Diskussionen und politische Beschlüsse integriert hat. Das Konzept orientiert sich an den **drei Leitzielen „Weinheim für alle“**, **„lebenswertes Weinheim“** und **„nachhaltiges & klimagerechtes Weinheim“**. Daraus lassen sich Aspekte, Handlungsfelder und Maßnahmen ableiten. Insgesamt wurde bei der Erarbeitung des Zielkonzepts deutlich, dass die Mobilitätsentwicklung als integrierte Aufgabe verstanden werden muss. Begrenzte Flächen, historisch gewachsene Straßenräume und knappe finanzielle Ressourcen erfordern eine ausgewogene Herangehensweise sowie eine klare Fokussierung auf wesentliche Maßnahmen.

Entscheidend ist dabei, die unterschiedlichen Bedürfnisse von Bewohnerinnen und Bewohnern ebenso wie die von Gästen zu berücksichtigen und das Stadtgebiet stets als Ganzes zu betrachten. Im Mittelpunkt steht somit die Frage, wie verschiedene Verkehrsmittel sinnvoll miteinander verknüpft werden können und wie eine Infrastruktur gestaltet sein muss, die möglichst allen gute und gleichberechtigte Zugänge bietet. Daraus ergibt sich das **Leitmotiv „gemeinsam mobil“**, das für ein ausgewogenes Miteinander steht. Ziel ist es, sich auf die zentralen Handlungsfelder zu konzentrieren und Lösungen zu entwickeln, die eine Balance zwischen den unterschiedlichen Anforderungen schaffen und eine nachhaltige, zukunftsfähige Mobilität für ganz Weinheim ermöglichen.



Abbildung 5: Zielkonzept zum nachhaltigen Mobilitätsplan Weinheim 2040

5. Maßnahmenideen Fuß-, Rad-, Kfz-Verkehr

Mit Blick auf den Kfz-Verkehr erläuterte Sebastian Hofherr, dass sich aktuell eine vergleichsweise günstige Ausgangssituation ergebe: Die Entwicklung der vergangenen Jahre eröffnet neue Handlungsspielräume. Durch den Ausbau und die Entstehung zahlreicher neuer Straßen in den letzten Jahrzehnten konnte eine spürbare Entlastung des Stadtgebiets erreicht werden. Der großräumige motorisierte Verkehr wird heute – bei guter Befahrbarkeit der Straßen – weitgehend auf das übergeordnete, anbaufreie Straßennetz gelenkt, insbesondere auf die Autobahn sowie die B38 mit dem Saukopftunnel. Aktuelle Verkehrszählungen belegen, dass der motorisierte Verkehr in der Weinheimer Kernstadt, vor allem entlang der B3 und der Mannheimer Straße, in den vergangenen Jahren deutlich zurückgegangen ist. Diese Entwicklung eröffnet neue Perspektiven: Straßenräume, die bislang stark vom Autoverkehr dominiert waren, können neu bewertet und künftig vielseitiger genutzt werden.

Sebastian Hofherr führte aus, dass im Zentrum die Frage steht, wie der Fuß- und Radverkehr künftig auch im Netz der Hauptverkehrsstraßen angemessen berücksichtigt werden kann, ohne die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr grundsätzlich einzuschränken. Straßen, die bislang aufgrund ihrer übergeordneten Funktion stark vom motorisierten Verkehr geprägt waren, sollen perspektivisch so umgestaltet werden, dass sie den Anforderungen aller Verkehrsarten gerechter werden und insbesondere auch dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum bieten. Außerdem stellt sich die Frage – so der Verkehrsplaner – welche Maßnahmen im anbaufreien Straßennetz erforderlich sind, um das bebaute Stadtgebiet weiter zu

entlasten. Trotz vorhandener Umfahrungsmöglichkeiten wurden beispielsweise im Bereich der Westtangente Leistungsfähigkeitsengpässe festgestellt, die in die weiteren Planungen einbezogen werden müssen. Sebastian Hofherr ergänzte, dass auch der Umgang mit Störungen und Baustellen in den Blick genommen wird, etwa bei Sperrungen von Autobahn oder Tunnel. In diesem Zusammenhang gilt es zu diskutieren, ob gezielte Rückfallebenen geschaffen werden müssen oder ob zeitlich begrenzte Einschränkungen bewusst in Kauf genommen werden, um die Auswirkungen auf die Innenstadt möglichst gering zu halten.

