

Dokumentation der zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung

am 15. Januar 2026 in der Stadthalle Weinheim

Nachhaltiger Mobilitätsplan Weinheim 2040



www.weinheim-mobil.de

Stand: 2. April 2026



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

erstellt durch

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



Zweite Öffentlichkeitsveranstaltung: Weinheimerinnen und Weinheimer diskutieren Maßnahmenideen

Im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung zum nachhaltigen Mobilitätsplan Weinheim 2040 haben am 15. Januar 2026 mehr als 100 Weinheimerinnen und Weinheimer in der Stadthalle wichtiges Feedback zu Maßnahmenideen eingebracht. An den drei Stationen „**Weinheim für alle**“, „**Lebenswertes Weinheim**“ und „**Nachhaltiges & klimagerechtes Weinheim**“ diskutierten sie gemeinsam mit dem Verkehrsplanungsbüro R+T sowie Vertreter:innen des städtischen Amtes für Stadtentwicklung ausgewählte Maßnahmenideen entlang der Leitziele. Die zahlreichen Anregungen und Hinweise fließen direkt in die laufende Ausarbeitung des Maßnahmenkatalogs ein.

Zum Auftakt der rund zweieinhalbstündigen Abendveranstaltung begrüßte **Andreas Buske**, Erster Bürgermeister der Stadt Weinheim, die Anwesenden in der Stadthalle. Er dankte für das bisher gezeigte Engagement der Weinheimerinnen und Weinheimer im Beteiligungsprozess, hob die Potenziale des neuen Mobilitätsplans hervor und unterstrich die Bedeutung der aktuellen Phase der Maßnahmenkonzeption.



Andreas Buske eröffnete die zweite Öffentlichkeitsveranstaltung.

Tanja Franke, Amt für Stadtentwicklung, beschrieb im Anschluss, wie die städtischen Projektverantwortlichen und das begleitende Verkehrsplanungsbüro R+T seit dem Spätsommer 2024 durch eine Vielzahl an Verkehrs- und Parkraumerhebungen, Befragungen – wie etwa einer repräsentativen Haushaltsbefragung – und weiteren digitalen und analogen Beteiligungsformaten einen Eindruck von der aktuellen Verkehrssituation in Weinheim gewonnen haben. Aufbauend auf diesen Analyseergebnissen konnten die Expert:innen in den vergangenen Monaten in verschiedenen Beteiligungsformaten gemeinsam mit den Weinheimerinnen und Weinheimern die Ziele des städtebaulichen Rahmenplans für den Mobilitätsbereich konkretisieren. Aus dem inzwischen vorliegenden **Zielkonzept** und dem darin beschriebenen Szenario „**gemeinsam mobil**“ lassen sich **Maßnahmenideen** ableiten. Diese sollen den Rahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in den kommenden zehn bis 15 Jahren in Weinheim bilden. Nach der umfassenden Analyse und Zieldefinition sind die Rückmeldungen der Bürger:innen zu den Maßnahmenideen von zentraler Bedeutung; so führte es Tanja Franke weiter aus.



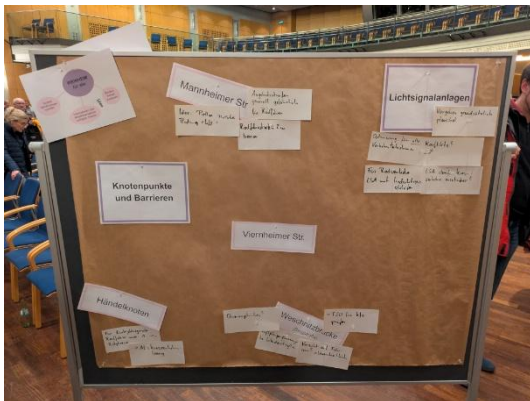
Über 100 Weinheimerinnen und Weinheimer waren in die Stadthalle gekommen.

