

DOKUMENTATION DES FEEDBACK- TERMINS DER ARBEITSGRUPPE

AM 21. APRIL 2026 VON 18:30 BIS 20:30 UHR VIA ZOOM-
VIDEOKONFERENZ

Nachhaltiger Mobilitätsplan Weinheim 2040



www.weinheim-mobil.de

Stand: 13. Mai 2026



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



WER | DENKT | WAS
vielfältig & bürgernah

Inhaltsverzeichnis

1. Hintergrund und Zielsetzung	3
2. Ergebnisse	4
2.1 Weinheim für alle	5
2.1.1 Einzelmaßnahme: Schulstraße (M5)	6
2.1.2 Einzelmaßnahme: Seniorenmobilität (M6)	8
2.1.3 Einzelmaßnahme: Postknoten (M3)	9
2.2 Lebenswertes Weinheim	11
2.2.1 Einzelmaßnahme: Fahrradstraßen (M11)	12
2.2.2 Einzelmaßnahme: Verbesserte Erschließung der Altstadt mit dem ÖPNV (M17)	14
2.3 Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim	16
2.3.1 Einzelmaßnahme: Aufenthaltsqualität an Haltestellen (M24)	17
2.3.2 Einzelmaßnahme: regionaler ÖPNV (M26)	19
2.3.3 Einzelmaßnahme: E-Mobilität Radverkehr (M28)	20

1. Hintergrund und Zielsetzung

Am **21. April 2026** hat der Feedbacktermin der Arbeitsgruppe stattgefunden. Dieser wurde als Videokonferenz via Zoom durchgeführt und knüpfte direkt an die ersten beiden Vor-Ort-Treffen der Arbeitsgruppe sowie an die kurz zuvor beendete öffentliche digitale Maßnahmenkommentierung an. Ziel des Feedbacktermins war es, die Ergebnisse der Online-Beteiligung einzuordnen, ausgewählte Maßnahmenpakete im Detail zu beleuchten und weitere Hinweise zu Potenzialen, Herausforderungen und Prioritäten hinsichtlich der weiteren Ausarbeitung einzuholen. Im Mittelpunkt standen weniger grundsätzliche Diskussionen als vielmehr konkrete, umsetzungsorientierte Anmerkungen aus Sicht der Teilnehmenden.

Entlang der drei Leitziele „*Weinheim für alle*“, „*Lebenswertes Weinheim*“ und „*Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim*“ wurde die Agenda in drei thematische Blöcke unterteilt. Neben einem Rückblick auf die Online-Beteiligung diente der Termin insbesondere dazu, ausgewählte Maßnahmenpakete vertieft zu diskutieren und Einschätzungen zu deren Wirkung und Priorisierung einzuholen. Die Rückmeldungen der Teilnehmenden erfolgten in erster Linie über durch das Umfragetool Mentimeter. Im Falle weiteren Klärungsbedarfs konnten die Teilnehmenden zudem den öffentlichen Zoom-Chat nutzen.

2. Ergebnisse

Nach der Begrüßung durch die Moderation und die Projektverantwortlichen wurden den Teilnehmenden zunächst die **Ergebnisse der kürzlich beendeten öffentlichen Online-Maßnahmenkommentierung** präsentiert. Dabei wurde hervorgehoben, dass die zweite Online-Beteiligung sowohl hinsichtlich der Anzahl der Beiträge als auch in Bezug auf die Qualität der Rückmeldungen insgesamt sehr positiv verlaufen ist. Insgesamt beteiligten sich 237 Bürgerinnen und Bürger aktiv. Dabei gingen 330 Kommentare sowie mehr als 1.500 „Daumen hoch“ zu den vorgestellten Maßnahmenpaketen ein. Besonders großes Interesse galt den Themen Radverkehr und Verkehrssicherheit.

Im weiteren Verlauf war der Feedbacktermin entlang der drei Leitziele strukturiert. Für jedes Leitziel wurden zunächst die dazugehörigen Maßnahmenpakete eingeordnet und anschließend ausgewählte Fragestellungen vertieft diskutiert. Ergänzend dazu wurden die Teilnehmenden gebeten, ihre Einschätzungen zu den Potenzialen sowie zur Priorisierung einzubringen.

Die Rückmeldungen des Abends sind nicht repräsentativ für die gesamte Arbeitsgruppe. Gleichzeitig zeigte sich im Verlauf der Diskussion, dass die Beiträge aus dem Feedbacktermin inhaltlich weitestgehend mit den Ergebnissen der zweiten Online-Beteiligung im Einklang standen. Die Rückmeldungen der Arbeitsgruppe bestätigten, präzisierten und vertieften Tendenzen – insbesondere im Hinblick auf Radverkehr, Verkehrssicherheit, den ÖPNV sowie Fragen der Priorisierung.

2.1 Weinheim für alle

Zum Leitziel „Weinheim für alle“ standen Maßnahmenpakete im Mittelpunkt, die auf mehr Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit sowie einen verbesserten Zugang zu Mobilitätsangeboten abzielen. Im Rahmen der Veranstaltung wurde betont, dass die zugeordneten Maßnahmen ein breites Spektrum abdecken – von grundsätzlichen Fragen der Straßenraumgestaltung über konkrete infrastrukturelle Anpassungen bis hin zu organisatorischen und informationsbezogenen Ansätzen. Es zeigte sich, dass insbesondere Sicherheitsthemen in der zweiten Online-Beteiligung große Aufmerksamkeit erhalten hatten, während andere Themen wie beispielsweise die Information über Mobilitätsangebote oder das Baustellenmanagement dort vergleichsweise weniger Resonanz erfahren haben.

Hervorgehoben wurden die Schulwegsicherheit, seniorengerechte Mobilität sowie der Postknoten als Bereiche, in denen infrastrukturelle und organisatorische Lösungen gemeinsam betrachtet werden müssen. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass die Stadt beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen bereits vergleichsweise weit fortgeschritten ist, während andere Themen noch stärker von Hinweisen und Anregungen für die spätere Umsetzung profitieren können.