Als weiteren Schwerpunkt hob Sebastian Hofherr die Entwicklung eines Fuß- und Radverkehrskonzepts als zentralen Baustein des Mobilitätsplans hervor. Im Mittelpunkt steht dabei die Schaffung zusammenhängender und attraktiver Rad-Haupttrouten, die als tragendes Element des Gesamtkonzepts fungieren. Diese knüpfen an übergeordnete Planungen an und integrieren auch Radschnellverbindungen mit Blick auf das gesamte Stadtgebiet. Den Haupttrouten kommt eine besondere Bedeutung zu, da sie sowohl das Umland an die Stadt anbinden als auch eine leistungsfähige und komfortable Durchquerung des Stadtgebiets ermöglichen. Ein Ziel ist die gute Erreichbarkeit der Innenstadt. Aufbauend auf diesem Netz ist ein umfassendes Maßnahmenprogramm vorgesehen, das eine sichere und attraktive Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr schafft. Dazu zählen u.a. der Abbau von Barrieren und Umwegen, die gezielte Aufwertung der Zugänge zur Innenstadt sowie eine moderne und bedarfsgerechte Signalsteuerung. Ergänzend wird auch die Weiterentwicklung des innerstädtischen Parkraumangebots betrachtet, um den vorhandenen Straßenraum effizient zu organisieren und die unterschiedlichen Nutzungsansprüche in Einklang zu bringen.

Bezüglich der **regionalen Rad-Haupttrouten** fragte Sebastian Hofherr: Ist das Rad-Haupttroutennetz schlüssig und nachfragegerecht? Sind alle Interessen angemessen berücksichtigt? Wie kann eine optimale Verzahnung mit weiteren regionalen Maßnahmen aussehen? Dabei verdeutlichte der Verkehrsplaner: Eine große Rolle spielt die geplante Radschnellverbindung in Richtung Viernheim. Ebenso wichtig ist die Verbindung in den Odenwald, insbesondere in Richtung Gorbheimetal, wo derzeit keine adäquate Radverbindung besteht und perspektivisch eine attraktive Infrastruktur neu geschaffen werden muss. Darüber hinaus steht auch die Achse über Hirschberg in Richtung Oberflockenbach im Fokus. Um das Stadtgebiet von Weinheim optimal anzubinden, müsse stets auch die Region mitgedacht werden. Ergänzend dazu spielen auch Nord-Süd-Verbindungen entlang der B3 eine Rolle für ein leistungsfähiges und zusammenhängendes Radverkehrsnetz.

Patrick Fierhauser (Rhein-Neckar-Kreis) erklärte, dass die beschriebenen Haupttrouten weitgehend mit dem Kreisradwegenetz übereinstimmen. Ob die jeweiligen Streckenführungen im Detail deckungsgleich sind, müsse jedoch auf Arbeitsebene geprüft werden. Er gehe davon aus, dass sowohl die Kartengrundlagen als auch die Maßnahmenkonzeptionen des Kreises in die Planungen eingeflossen seien. Grundsätzlich sehe er keine Widersprüche zur regionalen Planung und begrüßte einen weiteren vertiefenden Austausch auf Arbeitsebene zur Klärung offener Detailfragen.

Dominik Perleth (Kreis Bergstraße) äußerte sich zur Anbindung in Richtung Birkenau und Gorbheimetal und stellte heraus, dass die Verbindung über das Weschnitztal ein lokalpolitisch relevantes Thema sei, das immer wieder diskutiert werde sowie vom Kreis ausdrücklich unterstützt werde. Die Anbindung ins Gorbheimetal sei für die dortige Bevölkerung von großem Vorteil; es sei daher zu begrüßen, wenn die Planung konsequent bis zur hessischen Landesgrenze weitergeführt werde. Mit Blick auf die nördlichen Anbindungen (Hemsbach, Laudenbach) betonte er, dass ein Lückenschluss im Zusammenhang mit der Radschnellverbindung auch auf baden-württembergischer Seite wünschenswert sei.

Sebastian Hofherr fragte nach weiteren regionalen Verbindungen, die fehlen oder sinnvoll ergänzt werden sollten. Er erläuterte, dass sich die Planung stark am bestehenden Straßennetz sowie an bereits genutzten Radverbindungen orientiere. Als Beispiel nannte er Heddesheim, wo eine Anbindung vorrangig über Wirtschaftswege sowie parallel verlaufende Straßen möglich ist.