Anschließend skizzierte **Sebastian Hofherr** vom Verkehrsplanungsbüro R+T das in einem mehrstufigen Prozess entwickelte **Zielkonzept für ein lebenswertes, nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim für Alle**. Anhand des Szenarios „gemeinsam mobil“ verdeutlichte er dabei, dass die zentralen Maßnahmenfelder nicht auf einzelne Räume begrenzt seien; vielmehr ginge es um ein sinnvolles Miteinander der Verkehrsmittel. Lebenswert sei eine Stadt dann, wenn alle sicher und mit dem Verkehrsmittel ihrer Wahl ans Ziel kommen. Zum Beispiel entspreche die Beseitigung von Defiziten im Fuß- und Radverkehr den vielfach geäußerten Wünschen der Bürgerschaft und trage zugleich zu einer Entlastung der Straßen und zu mehr Lebensqualität für alle bei. Sebastian Hofherr machte deutlich, dass Weinheim die nachhaltige Mobilitätsentwicklung aktiv selbst gestalten kann.

Die Präsentationsfolien zur zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung am 15. Januar 2026 stehen auf der Online-Plattform www.weinheim-mobil.de zum Download zur Verfügung.

Sebastian Hofherr betonte, dass für die Ausarbeitung des Maßnahmenkonzepts das Feedback der Weinheimerinnen und Weinheimer von großer Bedeutung ist. Er bat daher die Anwesenden darum, sich in der anschließenden rund neunzigminütigen Arbeitsphase mit Anmerkungen, Hinweisen und Ergänzungen einzubringen und an den drei Stationen „Weinheim für alle“, „Lebenswertes Weinheim“ sowie „Nachhaltiges & klimagerechtes Weinheim“ Rückmeldung zu Maßnahmenideen zu geben. So entwickelte sich zwischen den Fachleuten, den städtischen Vertreter:innen und den Teilnehmenden ein intensiver und konstruktiver Austausch, aus dem zahlreiche wertvolle neue Impulse hervorgingen.

An der Station „Weinheim für alle“ diskutierten die Teilnehmenden unter den Überschriften „Signalanlagen können mehr!“ und „Wir verbessern die Erreichbarkeit und bauen Barrieren ab!“ mögliche Verbesserungen für die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit.



Auf Stellwänden wurden die Hinweise und Anmerkungen der Anwesenden dokumentiert.

In der Diskussion stimmten die Anwesenden darin überein, dass **Lichtsignalanlagen** durch eine intelligente und adaptive Steuerung für alle Verkehrsteilnehmenden optimiert werden sollten. Dabei wurde u.a. eine stärkere Integration des ÖPNV gewünscht, um den öffentlichen Verkehr zu fördern, ohne gleichzeitig lange Wartezeiten für den übrigen Verkehr zu verursachen (beispielsweise an Bahnübergängen). Für Zeiträume mit geringerem Verkehrsaufkommen wurde angeregt, Lichtsignalanlagen vorübergehend abzuschalten, um unnötige Wartezeiten zu vermeiden. „Bettel“-Ampelschaltungen für den Radverkehr wurden überwiegend kritisch gesehen, da sie als eher unkomfortabel wahrgenommen werden. Zudem merkten Anwesende an, dass an Knotenpunkten nicht immer klar ersichtlich ist, welcher Taster zu welcher Ampel gehört. Als

mögliche Alternativen schlugen sie Induktionsschleifen für den Radverkehr vor. Vereinzelt hinterfragten kritische Stimmen, inwieweit eine Optimierung von Ampelschaltungen tatsächlich zu einer spürbaren Verkehrsentlastung beitragen kann – angesichts hohen Verkehrsaufkommens, menschlichem Fehlverhalten und Zielkonflikten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Zuspruch erhielt der neue Vorschlag, bei der Verkehrsplanung grundsätzlich Kreisverkehre als bessere Alternative zu Lichtsignalanlagen zu prüfen. Im Gesamten wurde jedoch die Zielrichtung, durch eine Modernisierung der Lichtsignalanlagen den Verkehrsfluss zu verbessern und Wartezeiten zu verkürzen, als plausibel und sinnvoll erachtet. Die Anwesenden benannten ergänzend ganz konkrete Verbesserungsbedarfe, etwa an der B3/Bergstraße, wo der Vorrang für rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr gegenüber dem Radverkehr als Sicherheitsrisiko gesehen wird, oder in der Prankelstraße, wo ein fehlender Aufstellbereich für den Radverkehr – vor allem für den Schulverkehr – kritisiert wurde.

