

ERGEBNISBERICHT FÜR DIE ONLINEBETEILIGUNG ZU DEN MAßNAHMENIDEEN

Nachhaltiger Mobilitätsplan Weinheim 2040



www.weinheim-mobil.de

Stand: 1. Juli 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. Ablauf der Onlinebeteiligung	3
2. Statistische Auswertung	4
3. Übersicht der Maßnahmenideen	6
4. Dokumentation der Ergebnisse	8
4.1 Maßnahmenidee 1: Straßenräume für ein sicheres Miteinander	9
4.2 Maßnahmenidee 2: Zügiger Abschluss des barrierefreien Ausbaus von Bus- /Stadtbahnhaltestellen	14
4.3 Maßnahmenidee 3: Umgestaltung von Knotenpunkten und Querungsstellen	16
4.4 Maßnahmenidee 4: Durchführung konsequenter Kontrollen	21
4.5 Maßnahmenidee 5: Sichere Schulwege – sicher zur Schule	27
4.6 Maßnahmenidee 6: Maßnahmen für eine seniorengerechte Mobilität	32
4.7 Maßnahmenidee 7: ÖPNV-Angebote vereinfachen und verstärkt bewerben	35
4.8 Maßnahmenidee 8: Kurzfristige Maßnahmen zur Behebung von Sicherheitsmängeln	39
4.9 Maßnahmenidee 9: Verbesserte Information zu Mobilitätsangeboten	43
4.10 Maßnahmenidee 10: Baustellenmanagement	46
4.11 Maßnahmenidee 11: Herstellung eines zusammenhängenden Netzes für den Radverkehr	49
4.12 Maßnahmenidee 12: Verbessern der vorhandenen Radwegeinfrastruktur	55
4.13 Maßnahmenidee 13: Fortsetzung des Programms zum Ausbau von Radabstellanlagen	60
4.14 Maßnahmenidee 14: Behebung von Mängeln im Fußverkehrsnetz	63
4.15 Maßnahmenidee 15: Verbesserung der Aufenthaltsqualität	67
4.16 Maßnahmenidee 16: Kurzfristiges Umsetzungsprogramm zur Optimierung von Signalanlagen	70
4.17 Maßnahmenidee 17: Attraktive Gestaltung der Innenstadtzugänge (insb. für Fuß- und Radverkehr)	75
4.18 Maßnahmenidee 18: Weiterentwicklung des Parkraummanagements	79
4.19 Maßnahmenidee 19: Attraktivitätssteigerung Parkieranlagen + Modernisierung Parkleitsystem	84
4.20 Maßnahmenidee 20: Organisieren von Lieferverkehr	87
4.21 Maßnahmenidee 21: Stadtbuskonzept	89
4.22 Maßnahmenidee 22: Verbesserte Erschließung der Odenwald-Ortsteile im ÖPNV	93
4.23 Maßnahmenidee 23: Verbesserte Erschließung und Verbindung der Ortsteile	96
4.24 Maßnahmenidee 24: Verbessern des Haltestellenumfelds, v. a. an Umsteigehaltestellen	100
4.25 Maßnahmenidee 25: Weiterentwicklung Fahrradleihsystem	103
4.26 Maßnahmenidee 26: Verbesserte Anbindung an die Umgebung Weinheims (Verflechtungsraum) 105	
4.27 Maßnahmenidee 27: Fördern des betrieblichen Mobilitätsmanagement	109
4.28 Maßnahmenidee 28: Fördern der Elektromobilität	112
5. Weiteres Feedback	114

1. Ablauf der Onlinebeteiligung

Mit der Onlinebeteiligung und der Kommentierung ausgewählter Maßnahmenideen auf der Online-Plattform www.weinheim-mobil.de ist der Beteiligungsprozess zum nachhaltigen Mobilitätsplan Weinheim 2040 in die nächste Runde gegangen.

Seit dem Spätsommer 2024 arbeitet die Stadt Weinheim gemeinsam mit ihren Bürgerinnen und Bürgern an der Mobilität von morgen. Ob vor Ort oder digital: Die Weinheimerinnen und Weinheimer bringen sich aktiv ein, geben wertvolle Hinweise und zeigen auf, wo und wie die Mobilität in ihrer Stadt besser werden kann.

Nach einer ersten Analysephase wurden in verschiedenen Beteiligungsformaten die Ziele des städtebaulichen Rahmenplans für den Mobilitätsbereich konkretisiert. Aus dem Zielkonzept und dem Szenario „**gemeinsam mobil**“ lassen sich **konkrete Maßnahmenideen** ableiten. Sie bilden den Rahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Weinheim in den kommenden zehn bis 15 Jahren.

Zwischen dem 18. Februar und dem 18. März 2026 hatten alle Interessierten im Rahmen der Onlinebeteiligung die Möglichkeit, ihr **Feedback zu 28 vorgestellten Maßnahmenideen** abzugeben. Dabei konnten sie eigene Prioritäten setzen und neue Perspektiven einbringen.

Zur Orientierung standen kompakte Kurzinformationen in Form von Online-Steckbriefen sowie ausführliche PDF-Steckbriefe zu den einzelnen Maßnahmen zur Verfügung. Die Online-Steckbriefe wurden zudem durch weiteres Grafikmaterial (z.B. Bau- und Planskizzen, Übersichtspläne, Luftbilder sowie Vor-Ort- und Titelbilder) ergänzt.

Registrierte und angemeldete Nutzende konnten Feedback hinterlassen und mitteilen, welche Maßnahmen ihnen besonders wichtig sind oder welche Maßnahmen unbedingt umgesetzt werden sollten. Über das „Daumen hoch“-Icon konnten sie Maßnahmen unterstützen – insgesamt konnten dabei bis zu acht Maßnahmen ausgewählt werden. Über das Sprechblasen-Icon bestand zudem die Möglichkeit, Maßnahmen zu kommentieren und entsprechende Hinweise oder Anmerkungen zu hinterlassen. Die Kommentare wurden nicht veröffentlicht.

Nach einem einleitenden statistischen Überblick über die Kennzahlen der Onlinebeteiligung stellt der vorliegende Ergebnisbericht die 28 Maßnahmenideen dar. Im Anschluss an die maßnahmenspezifischen Steckbriefinformationen werden zu jeder Maßnahmenidee zunächst die dazugehörigen Kommentare in unveränderter Form und in chronologischer Reihenfolge dargestellt. Anschließend folgt eine inhaltliche Zusammenfassung der zuvor aufgeführten Kommentare.

2. Statistische Auswertung

Dieses Kapitel bietet einen zusammenfassenden Überblick über die zentralen Kennzahlen der Onlinebeteiligung zum nachhaltigen Mobilitätsplan Weinheim 2040. Neben den aktiven Beteiligungsfunktionen (Kommentierung und „Daumen hoch“) werden auch die Besucher- und Zugriffszahlen der Online-Plattform www.weinheim-mobil.de im Verlauf des Beteiligungszeitraums dargestellt.

Im Rahmen der Onlinebeteiligung verfassten die **237 aktiven Bürger:innen** insgesamt **330 Kommentare**. Als „aktive Bürger:innen“ gelten dabei registrierte Nutzende, die mindestens einen Kommentar abgegeben oder ein „Daumen hoch“ gesetzt haben. Darüber hinaus wurde das „**Daumen hoch**“-Icon insgesamt **1.580 Mal** angeklickt (siehe Abbildung 1).

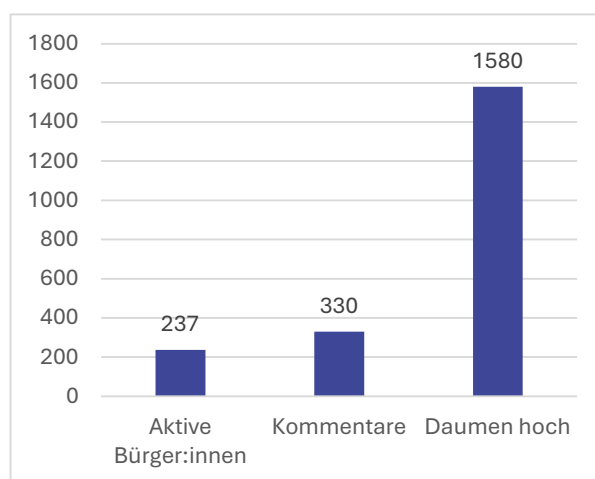


Abbildung 1: Anzahl aktive Bürger:innen, Kommentare und „Daumen hoch“

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der Besuchszahlen der Online-Plattform im Verlauf des Beteiligungszeitraums. Die höchsten Zugriffszahlen wurden – entsprechend der gezielten Bewerbung – zu Beginn und gegen Ende der aktiven Beteiligungsphase verzeichnet. In der Zwischenzeit bewegten sich die Besuchszahlen auf einem konstanten Niveau. Dies lässt darauf schließen, dass die Onlinebeteiligung über den gesamten Zeitraum hinweg kontinuierlich wahrgenommen wurde.

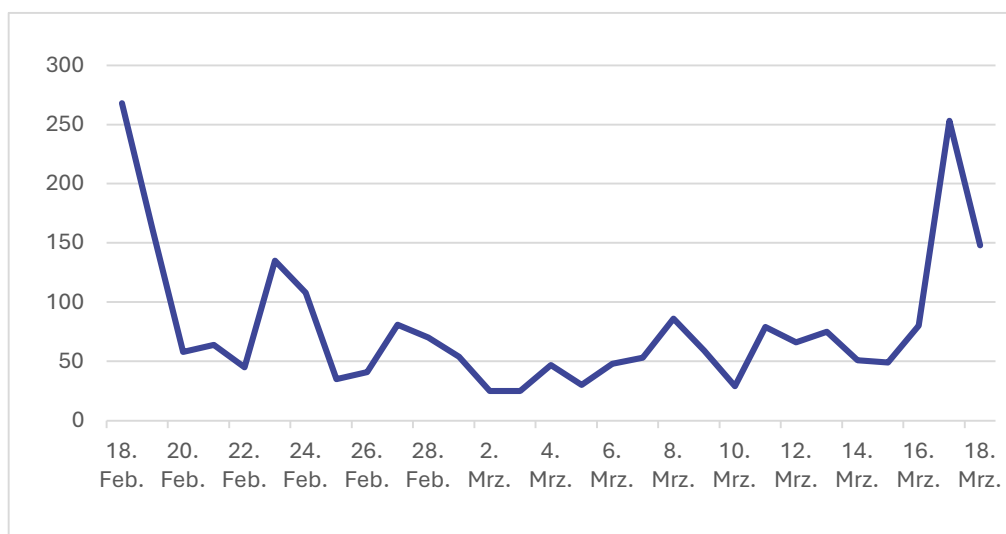


Abbildung 2: Entwicklung der Seitenbesuche von weinheim-mobil.de im Beteiligungszeitraum

Die untenstehende Tabelle fasst weitere Nutzungskennzahlen der Online-Plattform im Beteiligungszeitraum zusammen. Sie gibt Aufschluss über Reichweite, Nutzungsintensität und das Verhalten der Besucherinnen und Besucher.

Insgesamt wurden **2.324 Besuche** erfasst. Die **durchschnittliche Aufenthaltsdauer** lag bei **3 Minuten und 11 Sekunden**.

Die Gesamtanzahl der **Seitenansichten** beträgt **4.957**. Davon sind **3.808 eindeutige Seitenansichten**. „Eindeutige Seitenansichten“ erfassen klar unterscheidbare Seitenaufrufe; wird eine Seite im Rahmen eines Besuchs mehrfach aufgerufen, wird sie dabei nur einmal gezählt. Darüber hinaus wurden **1.198 Dateien** heruntergeladen.

Die meisten Besuche erfolgten über **direkte Zugriffe** auf die Plattform. Zugriffe über Suchmaschinen, externe Webseiten und soziale Netzwerke spielten demgegenüber eine untergeordnete Rolle.

Mehrheitlich nutzten die Besucher:innen **mobile Endgeräte**. Mit 1.558 Besuchen über Smartphones wurde die Plattform deutlich häufiger mobil als über Desktop-Geräte genutzt.

Allgemeine Zugriffsdaten	
Besuche	2.324
Aufenthaltsdauer	3 Minuten 11s
Seitenansichten	4.957
Eindeutige Seitenansichten	3.808
heruntergeladene Dateien	1.198
Zugriffstypen	
Direkte Zugriffe	1.727
Suchmaschinen	286
Externe Websites	117
Soziale Netzwerke	161
Genutzte Endgeräte	
Smartphone	1.558
Desktop	597
Phablet	110
Tablet	54
unbekannt	5

3. Übersicht der Maßnahmenideen

Die nachfolgende Übersicht listet die diskutierten Maßnahmenideen in absteigender Reihenfolge nach der Anzahl der vergebenen „Daumen hoch“ auf. Zusätzlich wird für jede Maßnahmenidee die Anzahl der abgegebenen Kommentare ausgewiesen.

Maßnahmenidee	Anzahl Kommentare	Anzahl „Daumen hoch“
M11 Herstellung eines zusammenhängenden Netzes für den Radverkehr	20	148
M12 Verbessern der vorhandenen Radwegeinfrastruktur	15	139
M5 Sichere Schulwege – sicher zur Schule	20	106
M1 Straßenräume für ein sicheres Miteinander	12	88
M17 Attraktive Gestaltung der Innenstadtzugänge (insb. für Fuß- und Radverkehr)	13	88
M4 Durchführung konsequenter Kontrollen (Wegenutzung, Parken, Geschwindigkeiten)	22	82
M8 Kurzfristige Maßnahmen zur Behebung von Sicherheitsmängeln	16	80
M3 Umgestaltung von Knotenpunkten und Querungsstellen	17	74
M26 Verbesserte Anbindung an die Umgebung Weinheims (Verflechtungsraum)	9	71
M23 Verbesserte Erschließung und Verbindung der Ortsteile	15	69
M15 Verbesserung der Aufenthaltsqualität	10	64
M21 Stadtbuskonzept	13	59
M14 Behebung von Mängeln im Fußverkehrsnetz	10	56
M16 Kurzfristiges Umsetzungsprogramm zur Optimierung von Signalanlagen	25	55
M22 Verbesserte Erschließung der Odenwald-Ortsteile im ÖPNV	10	52
M6 Maßnahmen für eine seniorengerechte Mobilität	12	49
M13 Fortsetzung des Programms zum Ausbau von Radabstellanlagen	12	49
M28 Fördern der Elektromobilität	6	43

M7 ÖPNV-Angebote vereinfachen und verstärkt bewerben	8	37 
M18 Weiterentwicklung des Parkraummanagements	13	33 
M2 Zügiger Abschluss des barrierefreien Ausbaus von Bus-/Stadtbahnhaltestellen	2	27 
M24 Verbessern des Haltestellenumfelds, v. a. an Umsteigehaltestellen	5	26 
M9 Verbesserte Information zu Mobilitätsangeboten	6	20 
M10 Baustellenmanagement	6	18 
M19 Attraktivitätssteigerung Parkieranlagen + Modernisierung Parkleitsystem	8	18 
M27 Fördern des betrieblichen Mobilitätsmanagement	9	13 
M25 Weiterentwicklung Fahrradleihsystem	6	10 
M20 Organisieren von Lieferverkehr	3	6 

4. Dokumentation der Ergebnisse

Im Folgenden werden die vorgestellten Maßnahmenideen einzeln und in der Reihenfolge M1 bis M28 abgebildet.