Patrick Fierhauser (Rhein-Neckar-Kreis) bestätigte, dass in Richtung Heddesheim bereits eine gute Anbindung über den Waidsee und Muckensturm besteht. Zudem sei dort ein eigenständig geführter, entlang der Kreisstraße verlaufender Radweg vorhanden. Insgesamt sei damit aus Sicht des Rhein-Neckar-Kreises eine gut funktionierende und ausreichende Anbindung gegeben.

Insgesamt zeigte sich eine Zustimmung zu den skizzierten Radrouten sowie deren regionaler Anbindung. Einzelne bestehenden Lücken und Detailfragen sollten im Verlauf vertieft abgestimmt werden. Ein zusätzlicher Austausch auf Arbeitsebene wurde als notwendig erachtet, um die Streckenführungen im Detail abzugleichen sowie Prioritäten und zeitliche Perspektiven für die Umsetzung festzulegen. Die enge regionale Integration und Kooperation zwischen der Stadt Weinheim und dem Verflechtungsraum wurde als entscheidender Faktor für den Erfolg des Radhaupttroutennetzes hervorgehoben.

Im Hinblick auf die **Modernisierung der Signalsteuerung** fragte Sebastian Hofherr: Welche Chancen und Grenzen werden gesehen, die Signalsteuerung im Interesse aller Verkehrsmittel weiterzuentwickeln? Wie kann eine Optimierung des Knotenpunkts Westtangente/Viernheimer Straße aussehen? Wie können Strategien aussehen, auch bei Störungen im übergeordneten Straßennetz eine hohe Qualität für den Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten? Gibt es Möglichkeiten, die Wartezeiten an Bahnübergängen zu reduzieren (Schrankenschließzeiten, Koordinierung mit Knotenpunkten)?

Sebastian Hofherr erläuterte, dass der Knotenpunkt Westtangente/Viernheim eine Schlüsselstelle darstellt, insbesondere für Linksabbieger von der Autobahn in Richtung Kreisverbindungsstraße, Saukopftunnel oder Bergstraße. Rechnerisch sei die Leistungsfähigkeit dieses Knotens nahezu ausgeschöpft; zudem seien verlängerte Wartezeiten im Verkehrsablauf festzustellen. Vor diesem Hintergrund stellte er zur Diskussion, wie sich der innerstädtische Durchgangsverkehr künftig reduzieren lässt. Dabei sprach er zwei grundsätzliche Ansätze an: Einerseits eine mögliche Reduzierung der Attraktivität der Ortsdurchfahrt, andererseits eine gezielte Stärkung und Verbesserung der Westtangente, um den Kfz-Verkehr möglichst konsequent aus dem Stadtgebiet herauszuhalten und auf leistungsfähigere Alternativrouten zu lenken.

Sebastian Wagner (Gemeinde Hirschberg) berichtete aus seiner persönlichen Erfahrung, dass er Weinheim grundsätzlich großräumig umfahre. Auf dem Weg nach Mörlenbach nutze er in der Regel die Umfahrung über den Tunnel. Lediglich in Situationen mit ungünstigen Verkehrsbedingungen, insbesondere bei stark belasteter Linksabbiegespur nach der Autobahn, weiche er gelegentlich auf die Fahrt durch die Innenstadt aus.

Dominik Perleth (Kreis Bergstraße) bestätigte diese Einschätzung. Auch in seinem Alltag sowie in Gesprächen mit weiteren Personen aus dem Weschnitztal zeige sich, dass die Nutzung der Ortsumgehung über den Tunnel in der Regel als schneller und daher bevorzugt wahrgenommen werde. Schwierigkeiten entstünden insbesondere bei der Zufahrt von der Autobahn, vor allem beim Linksabbiegen, das während der Hauptverkehrszeiten als teils problematisch beschrieben werde.

Im Weiteren erläuterte Sebastian Hofherr die Zielrichtung für das innerstädtische Straßennetz, wonach künftig der Fuß- und Radverkehr stärker priorisiert werden solle. Ein besonderer Fokus liege dabei auf kürzeren Wartezeiten an Lichtsignalanlagen. Mehrfachquerungen sollten möglichst in einem Zuge möglich sein. Gleichzeitig müsse ein ausgewogener Ausgleich zwischen der innerstädtischen Nahmobilität und dem großräumigen Kfz-Verkehr hergestellt werden, wobei die Erreichbarkeit Weinheims weiterhin gewährleistet bleiben müsse. Der Verkehrsplaner wies darauf hin, dass gegebenenfalls Anpassungen bei den Grünzeiten für den Autoverkehr oder veränderte Steuerungslogiken – zum Beispiel bei Abbiegeströmen – erforderlich sein könnten.