Maßnahmenpaket	Kurzbeschreibung
M1 - Straßenräume für ein sicheres Miteinander	Umfeldgerechte Gestaltung von Straßenräumen und Abbau von Barrieren.
M2 - Zügiger Abschluss des barrierefreien Ausbaus von Bus- und Stadtbahnhaltestellen	Weiterführung des barrierefreien Umbaus noch nicht ausgebauter Haltestellen.
M3 - Umgestaltung von Knotenpunkten und Querungsstellen	Verbesserung zentraler Querungen und Knotenpunkte, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr.
M4 - Durchführung konsequenter Kontrollen (Wegenutzung, Parken, Geschwindigkeit)	Flankierende organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit und Regelbeachtung.
M5 - Sichere Schulwege – sicher zur Schule	Maßnahmen zur Schulwegsicherheit und zum schulischen Mobilitätsmanagement.
M6 - Maßnahmen für eine seniorengerechte Mobilität	Beratung, Unterstützung und seniorengerechte Infrastruktur für selbstständige Mobilität im Alter.
M7 - ÖPNV-Angebote vereinfachen und verstärkt bewerben	Bessere Information und leichtere Nutzung des ÖPNV, etwa durch verständlichere Angebote und Tarife.
M8 - Kurzfristige Maßnahmen zur Behebung von Sicherheitsmängeln	Rasch umsetzbare Maßnahmen zur Beseitigung konkreter Sicherheitsdefizite.
M9 - Verbesserte Information zu Mobilitätsangeboten	Bessere Sichtbarkeit bestehender Angebote, etwa auch durch Echtzeitinformationen.
M10 - Baustellenmanagement	Verbesserter Umgang mit Baustellen und deren Auswirkungen auf Verkehrsabläufe und Erreichbarkeit.

Bei der Einschätzung der **größten Verbesserungspotenziale** wurden insbesondere die Maßnahmenpakete M3 „Umgestaltung von Knotenpunkten und Querungsstellen“ sowie M7 „ÖPNV-Angebote vereinfachen und verstärkt bewerben“ von den Teilnehmenden benannt. Ebenfalls häufig aufgeführt wurde M8 „Kurzfristige Maßnahmen zur Behebung von Sicherheitsmängeln“.

In der **Priorisierung** der aus Sicht der Teilnehmenden zuerst anzugehenden Maßnahmen lagen die Schwerpunkte ebenfalls bei M7, M3 und M8.

Insgesamt zeigte sich, dass konkrete Verbesserungen bei Sicherheit, Querungen oder der Nutzbarkeit des ÖPNV als besonders wirksam und prioritär eingeschätzt wurden.

Weinheim für alle: Bei welchen zwei Maßnahmenpaketen sehen Sie das größte Potential für Verbesserungen?



Weinheim für alle: Auf welche zwei Maßnahmenpakete sollte sich die Stadt bei der Umsetzung als erstes fokussieren?



2.1.1 Einzelmaßnahme: Schulstraße (M5)

Zur Einzelmaßnahme Schulstraße (M5) wurde ein Konzept vorgestellt, bei dem Straßen im unmittelbaren Schulumfeld zu Bring- und Holzeiten zeitlich befristet für den Kfz-Verkehr gesperrt werden, um die Verkehrssicherheit von Kindern zu erhöhen. Die Maßnahme ist dem Paket „Sichere Schulwege – sicher zur Schule“ zugeordnet und zielt auf eine Verbesserung der Schulwegsicherheit sowie auf unterstützende Elemente des schulischen Mobilitätsmanagements ab.

Die Mentimeter-Abfrage diente dazu, Hinweise zu möglichen geeigneten Straßen in Weinheim und zu Aspekten zu sammeln, die bei der Umsetzung berücksichtigt werden sollten. Als potenzielle Gebiete wurden unter anderem der Bereich der Dietrich-Bonhoeffer-Schule, die Pestalozzischule, Standorte in Hohensachsen sowie die Zwei-Burgen-Schule genannt.

In den Rückmeldungen wurde zudem deutlich, dass Schulstraßen vor allem dann als sinnvoller Baustein erachtet werden, wenn sie mit ergänzenden Maßnahmen flankiert werden. Besonders häufig erfasst wurden klare Ausschilderungen, sichere Hol- und Bringzonen, nahegelegene Sammel- bzw. Ausstiegsbereiche, begleitende Kontrollen oder sichere und gut beleuchtete Schulwege.

Mentimeter

Weinheim für alle: (M5) Wo sehen Sie Potenziale für die Einrichtung von Schulstraßen?

pestalozzischule
gute nahversorgung
ja im bereich der dbs dbs ja kids auch sensibilisieren
zweiburgensch blumenstr an der dbs zw multring un
dbs multring zu dbs kein autos reinfahren
kaiserstraße hohensachsen
straße bei helen keller s

8/8

Mentimeter

Weinheim für alle: (M5) Was muss bei der Einrichtung von Schulstraßen aus Ihrer Sicht unbedingt beachtet werden?

- Poller!! Kiss and Ride zones
- Klare Ausschilderung möglicher Abholstellen
- Kostenloses Parken für die Lehrer, um Parken am Straßenrand zu vermeiden
- Bremsschweller vor allen Grundschulen und Kindergärten, Sammelparkplätze in der Nähe mit Bringservice/Schülerlotsen
- Es sollten in der Nähe Parkplätze sein oder nah zu ÖPV
- Keine Blockade des Durchgangsverkehrs
- Wartezonen
- Es sollte auch kontrolliert werden

12/8

Mentimeter

Weinheim für alle: (M5) Was muss bei der Einrichtung von Schulstraßen aus Ihrer Sicht unbedingt beachtet werden?

- Sichere „Ausstiegsmöglichkeiten“ für Kinder und sichere, beleuchtete Schulwege
- Schülerlotsen aktivieren (Zusammenarbeit mit den Schulen)
- Schüler sollten aber auch sensibilisiert werden, dass sie aktiv auf Gefahren im Verkehr achten. Passive Sicherheit allein ist riskant

1/8

2.1.2 Einzelmaßnahme: Seniorenmobilität (M6)

Bei der Einzelmaßnahme Seniorenmobilität (M6) stand die Frage im Fokus, wie ein möglichst selbstbestimmtes Mobilitätsverhalten auch dann gelingen kann, wenn der eigene Pkw nicht mehr oder nur noch eingeschränkt genutzt wird.