Jede Maßnahmenidee wird zunächst in der Steckbriefform dargestellt, wie dies auch auf www.weinheim-mobil.de erfolgte. Folgenden Angaben standen in den Online-Steckbriefen der Maßnahmenideen zur Verfügung:

- Titel und (Kurz-) Beschreibungstext
- Leitziel
- Maßnahmenziele
- Verkehrsmittel
- Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)
- Räumlicher Umgriff
- Zuständigkeiten
- Wirkung / Zielerreichung
- Umsetzungshorizont
- Aufwand
- Wechselwirkung mit anderen Maßnahmen

Die Online-Steckbriefe wurden darüber hinaus um weiteres Grafikmaterial (z.B. Bau- und Planskizzen, Übersichtspläne, Luftbilder, Vor-Ort-Bilder, Titelbilder) und einen PDF-Steckbrief in Langform ergänzt.

Im Anschluss an die maßnahmenspezifischen Informationen werden die dazugehörigen Kommentare in unveränderter Form und in chronologischer Reihenfolge dargestellt. Darauf aufbauend folgt eine inhaltliche Zusammenfassung der zuvor aufgeführten Kommentare. Dabei werden die zentralen Erkenntnisse herausgearbeitet und die eingegangenen Rückmeldungen systematisch gegenübergestellt. Im Fokus stehen insbesondere wiederkehrende Themen und Argumentationsmuster, gemeinsame Einschätzungen, unterschiedliche Perspektiven, mögliche Widersprüche sowie positive und kritische Anmerkungen.

Transparenzhinweis: Die Erarbeitung der inhaltlichen Zusammenfassungen wurde von ChatGPT unterstützt. Die Ergebnisse wurden sorgfältig überprüft und händisch überarbeitet

4.1 Maßnahmenidee 1: Straßenräume für ein sicheres Miteinander

Abgegebene Stimmen: 88 | Eingegangene Kommentare: 12

Durch an das Umfeld angepasste Straßenraumgestaltung können Sicherheit und Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld und anderen Orten, die für Weinheimerinnen und Weinheimer wichtig sind, erhöht werden. Im Vordergrund stehen das Wohnumfeld und die zukünftige Gestaltung der innerstädtischen verkehrswichtigen Straßen. In Wohngebieten sollte u. a. geprüft werden, ob Mischverkehrsflächen den Umgang mit dem Parken erleichtern können. Besonderer Handlungsbedarf besteht hier in den Gebieten mit hoher Einwohnerdichte z.B. der Altstadt und den benachbarten Quartieren, älteren Teilen der Weststadt und in den Ortskernen der Ortsteile. Bei verkehrswichtigen Straßen sollen zeitgemäße Führungen des Fuß- und Radverkehrs Barrieren abbauen und neue Gestaltungsansätze insbesondere in der Innenstadt die Aufenthaltsqualität erhöhen. Beispielhaft genannt seien hier Mannheimer Straße, Bergstraße, Bahnhofstraße, Grundelbachstraße, Birkenauer Talstraße, Müllheimer Talstraße, Multring und Breslauer Straße.

Insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen liegt die Herausforderung bei einer Aufwertung zugunsten aller Verkehrsteilnehmer. Zu nennen seien hier die Mannheimer Straße, Bergstraße, Bahnhofstraße, Birkenauer Talstraße, Müllheimer Talstraße, Multring und die Breslauer Straße. Im Netz der Wohn- und Erschließungsstraßen liegt die Priorisierung auf den Gebieten mit hoher Einwohnerdichte z.B. der Altstadt und den benachbarten Quartieren, älteren Teilen der Weststadt und den Ortskernen der Ortsteile.

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel	Weinheim für Alle
Maßnahmenziele	Erzielen von angepasstem stadt- und situationsgerechtem Verkehrsverhalten, Fördern der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr, Fördern der selbstständigen Mobilität von Kindern und Senioren, Sicherstellen der Nutzbarkeit der Infrastruktur für alle, Verkehrssichere Infrastruktur
Verkehrsmittel	Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Durchgangsverkehr durch das Stadtzentrum trotz Umgehungsstraßen • Keine ausreichende Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs • zu hohe Geschwindigkeiten in Wohngebieten • geringe Aufenthaltsqualität an Hauptverkehrsstraßen • Zerschneidung des Stadtgebiets durch Hauptverkehrsstraßen
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt), Anschlüsse an die Region

Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Baulastträger	
Wechselwirkungen	M3, M4, M5, M8, M11, M12, M13, M15, M17, M18, M21	
Wirkung hoch	Aufwand hoch	Umsetzungshorizont laufend

4.1.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Zunehmend ganzjährig Wohnmobile in den Straßen Bei den Hauptverkehrsstraßen u.a. Multring fällt auf, dass ganzjährig abgestellte Wohnmobile zunehmend den öffentlichen Raum für sich nutzen. Da diese Fahrzeuge 4-6 genutzt werden schränkt dies den öffentlichen Raum ein. Die Breslauerstrasse vor der DBS- Schule ist zu Schulbeginn ein überaus gefährlicher Abschnitt, insbesondere für Grundschüler. Das Grünlicht der FußgängerInnen wird gelegentlich von AutofahrerInnen nicht beachtet. Oft sind dies Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto bis an den Nordeingang der Schule bringen. Günstiger wäre die Kinder nur am Südeingang aussteigen zu lassen, wo auch die Busse einfahren und die hintere Breslauerstrasse zu einer Anliegerfreien Zone auszuweisen. Denn dort laufen bevorzugt GrundschülerInnen.

Bei der Planung und Umsetzung von neuen Gestaltungsansätzen sollte meiner Ansicht nach auch der Aspekt einer attraktiven, zeitgemäßen Stadtbegrünung entlang der Verkehrstangenten, aber auch in den Wohngebieten eine hohe Priorität haben. Da könnte sich Weinheim z.B. von den dänischen Städten Aalborg, Arhus oder Odense viele Inspirationen holen.

Wichtig ist, dass alle Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden: Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV und Autofahrer. Nur so kann eine zukunftsfeste Lösung entstehen, die auf breite Akzeptanz stößt. Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass der demografische Wandel dazu führen wird, dass Wege zu Fuß und mit dem Rad von einem großen Teil der Bevölkerung aus körperlichen Gründen nur noch vermindert zurückgelegt werden können.

Definiere „E-Mobilitäts-Zonen“ auf der Fahrbahn, um Gehwege von abgestellten E-Rollern und Fahrrädern freizuhalten Begründung: Ohne klare Zuweisung von Flächen auf der Fahrbahn (z. B. durch Umwandlung einzelner Pkw-Parkplätze) wandert der Parkdruck der Mikromobilität automatisch auf die Gehwege Dies ist kostenneutral durch reine Markierung lösbar.

Ich fände es sehr schön, wenn Sie das Auto aus der Darstellung nehmen könnten. Sonst wird die Omnipräsenz von Autos im öffentlichen Raum normalisiert. Ein Auto hat auf einem öffentlichen Aufenthaltsplatz, insbesondere dort, wo Kinder spielen und sich andere vulnerable Verkehrsteilnehmer aufhalten, nichts verloren.

unbedingt die schwer gestörte untere Hauptstraße mit einbeziehen!

Viel sinnvoller wäre es, den Radverkehr von den Hauptverkehrsstrassen zu trennen und Parallelwege anzubieten. Hier bietet sich vor allem der Suerzkanalweg an. Ein offizieller Radweg könnte parallel zur Mannheimer Straße durch das Wohngebiet führen. So könnte der Durchgangsverkehr entspannt

werden und die Verkehrssicherheit steigen. Auch ein Radweg vom ehemaligen Alueda-Parkplatz, am Hauptbahnhof vorbei und dann durch die Alte Landstraße wäre möglich, immer mit Abbiegemöglichkeiten in Richtung Stadt. Was ich vermissen, ist das Priorisieren der Alternativen zum Auto. Hier würden sich geänderte Ampelschaltungen anbieten. Ampeln, die direkt bei Anforderung durch Fuß- oder Radfahrer umspringen, um so das Autofahren unattraktiv zu machen.

Um häufiger auf das Auto verzichten zu können, habe ich mir ein Elektro-Moped (bis 45 km/h) angeschafft. Ein Fahrrad kommt aus gesundheitlichen Gründen leider nicht in Frage. Die Fahrt von Sulzbach-West in die Innenstadt ist damit eher schwierig: Die Feldwege sind meist nur für unmotorisierten Verkehr zugelassen, und die B3 ist zu Stoßzeiten sehr riskant, da ich ja auf der Fahrbahn fahren muss. Selbst ab der Moschee ist stadteinwärts das Fahren manchmal noch grenzwertig, da sich nur wenige an Tempo 30 halten. Die Freigabe einer Feldweg-Route für Leichtkrafträder könnte Abhilfe schaffen - aber ich weiß nicht, wieviel Aufwand das ist, und ob ich vielleicht sogar der Einzige wäre, für den das relevant ist. Evtl. besteht das Thema ja auch für andere Ortsteile. Auch Parkräume für Leichtkrafträder sind in der Innenstadt so gut wie nicht ausgewiesen, so dass ich - wie viele Rollerfahrer auch - regelmässig auf dem Gehweg (da wo es nicht stört) parke. Das ist nicht optimal und evtl. kann man mit wenig Aufwand Parkflächen für Fahrräder auch für Leichtkrafträder ausweisen..

In der Liste der Mängel/handlungsbedarfe scheint mir der zuerst genannte Punkt für Weinheim sehr relevant, nämlich dass der Durchgangsverkehr trotz vorhandener Kapazität auf Haupt- und Umgehungsstraßen einige enge Straßen/Gassen durch das Zentrum nutzt. Diese könnten für den Durchgangsverkehr ohne größere und teure Baumaßnahmen gesperrt werden. Beispiele: Mittlere Hauptstrasse, Rote Turmstrasse- Mittelgasse. Temporäre Baustellensperrungen dieser Strecken haben in der Vergangenheit n.m.W. keine großen Staus verursacht.

Das Auto ist zwar nicht beliebt, für viele Bürger aber unverzichtbar, gerade Ältere, Familien mit kleinen Kindern, Handwerker oder Menschen mit Behinderungen. Verkehrsberuhigung erzeugt oft Staus, Ausweich- und Suchverkehr, schädigt die Geschäfte in den Innenstädten und macht das Leben komplizierter. Sie ist sehr teuer bei fraglichem Nutzen und wiegt schwächere Verkehrsteilnehmer manchmal in falscher Sicherheit.

Uneingeschränkte Zustimmung. Zusätzlich ausweiten auf den privaten Bereich: stärken des Bewusstseins der Privatgrundstücke durch verstärkte öffentliche Präsentation dieses Themas. Zügiges Einführen einer Baumschutzordnung ohne Vorankündigung. Gezieltes Erstellen von Strassenbeeten um gleichzeitig Behinderung durch Falschparken zu vermeiden. Beispiel: 5m-Räume können mit Beeten umringt werden und eine Querung für Fußgänger und Kinderwagen/Rollstühle, etc. bereitstellen, die ca. 1,5m breit ist und kein Bepackung dieser Lücke ermöglicht. Allgemein für alle Maßnahmenpunkte: Prüfen ob Kosten dafür durch Entlastung der Bürokratie vermindert werden können. Antrag auf Entlastung gemäß BEG BW stellen.

Die Empfehlung (keine gesetzliche Regelung!) für Fußwegbreiten (2.50 m) ist eine Idealvorstellung. Wenn das Gesetz würde, könnte man die gesamte Vorderpfalz dichtmachen. Also bitte auf dem Teppich bleiben und einen Interessenausgleich mit objektiv benötigtem Parkraum walten lassen. Was den Durchgangsverkehr betrifft: wenn die Durchfahrtsmöglichkeiten weiter eingeschränkt werden, was passiert, wenn im Saukopftunnel eine Revision läuft (ca. 2x pro Jahr). Ich befürchte, dass dann absolutes Chaos ausbricht. Das ist hoffentlich nicht gewollt.

Hier fehlen konkrete Angaben, was geplant ist. Sinnvoll wäre z. B. "Tempo 30 in ganz Weinheim" oder eine sichere Gestaltung von Radwegen und eine Schaffung von Radwegen. Wer schon einmal vom Bahnhof die Bahnhofsstraße mit dem Rad nach oben gefahren ist, erlebt hat, wie jedes Mal ein SUV die extrem ungeschickte Einmündung des Radweges auf die Straße versperrt und dann das Gefühl erleben darf, von weiteren Autos den Berg hoch gescheucht zu werden um dann festzustellen, dass es zu wenige und keine überdachte Fahrradparkplätze gibt, wählt eben doch den Onlineversand. (Ja, es passt auch der Bauhauseinkauf aufs Lastenrad. Aber so kann ich nicht mit Kind und auch ohne Kind nicht entspannt in die Stadt fahren. Überleben sollte keine Glückssache sein.) Auch das systematische zu eng überholt werden von Autos oder wie in der letzten Zeit immer Autos auf die Kreuzung fahren, wenn diese noch verstopft ist, sodass nachfolgende Verkehrsteilnehmer nicht fahren können. Hier sollten konkrete Maßnahmen stehen. Ein Radweg, der zwischen Fahrspuren verläuft oder der zwischen parkenden Autos und Fahrspuren verläuft, ist nicht sicher. Auch muss ein Radweg breit genug sein. An vielen Stellen ist ein Warten mit Fahrrad und Fahrradanhänger nicht möglich. Man kann dann entweder den Anhänger auf der Straße stehen lassen oder bei rot fahren. Keine gute Auswahl!

4.1.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die Kommentare bestätigen grundsätzlich den Handlungsbedarf im Sinne der Maßnahme. Als zentrale Themen werden vor allem die Verkehrssicherheit, die gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums sowie die stärkere Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs genannt. Mehrfach wird auf konkrete Problemlagen an stark belasteten Straßen und in sensiblen Bereichen hingewiesen, etwa im Umfeld der DBS-Schule in der Breslauer Straße, an der unteren Hauptstraße oder am Multring. Positiv bewertet wird insbesondere, dass die Maßnahme auf eine sicherere, aufenthaltsfreundlichere und insgesamt menschengerechtere Gestaltung des Straßenraums abzielt. Auch die stärkere Begrünung von Straßenräumen, die Verbesserung der Querbarkeit sowie die Reduzierung störender Nutzungen des öffentlichen Raums, etwa durch dauerhaft abgestellte Wohnmobile, werden als sinnvolle Ansätze hervorgehoben.

Zugleich wird in mehreren Kommentaren angemerkt, dass die Maßnahme bislang noch zu allgemein bleibt und stärker konkretisiert werden sollte. Gewünscht werden klarere Aussagen zu den vorgesehenen Maßnahmen, beispielsweise zu Tempo-30-Regelungen, zur Führung und Breite von Radwegen, zu Ampelschaltungen oder zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs. Dabei zeigt sich eine grundsätzliche Gemeinsamkeit darin, dass die vorhandenen Konflikte im Straßenraum reduziert und die Bedingungen für sichere und selbstständige Mobilität verbessert werden sollen. Unterschiede bestehen jedoch in der Frage, wie stark der Autoverkehr zugunsten anderer Nutzungen eingeschränkt werden sollte. Während ein Teil der Kommentierenden eine deutliche Zurückdrängung des Autos aus bestimmten Straßenräumen befürwortet und eine stärkere Priorisierung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr fordert, betonen andere, dass der Autoverkehr für viele Menschen weiterhin unverzichtbar sei, etwa für ältere Personen, Familien, Menschen mit Einschränkungen oder bestimmte Berufsgruppen. Verkehrsberuhigende Maßnahmen werden daher teils als notwendig und sinnvoll, teils aber auch als potenzielle Ursache für Ausweichverkehr, Staus oder Erreichbarkeitsprobleme bewertet.