Edward Schneider (RNV) wies im Zusammenhang mit der Bahnlinie 5 entlang der Mannheimer Straße in Richtung Weststadt auf mögliche Betroffenheiten, Berührungspunkte sowie potenzielle Interessenskonflikte hin. Hier müsse der notwendige Vorrang für den Schienenverkehr weiterhin gewährleistet und zugleich mit den Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs sorgfältig abgestimmt werden. Er betonte, dass Querungsvorgänge entsprechend Zeit benötigen und auch die Signalanlagen auf die sichere Abwicklung des Bahnverkehrs vorbereitet werden müssten. Gleichzeitig hob er hervor, dass diese Herausforderungen grundsätzlich lösbar seien, da die Annäherungszeiten der Bahn gut abschätzbar seien und zudem ein 10-Minuten-Takt bestehe. Wichtig sei es, den Fokus darauf zu behalten, dass der Bahnverkehr nicht ausgebremst werde. Dies gelte ebenso für die Berücksichtigung der Belange des Busverkehrs, die in die weitere Planung ebenfalls einzubeziehen seien.

Patrick Fierhauser (Rhein-Neckar-Kreis) ergänzte, dass der Kreis teilweise für den Betrieb der Lichtsignalanlagen zuständig sei. Vor diesem Hintergrund müsse darauf geachtet werden, dass geplante

Modernisierungen oder Digitalisierungen frühzeitig abgestimmt und auch finanziell berücksichtigt werden. Dies sei wichtig, um realistische und umsetzbare Planungen sicherzustellen und keine überhöhten Erwartungen oder nicht finanzierbaren Maßnahmen zu formulieren.

Hierauf antwortete Sebastian Hofherr, dass die Signalanlagen auf Arbeitsebene systematisch und priorisiert geprüft würden. Die strategische Stoßrichtung sei klar, vor allem im Hinblick auf den Abbau von Barrieren und die konsequente Förderung des Fuß- und Radverkehrs zur Steigerung der Lebensqualität. Im nächsten Schritt werde jede Signalanlage im Einzelnen betrachtet und ein enger Austausch mit den jeweils zuständigen Stellen erfolgen, um eine abgestimmte und umsetzbare Weiterentwicklung sicherzustellen.

Im nächsten Programmpunkt leitete Sebastian Hofherr zur **Weiterentwicklung des innerstädtischen Parkraumbangebots** über und betonte, dass bei einer konsequenten Förderung des Radverkehrs auch das Thema Parken mitgedacht werden müsse. Er berichtete, dass in Weinheim bei den bestehenden Parkierungsanlagen noch erhebliche Kapazitäten vorhanden seien. Für die großräumigen regionalen Verkehrsströme sei es grundsätzlich wünschenswert, dass das Parken überwiegend in diesen Anlagen gebündelt werde. Gleichzeitig gebe es Defizite, die noch zu adressieren seien, wobei deren Behebung häufig auch von privaten Betreibern abhängig sei. Die Lage und Erreichbarkeit der zentralen Parkierungsanlagen – etwa über die Grindelbachstraße, die Bahnhofstraße und die Luisenstraße – seien gut. Sebastian Hofherr unterstrich, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr erhalten bleibe, jedoch mit einem klaren Schwerpunkt auf der Nutzung der vorhandenen Parkierungsanlagen. Ein weiterer Fokus liege auf der **P+R-Infrastruktur**. Der Verkehrsplaner verwies auf den P+R-Bereich in Sulzbach an der S-Bahn-Station, dessen Auslastung noch steigerungsfähig sei. Vor diesem Hintergrund fragte er: Wie attraktiv ist der P+R-Platz Sulzbach? Welche Maßnahmen sind zur stärkeren Information und Bewerbung in Sulzbach erforderlich? Wie wichtig ist ein zusätzliches P+R-Angebot am Hauptbahnhof?

Edward Schneider (RNV) berichtete, dass aus seiner Sicht entlang der Linie 5 grundsätzlich Potenzial für P+R-Angebote bestehe. Dies gelte insbesondere, um Fahrgäste aus Hang- und Berglagen, die nur unzureichend an den Busverkehr angebunden seien, auf die Schiene zu bringen. Dabei sei es sinnvoll, die Nutzer:innen möglichst nah am Wohnort abzuholen. Auf Nachfrage empfahl er zudem, bei Bedarf auch Bike-and-Ride-Anlagen als ergänzende Verknüpfungspunkte mitzudenken, um kurze Wege als Zubringer zur Bahn optimal zu nutzen. Erfahrungen zeigten, dass „Park-and-Ride“ genutzt würde, teils jedoch in nicht offiziell organisierte „wilder Form“.