Der Vorschlag zur Neuaufteilung des Straßenraums in der **Mannheimer Straße** wurde überwiegend positiv aufgenommen. Die Verbreiterung der Radwege sowie die Abkehr vom bisherigen Angebotsstreifen – der als unsicher eingeschätzt wird – fanden breite Zustimmung. Ergänzend wurde mehrfach eine komplette bauliche Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr angeregt (durch Poller oder andere strukturierende Elemente), um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen. Gleichzeitig wurden aber auch Bedenken hinsichtlich des Wegfalls von Parkmöglichkeiten – für Anwohnende und Besucher:innen – geäußert. Die Anwesenden diskutierten als denkbaren Kompromiss Teilabschnitte, auf denen die Parkplätze erhalten bleiben könnten und Ersatzlösungen (z.B. neue alternative Parkflächen am Hallenbad).

Die vorgestellte Kreisverkehrslösung **Viernheimer Straße** wurde überwiegend begrüßt. Dabei machten die Anwesenden aber auch deutlich, dass dieser Abschnitt im Vergleich zu anderen Knotenpunkten im Stadtgebiet von deutlich geringerer Relevanz sei.

Die Anwesenden bewerteten die Vorschläge zum **Händelknoten** ausgesprochen differenziert. Sie hoben vor allem die farblich markierten Radverkehrsführungen im Kreuzungsbereich positiv hervor, da diese die Sichtbarkeit erhöhen und Konflikte mit rechtsabbiegender Kfz-Verkehr entschärfen können. Gleichzeitig benannten sie aber auch Kritikpunkte: längere Querungszeiten für den linksabbiegenden Radverkehr durch zusätzliche Rotphasen, neue Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr oder eine als „verkehrsflusshemmend“ empfundene „eckige“ Radverkehrsführung. Als Anforderungen wurden eine barrierefreie Gestaltung ohne Bordsteine sowie ausreichend dimensionierte Aufstellflächen – auch für Lastenräder – beschrieben. Als neue Alternativen wurden eine niederländische Kreisverkehrslösung sowie eine Temporeduzierung mit Mischverkehr diskutiert; letztere im Gesamten jedoch kontrovers bewertet.

Um die Stadt der kurzen Wege (Fokus Fuß- und Radverkehr), eine attraktiv erreichbare Innenstadt und das intelligente Management des Parkens drehten sich die Diskussionen an der Station „Lebenswertes Weinheim“. Im Mittelpunkt standen Lösungen für das Parken („*Wir parken richtig gut!*“) sowie für ausgewählte Innenstadtzugänge wie etwa die Mittelgasse und die Bahnhofstraße („*Wir fördern den Radverkehr gezielt!*“).

Als einheitliche Meinung im Hinblick auf die aktuelle **Parksituation** in der Innenstadt kristallisierte sich schnell heraus, dass als zu hoch empfundene Tarife und die unübersichtliche Preisstruktur die Parkhausnutzung nicht fördern. Die Anwesenden schlugen u.a. einheitliche Tarife, eine kostenfreie erste Stunde, Kurzzeitparkmöglichkeiten sowie mehr Informationen und Transparenz zur Preisstruktur vor. Ergänzend diskutierten sie vereinfachte Bezahlvorgänge und Modelle wie Park-/Sammeltickets, um Hemmschwellen abzubauen. Kontrovers bewertet wurde das Verhältnis zwischen dem Parken im öffentlichen Raum und dem Parken in Parkhäusern. Während kostenfreies bzw. günstiges Straßenparken aus Sicht des Einzelhandels als wichtig erachtet wird, sprachen sich andere Stimmen dafür aus, das Parken im Straßenraum zu verteuern oder zu verknapfen, um Anreize zur Parkhausnutzung zu schaffen.