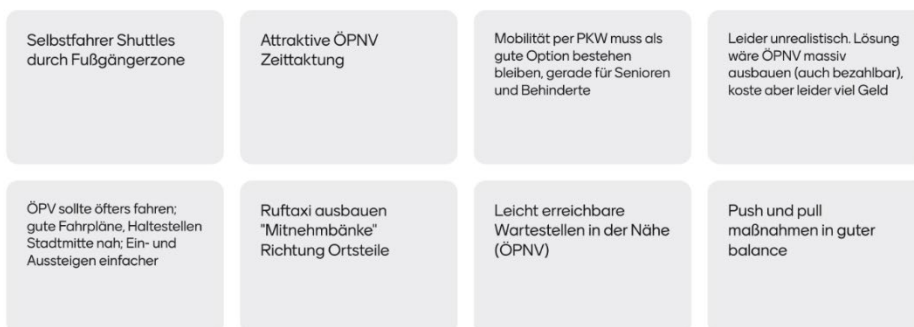
Im Mentimeter wurde deutlich, dass vor allem ein attraktiver und leicht nutzbarer ÖPNV als zentral angesehen wird. Genannt wurden insbesondere häufigere Taktungen, verständliche Fahrpläne, erreichbare Haltestellen, direkte Verbindungen ohne Umstiege, der Ausbau von Ruftaxi-Angeboten oder ergänzende Formate wie „Mitfahrbänke“.

Gleichzeitig wurde mehrfach betont, dass der Pkw für bestimmte Gruppen – insbesondere Senior:innen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – weiterhin eine Option bleiben muss. In der Abfrage zur Rolle der Stadt standen vor allem der sichere Ausbau von Rad- und Fußwegen, bessere Informations- und Koordinationsangebote, zusätzliche Sitzgelegenheiten und Wetterschutz an Haltestellen, geeignete Abstellmöglichkeiten etwa für E-Bikes sowie ein insgesamt verbessertes ÖPNV-Angebot im Vordergrund.

Insgesamt zeigen die Rückmeldungen der Teilnehmenden, dass der Übergang zu einer vom Pkw unabhängigen Mobilität vor allem dann als realistisch eingeschätzt wird, wenn attraktive Alternativen verlässlich, barrierearm und alltagstauglich verfügbar sind. Diesen Wandel gilt es demnach aktiv durch Infrastruktur, Information und passende Angebote zu unterstützen.

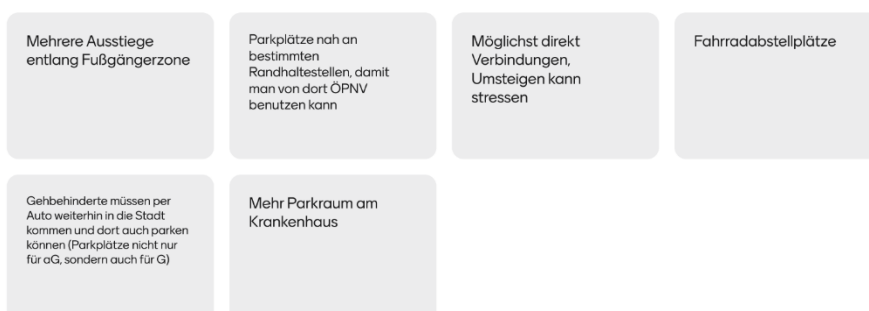


Weinheim für alle: (M6) Wie kann der selbstbestimmte Übergang zu einer vom PKW unabhängigen Mobilität gelingen?

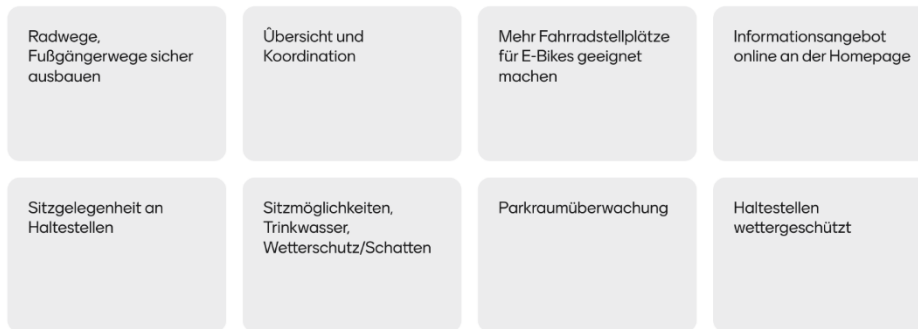




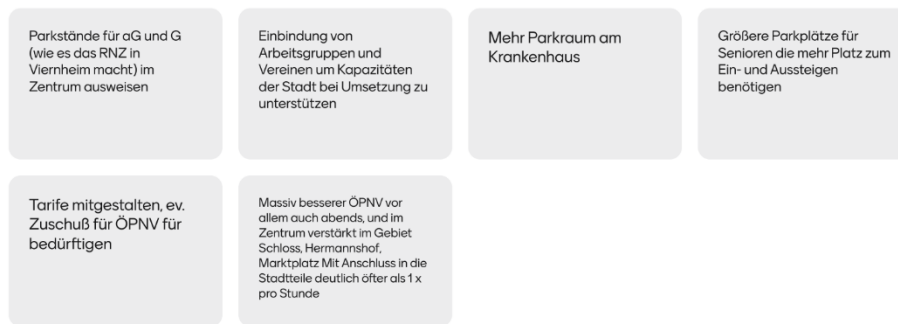
Weinheim für alle: (M6) Wie kann der selbstbestimmte Übergang zu einer vom PKW unabhängigen Mobilität gelingen?




Weinheim für alle: (M6) Welche Rolle kann die Stadt dabei spielen?



Weinheim für alle: (M6) Welche Rolle kann die Stadt dabei spielen?