Patrick Fierhauser (Rhein-Neckar-Kreis) bestätigte, dass am Bahnhof Lützelsachsen die vorhandenen P+R-Stellplätze häufig ausgelastet seien und Nutzer daher teilweise in angrenzende Wohngebiete ausweichen. Zudem verwies er auf die Haltestelle Rosenbrunnen der OEG-Linie, an der ebenfalls ein erhöhtes Pkw-Parkaufkommen in den umliegenden Wohnstraßen zu beobachten sei. Er regte an, die Kapazitäten an diesen Standorten zu überprüfen und gegebenenfalls zu erweitern, um die Parksituation zu verbessern und die Belastung der Wohngebiete zu reduzieren.

Sebastian Hofherr erklärte, dass diese Beobachtungen die Einschätzung stützten, dass vor allem die Hanglagen in besonderem Maße von P+R- sowie Bike-and-Ride-Angeboten profitieren könnten. Er wies darauf hin, dass der Standort Sulzbach gezielt angesprochen worden sei, da dieser ein großes Einzugsgebiet aus dem Odenwald aufnehmen könne. Vor diesem Hintergrund fragte er nach Einschätzungen, inwieweit der Standort ausreichend bekannt und attraktiv sei oder ob zusätzliche Maßnahmen erforderlich wären, um die Nutzung zu steigern.

David Weiser (VRN) berichtete aus eigener Erfahrung, dass der P+R-Platz in Sulzbach nur eingeschränkt nutzbar sei, da dort kein Anschluss an den Regionalexpress bestehe, sondern lediglich an die Regionalbahnlinien sowie die S6. Dadurch stehe ein insgesamt geringes und zeitlich wenig attraktives Angebot zur Verfügung. Die Verbindungen in Richtung Frankfurt und Mannheim seien dadurch langsamer beziehungsweise eingeschränkt, was bei der Bewertung und Nutzung des Standorts berücksichtigt werden müsse.

Sebastian Hofherr erläuterte die Situation des P+R-Platzes am Hauptbahnhof. Dieser sei in den vergangenen Jahren erweitert und attraktiver gestaltet worden, verfüge weiter über Kapazitätsreserven.

Gleichzeitig bestünden innerstädtische Anfahrtsprobleme, während der Standort Sulzbach bereits am Stadtrand verortet sei. Diesbezüglich bat er die Teilnehmenden um Rückmeldungen, inwiefern das Angebot am Hauptbahnhof als wichtig eingeschätzt werde und wo Verbesserungs- oder Nachfragepotenziale liegen. In der Diskussion wurde angemerkt, dass die Anfahrt über den Dens-Biomarkt nicht möglich sei, da ein Zaun den Parkplatz abschließe. Es wurde angeregt, die Anfahrbarkeit – soweit rechtlich und baulich möglich – zu verbessern. Frau Franke bestätigte, dass es sich hierbei um ein privates Grundstück handle und die Anfahrbarkeit entsprechend eingeschränkt sei bzw. nur begrenzt verändert werden könne. Weitere Einschätzungen zur Bedeutung des Angebots am Hauptbahnhof wurden im Anschluss nicht geäußert.

6. Maßnahmenideen ÖPNV

Sebastian Hofherr erläuterte, dass dem öffentlichen Personennahverkehr im regionalen Kontext eine zentrale Rolle zukomme. Größere Wegestrecken sollten vorrangig durch den ÖPNV abgedeckt werden, idealerweise in Kombination mit weiteren Verkehrsmitteln im Sinne multimodaler Wegeketten. Entsprechend nehme der ÖPNV einen Schwerpunkt im Mobilitätsplan ein. Neben der Innenstadt von Weinheim einschließlich der Anbindung der Ortsteile liege ein besonderer Fokus auf multimodalen Knotenpunkten sowie auf einer guten Vernetzung mit der Region. Ziel sei es, leistungsfähige und gut abgestimmte Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten sicherzustellen.