Ein weiteres Spannungsfeld zeigt sich bei der Ausgestaltung des Radverkehrs. Einerseits werden sichere und durchgängige Radverbindungen eingefordert, andererseits wird vorgeschlagen, den Radverkehr stärker von den Hauptverkehrsstraßen zu trennen und über parallele Routen zu führen. Insgesamt machen die Kommentare deutlich, dass die Zielrichtung der Maßnahme überwiegend unterstützt wird, zugleich aber eine stärker ausformulierte und räumlich konkretere Ausgestaltung erwartet wird. Besonders wichtig erscheinen dabei Lösungen, die die

Verkehrssicherheit erhöhen, die Aufenthaltsqualität verbessern und zugleich die unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen nachvollziehbar gegeneinander abwägen.

4.2 Maßnahmenidee 2: Zügiger Abschluss des barrierefreien Ausbaus von Bus-/Stadtbahnhaltestellen

Abgegebene Stimmen: 27 | Eingegangene Kommentare: 2

Viele Bus- und Bahnhaltestellen in Weinheim sind bereits barrierefrei ausgebaut. Mit dem geplanten Umbau der OEG-Haltestellen in der Weststadt (Freiburger Straße, Blumenstraße, Stahlbad und Händelstraße) wird der barrierefreie Zugang zum ÖPNV deutlich verbessert. Darüber hinaus sollen auch weitere Bushaltestellen in der Kernstadt und den Ortsteilen barrierefrei mit einem hohen Bord und taktilen Leitelementen ausgebaut werden. Soweit räumlich möglich erleichtern zudem Sitzbänke und Wartehäuschen das Warten an den Haltestellen.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Weinheim für Alle	
Maßnahmenziele	Sicherstellen der Nutzbarkeit der Infrastruktur für alle, Verbessern der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr (Bus, Bahn, Haltestellen etc.)	
Verkehrsmittel	ÖPNV	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	- Fehlende Hochborde und Leitsysteme an Haltestellen - Geringe Aufenthaltsqualität und geringer Komfort an Haltestellen	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt), Weststadt	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Verkehrsunternehmen	
Wechselwirkungen	M2, M24, M25	
Wirkung Hoch	Aufwand hoch	Umsetzungshorizont kurz- bis mittelfristig

4.2.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Ich hoffe, diese Maßnahme wird, unabhängig von der Anzahl der zugeteilten Stimmen, durchgeführt.

Bei Bushaltestellen gibt es ein Problem in der Praxis: Diese erhöhten Haltestellen müssen auch sehr genau angefahren werden. Dies geschieht oft nicht. Der Abstand zwischen Einstieg (Busboden) und der Haltestelle beträgt dann mehrere Zentimeter (>15cm) bis, wie schon beobachtet, zu über 40cm. Da musste auch ein „nicht gehbehinderter“ Mensch große Schritte machen. Ein Mensch mit Rollator oder Rollstuhl kann Lücken über 5cm nicht mehr ungefährdet überqueren. Wenn der Bus während dieses Einstiegvorgang dann schon losfährt..... Die Gründe dafür sind eine zugestellte oder beengte Anfahrmöglichkeit durch zu kleinen Radius und fehlendes

Bewusstsein bei der Anfahrt. In der Tat zeigen Leserbrief und persönliche Gespräche mit Betroffenen auf, daß aufgrund der "zügigen" An- und Weiterfahrt der Busse der Fahrgast im Bus selbst Probleme bekommt sich festzuhalten oder gar zu setzen.

4.2.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare unterstützen die Maßnahme in ihrer grundsätzlichen Zielrichtung. Hervorgehoben wird insbesondere die Erwartung, dass der barrierefreie Ausbau der Bus- und Stadtbahnhaltestellen unabhängig von der Priorisierung im Beteiligungsverfahren konsequent umgesetzt wird. Zugleich machen die Rückmeldungen deutlich, dass Barrierefreiheit nicht allein durch die bauliche Gestaltung der Haltestellen erreicht wird. Als zentraler kritischer Punkt wird die praktische Nutzbarkeit im Betriebsalltag benannt: Erhöhte Haltestellen entfalten ihren Nutzen nur dann, wenn Busse präzise an den Bord herankommen und ein möglichst niveaugleicher, sicherer Einstieg tatsächlich gewährleistet ist. In den Kommentaren wird darauf hingewiesen, dass dies in der Praxis häufig nicht zuverlässig gelingt und dadurch insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, etwa mit Rollator oder Rollstuhl, weiterhin erhebliche Schwierigkeiten und Sicherheitsrisiken bestehen. Darüber hinaus wird auch das Fahrverhalten der Busse angesprochen, insbesondere eine als zu zügig wahrgenommene An- und Weiterfahrt, die den Ein- und Ausstieg sowie den sicheren Aufenthalt im Fahrzeug zusätzlich erschweren kann. Insgesamt zeigen die Kommentare, dass die Maßnahme positiv bewertet wird, zugleich aber der Wunsch besteht, bauliche Verbesserungen stärker mit Anforderungen an Betrieb, Anfahrtspräzision und Fahrgastkomfort zu verknüpfen.

4.3 Maßnahmenidee 3: Umgestaltung von Knotenpunkten und Querungsstellen

Abgegebene Stimmen: 74 | Eingegangene Kommentare: 17

Bei der Neugestaltung von Kreuzungen und Querungsstellen ist die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden besonders in den Fokus zu stellen. Das bedeutet auch, dass die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs gleichberechtigt zu den Anforderungen des Kfz-Verkehrs stehen. Hierzu zählen flächendeckend gute Sichtverhältnisse für alle Verkehrsmittel, die Vermeidung von Umwegen in den Laufwegen des Fußverkehrs und eine ausgewogene Verteilung der Grünzeiten. Die barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen ist flächendeckend im Stadtgebiet zu berücksichtigen. Die Infrastruktur für den Kfz-Verkehr soll so gestaltet werden, dass negative Auswirkungen, z. B. durch lange Rückstaus und Wartezeiten, vermieden werden.

Vorrangig sollen Knotenpunkte und Querungsstellen umgebaut werden, die große Mängel in der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sowie der Barrierefreiheit aufweisen.

Dazu gehören insbesondere folgende Knotenpunkte:

- Händelknoten (Mannheimer Straße/Händelstraße)
- Cavaillonknoten (Multring/Cavaillonstraße)
- Viernheimer Straße / Händelstraße (Umbau erfolgt im Rahmen der Umbaumaßnahme Viernheimer Straße)
- Bereich um das Multzentrum
- Knotenpunkte im Bereich des Multrings
- Waidallee/Hammerweg
- Stadthalle (B3/Birkenauer Talstraße)
- Petersknoten (Birkenauer Talstraße/Grundelbachstraße)

Darüber hinaus wurden folgende Querungsstellen mit besonderem Handlungsbedarf identifiziert:

- B3 (Bereich um die Alte Post, Stadthalle, Sulzbach)
- Birkenauer Talstraße (Querung Untergasse)
- Grundelbachstraße (Querung Münzgasse/Burgpfad)

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Querungen und Barrierefreiheit im Bereich der Hauptverkehrsstraßen der Weststadt sowie der Ortsteile.

Zur Herstellung der Barrierefreiheit sollen vorrangig Maßnahmen in Bereichen umgesetzt werden, in denen ein hohes Aufkommen im Fußverkehr auftritt oder Nutzungen im Umfeld besonders auf Barrierefreiheit angewiesen sind. Auch in Rippenweier und Oberflockenbach sollte das Queren der Ortsdurchfahrt durch Querungshilfen erleichtert werden. Für eine einheitliche Umsetzung der Barrierefreiheit sollen Standards für Weinheim definiert werden.

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel	Weinheim für Alle
Maßnahmenziele	Erzielen von angepasstem stadt- und situationsgerechtem Verkehrsverhalten, Fördern der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr, Fördern der selbstständigen

	Mobilität von Kindern und Senioren, Sicherstellen der Nutzbarkeit der Infrastruktur für alle, Verbessern der Barrierefreiheit des Straßen- und Wegenetzes, Verkehrssichere Infrastruktur	
Verkehrsmittel	Fußverkehr, Radverkehr, Autoverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Mängel in der Verkehrssicherheit • Sanierungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur • Hoher Versiegelungsgrad • Bedarf zur Anpassung an den Stand der Technik • Vereinzelte Leistungsfähigkeitsprobleme	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Baulastträger	
Wechselwirkungen	M1, M8, M11, M12, M15, M17, M18	
Wirkung hoch	Aufwand mittel	Umsetzungshorizont laufend

4.3.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Zum Knotenpunkt an der Stadthalle: Hier bietet sich an, der Friedenseiche als Naturdenkmal wieder mehr Raum zu gewähren und dort einen Aufenthaltsort zu schaffen. Siehe auch: https://www.museum-weinheim.de/Werderdenkmal.html
Die Beschreibungen für Weschnitzbrücke und Händelknoten sind noch wenig konkret in den Lösungsoptionen. Meine Abstimmung hierzu beruht auf der Notwendigkeit, hier etwas zu tun.
Bitte Fahrradwege getrennt von Fahrstraßen führen wenn Geschwindigkeit höher als 30kmh erlaubt ist.
Es ist darauf zu achten, dass bei Planung und Umsetzung nicht Fehler gemacht werden, wie z. B. beim Umbau des Postknotens im Rahmen der Verlegung der OEG-Haltestellen.
Wo möglich sollten Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen durch einen Kreisverkehr ersetzt werden. Dieser führt i.d.R. zu einem besseren Verkehrsfluss und im Unfallfall aufgrund der niedrigeren Geschwindigkeiten im Kreisverkehr zu weniger schweren Unfällen. Auch die jährlichen Unterhaltskosten dürften bei einem Kreisverkehr niedriger sein. Umsetzbar z.B. an der Kreuzung Viernheimer Straße / Westtangente oder Mannheimer Straße / Händelstraße
Rückbau „freier Rechtsabbieger“ (z. B. am Händelknoten) sofort durch Bake/Markierung testen

Begründung: Freie Rechtsabbieger laden zu hohen Geschwindigkeiten ein und gefährden Kinder massiv. Eine Sperrung durch Leitbaken ist günstig und testet die Wirkung vor einem teuren Umbau
Bitte vor allem den Knoten Stadthalle. Die Ampelschaltungen sind alles andere als fußgängerfreundlich, und die Kreuzungswege weit und umständlich.
Zu erwähnen sei hier auch die Engstelle am Rathaus in Hohensachsen, die jeden Tag aufgrund eines nicht vorhandenen Gehwehs die Sicherheit von Menschen gefährdet.
Gut ist, dass der Bereich um die Alte Post an der B3 nun seine verdiente Aufmerksamkeit bekommt. Hier verkehren täglich hunderte Menschen vom Bahnhof zwischen Rodensteiner & Nordstadt. Diese Kreuzung könnte mit wenig Autoverkehr so schön sein - die wunderbaren alten Häuser, die schöne alte Friedenseiche, es könnte ein Ort mit echter Aufenthaltsqualität sein. Was fehlt, ist absurderweise ein Fokus auf die Kreuzung Mannheimer-Bergs-Bahnhofstraße. Hier wurden wir schon zahlreiche Mal Zeug:innen von Unfällen, die wegen der desaströsen Radweggestaltung geschehen, besonders von der Mannheimer- auf die Bergstraße wechselnd. Der Radweg ist vor allem mit Lastenrad unmöglich anzufahren, man kann nicht an der Ampel halten, der Taster ist nicht erreichbar, ohne dass man komplett vom Rad absteigt und zu Fuß bis zur Säule geht (völlig absurd) und im schlimmsten Fall übersieht man beim Heranfahren die Bordsteinkante und hagelt auf die Straße. Parallel veranstalten KfZ-Fahrende Rennen von der Mannheimer in die Bahnhofstraße bzw. ignorieren die Ampel komplett. Bitte nehmt diese Stelle in die Liste der gefährlichsten Stellen in Weinheim auf und ändert die Gesamtgestaltung! Ebenfalls übersehen wurde merkwürdigerweise die Kreuzung Haupt-Bahnhof-Dürrestraße. Hier wird mehrfach täglich (und zu allen Tageszeiten) bei Rot über die Ampel gefahren, während Menschen zu Fuß die Straße überqueren. Hier queren unheimlich viele alte Menschen, Schulkinder die Straße. Das ist die Gefahrenkreuzung Nr. 1 in Weinheim.
An der Kreuzung Waidallee/Hammerweg fehlt mindestens ein weiterer Zebrastreifen auf der südöstlichen Seite Hammerweg bei der Bushaltestelle. Zudem fehlt eine ausreichende Beleuchtung.
Anbringung eines Verkehrsspiegels zur Erhöhung der Sicherheit Ecke Dr.Bender-Strasse/Ehretstrasse (Höhe Amtsgericht). Insbes. bei ÖPNV-Bussen u.a. Fahrzeugen wäre eine bessere Einsicht in die Ehretstrasse wünschenswert.
Der Maßnahme "M3" kommt meines Erachtens eine besondere Bedeutung zu, weil hier Kreuzungen und Knotenpunkte dargestellt sind, die ein relevantes Sicherheitsrisiko haben und wo man den Verkehr besser gestalten könnte.
Ist teuer, verursacht monatelange Staus, und am Ende stellt man oft fest: Vorher war es besser, man hätte es lieber bleiben lassen.
Siehe auch der Kommentar zu M16 (kurzfristige Optimierung der Signalanlagen). Viele wichtige Kreuzungen sollten mittelfristig bei der nächsten Sanierung zu Kreisverkehren umgebaut werden. Weinheim braucht einen Paradigmenwechsel von Ampelkreuzungen zu Kreisverkehren ! Kreisverkehre entspannen den Verkehr, weil er kontinuierlich fließen kann, und es keine kurzen Grünphasen gibt, an denen Vollgas gegeben wird. Positives Beispiel: Stadt Chur in der Schweiz (gleiche Größe wie Weinheim) hat die meisten Ampelkreuzungen erfolgreich durch Kreisverkehre ersetzt (siehe Google Maps). Ampelkreuzungen sind wartungsaufwendig, haben eine geringere

Verkehrskapazität aufgrund der Räumphasen und schlechten Schaltungen (meist nicht bedarfsorientiert), längere Wartezeiten und sind gefährlicher aufgrund hoher Geschwindigkeiten (Vollgas) in Grünphasen und aufgrund häufiger Missachtung von Rotphasen durch Radfahrer und Fußgänger. Problemlos ließen sich in Weinheim zu Kreisverkehren umbauen: Petersknoten (Birkenauer Talstraße/Grundelbachstraße), Stadthallen-Knoten (Bergstraße/Birkenauer Talstraße), Kreuzung Multring/Breslauer Straße, Kreuzung Multring/Cavaillonstraße und andere. An der Volksbank-Kreuzung (Bahnhofstraße/Bismarckstraße/Schulstraße) ließe sich ein Mini-Kreisverkehr mit für LKW überfahrbarer Mittelinsel verwirklichen (Beispiel: Stadt Eppingen, Kreuzungen Mühlbacher Straße/Elsenzstraße und /Frauenbrunner Straße, siehe Google Maps). An der großen Kreuzung Westtangente/Viernheimer Straße/B 38 ließe sich ein besonders innovativer sogenannter Turbokreisverkehr (Spiralkreisel) mit besonders hoher Verkehrskapazität verwirklichen. Hervorragendes Beispiel: Autobahnzubringer Thun-Nord/Aarefeldstraße bei Steffisburg (Schweiz), siehe Google Maps. Bei Turbokreisverkehren sind viele Modifikationen möglich.