2.1.3 Einzelmaßnahme: Postknoten (M3)

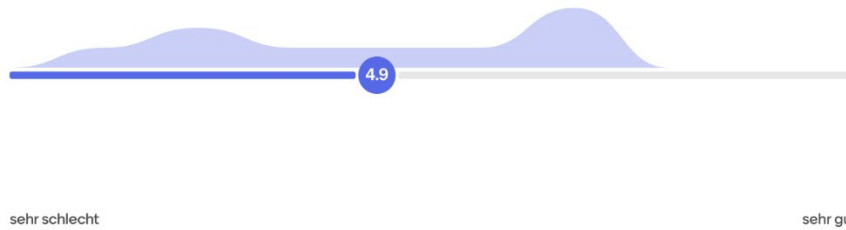
Zur Einzelmaßnahme Postknoten (M3) wurde beleuchtet, wie die Situation für den Fuß- und Radverkehr an diesem wichtigen Knotenpunkt eingeschätzt wird und an welchen Stellen weiterer Verbesserungsbedarf besteht. Die Maßnahme ist dem Paket „Umgestaltung von Knotenpunkten und Querungsstellen“ zugeordnet und zielt darauf ab, Barrieren abzubauen sowie wichtige Querungen sicherer und nutzungsfreundlicher zu gestalten.

Zunächst wurden die Platzverhältnisse am Postknoten für den Fuß- und Radverkehr durch die Teilnehmenden bewertet. Das Ergebnis fiel mit einem Durchschnittswert von 4,9 eher verhalten aus und deutet darauf hin, dass die Situation zwar in Teilbereichen bereits verbessert ist, insgesamt jedoch noch nicht zufriedenstellend bewertet wird.

In der anschließenden offenen Abfrage wurden vor allem Defizite aus Sicht des Radverkehrs aufgeführt. Beschrieben wurden problematische Linksabbiegebeziehungen, ungünstige Querungssituationen, unzureichende Weiterführungen in Nord-Süd-Richtung, Schwierigkeiten im Bereich Bahnhofstraße und Brücke sowie die Lage und Erreichbarkeit von Anforderungstastern an Ampeln.



Weinheim für alle: (M3) Wie bewerten Sie die Platzverhältnisse am Postknoten für den Fuß- und Radverkehr?





Weinheim für alle: (M3) Welche Wege/Querungen sind für den Fuß- und Radverkehr verbesserungswürdig? Warum?

Linksabbiegeverkehr für Radfahrende von der BHF kommend ist problematisch.	Radweg von Sulzbach kommend Richtung Heidelberg. Es gibt hier eine Kante, die kaum zu sehen ist.	Ja	Von der Bahnhofstraße aus mit dem Rad auf die Brücke. Das Anhalten wegen dem Autoverkehr geradeaus macht den Schwung weg und der Halteplatz ist nicht gut.
Fußverkehr ist okay. Radverkehr Nord Süd sollte besser am Postknoten vorbei geführt werden Denn-Parkplatz zum HBF - weiter entlang der Bahn	Ampelschaltung zur OEG haltestelle bzw. von dieser. Signale sollten noch deutlicher für allen Verkehrsteilnehmende sein.	Querung Suezkanalweg, Märkte (Aldi...) an der B3 Richtung HD	Die „Drücker“ befinden sich eher auf dem Fußweg, nicht direkt für Radfahrer erreichbar



2.2 Lebenswertes Weinheim

Für das Leitziel „Lebenswertes Weinheim“ wurden Maßnahmenpakete beleuchtet, die vor allem die Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Innenstadt, die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie ein intelligentes Parkraummanagement betreffen. Ein Schwerpunkt lag auf dem Radverkehr: Bereits in der zweiten Online-Beteiligung hatten die Maßnahmenpakete zum zusammenhängenden Radverkehrsnetz und zur Verbesserung der Radwegeinfrastruktur besonders großen Zuspruch erhalten. Daneben wurden aber auch Themen wie die Gestaltung der Innenstadtzugänge, die Aufenthaltsqualität, die Optimierung von Signalanlagen und der Umgang mit dem Parken als wichtige Bausteine eines lebenswerten Weinheims eingeordnet.

Ergänzend wurde erläutert, dass sich die Maßnahmenpakete in diesem Block von kurzfristig umsetzbaren Verbesserungen bis hin zu längerfristigen Strukturthemen erstrecken. Dazu zählen etwa die Behebung konkreter Mängel im Fuß- und Radverkehrsnetz, aber auch die Frage, wie Innenstadtzugänge attraktiver gestaltet, die Aufenthaltsqualität erhöht und der ruhende Verkehr besser organisiert werden kann. Zugleich wurde angesprochen, dass einzelne Themen wie der Lieferverkehr oder die Modernisierung von Parkieranlagen in der Online-Beteiligung weniger stark im Vordergrund standen; aus fachlicher Sicht aber dennoch zum Gesamtbild eines lebenswerten Weinheims gehören.