Mit der sogenannten **„Highlightlinie“** als hochwertiger Stadtbuslinie in Ergänzung zur Schiene stellte Sebastian Hofherr eine Maßnahmenidee vor, die sich in den bisherigen Überlegungen zur Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs hin zu einem klar strukturierten, qualitativ hochwertigen Angebot zunehmend verfestigt hat. Aufbauend auf der OEG als leistungsfähigem schienengebundenem Verkehrsmittel gelte es zu prüfen, wie wichtige Ziele und Wohngebiete im Stadtgebiet, die nicht direkt an die Schienenachsen angebunden sind, besser erschlossen werden können. Eine starke Buslinie, die als „Perlenkette“ zentrale Ziele miteinander verbindet, könnte künftig das Rückgrat des Stadtbusverkehrs bilden; so führte es Sebastian Hofherr aus. Diese „Highlightlinie“ könnte sich an der bestehenden Linie 631 orientieren und von der Nordstadt über die Innenstadt – insbesondere den Bereich Dürreplatz – weiter durch die Weststadt bis in Richtung Waid geführt werden. Wichtige Ziele wie die Klinik sowie das Freizeit- und Erholungsgebiet Waidsee/miramar wären damit erstmals in dieser Qualität angebunden. Die Analysen deuteten darauf hin, dass hier bislang eine Angebotslücke besteht und eine entsprechende Ergänzung erforderlich ist. Zwar erreichen Fahrgäste Weinheim gut mit Bahn oder OEG, benötigen jedoch eine leistungsfähige Weiterverbindung zu weiteren innerstädtischen Zielen. Die neue hochwertige Linie solle idealerweise eng mit den Takten der OEG verzahnt werden und in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt verkehren. Ergänzend betonte Sebastian Hofherr die Bedeutung einer differenzierten Feinerschließung: Für Hanglagen und weniger stark nachgefragte Bereiche, etwa Teile der Weststadt, solle der Einsatz kleinerer Fahrzeuge oder bedarfsorientierter Angebote geprüft werden. Im Beteiligungsprozess sei deutlich geworden, dass große Busse in den Hanglagen teils als problematisch angesehen werden. Ziel sei eine klare Trennung zwischen einer leistungsstarken Hauptlinie mit großen Fahrzeugen und einer flexibleren Feinerschließung durch Kleinbusse oder bedarfsorientierte Angebote.

Außerdem ging Sebastian Hofherr auf die regionale Perspektive ein. Der heutige Zuschnitt der Linienbündel führe dazu, dass ein Teil des Stadtgebiets im regionalen Bündel enthalten sei, während umgekehrt beispielsweise Hemsbach und Laudenbach im Stadtbusbündel verortet seien. Gerade mit Blick auf den Odenwald sei der ÖPNV eine wichtige Alternative zum Pkw, da der Radverkehr dort an seine Grenzen stoße. Vor diesem Hintergrund stellte Sebastian Hofherr folgende Fragen: Welcher Handlungsbedarf wird beim Stadt-Umland-Verkehr gesehen? Welche Chancen und Grenzen bestehen für eine stärker verflechtungsraumbezogene Nahverkehrsplanung? Und wie lässt sich eine solche Entwicklung unter den bestehenden Aufgabenträger- und Finanzierungsstrukturen sinnvoll umsetzen?

David Weiser (VRN) erklärte, dass eine Anpassung von Linienbündeln, etwa im Hinblick auf die Linien 681 oder 682, grundsätzlich denkbar sei, hierfür jedoch eine enge Abstimmung zwischen den beteiligten Aufgabenträgern – dem Rhein-Neckar-Kreis, dem Kreis Bergstraße, dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar sowie der Stadt Weinheim – erforderlich wäre. Aus verkehrsplanerischer Sicht könnten sich neue Synergieeffekte ergeben. Zudem verwies er auf frühere Überlegungen zu einer Busverbindung von

Oberflockenbach über Großsachsen nach Heddeshheim mit Anschluss an die S-Bahn sowie an das Gewerbegebiet. Abschließend betonte er, dass ein kontinuierlicher Austausch zwischen den Beteiligten sehr wichtig und sinnvoll sei.