An der Station „Lebenswertes Weinheim“ diskutierten die Anwesenden u.a. die aktuelle Parkplatzsituation.

Ein weiteres Augenmerk lag auf der baulichen Gestaltung der Parkhäuser. Diese wurden in der Gesamtschau als zu eng, verschmutzt, schlecht beleuchtet, unsicher oder nicht mehr zeitgemäß beschrieben. Die Anwesenden benannten Verbesserungen bei Sauberkeit, Beleuchtung, Stellplatzgröße, Barrierefreiheit oder einheitliche Öffnungszeiten (idealerweise rund um die Uhr) als Voraussetzungen für eine höhere Akzeptanz. In diesem Zusammenhang wurde diskutiert, Parkhäuser für Anwohnende zu öffnen oder durch Quartiersgaragen zu ergänzen. Uneinigkeit unter den Anwesenden herrschte bezüglich Steuerungsinstrumenten wie zum Beispiel einem Parkleitsystem. Dessen Nutzen erkannten sie zwar grundsätzlich an, hinterfragten die Kosten allerdings kritisch.

Bei der **Mittelgasse** bestand große Einigkeit darin, dass der Durchgangsverkehr ein grundsätzliches Problem darstellt. Demnach beeinträchtigt dieser sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Aufenthaltsqualität; insbesondere im Bereich des Marktplatzes. Hinsichtlich möglicher Lösungen diskutierten die Anwesenden unterschiedliche Ansätze: Dazu zählten die Reduzierung oder vollständige Unterbindung des Durchgangsverkehrs, die Umwidmung in eine verkehrsberuhigte Zone, die Temporeduzierung auf 20 km/h, der Einsatz versenkbarer Poller oder versetzter Bodenwellen, strengere Geschwindigkeitskontrollen. Gleichzeitig wurde die Sorge geäußert, dass der Durchgangsverkehr einfach auf andere Straßen ausweicht. Vor diesem Hintergrund wurde ein zeitlich begrenzter Verkehrsversuch vorgeschlagen. Außerdem wurde angeregt, für Anwohnende alternative Parkmöglichkeiten – etwa in benachbarten Parkhäusern – zu schaffen.

Breite Unterstützung fand die Feststellung, dass die **Bahnhofstraße** in ihrem derzeitigen Zustand von Radfahrenden als ausgesprochen unsicher wahrgenommen wird. Das starke Gefälle im mittleren Abschnitt, der insgesamt begrenzte Straßenraum sowie das hohe Verkehrsaufkommen wurden als problematisch

beschrieben. Verschärft wird die Situation demnach durch viele Falschparker. Vor diesem Hintergrund konzentrierten sich die Diskussionen darauf, wie mit der hohen Verkehrsbelastung am besten umgegangen werden kann. Kontrovers diskutiert wurde die Frage, ob der Durchgangsverkehr aus der Bahnhofstraße herausgehalten werden sollte. Während dies mehrfach gefordert wurde, wurde zugleich auf die Bedeutung der Bahnhofstraße als wichtige Verkehrsachse hingewiesen. Zur möglichen Entlastung wurde ein ÖPNV-Shuttlevverkehr vorgeschlagen. Viele Stimmen sprachen sich für eine deutliche Reduzierung sowie konsequentere Kontrolle der Geschwindigkeit aus, vor allem im oberen Abschnitt. Zur Aufwertung des Straßenraums wurde mehr Begrünung vorgeschlagen. Die Anwesenden begrüßten die vorgestellte bauliche Neugestaltung im oberen Abschnitt (Dürreplatz) grundsätzlich; auch mit Blick auf eine mögliche Verlängerung der Fußgängerzone. Die Gestaltung mit Pflastersteinen wurde jedoch teils kritisch kommentiert, da diese für mobilitätseingeschränkte Personen anstrengend und unsicher ist. Gleichzeitig wünschten sich Stimmen, dass bestehende Signalanlagen in diesem Abschnitt erhalten bleiben, da sie für mobilitätseingeschränkte Personen von großer Bedeutung sind. Zweifel äußerten einige Teilnehmende an der Verkehrssicherheit, wenn der Durchgangsverkehr weiter durch diesen Abschnitt fließen sollte.