Es fehlt eine Fußgängerüberquerung beim Bahnübergang Nord der B3 (Höhe Aldi/Amend). Generell sollte es deutlich mehr Zebrastreifen geben

Für den Radschnellweg Weinheim-Viernheim-Mannheim könnte eine neue Verbindung der Kernstadt mit der Weststadt (Tunnel unter den Bahngleisen von der B3 zum Multring) für Radfahrer und Fußgänger) entstehen. Schön und gut. Aber zwischen der Kernstadt und der Weststadt liegen auch noch die B3 selbst und die OEG Gleise. Im Rahmen eines übergreifenden Mobilitätskonzeptes sollten die Querungen dieser Verkehrswege in Höhe der Friedrich-Vogeler- Str. und der Prankelstr. für Radfahrer und Fussgänger ertüchtigt werden.

Die Bedürfnisse des Rad- und Fußverkehrs sollten (Thema ist hier Nachhaltigkeit) bevorzugt werden. Keinesfalls sollte wie oben schon als Ausrede angedacht, Nachteile für den KFZ-Verkehr ausgeschlossen werden. Da momentan der KFZ-Verkehr überall stark bevorzugt wird, muss er sogar für eine nur Gleichbehandlung notfalls eine Verschlechterung erleiden. Wenn Weinheim bereit ist für die Zukunft, muss es sich an anderen berühmten Städten orientieren, die ihre Innenstädte weitestgehend autofrei (ansonsten mit Tempo 30) gestalten und dafür von der ganzen Welt gefeiert werden, sh. z. B. Paris.

4.3.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare unterstreichen die hohe Bedeutung der Maßnahme für die Verkehrssicherheit und die bessere Nutzbarkeit zentraler Knotenpunkte und Querungsstellen im Stadtgebiet. Positiv hervorgehoben wird insbesondere, dass bekannte Problembereiche wie der Knoten an der Stadthalle, der Bereich um die Alte Post oder der Händelknoten in den Blick genommen werden. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich der Wunsch nach einer stärkeren Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs sowie nach direkteren, sichereren und besser gestalteten Querungsmöglichkeiten. Mehrfach wird auf konkrete Gefahrenstellen hingewiesen, etwa auf unübersichtliche oder zu weite Querungen, unzureichende Ampelschaltungen, fehlende Zebrastreifen, schlechte Beleuchtung oder problematische Radverkehrsführungen. Auch zusätzliche Orte mit Handlungsbedarf werden benannt, unter anderem in Hohensachsen, am Bahnübergang Nord der B3, an der Kreuzung Mannheimer Straße/Bergstraße/Bahnhofstraße sowie im Bereich Hauptstraße/Bahnhofstraße/Dürrestraße.

Zugleich zeigen die Kommentare, dass die Zielrichtung der Maßnahme zwar überwiegend unterstützt wird, die bisherige Beschreibung aber teilweise noch als zu wenig konkret wahrgenommen wird. Gewünscht werden klarere Lösungsoptionen und eine stärkere Benennung konkreter Umsetzungsansätze. Dabei treten auch unterschiedliche Auffassungen zur geeigneten Gestaltung hervor. Während einige Kommentierende eine stärkere Bevorzugung des Fuß- und Radverkehrs fordern und auch Nachteile für den Kfz-Verkehr ausdrücklich in Kauf nehmen würden, betonen andere stärker die Bedeutung eines guten Verkehrsflusses und sprechen sich für Kreisverkehre anstelle signalgeregelter Knotenpunkte aus. Mehrfach wird vorgeschlagen, freie Rechtsabbieger zurückzubauen, Querungen zu vereinfachen und Radwege bei höheren Geschwindigkeiten getrennt von der Fahrbahn zu führen. Kritisch angemerkt wird zugleich, dass Umbauten teuer sein, lange Bauzeiten verursachen und am Ende nicht zwangsläufig zu besseren Lösungen führen könnten. Insgesamt machen die Kommentare deutlich, dass die Maßnahme als wichtige Schlüsselmaßnahme für mehr Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit angesehen wird, zugleich aber eine präzisere, ortsbezogene und nachvollziehbar priorisierte Ausgestaltung erwartet wird.

4.4 Maßnahmenidee 4: Durchführung konsequenter Kontrollen

Abgegebene Stimmen: 82 | Eingegangene Kommentare: 22

Gegenseitige Rücksichtnahme ist die Grundlage für sichere Mobilität. Die Einhaltung der Verkehrsregeln soll durch verstärkte regelmäßige und zielgerichtete Kontrollen überprüft werden. Der Schwerpunkt liegt hierbei in Wohngebieten, im Schulumfeld sowie anderen Bereichen mit hoher Schutzbedürftigkeit, z. B. Kliniken, Senioreneinrichtungen. Geprüft werden soll auch die Möglichkeit der Einführung einer digitalen/automatisierten Parkraumüberwachung.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Weinheim für Alle	
Maßnahmenziele	Erzielen von angepasstem stadt- und situationsgerechtem Verkehrsverhalten, Fördern der selbstständigen Mobilität von Kindern und Senioren, Senken der Anzahl an Falschparkern, Sicherstellen der Nutzbarkeit der Infrastruktur für alle, Verkehrssichere Infrastruktur	
Verkehrsmittel	Fußverkehr, Radverkehr, Autoverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Sichteinschränkungen durch regelwidrig abgestellte Fahrzeuge • eingeschränkte Nutzbarkeit von Verkehrsflächen durch regelwidrig abgestellte Fahrzeuge • zu hohe Geschwindigkeiten in Wohngebieten • zu hohe Geschwindigkeiten bei gemeinsam genutzter Infrastruktur • regelwidrige Nutzung von Verkehrsanlagen	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Polizei	
Wechselwirkungen	M1	
Wirkung	Aufwand	Umsetzungshorizont
mittel	mittel	laufend

4.4.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Stärkere Kontrollen in der Müllheimer Talstraße stadtauswärts - speziell abends wird ab dem Hexenturm gerast - schätzungsweise mit 70km/h bei erlaubten 30. Auch tagsüber ist dieser Bereich eine Gefahr. Daher sollte meiner Ansicht nach über einen festen Blitzer oder stärkere/häufigere

Kontrollen nachgedacht werden. Auf Höhe der AWO gibt es einen Zebrastreifen. Aufgrund der Parksituation parken hier tagsüber Autos zumindest kurzfristig direkt vor dem Zebrastreifen und versperren somit die Sicht auf ihn. Aufgrund des Weges zur Krippe (gegenüber), Kindergarten und Schule herrscht hier reger Verkehr durch Kinder. Überhöhte Geschwindigkeit birgt hier eine besonders hohe Gefahr.

Wohin mit all den Fahrzeugen? Sehr wenige können sich ein Haus mit Garage leisten. Sogar rund um das Parkhaus Neckarstrasse sind alle Strassen zugeparkt. Der Bedarf an Parkraum ist sehr gross. Schaffen Sie Parkraum! Anstatt überall das Parken ersatzlos zu streichen.

Aus mehreren Gründen ist diese Massnahme eine absolute Basis für nahezu alle anderen Massnahmen der Verkehrsbeeinflussung / Verkehrslenkung. Denn es ist ja (leider) eine wiederkehrende Beobachtung, dass ohne Kontrolle auch die bestgemeinten Massnahmen nicht beachtet werden. Dies gilt nicht nur, aber in hohem Masse für Kontrollen ruhenden Verkehrs. Es ist leider eine sehr weit bekannte (und auch von der Stadt kommunizierte) Tatsache, dass "nach Freitag 16 Uhr ja bis Montag keine Kapazitäten für Falschparker-Kontrolle vorhanden" sind. Ob die Kapazitäten vorhanden sind, kann ich nicht beurteilen, aber in meinem Wohnumfeld (Müllheimer Talstrasse) sind die Folgen für die "Parkmoral" offensichtlich - und schlecht. Anders, pädagogischer gesagt - ohne Kontrollen kann man sich den ganzen Schilderwald / Straßenmarkierungen auch sparen - und damit gewinnt im Straßen / Verkehrsraum leider immer der physisch Stärkere. Und das kann nicht so gewollt sein.

Denkbar wäre auch ein Meldeportal wie in Frankfurt, so dass Bürger Verkehrsordnungswidrigkeiten selbst anzeigen können: https://portal-civ.ekom21.de/civ.public/start.html?oe=00.00.PA.FFOrdA&mode=cc&cc_key=AnzeigeOwi

Völlig falsche Prioritäten. Falls es den Beamten beim Ordnungsamt langweilig wird sollten sie besser mal dafür sorgen daß z.B Jugendliche im Schlosspark nicht mehr Hasch rauchen, die Verantwortlichen für die Schmierereien in den Unterführungen gefasst werden oder mal mehr ein Auge auf die Wohnungseinbrüche gelegt wird. Aber bei den Autofahrern abzuzocken scheint einfacher zu sein. Dadurch erreicht man nur dass noch weniger Kunden in die Innenstadt fahren wollen.

Bitte alle Verkehrsteilnehmer auf vorschriftsmäßiges Verhalten kontrollieren! Nicht nur Autofahrer, sondern z. B. auch Radfahrer.

An vielen Stellen sind die Gehwege durch halb auf der Straße und halb auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge schwer für Fußgänger nutzbar. Für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinderwagen und fahrradfahrende Kinder sind manche Wege gar nicht mehr nutzbar. Eine Lösung könnte z.B. in der Stettiner Straße sein, ab der Einmündung Breslauer Straße den Gehweg auf der linken Seite komplett zu entfernen und für das Parken freizugeben, den Gehweg auf der rechten Seite aber konsequent von Autos freizuhalten. Aber nur bei einer häufigeren Überwachung des ruhenden Verkehrs mit entsprechender Sanktionierung bei Verstößen ändert sich etwas am Verhalten der Parkenden. Ein Einbeziehen der Einwohner wie in Wiesloch, vor Umsetzung der Maßnahmen, ist für die Akzeptanz von entscheidender Bedeutung.

Durchführung konsequenter Kontrollen Feedback: Dies ist der wichtigste Hebel, um das

„Kavaliersdelikt“ zu beenden Ohne Ahndung bleiben Regeln wirkungslos. Die Stadt sollte die automatisierte Parkraumüberwachung (Scan-Fahrzeuge) prüfen, um Personal effizienter einzusetzen & Kontrollen müssen sich auf Gehwege, Radwege und Sichtbeziehungen an Kreuzungen konzentrieren Die Stadt verfügt bereits über die Meldeplattform maengelmelder.de, die über die Homepage erreichbar ist Bisher dient sie vor allem der Erfassung von Verschmutzungen oder Schäden an der Infrastruktur Mein Feedback: Ich empfehle dringend, diese Plattform explizit für das Melden von Gehwegparken und Sichtbehinderungen zu bewerben oder eine dedizierte App-Funktion dafür zu schaffen. Dies unterstützt die geplante konsequente Überwachung (M4) Erfolgsgarantie: Bürgerbeteiligung bei der Mängelerfassung führt zu einer „systematischen und kurzfristigen Behebung“ und erhöht das Bewusstsein dafür, dass Parkverstöße keine Kavaliersdelikte sind Ergänzend sollte die Stadt, wie in den Quellen vorgeschlagen, die automatisierte Parkraumkontrolle (Scan-Fahrzeuge) einführen, um die gemeldeten Brennpunkte effizient abzuarbeiten

Wer beim zu Fuß gehen durch Kfz-Fahrende belästigt und vom Gehweg gejagt wird, oder wem beim Radfahren auf dem Radweg (!) ähnliches widerfährt, muss gehört werden. Aktuell ist eine Strafanzeige hier sinnlos - kommt niemand körperlich zu Schaden, wird der Fall einfach eingestellt. Auch verbale Attacken werden nicht geahndet. Die Folge: Langsame Traumatisierung, Menschen beginnen die Straße zu meiden, Rückzug ins Private, es entstehen Hass und Wut.

Ganz schlecht, wenn Weinheim dadurch zu einer „Überwachungsstadt“ würde. Geschwindigkeits- und Parkbeschränkungen müssen mit Maß und Ziel betrieben werden. Gegenseitige Rücksichtnahme heißt nicht, jeden Gehsteig auf die maximale Breite auszudehnen und Anwohnern (und ggf. deren Gästen) das Parken in Hausnähe zu verbieten, sondern einen Kompromiss zwischen berechtigten Interessen zu finden. Ebenso mit Geschwindigkeitsbeschränkungen: nicht alles auf minimales Tempo herunterfahren, sondern wirtschaftlich angemessene Mobilität ermöglichen (z.B. müssen die Bewohner des Müllheimer und Gorbheimer Tals noch in zumutbarer Zeit durch die Stadt kommen können). Vorschlag: Beschränkungen an die Tageszeit koppeln. Wo tagsüber wegen starkem Fuß- und Radverkehr Tempo 30 oder sogar 20 sinnvoll ist, kann es abends / nachts einfach nur eine Belästigung sein. Insbesondere darf es nicht sein, dass ein wichtiger Durchgangsweg als „verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen wird (Bahnhofstraße / Dürreplatz!). Schrittfahren ist hier unzumutbar.

Konsequente Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten ist dringend erforderlich: Beispiel Muckensturm Strasse: in der verkehrsberuhigten Zone 30 wird regelmäßig zu schnell- teilweise mit extrem hohen Geschwindigkeiten gefahren (auch nachts durch Einzelfahrzeuge!). Es besteht große Verkehrsgefährdung und Lärmbelästigung. Bisher durchgeführte Maßnahmen waren wenig erfolgreich; Geschwindigkeitskontrollen finden selten oder gar nicht statt! Fahrradverkehr findet gegenüber Kfz- Verkehr kaum Berücksichtigung. Einbindung der Bürger bei Festlegung neuer Maßnahmen wird ausdrücklich gewünscht.

hohe Schutzbedürftigkeit liegt auch bei hoher Lärmbelastung durch zu hohe Geschwindigkeiten in den Ortsteilen vor, Beispiel Hohensachsen, "Muckensturm Straße". Besonders am späten Abend und an den Wochenenden wenn der Odenwaldtourismus ein und aus fährt. Die 30er Zone reicht nicht aus, der Verkehr muss mit anderen Maßnahmen verlangsamt werden.

1.) Insbesondere Oberhalb und Unterhalb des Marktplatzes wo meiner Meinung nach sowieso kein Durchgangsverkehr erlaubt sein sollte wären Radarkontrollen sehr wichtig, um zu gewährleisten, dass Autos hier wirklich nur Schrittgeschwindigkeit fahren. Ich empfinde diese Bereiche (insbesondere

wenn ich mit kleinen Kindern unterwegs bin) als sehr gefährlich und stressig. 2.) Auch in der Altstadt parken häufig unerlaubterweise Autos, was ich als enormes Sicherheitsrisiko empfinde, weil dadurch nicht gewährleistet ist, dass Krankenwagen oder die Feuerwehr durchkommen können. 3.) Außerdem wären verstärkte Kontrollen zu falsch parkenden Autos wichtig, sodass eine gute Sicht beim Überqueren von Straßen gewährleistet ist.