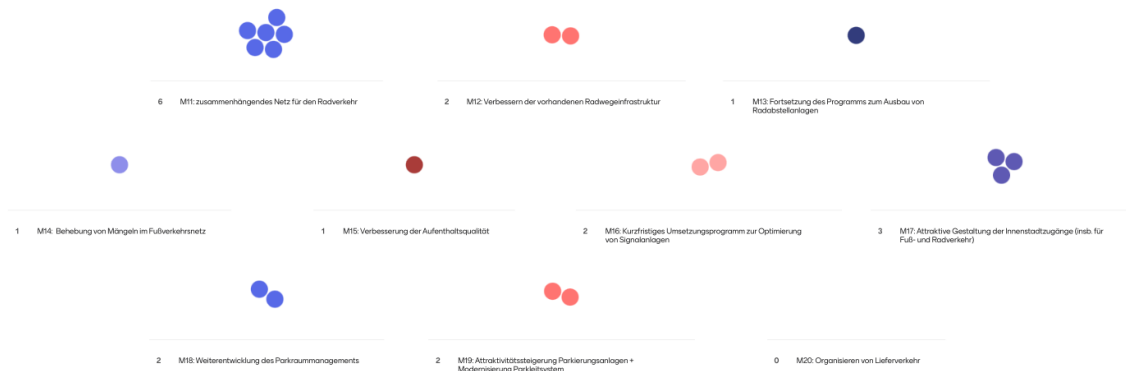
Maßnahmenpaket	Kurzbeschreibung
M11 - Herstellung eines zusammenhängenden Netzes für den Radverkehr	Aufbau eines durchgängigen und alltagstauglichen Radverkehrsnetzes im Stadtgebiet.
M12 - Verbessern der vorhandenen Radwegeinfrastruktur	Qualitative Verbesserung bestehender Radverkehrsanlagen.
M13 - Fortsetzung des Programms zum Ausbau von Radabstellanlagen	Weiterer Ausbau bedarfsgerechter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.
M14 - Behebung von Mängeln im Fußverkehrsnetz	Beseitigung konkreter Defizite und Barrieren im Fußwegenetz.
M15 - Verbessern der Aufenthaltsqualität	Aufwertung von Straßen- und Platzräumen für eine höhere Aufenthaltsqualität.
M16 - Kurzfristiges Umsetzungsprogramm zur Optimierung von Signalanlagen	Kurzfristige Verbesserungen an Lichtsignalanlagen zur Unterstützung eines besseren Verkehrsablaufs.
M17 - Attraktive Gestaltung der Innenstadtzugänge	Verbesserung der Zugänge zur Innenstadt, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr.
M18 - Weiterentwicklung des Parkraummanagements	Steuerung und Organisation des Parkens im Stadtgebiet.
M19 - Attraktivitätssteigerungen Parkieranlagen + Modernisierung Parkleitsystem	Verbesserung bestehender Parkieranlagen und bessere Lenkung des Parkverkehrs.
M20 - Organisieren von Lieferverkehr	Bessere Organisation des Lieferverkehrs in sensiblen Innenstadtbereichen.

Bei der Einschätzung der **größten Verbesserungspotenziale** wurde von den Teilnehmenden vor allem M11 „Herstellung eines zusammenhängenden Netzes für den Radverkehr“ hervorgehoben. Ebenfalls häufiger genannt wurden M17 „Attraktive Gestaltung der Innenstadtzugänge“, M12 „Verbesserung der vorhandenen Radwegeinfrastruktur“ sowie einzelne Maßnahmen aus den Bereichen Signalanlagen, Parkraummanagement und Parkieranlagen.

Bei der Frage nach den **vorrangig anzugehenden Maßnahmen** lag der Fokus der Teilnehmenden ebenfalls auf M11. Darüber hinaus wurden M15 „Verbesserung der Aufenthaltsqualität“ hervorgehoben.

Insgesamt zeigt sich, dass die Teilnehmenden vor allem Verbesserungen rund um den Radverkehr als besonders wirksam und prioritär einschätzten.

Lebenswertes Weinheim: Bei welchen zwei Maßnahmenpaketen sehen Sie das größte Potential für Verbesserungen?



Lebenswertes Weinheim: Auf welche zwei Maßnahmenpakete sollte sich die Stadt bei der Umsetzung als erstes fokussieren?



2.2.1 Einzelmaßnahme: Fahrradstraßen (M11)

Mit Blick auf die Einzelmaßnahme Fahrradstraßen (M11) wurde ein Ansatz vorgestellt, mit dem der Radverkehr im nachgeordneten Straßennetz gestärkt werden kann. Fahrradstraßen sind dem Maßnahmenpaket „Herstellung eines zusammenhängenden Netzes für den Radverkehr“ zugeordnet und sollen dazu beitragen, dem Radverkehr sichere, direkte und gut erkennbare Verbindungen im Stadtgebiet zu bieten.

Die Mentimeter-Abfrage zielte zunächst darauf ab, geeignete Straßen in Weinheim für die Einrichtung von Fahrradstraßen zu benennen. Identifiziert wurden unter anderem: Mittलगasse, Blumenstraße, Alte

Landstraße, Kapellenstraße, Luisenstraße, Lützelsachsener Straße, Entengasse, Grabengasse und Rosenbrunnenstraße.

In der anschließenden offenen Abfrage wurde klar, welche Anforderungen die Teilnehmenden an eine solche Maßnahme haben. Besonders häufig genannt wurden eine ausreichende Breite, eine klare und idealerweise auch farbliche Markierung, eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf das notwendige Maß, niedrige Geschwindigkeiten sowie ein stimmiger Umgang mit dem ruhenden Verkehr und Parkständen.

Die Rückmeldungen zeigen insgesamt, dass Fahrradstraßen als geeigneter Baustein für ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz wahrgenommen werden. Ihre Akzeptanz und Wirksamkeit hängt dabei jedoch maßgeblich von einer nachvollziehbaren Ausgestaltung und einer guten Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz ab.

Mentimeter

Lebenswertes Weinheim: (M11) Welche Straßen halten Sie für besonders geeignet für Fahrradstraßen?



Mentimeter

Lebenswertes Weinheim: (M11) Worauf ist aus Ihrer Sicht bei der Ausweisung von Fahrradstraßen zu achten?



Lebenswertes Weinheim: (M11) Worauf ist aus Ihrer Sicht bei der Ausweisung von Fahrradstraßen zu achten?



2.2.2 Einzelmaßnahme: Verbesserte Erschließung der Altstadt mit dem ÖPNV (M17)

Zur Einzelmaßnahme „Verbesserte Erschließung der Altstadt mit dem ÖPNV“ (M17) wurde der Frage nachgegangen, wie die Altstadt künftig besser mit dem Bus erschlossen werden kann und ob hierfür auch eine veränderte Linienführung in Betracht kommt. Die Maßnahme ist dem Paket „Attraktive Gestaltung der Innenstadtzugänge“ zugeordnet; wurde zugleich aber auch mit übergeordneten Fragen der ÖPNV-Erschließung verknüpft.

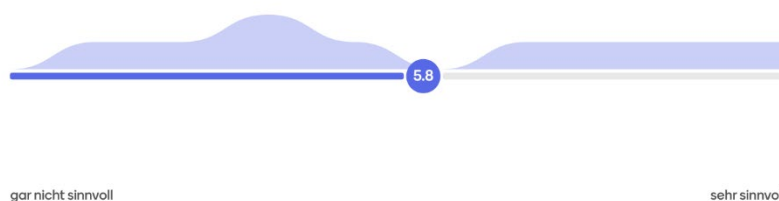
Im Mentimeter gaben die Teilnehmenden zunächst eine Einschätzung ab, ob eine Aufteilung der Buslinie aus Lützelsachsen in zwei Linien zur besseren Erschließung der Altstadt sinnvoll erscheint. Das Ergebnis fiel mit einem Durchschnittswert von 5,8 insgesamt gemischt aus und zeigt, dass der Ansatz zwar Potenziale erkennen lässt, zugleich aber auch mit Vorbehalten verbunden ist.