Unter der Devise „Wir verbinden nach Maß!“ betrachteten die Verkehrsplaner gemeinsam mit den Teilnehmenden, wie der ÖPNV gestärkt, Verkehrssysteme sinnvoll verknüpft und die Erschließung von Quartieren und Ortsteilen verbessert werden kann. An der Station „Nachhaltiges & klimagerechtes Weinheim“ wurden die so genannte Highlight-Linie samt Flächenerschließung und diverse Park+Ride-Angebote (auch Bike+Ride) beleuchtet.



Die „Highlightlinien“ und Park&Ride-Angebote im Fokus an der Station „Nachhaltiges & klimagerechtes Weinheim“.

Die Anwesenden nahmen die vorgestellte **Highlightlinie** insgesamt positiv auf. Nichtsdestotrotz hatten sie kritische Nachfragen und Ergänzungsideen. So diskutierten sie beispielsweise die beste Taktung: Diese sollte sich realistisch an den Fahrgastbedarfen orientieren und auch abends sowie am Wochenende möglichst einheitlich sein. Randzeiten können durch „on demand“-Verkehre abgedeckt werden. Weiterhin wurde diskutiert, inwiefern der Schulverkehr in diesem Konzept zusätzlich berücksichtigt werden muss. Die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme wurde mehrfach als wichtig erachtet. Die Anwesenden plädierten für eine Reduzierung der Fahrpreise des ÖPNV, um die Attraktivität der Highlightlinie weiter zu steigern.

Auch für die **Park&Ride-** bzw. **Bike&Ride-Angebote** wurde eine hohe Attraktivität mit preisgünstigen oder gar kostenlosen Angeboten verbunden. Die Anwesenden

erachteten eine Verknüpfung von Park- und Busticket als wirksames Mittel zur Stärkung von P+R. Auch eine dichte Taktung der Buslinien stellt demnach eine wichtige Voraussetzung für eine hohe Akzeptanz dar. Weiterhin wurden Sicherheitsaspekte der Standorte (unsicher, dunkel, schlecht einsehbar) sowie eine bessere Ausschilderung diskutiert. Die Anwesenden schlugen neue Standorte entlang der OEG-Straßenbahnlinie oder des Radschnellwegs vor. Zudem erachteten sie eine direkte Verbindung zu nextbike-Stationen für sinnvoll. Für die **Mobilstationen** wünschten sich die Anwesenden insbesondere verfügbare Leihfahrräder sowie sichere und überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten (vor allem auch für E-Bikes); ergänzt durch ausreichende Beleuchtung zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls.

Nach etwa neunzig Minuten hatten die Teilnehmenden die drei Stationen durchlaufen und ihr Feedback zu den Maßnahmenideen abgegeben. In seinem Schlussstatement zeigte sich Andreas Buske sehr zufrieden und hoch erfreut über die Vielzahl neuer Hinweise sowie den durchweg konstruktiven Austausch. Er betonte die Bedeutung der Ergebnisse als wichtige Grundlage für die nächsten Prozessschritte und rief dazu auf, sich in den kommenden Wochen im Rahmen der Onlinebeteiligung weiterhin aktiv einzubringen. Im Mittelpunkt der zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung standen ausgewählte Maßnahmenideen. Andreas Buske hob hervor, dass die Bandbreite der Maßnahmen im neuen Mobilitätsplan noch deutlich größer sein

wird. Die ergänzende Onlinebeteiligung vom 18. Februar bis 18. März bietet dabei allen Interessierten die Möglichkeit, weiteres Feedback einzubringen.

Auf der Online-Plattform www.weinheim-mobil.de finden Interessierte fortlaufend aktuelle Informationen und Ergebnisse zum Erarbeitungsprozess des nachhaltigen Mobilitätsplans. Auch über die nächsten öffentlichen Veranstaltungen und weitere Beteiligungsformate wird über die Online-Plattform immer möglichst frühzeitig informiert.