Viele Verkehrsregeln sind unsinnig oder überzogen, viele Ampeln könnten in Randzeiten zur Stromeinsparung und Verbesserung des Verkehrsflusses abgeschaltet werden. Die Kontrollen dienen vorgeblich der Verkehrssicherheit, aber die Strafen sind im Kommunalhaushalt fest eingeplant. So erzeugt man Politikverdrossenheit bei den Bürgern, die wertschöpfende Arbeit leisten und dafür gelegentlich mit dem Auto fahren müssen.

Die Muckenstürmer Straße in Hohensachsen ist auch bei der Stadtverwaltung für die konsequente Geschwindigkeitsübertretungen vieler Verkehrsteilnehmer bekannt. Jedoch hat die Verwaltung es in 30 (!) Jahren nicht geschafft die Situation Herr zu werden! Die einzige effektive Lösung wäre ein fest aufgestellter Blitzer vorzusehen.

Abzocke, um die Stadtkasse zu füllen. Das Auto soll bekämpft werden.

Verkehr funktioniert nur miteinander, wenn alle Beteiligten sich an Regeln halten und auf einander Rücksicht nehmen. Leider wird das ohne Kontrollen wohl schlecht funktionieren. Hierbei müssen alle Verkehrsteilnehmer kontrolliert werden. Dazu gehört auch eine gute Beschilderung. Als Beispiele möchte ich hier den Multring oder die alte Landstraße nennen. Hier gibt es Halteverbote, die nur durch ein Schild gekennzeichnet sind. Im Multring weiß man nicht wo fängt dieses Halteverbot an. In der alten Landstraße kennzeichnet ein Schild den Anfang. Ein Schild am Ende fehlt jedoch. Das ist immer dann ärgerlich (als Autofahrer) wenn man das erste übersehen hat... Das Stichwort wäre hier "fairer Umgang". Als Autofahrer stören mich die Fußgänger, die z.B. an der B3/Suezkanal über gelassen und in aller Seelenruhe den Fahrradweg benutzen. Oder Radfahrer, für die scheinbar die Verkehrsregeln nicht gelten. Als Fußgänger stören mich die Elektroroller, die auf den Gehwegen fahren. Oder auch - neulich erst passiert - wenn ich beim queren auf dem Zebrastreifen zwei Meter vor der anderen Seite stehen bleiben muss weil mich sonst eine Radfahrerin umgefahren hatte. Im Sinne eines guten Miteinander müssen sich nun mal alle Verkehrsteilnehmer/innen an Regeln halten. Nur gemeinsam kommen wir besser an.

Uneingeschränkte Zustimmung! Es werden zu viele unnötige Schilder aufgestellt und die eigentlichen Verstöße dennoch nicht geahndet. Eine Beschilderung ist aber oft nicht nötig, da die StVo die Parkverstöße ausreichend beschreibt. Das sind unnötige Kosten. Es sind zugeparkte Bürgersteige, Parken in/vor 5m-Räume, Zufahrten, abgesenkte Bordsteine, die gerade im Zusammenhang mit M14, Probleme bringen. Geschwindigkeitsübertretungen sind an der Tagesordnung. Es bedarf auch stationäre Geschwindigkeitskontrollgeräte, aber vor allem regelmäßige mobile Kontrollen an Schulen und vor Zebrastreifen. Ein regelmäßiges Abschreiten und Ahnden von Parkverstößen wird auch ohne bauliche Kosten eine Besserung nach spätestens 4 Wochen bringen. Investitionen sind hier in Planstellen angebracht. Die Effektivität wird dadurch erhöht, daß man auch alleine Streifengänge absolviert und kleinere Vergehen wie Parkverstöße und Müllablagerungen erfassen und ahnden kann. Stichwort: effektiver Personaleinsatz. Natürlich gibt es Verstöße und Handlungen, die nur von mehreren Beamten erledigt werden können - diese Aufgaben grenze ich hier ab.

Bitte Kontrollen (Kameras/ Polizei/ Blitzer) in allen verkehrsberuhigten Bereichen:
Schrittgeschwindigkeit! Kinder sollten hier in Sicherheit spielen dürfen! Aktuell hält sich im Innenstadtbereich kaum ein Autofahrer daran und Kinder haben kaum Plätze zum spielen. Alternativ Straßen dort ganz abschaffen und große Gehwegbereiche/ Parkanlagen/ Spielplätze einrichten. Konsequenz, dass eben nicht alle mit dem KFZ bis vor die Haustüre fahren.

In Wohngebieten sollte nur eine Straßenseite zum Parken freigegeben werden. Somit bleibt der Fußweg auf einer Seite begehbar und die Straße übersichtlicher und Gefahrenstellen werden verringert (Sichteinschränkung, Ausweichen Fußgänger auf Straße da Gehweg zugeparkt ist.

Halte ich für sehr wichtig! Wäre auch leicht und kostengünstig umzusetzen. Insbesondere bei Kfz das Einhalten des Mindestabstands beim Überholen von Fahrradfahren und die Umsetzung der Vorfahrtregeln an Einmündungen! Aber natürlich sollten auch Fahrradfahrer kontrolliert werden (Vorfahrt, Höchstgeschwindigkeit, enges Überholen von KFZ, etc...). Bei den Fußgängern sehe ich keinen Kontrollbedarf.

Ein wichtiger Punkt, doch für einen nachhaltigen Verkehr das wichtigste fehlt: Kontrollen des Überholabstandes beim Überholen von Radfahrern. Studien zeigen, dass der zu geringe Abstand beim Überholen durch Autos (gerne mit völlig überhöhter Geschwindigkeit und auch wenn nicht nötig, bspw. wenn das Rad in der 30er-Zone bereits 30 km/h fährt) ein Hauptgrund ist, der Menschen von der Benutzung des Fahrrades abhält. Einhaltung von Sicherheitsabständen und sichere Radwege erhöhen den Radverkehr, und das muss gewünscht sein im Jahre 2026. Also ja, unbedingt die Falschparker und die Geschwindigkeitsüberschreitungen und das einfahren in verstopfte Kreuzungen überprüfen, aber unbedingt auch die Einhaltung des Sicherheitsabstandes beim Überholen von Fahrradfahren überprüfen!

4.4.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare messen der Maßnahme insgesamt eine hohe Bedeutung bei und bewerten konsequente Kontrollen vielfach als grundlegende Voraussetzung dafür, dass bestehende Verkehrsregeln im Alltag tatsächlich eingehalten werden. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich vor allem der Wunsch nach einer stärkeren Überwachung von Geschwindigkeitsverstößen und Falschparken, insbesondere in Wohngebieten, verkehrsberuhigten Bereichen, im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten sowie an Zebrastreifen und unübersichtlichen Querungsstellen. Mehrfach werden konkrete Problembereiche benannt, etwa die Müllheimer Talstraße, die Muckensturmer Straße, der Bereich rund um den Marktplatz oder zugeparkte Gehwege und Sichtachsen. Positiv hervorgehoben wird, dass durch häufigere und gezieltere Kontrollen die Verkehrssicherheit verbessert, die Nutzbarkeit von Geh- und Radwegen gesichert und insbesondere Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen besser geschützt werden könnten. Teilweise werden ergänzend digitale oder automatisierte Kontrollformen, feste Blitzer sowie eine stärkere Einbindung der Bürgerschaft über Meldeplattformen angeregt.

Zugleich machen die Kommentare deutlich, dass die Maßnahme auch Konflikte auslöst. Ein wiederkehrender Widerspruch besteht zwischen der Forderung nach konsequenter Ahndung von Verstößen und der Sorge, Weinheim könne sich zu einer „Überwachungsstadt“ entwickeln oder Kontrollen dienen vor allem der Einnahmeerzielung zulasten des Autoverkehrs. Auch beim Umgang mit dem ruhenden Verkehr treten unterschiedliche Perspektiven hervor: Während ein Teil

der Kommentierenden strengere Kontrollen und eine Neuordnung des Parkens fordert, wird von anderer Seite auf den hohen Parkdruck und den Mangel an Alternativen hingewiesen. Mehrfach wird zudem betont, dass Kontrollen nicht einseitig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet sein sollten, sondern alle Verkehrsteilnehmenden einschließen müssten, etwa auch Radfahrende oder die regelwidrige Nutzung von Gehwegen durch E-Scooter. Insgesamt zeigen die Rückmeldungen, dass die Maßnahme in ihrer Zielrichtung überwiegend unterstützt wird, zugleich aber eine faire, nachvollziehbare und ausgewogene Umsetzung erwartet wird, die Sicherheit und Rücksichtnahme stärkt, ohne dabei die unterschiedlichen Nutzungsansprüche im Straßenraum aus dem Blick zu verlieren.

4.5 Maßnahmenidee 5: Sichere Schulwege – sicher zur Schule

Abgegebene Stimmen: 106 | Eingegangene Kommentare: 20

Eine gute und sichere Erreichbarkeit der Schulen mit dem Fahrrad, zu Fuß und mit dem ÖPNV ist eine Grundvoraussetzung für die selbstständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Durch schulisches Mobilitätsmanagement wird ein selbstbewusster Umgang mit verschiedenen Mobilitätsoptionen gefördert und verschiedene Lösungen abgewogen, um den Verkehr zur und von der Schule sicherer zu gestalten. Prioritär sind Maßnahmen, die eine sichere Nutzung von Verkehrswegen im Schulumfeld ermöglichen, die Sicherheit an Querungsstellen verbessern und zur Herstellung hochwertiger Abstellanlagen für Tretroller und Fahrräder. Dazu gehören auch ausreichend beleuchtete und einsehbare Wege für die sichere Nutzung im Schülerverkehr. Wichtige Werkzeuge sind Schulwegpläne zur Gestaltung sicherer Mobilität zu Fuß und mit dem Rad sowie Mobilitätsberatung für Schülerinnen und Schüler, Lehrkräfte und Eltern.

Ein wichtiges Handlungsfeld ist zudem der Umgang mit Hol- und Bringverkehr im Schulumfeld. Hier sollen u. a. Maßnahmen im Umfeld der Dietrich-Bonhoeffer-Schule (Breslauer Straße), Zweiburgenschule (Breslauer Straße) und am Werner-Heisenberg-Gymnasium umgesetzt werden.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Weinheim für Alle	
Maßnahmenziele	Fördern der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr, Fördern der selbstständigen Mobilität von Kindern und Senioren, Verkehrssichere Infrastruktur	
Verkehrsmittel	Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Autoverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden im Schulumfeld	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Schulen	
Wechselwirkungen	alle Maßnahmen	
Wirkung hoch	Aufwand mittel	Umsetzungshorizont laufend

4.5.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Der Rad- und Fußweg entlang der Südlichen Bergstraße (von Süden kommend) - Westtangente - Multring bis zur Dietrich-Bonhöffer-Schule muss räumlich von der Fahrbahn getrennt werden, zB durch einen Zaun oder eine hohe Leitplanke. Wenn ein Radfahrer auf dem Radweg stürzt und auf die Fahrbahn fällt, kann er von Autos überrollt werden. Der hohe Bürgersteig ist ein zusätzliches Risiko für gefährliche Stürze. Hier ist unbedingt Nachholbedarf, um die Sicherheit der Radfahrer zu verbessern. Die Kreuzung Südliche Bergstraße-Prankelstraße-Gewerbestraße ist bei hohem

Fahrradaufkommen mit dem Rad nicht sicher zu überqueren. Schüler stehen mit ihren Rädern teils auf der Hauptstraße, weil im Bereich der Fahrbahntrennung zu wenig Platz für alle Räder ist. Hier müsste zB eine Unterführung für die Sicherheit der Schüler gebaut werden.

In Gorbheimer Talstraße Richtung Gorbheim ist das Tempo-Limit direkt nach Kindergarten Baumhaus von 30 auf 50 erhöht. Das ist überhaupt nicht sicher für die Kinder zum Kindergarten und zur Waldschule. Direkt neben der Straße ist Spielplatz am Bahnhof, wegen starker Lärmbelastung ist es extrem unangenehm da zu spielen. Meiner Meinung nach kann das 30 Limit ruhig bis nach Freibad erweitert werden. Wenn möglich sogar mit stationiertem Blitzer. Wir hören jeden Tag mehrmals Auto durch die Straße knallt, 50 km/h sind die definitive nicht. In der Nacht fährt Manche bestimmt fast 100. Frustrierte Hupen hören wir jeden Tag, weil manche zu schnell ist oder gefährlich und respektlos überholt. Das alles passiert in der Nähe von Kindergarten, Grundschule und Spielplatz. Einfach unfassbar.

Ein sehr vernünftiges Anliegen sichere Schulwege anzustreben; Aber konkret was die Zweiburgenschule (Breslauer Straße) angeht, so gibt es massive Einbußen für den fließenden Kfz-Verkehr, der permanent ausgebremst wird und ins Stocken gerät. Am Vernünftigsten erachte ich statt des Zebrastreifens eine "Unterführung" für Fußgänger/Fahrradfahrer, dadurch würden jene Personen überhaupt nicht mit dem Straßenverkehr in gefährlichen Kontakt kommen müssen und der Verkehrsfluss auf der Straße wäre wesentlich harmonischer. Eine Unterführung kostet natürlich mehr Geld als ein paar Schilder aufzustellen und Zebrastreifen auf die Straße zu malen, aber es wäre eine konsequente Lösung für mehr Sicherheit und Harmonie aller Verkehrsbeteiligten.

Nicht im Fokus der Beschreibung, trotzdem sehr notwendig ist klare Kommunikation und polizeiliche Unterstützung, um das Diebstahlrisiko für abgestellte (E-)Fahrräder im Schulumfeld einzudämmen. Nicht zuletzt am WHG in den letzten Monaten mehrere Diebstahlfälle!

Die Zweiburgenschule und die DBS sind nicht über durchgehende Radwege erreichbar. Die SchülerInnen und auch alle anderen Fahrradfahrerinnen müssen den Radweg von Osten kommend ab der Einmündung Königsbergerstrasse Richtung Osten verlassen und auf der Breslauerstrasse fahren. Das Eltern-Taxi- Verhalten ... ohne Wort.

Das muss von Anfang an mitgedacht werden und nicht wie bei der Zweiburgenschule nachträglich geflickt. Die Probleme waren von Anfang an absehbar.

Feedback: Ungeordneter Hol- und Bringverkehr gefährdet Kinder massiv Begründung: Eltern blockieren beim Bringen oft Gehwege und Fahrbahnen Hier müssen Schulwegpläne und ordnende Maßnahmen (z. B. Halteverbotszonen oder dedizierte Hol-Zonen) den direkten Schulumkreis entlasten

Einrichtung von Schulstraßen.