Simon Reimann (Rhein-Neckar-Kreis) ergänzte, dass ein Austausch bzw. eine Verschiebung bestehender Linien zwischen unterschiedlichen Bündeln grundsätzlich denkbar sei. Dabei sei jedoch eine enge Abstimmung mit dem Kreis Bergstraße erforderlich. Eine grundsätzliche Trennung zwischen Stadt- und Regionalbündeln sei derzeit nicht vorgesehen. Er wies zudem darauf hin, dass die Bündelstruktur auch Synergien ermögliche (vernetzte Buslinien). Der Einsatz kleinerer Fahrzeuge sei unter Umständen nicht ohne weiteres möglich, da sich die Fahrzeuggröße in der Regel an der Spitzenstunde orientiere. Zwar sei die zusätzliche Anschaffung kleinerer Fahrzeuge für nachfrageschwächere Zeiten grundsätzlich denkbar, hierbei handle es sich jedoch auch um eine finanzielle Frage, da gegebenenfalls doppelte Fahrzeugkapazitäten und höhere Fixkosten zu berücksichtigen seien. Zudem informierte er darüber, dass der Verkehrsverbund Rhein-Neckar derzeit einen neuen gemeinsamen Nahverkehrsplan erarbeite, der künftig als Rahmen für die regionalen Nahverkehrspläne dienen solle.

Dominik Perleth (Kreis Bergstraße) betonte ergänzend die hohe Bedeutung der Linie 681 für den Pendler- und Schülerverkehr in Richtung Weinheim. Parallelverkehre zur Bahn seien vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Mittel eher kritisch zu bewerten; stattdessen solle der Fokus stärker auf der Zubringerfunktion zur Schiene liegen. Die perspektivisch denkbare Elektrifizierung der Weschnitzalbahn biete hierbei zusätzliche Potenziale. Insgesamt sei eine enge und frühzeitige Abstimmung zwischen den beteiligten Aufgabenträgern von entscheidender Bedeutung.

In der weiteren Diskussion bekräftigte Sebastian Hofherr nochmals das Konzept einer hochwertigen Stadtbuslinie in Kombination mit einer flächendeckenden Feinerschließung. Ziel sei es, die Hauptströme auf wenige leistungsfähige Linien zu bündeln und ergänzend dazu flexible Angebote für weniger nachfragestarke Bereiche zu schaffen.

Simon Reimann (Rhein-Neckar-Kreis) lieferte auf Nachfrage eine Einschätzung zu On-Demand-Verkehren. Demnach könnten diesen den klassischen Linienbusverkehr nicht ersetzen, jedoch sinnvoll ergänzen – vor allem in Randzeiten oder in Gebieten mit geringer Nachfrage und bedarfsorientierter Ausrichtung. Er verwies auf Beispiele aus Leimen, Nußloch und Lampertheim, die zeigten, dass On-Demand-Angebote bei guter Einbindung in das Gesamtsystem erfolgreich funktionieren können.

Dominik Perleth (Kreis Bergstraße) berichtete von positiven Erfahrungen mit On-Demand-Verkehren in der Kernstadt von Lampertheim und regte an, ein vergleichbares Modell auch für Weinheim zu prüfen.

Ziel des letzten Programmpunktes sollte es sein, praxisnahe Hinweise, Erfahrungsberichte und Empfehlungen zu **Mobilitätsschnittstellen** sowie zur **Tarifstruktur** zu sammeln, die in die weitere Ausarbeitung des Mobilitätsplans einfließen können. Sebastian Hofherr erläuterte, dass es in diesem Abschnitt vor allem um einen Überblick über bestehende und potenziell neue Instrumente gehen soll, die den ÖPNV sowie den multimodalen Mobilitätsverbund stärken können. Er sprach mehrere Themenfelder an, darunter die Modernisierung und Ausstattung von Mobilitätsschnittstellen, die Tarifstruktur im VRN mit besonderem Fokus auf einen möglichen Stadttarif, Angebote für Gelegenheitsfahrende (Einsteiger:innen), die VRN-App samt integriertem Buchungssysteme, sowie neue Finanzierungsinstrumente wie zum Beispiel den Mobilitätspass.

Patrick Fierhauser (Rhein-Neckar-Kreis) ging auf die Mobilitätsstationen ein. Er berichtete, dass der Rhein-Neckar-Kreis gemeinsam mit der Stadt Heidelberg und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar an einer regionalen Pendlerstrategie arbeite, die auch die Weiterentwicklung von Mobilitätsstationen umfasst. Diese Strategie befinde sich derzeit in der Erarbeitung und werde voraussichtlich frühestens Ende 2026 vorliegen. Gleichzeitig stellte er in Aussicht, dass Zwischenergebnisse oder Teilausschnitte frühzeitig für Weinheim bereitgestellt werden könnten, um eine enge Abstimmung mit der kommunalen Planung zu ermöglichen. Inhaltlich liege der Schwerpunkt auf einer ganzheitlichen Betrachtung des Kreisgebiets, einschließlich der Analyse von Potenzialen, Reisezeitvergleichen sowie der gezielten Stärkung von Park-and-Ride- und weiteren Verknüpfungsangeboten. Ziel sei der Aufbau eines einheitlichen regionalen Netzes von Mobilitätsstationen.