In der anschließenden offenen Abfrage wurden als Chancen vor allem eine bessere Anbindung zentraler Ziele wie Marktplatz, Schloss und Altstadt sowie der Einsatz kleinerer Busfahrzeuge benannt. Gleichzeitig wurden auch Herausforderungen aufgeführt, darunter begrenzte Platzverhältnisse, offene Fragen zu geeigneten Linienwegen, die Gefahr einer ausgedünnten Taktung einzelner Linienäste sowie grundsätzliche Bedenken gegenüber zusätzlichem Busverkehr in der Altstadt.

Insgesamt zeigen die Rückmeldungen, dass eine verbesserte ÖPNV-Erschließung der Altstadt grundsätzlich als relevantes Thema wahrgenommen wird. Die konkrete Ausgestaltung muss allerdings sorgfältig abgewogen werden.

Mentimeter

Lebenswertes Weinheim: (M21+M17) Ist eine Aufteilung der Buslinie aus Lützelsachsen in zwei Linien zur besseren Erschließung der Altstadt sinnvoll?



Mentimeter

Lebenswertes Weinheim: (M21+M17) Wo sehen Sie die größten Potenziale und Herausforderungen des Busverkehrs in der Altstadt?

das "Herz" der Altstadt, der Bereich Marktplatz, Schloss, wird viel zu wenig vom ÖPNV angefahren, v. a. abends derzeit nach 20.30 h ein einziges Ruftaxi pro Stunde ist lächerlich f. ein beliebtes Ziel

Entlang Fußgängerzone nicht durch die Zone

Verbindung vom Bahnhof zum Schloss muss viel besser werden

Statt der aufgespaltenen Linie von Lützelsachsen wäre es besser, die Linie durch die Minstitutstraße und die Linie durch das Grundelbachtal öfter fahren zu lassen

In der Innenstadt wären selbstfahrend Shuttles toll

Mentimeter

Lebenswertes Weinheim: (M21+M17) Wo sehen Sie die größten Potenziale und Herausforderungen des Busverkehrs in der Altstadt?

Barrierefreie Haltestellen	Platz für den Bus, nur mit Kleinbus	In der Mittelgasse	Kleine Busse, dafür häufiger; Ausbau Ruftaxisystem (einfachere Buchung etc.)
Busverkehr in der Altstadt m.E. nicht so sinnvoll	Welche Ziele genau sollen angefahren werden, und wie groß ist tatsächlich die Nachfrage?	Kleinere Busse, Fahrplan gut ausgeschildert	Fußgängerzone relativ lang, Zwischenausstiege sinnvoll



2.3 Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim

Bezüglich des Leitziels „*Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim*“ standen Maßnahmenpakete im Zentrum, die auf eine stärkere Verknüpfung verschiedener Verkehrssysteme, eine Verbesserung des ÖPNV sowie eine bessere Anbindung von Ortsteilen und dem Umland abzielen. Während des Feedbacktermins wurde deutlich, dass die zugeordneten Maßnahmen sowohl die innerstädtische Erschließung als auch die regionale Vernetzung adressieren und damit einen wichtigen Beitrag zu einer klimaverträglichen Mobilitätsentwicklung leisten sollen. Zugleich wurde hervorgehoben, dass gerade in diesem Themenfeld viele Maßnahmen nur in enger Abstimmung mit weiteren Akteuren entwickelt und umgesetzt werden können.

Ergänzend wurde erläutert, dass sich die Maßnahmenpakete von der Verbesserung konkreter Haltestellen und innerstädtischer Busangebote bis hin zu regionalen Verbindungen und neuen Mobilitätsformen erstrecken. Dabei wurde betont, dass die Anbindung der Ortsteile, die Qualität der Umsteigebeziehungen sowie die bessere Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel eine wichtige Rolle für die weitere Entwicklung spielen. Dabei wurde erläutert, dass Themen wie ein Fahrradleihsystem oder ein betriebliches Mobilitätsmanagement in der zweiten Online-Beteiligung weniger stark im Fokus standen, im Gesamtgefüge eines nachhaltigen Mobilitätssystems jedoch ebenfalls relevant bleiben.

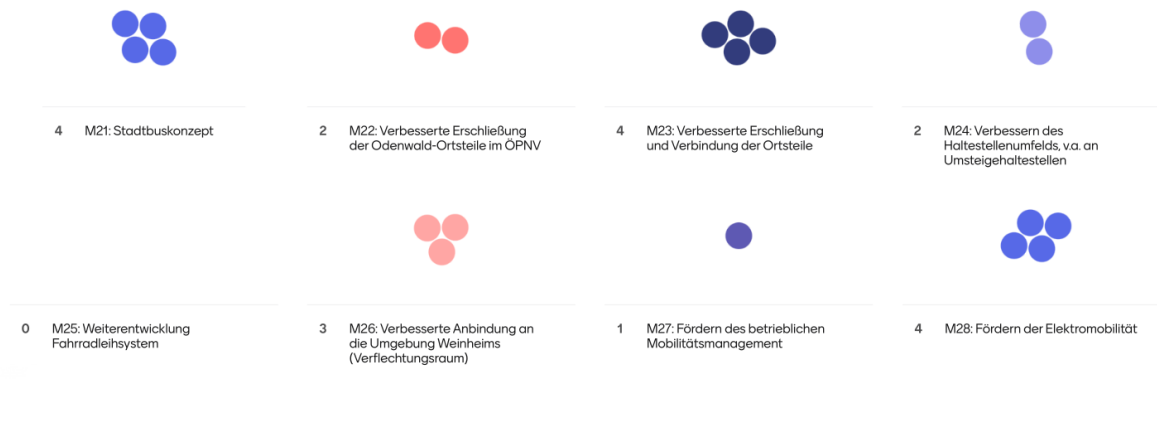
Maßnahmenpaket	Kurzbeschreibung
M21 - Stadtbuskonzept	Weiterentwicklung des Stadtbusangebots und der innerstädtischen ÖPNV-Erschließung.
M22 - Verbesserte Erschließung der Odenwald-Ortsteile im ÖPNV	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Odenwald-Ortsteile.
M23 - Verbesserte Erschließung und Verbindung der Ortsteile	Bessere Anbindung und Verknüpfung der Ortsteile über verschiedene Verkehrsmittel.
M24 - Verbessern des Haltestellenumfelds, vor allem an Umsteigehaltestellen	Aufwertung von Haltestellen und ihrem Umfeld, insbesondere an wichtigen Umsteigepunkten.
M25 - Weiterentwicklung Fahrradleihsystem	Weiterentwicklung des bestehenden Fahrradleihsystems.
M26 - Verbesserte Anbindung an die Umgebung Weinheims	Verbesserung regionaler Verbindungen im Verflechtungsraum.
M27 - Fördern des betrieblichen Mobilitätsmanagements	Unterstützung von Unternehmen bei der Gestaltung nachhaltiger Arbeitswege.
M28 - Fördern der Elektromobilität	Förderung elektrisch unterstützter Mobilitätsformen, insbesondere auch im Radverkehr.