Bitte auch um Berücksichtigung von Radwegen/ Radfahrern in der Stadt (z.B. Rote-Turmstraße/ Institutstraße/ Lützelssachsener Straße) sowie die Bahnübergänge (z.B. Hammelbächerstraße und Prankelstraße). Teilweise haben abbiegende Autofahrer gleichzeitig eine grüne Ampel und es ist kaum Platz für alle RadfahrerInnen, die z.B. zu Stoßzeiten zur Schule/ von der Schule fahren. Am besten selbst mal alle möglichen Wege mit dem Fahrrad zu den Schulen in Weinheim fahren und in

junge Schüler reinversetzen. Auch die Engstelle Richtung Rathaus Hohensachsen ist eine große Gefahrenstelle. Kommen hier ein Bus oder zwei Autos, kommt kein Kind mehr durch. Es wäre wünschenswert, über einen eingezeichneten Schutzstreifen (z.B. mit Erhöhungen) oder einer Einbahnstraßenregelung endlich die Gefahr für Menschen an dieser Engstelle zu reduzieren. Von einem sicheren Schulweg kann hier keinesfalls die Rede sein.

Schulstraßen vor den Schulen wären eine gute Sache. Vor allem in der Friedrichstraße am WHG ist es für Kinder mit dem Fahrrad zu den Hol- und Bringzeiten sehr gefährlich.

am besten die Straßen direkt vor den Schulen zu den Hol- und Bringzeiten für den KFZ-Verkehr sperren!! Da ist sonst alles voll mit haltenden Fahrzeugen, die andere gefährden!

Prüfen, ob die Breslauer Straße zur dbs-Grundschule für nicht-Anwohner gesperrt werden kann. Im morgendlichen Verkehrschaos ist die Straße für Radfahrer nicht nutzbar, der Gehweg aber auch keine Alternative. Schüler können auch an umliegenden großen Parkplätzen (TSG, Sparkasse) rausgelassen werden und können den restlichen Weg (<1 km) zu Fuß zurücklegen.

Die aktuelle Rad-Verkehrsführung zur Dietrich-Bonhoeffer-Schule aus den südlichen Stadtteilen ist sehr unbefriedigend. Ein Hauptteil der Schüler fährt den Radweg an der B3 entlang und quert die Eisenbahn über die Brücke beim Obi. Dort gibt es aus vielfältigen Gründen brenzlige Situationen: - der 'Rad-/Gehweg' auf der Brücke existiert nur südseitig --> Fußgänger und Radfahrer teilen sich den viel zu schmalen Weg auf der Brücke - der Absatz von Gehweg zu Fahrbahn ist sehr hoch, mit entsprechendem Sturzrisiko. Falls ein Radfahrer zu dicht an der Fahrbahn fährt, was aufgrund des Gegenverkehrs auf dem Radweg leicht passiert, besteht das Risiko über die hohe Kante abzurutschen und auf die Fahrbahn zu stürzen. In diesem Fall landet der Fahrradfahrer direkt im Gegenverkehr.

Ich finde es schockierend, dass Kindern wegen fehlender Verkehrssicherheit verboten wird mit dem Rad zur Schule zu kommen (wie an der Waldschule). Die Infrastruktur sollte den Menschen dienen und nicht andersherum. Kinder müssen sich auch im öffentlichen Raum wie Kinder verhalten können. Ich würde mir konsequente Schrittgeschwindigkeit in der Nähe von Schulen wünschen. Diese nicht nur mit Schildern sondern konsequent durch Bremsschwellen durchgesetzt.

Hallo, wir sind Eltern von zwei kleinen Kindern und das Thema Schulweg wird ab kommendem Schuljahr für uns an Bedeutung gewinnen. Im Vordergrund stehen für uns das Sichere ankommen von Schülerinnen und Schülern an ihrer Schule. Gerade für die aller jüngsten Schulkinder ist eine sicher und klar erkennbare Schulwegeführung von größter Bedeutung. Ziel ist es das sie bereits im Grundschulalter erlernen selbständig zu ihrer Schule zu kommen und wir (als Eltern) sie nicht mit dem Auto vor die Schule fahren müssen, da wir uns um ihre Sicherheit im Straßenverkehr sorgen. Gerne möchte ich auch, die Möglichkeit eines Schulbusses in die Diskussion mit einbringen, wodurch ein Sicheres ankommen gewährleistet werden kann, trotz eines Radschnellweges. Bitte denken sie unsere jüngsten Verkehrsteilnehmenden, ausführlich mit. Vielen Dank

Eine super wichtige Maßnahme! Bitte dabei beachten, dass entlang der Breslauer Straße auch der Radschnellweg Richtung Viernheim/Mannheim geplant wird. Auf dem Schulweg kreuzen viele Kinder sowohl für die Dietrich-Bonhoeffer-Schule Weinheim als auch für die Zweiburgenschule die Breslauer Straße und damit ggf. auch den Radschnellweg.

Ein vielbenutzter Schulweg ist auch der Suezkanalweg. Das wurde mir bewusst, als ich unser Enkelkind öfter durch diese Strasse zu Fuß zur Schule brachte. Die Gehwege sind über längere Strecken zu schmal und nicht gesichert. Zu Schulbeginn und -ende ist hier Begegnungsverkehr auf dem Bürgersteig die Regel. Auch läuft man meist auch zu zweit oder mehreren. Ein nebeneinander laufen ist dort eine Gefahr durch die dicht vorbeifahrenden Fahrzeuge. Hier würde z.B. ein Geländer sofort mehr Sicherheit bieten.

Holen und Bringen der Kinder zur Friedrichschule über die Siegfriedstrasse sollte unterbunden werden, da zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommende Kinder dadurch gefährdet werden

Wobei es nicht nur um die Wege zwischen der Tür des elterlichen Autos und dem Schultor gehen sollte, sondern Fuß-, ÖPNV-, Fahrradmobilität im Zentrum stehen sollte, um den Schüler*innen diese nahezubringen, damit den Autoverkehr zu reduzieren und ihnen die Vorteile einer solchen Mobilität frühzeitig erkennen zu lassen. Insgesamt begrüße ich Ihre Initiative sehr und unterstütze sie hiermit ausdrücklich!!

Hier fehlen wieder die genauen geplanten Maßnahmen. Sinnvoll wäre: - Straßen vor den Schulen für den Autoverkehr sperren um die Hol- und Bringzeiten (Bsp., eine Schule startet um 8 Uhr: Die Straße davor ist für den Autoverkehr gesperrt von 7.30 Uhr bis 8.10 Uhr) - ebenfalls wichtig wäre eine Verkehrsmanagement vor den Kindergärten. Der Kiga Pustebume liegt eigentlich idyllisch am Rande eines Neubaugebietes. Die Hannah-Arendt-Straße ist aber ohne Gehweg und aktuell auch ohne Geschwindigkeitsbegrenzung eine höchst gefährliche Straße. Auch Vorschulkinder können den Kindergarten nicht alleine besuchen. Die Hannah-Arendt-Straße muss unbedingt sicherer gestaltet werden (z. B. Fahrradstraße und Tempo 20 oder Schrittgeschwindigkeit für Autos, die etwa so breit sind wie der Abstand zwischen gegenüberliegenden Parkplätzen - oder Wegnahme der Parkplätze auf einer Seite und Schaffung eines Gehweges; dazu Schaffung von Zebrastreifen. Außerdem sollten die Falschparker direkt vor den Kindergärten regelmäßig kontrolliert und sanktioniert werden (selbsterklärend (fast nur) zu Bring- und Holzeiten ein Problem).

4.5.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare bestätigen die hohe Relevanz der Maßnahme und zeigen eine breite Zustimmung zu dem Ziel, Schulwege in Weinheim sicherer zu gestalten und die selbstständige Mobilität von Kindern zu fördern. Im Mittelpunkt der Rückmeldungen stehen vor allem die Sicherheit von Fuß- und Radwegen, die Qualität und Durchgängigkeit der Radverkehrsführung sowie die Entschärfung gefährlicher Querungsstellen im Schulumfeld. Besonders häufig genannt werden Problemlagen an der Breslauer Straße im Umfeld der Dietrich-Bonhoeffer-Schule und der Zweiburgenschule, an der Südlichen Bergstraße, am Suezkanalweg, in der Friedrichstraße, an Bahnübergängen sowie in Hohensachsen und im Gornheimer Tal. Positiv bewertet wird, dass sichere Schulwege als eigenständiges Handlungsfeld aufgegriffen werden und damit Kinder und Jugendliche als besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende stärker in den Fokus rücken.

Als gemeinsamer Schwerpunkt der Kommentare zeigt sich der Wunsch nach klaren, durchgängigen und baulich gesicherten Wegen für den Fuß- und Radverkehr. Wiederholt gefordert werden sichere und ausreichend breite Radwege, bessere Querungen, Schutzmaßnahmen an Engstellen, gute Beleuchtung sowie eine stärkere Berücksichtigung realer Wegebeziehungen im Schulalltag. Ebenfalls häufig angesprochen wird der ungeordnete Hol- und Bringverkehr durch

sogenannte „Elterntaxi“, der im Umfeld mehrerer Schulen als wesentliche Gefahrenquelle wahrgenommen wird. In diesem Zusammenhang werden insbesondere Schulstraßen, zeitlich begrenzte Sperrungen für den Kfz-Verkehr, Hol- und Bringzonen sowie stärkere ordnende Maßnahmen vorgeschlagen. Kritisch angemerkt wird zugleich, dass die Maßnahme bislang noch zu wenig konkrete Umsetzungsansätze benennt und bekannte Problemlagen teils zu spät oder nur nachträglich aufgegriffen würden.

Ein zentrales Spannungsfeld besteht zwischen dem Wunsch nach größtmöglicher Sicherheit für Kinder und der Frage, wie stark der Autoverkehr im Schulumfeld eingeschränkt werden soll. Während viele Kommentare eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs vor Schulen befürworten, verweisen einzelne Rückmeldungen auch auf die Bedeutung eines funktionierenden Verkehrsflusses und schlagen stattdessen aufwendigere bauliche Lösungen wie Unterführungen vor. Insgesamt machen die Kommentare jedoch deutlich, dass die Zielrichtung der Maßnahme klar unterstützt wird. Erwartet werden vor allem konkrete, ortsbezogene und wirksame Lösungen, die sichere und selbstständige Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV ermöglichen und den Hol- und Bringverkehr im unmittelbaren Schulumfeld wirksam ordnen.

4.6 Maßnahmenidee 6: Maßnahmen für eine seniorengerechte Mobilität

Abgegebene Stimmen: 49 | Eingegangene Kommentare: 12

Mobilität im Alter kann wesentliche Änderungen im Mobilitätsverhalten und von eingeübten Mobilitätsroutinen bedeuten. Die Stadt Weinheim unterstützt Beratungs- und Trainingsangebote für Senioren. Hierbei kann vielfach bestehendes bürgerschaftliches Engagement genutzt werden, z. B. eine Kooperation mit dem Stadtseniorenrat und auf bereits bestehende Angebote von Dritten, z. B. Mobilitätsberatung durch den VRN zurückgegriffen werden. Senioren profitieren in besonderem Maße von barrierefreier und gut gepflegter Infrastruktur sowie von Klimaanpassungsmaßnahmen wie z. B. Verschattung und Gestaltung mit Wasser. Dies gilt für die Fußwegeinfrastruktur ebenso wie für ÖPNV-Haltestellen, Straßenräume und Parkmöglichkeiten.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Weinheim für Alle	
Maßnahmenziele	Fördern der selbstständigen Mobilität von Kindern und Senioren, Intensivieren der Öffentlichkeitsarbeit, Verbessern der Bereitstellung von Informationen zu allen Mobilitätsangeboten	
Verkehrsmittel	Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Autoverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Informationsbedarf zu Mobilitätsangeboten, z. B. bei Wiedernutzung des ÖPNV • Bedarf zur persönlichen Ansprache in Ergänzung zu verfügbarem Informationsmaterial • Barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur bei allen Verkehrsmitteln	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim und Partner	
Wechselwirkungen	alle Maßnahmen	
Wirkung hoch	Aufwand gering	Umsetzungshorizont laufend

4.6.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Das Beste Beispiel ist die Hauptstraße vom der Ecke Lindenstraße Richtung Rodensteiner Brunnen: die Autos parken aufgesattelt im eingeschränkten Halteverbot und die Fußgänger laufen auf der Straße. Warum werden hier keine Poller angebracht? Strafzettel sind halt zu günstig!

Die Bordsteinkanten im gesamten Verkehrsraum sollten grundsätzlich beseitigt werden. Langfristig anzustreben ist ein höhengleicher öffentlicher Straßenraum, also Fußwege, Radwege und Fahrbahn auf ein und derselben Höhe, ohne Bordsteinkanten. Bordsteinkanten an Kreuzungen, Einmündungen und Überquerungen stellen ein Hindernis für Menschen im Rollstuhl dar und bremsen Radfahrer unnötig aus, etwa wenn Radfahrer auf dem Radweg fahren und an jeder Einmündung wegen eines Höhenunterschiedes (Bordsteinkante) abbremsen und hinter der Einmündung wieder neu beschleunigen müssen.

Ausgabe von Parkausweisen für Gehbehinderte auch bei zeitweiser Gehbehinderung, auf Vorlage eines Attest eines Orthopäden.

Inkl. Das Busse wirklich auch in die Nähe der Randsteine fahren und gewartet wird bis der Fahrgast Sitz bevor abgefahren wird bzw. er richtig aus der Tür auf dem Gehweg steht bevor der Bus abfährt

Mir ist nicht klar, was hier genau gemeint ist. Beratung und Information reicht nicht. Dringender Handlungsbedarf besteht in der Mittulgasse, die mit Rollstuhl überhaupt nicht begehbar ist, aber einen wichtigen Verbindungsweg zwischen Altenheimen und Park darstellen könnte. Der Umweg über Hauptstraße und Marktplatz ist gerade für Behinderte unzumutbar. Kopfsteinpflaster ist für Rollatoren extrem hinderlich; schmale, glatte Rollator"gleise" könnten hier Abhilfe schaffen, ohne das Straßenbild zu beeinträchtigen.

Das wird aufgrund des demografischen Wandels immer wichtiger. Gerade für diese Personengruppe ist das (eigene) Auto oft wegen körperlicher Einschränkungen unverzichtbar.

dazu gehört auch, dass Menschen mit Rolli und Rollator sich überall barrierearm bewegen können und davon wissen - also ein Informationsangebot, das darüber informiert, dass es nun möglich ist, sich frei in Weinheim bewegen. Viele Menschen bekommen Veränderungen nämlich nicht mit.

Senioren gerechte Mobilität heißt aber auch ausreichende Zufahrtsmöglichkeiten für Menschen mit eingeschränkter Mobilität in die Innenstadt und zum MarktSchloss-Bereich per PKW, gerne mit ausgewiesenen Parkplätzen für Schwerbehinderte mit aG und auch G, sowie ein ausreichend häufiger Busverkehr in dieses Gebiet.

Gerade im Alter ist es notwendig, dass man mit einem Fahrzeug wohnungsnah parken kann und die Wohnung gut erreichbar ist.