Edward Schneider (RNV) lenkte den Blick auf die Qualität und Gestaltung von Umsteigepunkten sowie deren unmittelbares Umfeld. Er hob hervor, dass ein Großteil der Fahrgäste die Haltestellen zu Fuß erreiche und ein erheblicher Anteil der gesamten Reisezeit auf den Wegen zur und von der Haltestelle verbracht werde. Entsprechend prägend seien die Eindrücke, die in diesen Bereichen gewonnen werden. Er verwies insbesondere auf Aspekte der Sicherheit und wahrgenommene Angsträume, etwa im Umfeld der Linie 5 in Weinheim, und empfahl, den Fokus stärker auf die Gestaltung der Zugänge, die Beleuchtung, sichere Querungen sowie die Aufenthaltsqualität rund um die Haltestellen zu legen. Viele dieser Maßnahmen lägen im Zuständigkeitsbereich der Kommune und könnten teilweise mit vergleichsweise geringem Aufwand umgesetzt werden. Da aus Sicht der Verkehrsunternehmen die Zuständigkeit in der Regel an der Haltestelle selbst ende, sei eine enge Zusammenarbeit mit der Stadt sowohl sinnvoll als auch notwendig.

Patrick Fierhauser (Rhein-Neckar-Kreis) brachte das Thema Parkraummanagement sowie das Gehwegparken in die Diskussion ein. Er betonte, dass vor allem in den Wohngebieten Weinheims viele Gehwege durch parkende Fahrzeuge beeinträchtigt seien, was erhebliche negative Auswirkungen auf den Fußverkehr habe. Vor diesem Hintergrund fragte er nach, ob dieses Themenfeld im Mobilitätsplan auch strategisch behandelt werde und wie künftig mit Anwohnerparken, Gehwegparken sowie dem generellen Parkraummanagement umgegangen wird.

Sebastian Hofherr bekräftigte, dass ein eigenständiges Fußverkehrskonzept Bestandteil des Mobilitätsplans sein wird und das Thema Gehwegparken darin eine Rolle einnimmt. Das Freihalten der Gehwege sei rechtlich klar geregelt und müsse konsequent durch die Stadt sichergestellt werden. Er bezeichnete das Parkraummanagement als einen der zentralen Bausteine des Mobilitätsplans, da es alle Verkehrsarten betreffe. Falsch abgestellte Fahrzeuge beeinträchtigten nicht nur den Fuß- und Radverkehr, sondern wirkten sich negativ auf die Verkehrssicherheit generell aus. Daher sei es erforderlich, dass die Stadt geeignete Lösungen entwickelt.

7. Abschluss

Zum Veranstaltungsende wurde in einem Ausblick der weitere Umgang mit den zahlreichen angesprochenen Themen diskutiert. Sebastian Hofherr regte an, diese aufgrund ihrer Komplexität und regionalen Bedeutung entweder in separaten Terminen oder im Rahmen gezielter Rückmeldungen weiter zu vertiefen. Nach dem heutigen Austausch könnten entsprechende Detailabstimmungen in kleineren Arbeitsformaten erfolgen. Frau Franke bestätigte den Wunsch nach einer weiteren inhaltlichen Vertiefung (anlassbezogen in größeren Runden oder gezielt mit einzelnen Akteur:innen). Zugleich wies sie ausdrücklich darauf hin, dass auch im Nachgang des zweiten Werkstattgesprächs die Möglichkeit besteht, weitere Hinweise und Anregungen einzubringen.

Abschließend bedankten sich die Projektverantwortlichen bei den anwesenden Teilnehmenden für ihre wertvollen Beiträge und informierten über das weitere Vorgehen. Die nächste Öffentlichkeitsveranstaltung findet am 15. Januar 2026 in der Stadthalle statt. In diesem Rahmen sollen ausgewählte Maßnahmenideen vorgestellt und diskutiert werden. Anschließend findet eine weitere Onlinebeteiligung auf www.weinheim-mobil.de zur Erfassung von Feedback aus der Bürgerschaft statt. Über die digitale Projektseite wird außerdem fortlaufend über den Erarbeitungsprozess und die Arbeitsergebnisse zum Mobilitätsplan informiert.