Bei der Einschätzung der **größten Verbesserungspotenziale** durch die Teilnehmenden zeigte sich ein breites Bild mit Schwerpunkten auf M23 „Verbesserten Erschließung und Verbindung der Ortsteile“, M21 „Stadtbuskonzept“ sowie M28 „Fördern der Elektromobilität“.

In der **Priorisierung der zunächst anzugehenden Maßnahmen** lag M23 „Verbesserten Erschließung und Verbindung der Ortsteile“ vorne. Als relevant eingestuft wurde weiterhin M24 „Verbessern des Haltestellenumfelds“.

Insgesamt wird deutlich, dass vor allem eine bessere ÖPNV-Anbindung, die stärkere Einbindung der Ortsteile sowie die Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote als wichtig und prioritär angesehen werden.

Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim: Bei welchen zwei Maßnahmenpaketen sehen Sie das größte Potential für Verbesserungen?



Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim: Auf welche zwei Maßnahmenpakete sollte sich die Stadt bei der Umsetzung als erstes fokussieren?



2.3.1 Einzelmaßnahme: Aufenthaltsqualität an Haltestellen (M24)

Bei der Einzelmaßnahme „Aufenthaltsqualität an Haltestellen“ (M24) wurde diskutiert, welche Haltestellen in Weinheim als besonders unangenehm wahrgenommen werden und welche Verbesserungen erforderlich sind, um die Aufenthaltsqualität dort zu erhöhen. Die Maßnahme ist dem Paket „Verbessern des Haltestellenumfelds, vor allem an Umsteigehaltestellen“ zugeordnet und zielt auf eine funktionale wie auch attraktivere Gestaltung zentraler Haltestellenbereiche ab.

Im Mentimeter wurde vor allem die Händelstraße mehrfach aufgeführt, ebenso der Hauptbahnhof sowie die Haltestellen Lützelsachsen Bahnhof und Lützelsachsen Bergstraße.

In der anschließenden offenen Abfrage wurden vor allem Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und Sauberkeit als Verbesserungsbedarfe angemerkt. Darüber hinaus wurden auch Begrünung und Entsiegelung, mehr Platz im Haltestellenbereich, eine Reduzierung von Lärm durch den motorisierten Verkehr sowie ein erhöhtes Sicherheitsempfinden als relevante Aspekte genannt.

Mentimeter

Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim: (M24) Welche Haltestellen empfinden Sie als unangenehm?

lützelsachsen bahnhof hauptbahnhof
händelstraße
 händelstr oeg händelstrasse
 händelst oeg haltestelle
 lützelsachsen bergstraße

Mentimeter

Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim: (M24) Was muss getan werden, um sich dort gerne aufzuhalten?

- Überdachte Sitzgelegenheiten
- Beleuchtung
- Sauberkeit
- Sauberkeit Beleuchtung
- Sitzmöglichkeiten, wetter geschützt
- Wetterschutz und Sitze
- Mehr als 3 (sehr enge) Plätze
- Begrünung und Entsiegelung

Mentimeter

Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim: (M24) Was muss getan werden, um sich dort gerne aufzuhalten?

- Wetterschutz
- Weniger MIV - Weniger Lärm
- mehr Licht, Sitze auch Richtung Mannheim, Personenkontrollen (Treff für mäßig angenehme Personen)
- keine elektronische Anzeigentafeln - warum?

Mentimeter

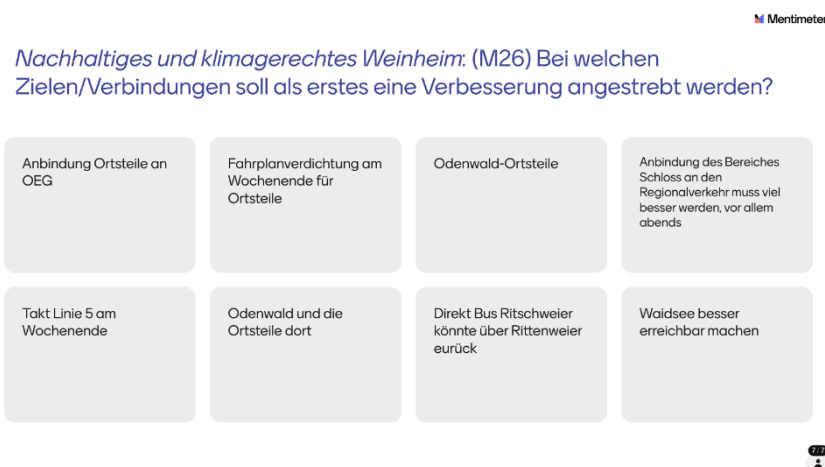
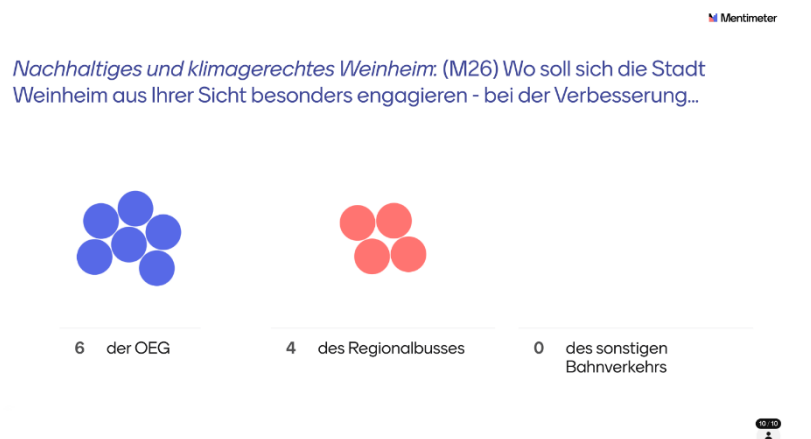
2.3.2 Einzelmaßnahme: regionaler ÖPNV (M26)