Hindernisse auf Gehwegen, z.B. Blumenkübel sofort entfernen, wenn nicht eine Mindestdurchgangsbreite von 1.20 m gewährleistet ist. Altstadt-Pflaster ungeeignet. Markierungen; Wege und Parkplätzen, Taktile-Leitstreifen etc. in weiß Stufenkanten farblich absetzen

Dies ist mir ein wichtiger Punkt. Wenn ich daran denke, einmal in Weinheim als Seniorin mit Mobilitätseinschränkung zu leben, dann habe ich ein mulmiges Gefühl. Fast täglich sehe ich Menschen mit Rollator, die plötzlich irgendwo auf dem Gehweg steckenbleiben weil ein Auto dort den Weg versperrt. Deshalb vermisste ich in der Liste der Massnahmen einen Vorschlag zum Umgang mit Gehwegparkern. Das dürfen gerne ein paar Runden der Ordnungshüter sein, die gleich einen Abschleppwagen rufen dürfen (das gibt es z.B. in Frankfurt). Denn offenbar nützen die gelegentlichen Tickets über niedrige Euro Beträge wenig. Bei allem Verständnis für die

Beschwerden über mangelnden Parkraum müssen m.E. die Sicherheit, Teilhabe und Lebensqualität der alten Menschen Vorrang haben.

Höchst begrüßenswert sind stadtweit gut ausgebaute Haltestellen (Sitzgelegenheit, Beschattung, Wasser(?), gut lesbare Informationen zu den ÖPNV-Abfahrtszeiten). Dazu schlage ich vor, was erfolgreich in Stadtteilen von Heidelberg, z.B. Ziegelhausen realisiert ist: fips, das "flexible individuelle Personen-Shuttle", ausgerüstet mit Elektro-Kleinbussen und buchbar über Telefon oder Handy-App, Kosten: entsprechend den Tarifen im ÖPNV des RNV. Nach Jahrzehnten der weitverstreuten Bebauung der für alte Leute isolierenden Odenwaldhügel eine ideale Lösung gegen deren Immobilität, aber auch für jüngeren Menschen angesichts der CO2-Problematik.

4.6.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare verdeutlichen, dass die Maßnahme in ihrer Grundrichtung überwiegend unterstützt wird und angesichts des demografischen Wandels als zunehmend wichtig angesehen wird. Positiv hervorgehoben wird insbesondere der Ansatz, seniorengerechte Mobilität nicht nur über Informations- und Beratungsangebote, sondern auch über eine barrierefreie und komfortable Gestaltung des öffentlichen Raums zu stärken. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich der Wunsch nach einer verlässlich nutzbaren, hindernisarmen Infrastruktur für ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen. Dazu zählen vor allem ausreichend breite und freigehaltene Gehwege, abgesenkte Bordsteine, gut nutzbare Querungsstellen, barrierearme Haltestellen, Sitzgelegenheiten, Beschattung und gut lesbare Informationen zum ÖPNV. Mehrfach wird betont, dass Informationen über vorhandene Angebote und Verbesserungen wichtig sind, diese aber durch persönliche Ansprache und konkrete Hilfen im Alltag ergänzt werden müssen.

Zugleich machen die Kommentare deutlich, dass der größte Handlungsbedarf aus Sicht vieler Teilnehmender weniger bei der Information als vielmehr bei den tatsächlichen baulichen und ordnungsrechtlichen Bedingungen im Stadtgebiet liegt. Kritisch angesprochen werden insbesondere zugeparkte oder zu schmale Gehwege, Hindernisse wie Blumenkübel, ungeeignete Oberflächen wie Kopfsteinpflaster sowie fehlende oder unzureichende Barrierefreiheit auf wichtigen Verbindungen, etwa in der Mittelgasse. Auch die praktische Nutzbarkeit des ÖPNV wird thematisiert, etwa durch den Wunsch nach präzisiertem Anfahren der Haltestellen durch Busse und mehr Rücksicht beim Ein- und Aussteigen. Ein wiederkehrender Punkt ist zudem, dass seniorengerechte Mobilität nicht nur das Gehen und die Nutzung des ÖPNV umfassen dürfe, sondern auch eine gute Erreichbarkeit mit dem Auto einschließen müsse, etwa durch wohnungsnahes Parken oder ausgewiesene Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen. In diesem Zusammenhang zeigt sich ein Spannungsfeld zwischen dem Anspruch auf barrierefreie, freie Gehwege und dem Wunsch nach ausreichenden Zufahrts- und Parkmöglichkeiten.

Insgesamt machen die Kommentare deutlich, dass die Zielrichtung der Maßnahme unterstützt wird, zugleich aber eine stärkere Konkretisierung und eine noch deutlichere Verknüpfung von Information, Beratung, Infrastruktur und Kontrolle erwartet wird. Besonders wichtig erscheinen aus Sicht der Kommentierenden praktische Verbesserungen im Straßenraum, die Mobilitätseinschränkungen im Alltag tatsächlich verringern und eine selbstständige Teilhabe im Stadtgebiet erleichtern.

4.7 Maßnahmenidee 7: ÖPNV-Angebote vereinfachen und verstärkt bewerben

Abgegebene Stimmen: 37 | Eingegangene Kommentare: 8

Die Stadt Weinheim strebt gemeinsam mit Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund eine vereinfachte Nutzung des ÖPNVs an. Hierzu zählen integrierte Buchungssysteme für verkehrsmittelübergreifende Reisen und die Vereinfachung von Nutzungstarifen, wie zum Beispiel ein City-Ticket für Weinheim. Damit einhergehend soll der ÖPNV besser beworben werden.

Die Nutzung von Mobilitätsangeboten setzt die Kenntnis von Fahrplänen, Tarife und Ticketkauf voraus. Die Stadt Weinheim informiert regelmäßig und über unterschiedliche Kanäle über die Mobilitätsangebote in Stadt und Region. Zur Steigerung der ÖPNV-Nachfrage durch Gelegenheitsfahrgäste oder Personen, die den ÖPNV derzeit nicht nutzen, sollen insbesondere die bestehenden Angebote von Bus und Bahn stärker beworben werden. Hierbei können eigene Informationsportale der Stadt Weinheim und Angebote der Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (z. B. Infostände bei Veranstaltungen, Busschule, Mobilitätstraining für Senioren) genutzt werden.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Weinheim für Alle	
Maßnahmenziele	Intensivieren der Öffentlichkeitsarbeit, Verbessern der Bereitstellung von Informationen zu allen Mobilitätsangeboten, Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung	
Verkehrsmittel	ÖPNV	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Informationsbedarf zu ÖPNV-Angeboten • Vielzahl an Tarifangeboten • Vielzahl unterschiedlicher Buchungsportale • Unterschiedliche Tarife für das Stadtgebiet in der Rheinebene und die Odenwald-Ortsteile	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim und Partner	
Wechselwirkungen	M9, M22, M23	
Wirkung hoch	Aufwand mittel	Umsetzungshorizont laufend

4.7.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Seniorentickets?
Aktionstage mit kostenloser Mitfahrt wie es sie schon mal an Advent-Samstagen gab sind bestimmt hilfreich, mehr Menschen dieses Verkehrsmittel näher zu bringen
Das ist natürlich ein sehr dickes Brett, aber es ist es wert, gebohrt zu werden. ÖPNV "muss" sich auch immer bemühen, einfach zu sein. "Der Bus fährt alle 30 Minuten" ist eine solch' simple Botschaft - die ich als Anwohner der Müllheimer Talstraße dem Aushangfahrplan entnehme, aber nicht der öffentlichen Kommunikation. (Und ja, 20 Minuten wäre ein besserer Takt, aber die Einfachheit ist fast genau so wichtig). Ebenso zeigt das DE-Ticket, dass Einfachheit beim Tarif so wichtig ist. Daher muss das Ziel von Verhandeln von und Reden über Tarife(n) immer sein: wie geht es noch einfacher? Denn einfacher Tarif bedeutet: kein Stress und Aufwand für die BusfahrerInnen, und die Fahrgäste. Man braucht keine komplizierten Automaten (die dann doch Ausfallzeiten haben und / oder im Sonnenlicht nicht bedienbar sind...) und Fahrkartensysteme. Es ist mir klar, dass Weinheim da nicht alleine entscheidet und prägt, aber als Mitglied im RNV und entsprechenden anderen Gremien hat die Stadt eine Stimme zur Gestaltung! Ohne es gerechnet zu haben - was wären denn die Kosten für eine Abmachung: jeder Personalausweis mit Wohnort Weinheim ist ein ÖPNV-Ticket auf dem Gebiet der Stadt?
Best-Practice Beispiele publizieren, die zeigen, warum man ÖPNV benutzt bzw. wie man sich im Stadtgebiet und im Rhein-Neckar-Kreis bewegt. Vielleicht stiftet das zum Nachmachen an.
Die Streckenführung einiger Buslinien ist sehr kryptisch. Ohne App ist es ziemlich schwierig, den richtigen Bus zu einer Destination zu finden.
Verhaltensänderung beginnt im Kopf, nicht auf dem Asphalt. Konkrete Maßnahme & Begründung: Erstellen Sie ein Neubürger-Paket mit kostenlosen Schnupper-Tickets für den ÖPNV und Radnetzplänen, damit neue Bewohner von Tag 1 an ohne Auto planen Integrieren Sie Echtzeitdaten zur Belegung der Parkhäuser und Busabfahrten prominent auf der städtischen Homepage, um Suchverkehre zu minimieren
Weinheim kann den ÖPNV innerhalb der Stadtgrenzen kostenlos anbieten. Andere Städte im Südwesten schaffen das auch ;-)
Als City-Ticket für Weinheim wären für "Einzelfahrkarten Erwachsene" anstelle der Tarifstufe 1 (2,90 €) die Tarifstufen 0 (2,30 €) oder der sog. "Ortstarif" (1,00 €) möglich. Ja, leider ist der BahnCard-Rabatt im VRN seit Jahresanfang 2026 entfallen, so dass das Einzelticket Tarifstufe 1 unverhältnismäßig teuer ist. Die Tarifstufe 0 halte ich dabei für Weinheim nicht für zielführend. Die Preisreduzierung gegenüber Stufe 1 ist zu gering, um neue Kunden zu gewinnen. Der neu eingeführte vereinheitlichte "Ortstarif" (anstelle eines bisherigen Wildwuchses an lokalen Sonder-Vergünstigungen) klingt preislich interessanter, zumal es auch eine Tageskarte für 2 € gibt. Entscheidend ist hierbei jedoch, wie hoch der Aufpreis für die Stadt Weinheim je Kunde ist, der/die den Ortstarif (anstelle der regulären Preisstufe 1) nutzt. In jedem Fall zielführend ist es, sich zunächst auf Besitzer(innen) des Deutschland-Tickets zu konzentrieren. Von diesen müsste es in Weinheim - wenn man die bundesweite Verbreitung herunterbricht - etwa 7.500 geben. Das ist ein riesiges ungenutztes Potential ! Wer ein Deutschland-Ticket benutzt, kann ohne weitere Kosten, also

"kostenlos", natürlich auch in Weinheim Bus und Bahn, bzw. "OEG" fahren. Ein Marketing, das gezielt diese Zielgruppe anspricht, ist viel zielführender, als mit Billig-Tarifen und ggfs. hohen eigenen (Weinheimer) Kosten noch ein paar zusätzliche Kunden über die Deutschland-Ticket-Besitzer(innen) hinaus zu gewinnen.

wie schon in M9 von mir beschrieben - und hier in M7 tatsächlich angedacht: "Gelegenheitsfahrer" an den ÖPNV führen. Preise für Einzelfahrten senken: Nicht jeder benutzt und benötigt ausschließlich den ÖPNV. Jedoch möchte ich gewisse Strecken manchmal mit dem ÖPNV zurücklegen. Als Einzelfahrschein jedoch im Verhältnis nicht erschwinglich. Eine Monats- oder Jahreskarte zu kaufen lohnt auch nicht. Meine Fahrzeiten wären auch nicht zu Stosszeiten. Warum fördert man nicht Gelegenheitsfahrer? Es ist nicht auszuschließen, daß diese weitere Vorteile und Möglichkeiten entdecken und immer öfter den ÖPNV benutzen - quasi „Learning by doing“ oder „Gefallen durch Erfahrung“. Der hohe Einzelpreis, gerade für Kurzstrecken ist abschreckend. Da ist das Kfz immer noch günstiger. In den meisten Fällen hat man schon ein Kfz - und so ist die Entscheidung nicht schwer. Aber das Kfz sollte immer öfter stehen bleiben.

VRN Flexline Bei den noch nicht barrierefreie ausgebauten Bushaltestellen bitte prüfen: Parkverbotsmarkierungen erweitern, damit der Bus dicht an den Bordstein anfahren kann

Die Buchung ist nicht das Problem. Das Problem ist, dass selbst innerorts manche Busse nur stündlich fahren. Fahre ich z. B. mit dem Bus zum HSC (zum Sportzentrum der TSG) kann ich immer nur stündlich ankommen und abfahren. Pech, wenn mein Kurs nicht die passenden Zeiten hat. Klar, der echte Sportler kann das Rad nehmen, aber die Besucher des Reha-Sports oder auch Familien würden gerne den ÖPNV verwenden.

4.7.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare unterstützen die Zielrichtung der Maßnahme insgesamt deutlich und bestätigen insbesondere den Bedarf, den ÖPNV in Weinheim einfacher, verständlicher und attraktiver zu machen. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich vor allem der Wunsch nach einer verständlicheren Kommunikation, einfacheren Tarifstrukturen und niedrigeren Zugangshürden für Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer. Positiv hervorgehoben werden Ideen wie Schnupperangebote, Aktionstage mit kostenloser Mitfahrt, ein mögliches City-Ticket oder spezielle vergünstigte Angebote etwa für Seniorinnen und Senioren. Mehrfach wird betont, dass einfache und klar erkennbare Botschaften – etwa zu Taktung, Tarif oder Nutzbarkeit – entscheidend dafür sind, Menschen für den ÖPNV zu gewinnen. Auch eine stärkere Bewerbung bestehender Angebote, etwa durch Neubürgerpakete, Best-Practice-Beispiele, Hinweise im Stadtgebiet oder digitale Echtzeitinformationen, wird als sinnvoll angesehen.

Zugleich machen die Kommentare deutlich, dass Information und Marketing allein nicht ausreichen, wenn das Angebot selbst als zu kompliziert, zu teuer oder zu unattraktiv wahrgenommen wird. Kritisch angesprochen werden insbesondere die Vielzahl an Tarifen, die komplizierte oder schwer verständliche Linienführung einzelner Busverbindungen sowie hohe Preise für Einzelfahrten und Kurzstrecken. Mehrere Kommentare heben hervor, dass gerade Gelegenheitsfahrten im Stadtgebiet im Verhältnis zu teuer seien und dadurch das Auto oft die naheliegendere Wahl bleibe. Ein weiterer wiederkehrender Punkt ist, dass neben Tarifvereinfachungen auch die tatsächliche Angebotsqualität verbessert werden müsse, insbesondere durch häufigere Takte und eine bessere Erreichbarkeit wichtiger Ziele. Dies wird beispielhaft an innerstädtischen Fahrten und Verbindungen zum Sport- und Freizeitbereich deutlich gemacht.

Ein zentrales Spannungsfeld besteht damit zwischen dem Ziel, den ÖPNV durch bessere Information und Vermarktung attraktiver zu machen, und der Erwartung, dass zugleich strukturelle Verbesserungen bei Tarif, Takt und Nutzungsfreundlichkeit erfolgen. Während einige Kommentare vor allem einen günstigeren oder sogar kostenlosen Nahverkehr innerhalb des Stadtgebiets fordern, weisen andere eher auf zielgerichtetes Marketing und die bessere Ansprache vorhandener Nutzerpotenziale hin, etwa bei Inhaberinnen und Inhabern des Deutschlandtickets. Insgesamt zeigen die Kommentare, dass die Maßnahme in ihrer Grundrichtung klar unterstützt wird. Erwartet werden jedoch nicht nur mehr Werbung, sondern vor allem einfache, nachvollziehbare und alltagstaugliche Lösungen, die den ÖPNV in Weinheim tatsächlich leichter nutzbar und konkurrenzfähiger gegenüber dem Auto machen.