Im Hinblick auf die Einzelmaßnahme „Regionaler ÖPNV“ (M26) ging die Arbeitsgruppe den Fragen nach, in welchem Bereich sich die Stadt Weinheim besonders für Verbesserungen im öffentlichen Verkehr engagieren sollte und bei welchen Verbindungen der drängendste Handlungsbedarf besteht. Darüber hinaus wurde die eher grundsätzliche Frage aufgeworfen, ob im ÖPNV räumliche Schwerpunkte gesetzt werden sollten; ggf. auch unter der Inkaufnahme von Einbußen in andere Richtungen. Die Maßnahme ist dem Paket „Verbesserte Anbindung an die Umgebung Weinheims“ zugeordnet und richtet den Blick auf die regionale Vernetzung im Verflechtungsraum.

In der Mentimeter-Abfrage wurde deutlich, dass die Teilnehmenden vor allem bei der OEG sowie beim Regionalbusverkehr Handlungsbedarf sehen.

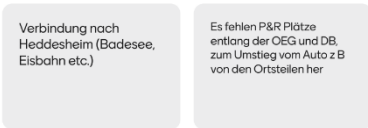
Bei den offenen Rückmeldungen wurden in erster Linie Verbesserungen der Anbindung der Ortsteile und des Odenwalds, dichtere Taktungen auf wichtigen Freizeit- und Alltagsverbindungen sowie bessere regionale Verknüpfungen genannt.

Die Rückmeldungen verdeutlichen, dass eine Abwägung als anspruchsvoll wahrgenommen wird: Einerseits wurden gezielte Verbesserungen auf besonders wichtigen Achsen als sinnvoll eingeschätzt, andererseits wurde auch sichtbar, dass eine solche Schwerpunktsetzung potenziell mit Nachteilen für andere Verbindungen verbunden sein kann.



Mentimeter

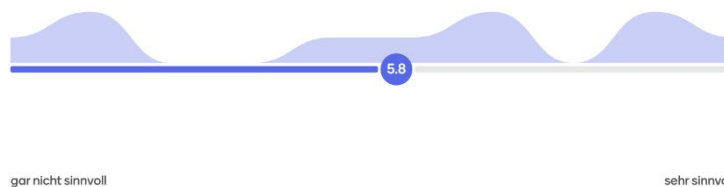
Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim: (M26) Bei welchen Zielen/Verbindungen soll als erstes eine Verbesserung angestrebt werden?



77

Mentimeter

Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim: Wie sinnvoll ist eine räumliche Schwerpunktsetzung im ÖPNV, auch unter Einbußen in andere Richtungen?



67

2.3.3 Einzelmaßnahme: E-Mobilität Radverkehr (M28)

Bei der Einzelmaßnahme E-Mobilität im Radverkehr (M28) stand die Frage im Fokus, wo Möglichkeiten gesehen werden, die Nutzung von E-Bikes zu fördern und der Bevölkerung nahezubringen. Die Maßnahme ist dem Paket „Fördern der Elektromobilität“ zugeordnet.

In der Mentimeter-Abfrage wurden vor allem sichere und gut auffindbare Abstellmöglichkeiten als wichtiger Ansatz genannt; vor allem in der Innenstadt, in den Ortsteilen sowie an anderen Zielorten. Mehrfach hervorgehoben wurden zudem wettergeschützte und diebstahlsichere Abstellanlagen, Lade- und Serviceangebote (Pannenhilfe) sowie eine bessere Ausstattung an stark frequentierten Standorten. Einzelne Rückmeldungen verwiesen außerdem auf die Bedeutung einer verbesserten Fahrradmitnahme im ÖPNV oder auf konkrete Defizite bestehender Abstellanlagen.

Insgesamt zeigen die Beiträge, dass die Förderung des E-Bike-Verkehrs vor allem mit einer verlässlichen, sicheren und alltagstauglichen Infrastruktur verbunden wird.

 Mentimeter

Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim: (M28) Wo sehen Sie Möglichkeiten, die Nutzung von E-Bikes zu fördern und der Bevölkerung nahezubringen?

Sichere Randboxen am Bahnhof	Beim Radverkehr von den Randgebieten (in die Stadt)	Radweg Großsachsen nach Oberflockenbach!!	Ladestationen, sichere Abstellmöglichkeiten, Leihräder
Lademöglichkeiten	Pannenhilfe	Ausreichende Anzahl an Fahrradständer	Diebstahlsichere Abstellplätze (E-Bikes sind teuer)


 Mentimeter

Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim: (M28) Wo sehen Sie Möglichkeiten, die Nutzung von E-Bikes zu fördern und der Bevölkerung nahezubringen?

Ordentliche Abstellmöglichkeiten, ggf. auch in den Ortsteilen, aber v.a. in der Innenstadt und an beliebten Zielen	Sichere Abstellflächen	Vorgegebene Abstellplätze, auch wettergeschützt	Stadhalle = 0 tatsächlich
Fahrradmitnahme in Bussen	Abstellplätze gut markiert	Am Hallenbad sind wenig und am Marktplatz	