4.8 Maßnahmenidee 8: Kurzfristige Maßnahmen zur Behebung von Sicherheitsmängeln

Abgegebene Stimmen: 80 | Eingegangene Kommentare: 16

Im Rahmen der Analyse wurden zahlreiche Mängel und Konflikte festgestellt, die zu Unsicherheit bei allen Verkehrsteilnehmenden führen. Beispiele sind die Verkehrsführung in der Mannheimer Straße zwischen Suezkanalweg und Weststraße, bei der Radfahrende zumindest in Richtung Händelknoten aufgrund fehlender Sicherheitsabstände nicht überholt werden dürfen. Weitere Beispiele sind die Radverkehrsführung auf der Grundelbachstraße im Bereich des Tunnels Schlossbergterrasse oder Konflikte bei Radverkehr im Zweirichtungsverkehr an Grundstückszufahrten.

In einem Sofortmaßnahmenprogramm werden sicherheitsrelevante Mängel insbesondere beim Fuß- und Radverkehr, behoben. Hierzu zählen die Behebung von Oberflächenschäden, die Verbesserung von Markierung und Beschilderung sowie die Verbesserung der Sichtverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen, beim Queren von Fahrbahnen sowie beim Einfahren vom Seitenraum auf die Fahrbahn.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Lebenswertes Weinheim	
Maßnahmenziele	Herstellen von zusammenhängendem, lückenlosem, gut ausgeschildertem Fuß- und Radwegenetz, Reduzierung von Barrieren	
Verkehrsmittel	Fußverkehr, Radverkehr, Autoverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Fehlende oder unzureichende Markierung • Fehlende oder unzureichende Beschilderung • Mängel bei der Oberflächenbeschaffenheit • Mängel bei der gefühlten Sicherheit • Unzureichende Sichtbeziehungen zwischen Seitenräumen und Fahrbahn • Fehlende Unterstützung beim Wechsel vom Seitenraum auf die Fahrbahn	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Baulastträger	
Wechselwirkungen	M1, M3, M4, M11, M12, M15	
Wirkung mittel	Aufwand gering	Umsetzungshorizont kurzfristig

4.8.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Das Beispiel Mannheimer Strasse würde wieder mal Dutzende Parkplätze kosten. So entvölkert man Strassenzüge....

Wie auf dem Info-Abend bereits angesprochen, eine Lösung in der Mannheimer Straße (Fahrtrichtung nach Westen) wäre eine Beseitigung der Parkflächen von der Weststraße bis zur Wormser Straße - hiermit wäre nur ein Teil der Parkfläche "verloren" und eine Leitung der Radfahrer über Wormser Straße und dann links in die Händelstraße wäre aus meiner (Radfahrer-)Sicht eine akzeptable Streckenführung, wenn dafür der zusätzliche Platz im beschriebenen Abschnitt nutzbar wäre.

Eine Stelle, wo es oft zu Stürzen kommt, befindet sich auf der Breslauer Straße auf der Höhe Kirschenstrasse. Auf dem Gehweg kommend, den oft auf Radfahrer nutzen (dort fehlt jeglicher Radweg), kreuzt der PKW Verkehr aus der Kirschenstrasse kommend den Gehweg! Beide können sich nicht sehen, weil dort der Gehweg Richtung Osten bzw. der Autofahrweg Richtung Süden nicht einsichtig ist. Ein Spiegel würde diese fragwürdige Gefahrenstelle entschärfen.

Es wäre viel Besser den Suezkanal für den Auto-Durchgangsverkehr zu sperren. Dies würde Radfahrern eine attraktive, sichere Alternativroute ohne Autoabgase durch den Suezkanal anbieten. Auch mit geänderter Straßenaufteilung wird es für Radfahrer nicht attraktiv entlang der Mannheimer Straße zu fahren.

In der Waidallee behindert (bei Gärnerei Schumacher) ein schrottreifes Andreaskreuz plus Lichtsignalanlage der stillgelegten Bahnstrecke den Radverkehr auf dem Radweg in lebensgefährdender Weise.

In der Bahnhofstraße aufwärts Kreuzung Schulstraße endet der Radweg kurz nach der Kreuzung. Das ist ein erheblicher Gefahrenpunkt. Wenn die Ampelschaltung geändert würde, so dass Fahrräder schon gleichzeitig mit den Fußgängern Grün bekämen, könnten sie schon vor den Autos die Kreuzung queren und sicher auf die Fahrbahn einfädeln, so dass Autofahrende gar nicht erst auf die Idee kommen, zu überholen.

Auch diese Mängel hat man sehenden Auges herbeigeführt, z. B. Mannheimer Straße. Was hat man sich bei der damaligen Planung nur gedacht? Warum wird der Radweg nicht durch verkehrsärmere Seitenstraßen geführt?

Feedback: „Quick Wins“ nutzen, um Gefahrenstellen sofort zu entschärfen Begründung: Durch das Zuparken fehlen an Kreuzungen lebenswichtige Sichtbeziehungen Maßnahmen wie Poller oder Markierungen an Eckbereichen verhindern regelwidriges Abstellen und schützen Fußgänger und Radfahrer

Da fragt man sich, wieso gewisse Punkte nicht längst umgesetzt wurden, aber geschenkt --> bitte jetzt mit den einfachen Maßnahmen wirklich zügig starten! Bei den geplanten Maßnahmen, z.B. der Mannheimer Straße sollte überlegt werden, ob die Fahrradfahrenden wirklich immer auf der Hauptverkehrsstraße mitfahren müssen oder auch wollen. Ich persönlich bevorzuge lieber eine parallel verlaufende ruhigere Straße, auch wenn es ein paar Meter mehr zu fahren sind. Wenn es parallel oder zumindest in räumlicher Nähe zu den Hapterschließungsstraßen des MIV attraktive

und durchgehende Fahrradverbindungen geben würde, würde ich diese deutlich bevorzugen. Im Falle der Mannheimer Straße: Von Westen kommend wäre die Fahrt durch den Suezkanal (bei Sperrung für den MIV) für den Fahrradverkehr sehr attraktiv und stadtauswärts ist eine Fahrt über die Wormser Straße oder Humboldtstraße / Breitwieserweg nur ein geringfügiger Umweg. Bei der Bergstraße zwischen Bahnhofstraße und Stadthalle muss es aus meiner Sicht kein Fahrradweg auf der B3 sein, sondern eine Führung über den Hauptbahnhof und die Werderstraße mit guter Querungsmöglichkeit zur alten Postgasse ist für Fahrradfahrer vielleicht attraktiver. Bei Aufwertung der Weschnitzstraße für den Fahrradverkehr mit guter Querungsmöglichkeit zur Stadthalle wäre eine weitere Verbindung direkt benachbart möglich.

Könnte man den Radverkehr auch durch den Suezkanalweg leiten? Als Fahrradstraße ohne durchgehenden KfZ-Zugang?

Der Rad- und Fußweg entlang der B3 von Obi-Markt bis Bahnhof ist für Fußgänger und vor allem Radfahrer extrem gefährlich, weil Autofahrer ohne auf sie zu achten sehr schnell aus den Ausfahrten bis zur Straße vorfahren. Dies gilt besonders für Aldi:DM und MacDonalds Ausfahrt, aber auch Suezkanal und Rechtsabbieger bei grüner Ampel ins Fachmarktzentrum .

Dies ist ein schlimmer Vorschlag, der den Anwohnern der Mannheimer Straße Nordseite (nicht gerade die Hautevolée Weinheims) 35 Parkplätze ohne Ausweichmöglichkeit wegnehmen würde. Auf der Südseite ist die Situation grundlegend anders, da dort vorwiegend Industrie (Naturin) und Verwaltung (AWO, Baugenossenschaft) mit Parkplätzen in Höfen anliegt. Ein Alternativvorschlag: die OEG (fährt maximal alle 10 Minuten) stadtauswärts in diesem Bereich wieder in den Straßenraum einbinden, mit Vorrangschaltung ab Weststraße bis Suezkanalweg (auslösen bei Auffahrt auf die Bahnhofsbrücke). Dann ist ausreichend Platz für je eine großzügigere Fahrradspur und Autospur, die Parkplätze können erhalten bleiben und die OEG wird kaum, wenn überhaupt, langsamer

Bei den vorgeschlagenen Änderungen zum Beispiel in der Mannheimer Str. hat man schon einmal mit den Anwohnern gesprochen?

In der Tat ist auf der Mannheimerstrasse Richtung Händelknoten ein Radfahrer nicht zu überholen. Das sehe ich aber nicht als störend. Gemäß der Politik der Zukunft und der Gewichtung der Radfahrer ist das so in Ordnung und sollte auch gewünscht sein. Schließlich haben wir hier eine 30km/h Zone - hier kann kaum ein Fahrzeug überholen ohne eine Geschwindigkeitsübertretung. Das Kraftfahrzeug hat sich dem Rad und Fußgänger unter zu ordnen. Genau in dieser Art sollte der Kraftfahrzeugverkehr in den Städten beruhigt und zurückgedrängt werden und nicht mehr die Priorität spielen. Als Radfahrer (nicht nur) auf dieser Strecke hätte ich allerdings nicht das beste Gefühl. Jedoch beobachte ich schon seit längerer Zeit ein rücksichtsvolles Verhalten fast aller Kraftfahrer gegenüber Radfahrern. Das drückt sich vor allem im seitlichen Abstand aus.

Gestaltungsvorschlag Mannheimer Str. durchsetzen

Das Beispiel mit der Mannheimer STraße ist gut (welche Stelle genau?), aber auch hier sind die Anwender das Problem: wenn sich Autofahrer in zwei Spuren aufstellen und dabei selbstverständlich über den Radweg fahren. Gerne dann auch im Stau stehen bleiben und das Rad kann nicht vorbei, obwohl auf dem Radweg kein Stau ist. Unbedingt dabei bleiben, dass hier nicht wieder noch mehr

Platz an die Autos geht. Der Abstand beim Überholen (1,5m!!!) muss eingehalten werden! Bitte auch die Schlaglöcher auf dem schmalen Schutzstreifen zwischen Bahnhof und Stadthalle sowie die massiven Mängel auf dem Multring vom HSC (gegenüber) Richtung Multzentrum beheben.

4.8.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare bestätigen insgesamt den Handlungsbedarf für kurzfristige Maßnahmen zur Behebung von Sicherheitsmängeln und bewerten insbesondere schnelle, sichtbare Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr als sinnvoll. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich der Wunsch, bekannte Gefahrenstellen nicht erst im Rahmen großer Umbauten, sondern möglichst zeitnah durch einfache und wirksame Maßnahmen zu entschärfen. Positiv hervorgehoben wird dabei vor allem der Ansatz, Markierungen, Beschilderungen, Sichtbeziehungen und Oberflächen kurzfristig zu verbessern. Mehrfach wird gefordert, solche „Quick Wins“ konsequent zu nutzen, etwa durch Poller, Markierungen, Spiegel, die Beseitigung von Schlaglöchern oder die Sicherung unübersichtlicher Einmündungen und Grundstücksausfahrten.

Besonders häufig wird die Mannheimer Straße als Problem- und Beispielraum genannt. Hier zeigen die Kommentare jedoch auch deutliche Spannungen in der Bewertung möglicher Lösungen. Während einige Rückmeldungen die vorgeschlagene Umgestaltung ausdrücklich unterstützen und eine stärkere Priorisierung des Radverkehrs befürworten, wird von anderer Seite der Verlust von Parkplätzen kritisch gesehen und auf die Auswirkungen für Anwohnende hingewiesen. Darüber hinaus wird mehrfach die Frage aufgeworfen, ob Radverkehr zwingend auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen geführt werden sollte oder ob ruhige Parallelrouten – etwa über den Suezkanalweg, die Wormser Straße oder andere Nebenstraßen – die bessere und attraktivere Lösung wären. Ein weiterer wiederkehrender Punkt ist, dass Sicherheitsmängel nicht nur aus der baulichen Situation selbst entstehen, sondern auch durch das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden, etwa durch Zuparken, Missachtung von Radwegen oder fehlende Rücksicht beim Überholen.

Neben der Mannheimer Straße werden weitere konkrete Gefahrenstellen benannt, unter anderem auf der Breslauer Straße, in der Bahnhofstraße, an der Waidallee sowie entlang der B3 zwischen Fachmarktzentrum und Bahnhof. Die Kommentare machen deutlich, dass insbesondere unübersichtliche Einmündungen, fehlende oder endende Radverkehrsanlagen, Konflikte an Grundstücksausfahrten und schlechte Sichtverhältnisse als sicherheitsrelevant wahrgenommen werden. Insgesamt wird die Zielrichtung der Maßnahme klar unterstützt. Erwartet werden vor allem kurzfristig umsetzbare, ortsbezogene Verbesserungen, die spürbar mehr Sicherheit schaffen, zugleich aber nachvollziehbar zwischen unterschiedlichen Nutzungsansprüchen – etwa Radverkehr, Kfz-Verkehr und Parken – abwägen.

4.9 Maßnahmenidee 9: Verbesserte Information zu Mobilitätsangeboten

Abgegebene Stimmen: 20 | Eingegangene Kommentare: 6

Um Verkehr und Mobilität effizienter und nachhaltiger zu gestalten, setzt Mobilitätsmanagement bereits bei der Wahl des Verkehrsmittels an. Im Sinne eines kommunalen Mobilitätsmanagements ist es Aufgabe der Stadt Weinheim, über Mobilitätsangebote zu informieren. Dies wird erreicht mit der Bereitstellung von Informationen, Beratung und der Durchführung von Veranstaltungen / Kampagnen zu nachhaltiger Mobilität.

Zukünftig soll die Homepage der Stadt Weinheim auch dazu genutzt werden, Anreiseinformationen besser zu kommunizieren und Echtzeitdaten zur Verfügung zu stellen. Hierzu zählen die Verlinkung zu den Abfahrtszeiten von Bus und Bahn, und als Teil des Parkleitsystems die Belegung von Parkhäusern und Tiefgaragen. Zudem ist eine bessere Kommunikation von Baustellen bzw. deren Auswirkungen wie Sperrungen und Umleitungen in den Überlegungen.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Weinheim für Alle	
Maßnahmenziele	Intensivieren der Öffentlichkeitsarbeit, Verbessern der Bereitstellung von Informationen zu allen Mobilitätsangeboten	
Verkehrsmittel	Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Autoverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	Informationsbedarf zu Mobilitätsangeboten	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim und Partner	
Wechselwirkungen	alle Maßnahmen	
Wirkung hoch	Aufwand gering	Umsetzungshorizont laufend

4.9.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Bitte die Baustellen auch frühzeitig bei Google Maps eintragen
Verhaltensänderung beginnt im Kopf, nicht auf dem Asphalt. Konkrete Maßnahme & Begründung: Erstellen Sie ein Neubürger-Paket mit kostenlosen Schnupper-Tickets für den ÖPNV und Radnetzplänen, damit neue Bewohner von Tag 1 an ohne Auto planen Integrieren Sie Echtzeitdaten zur Belegung der Parkhäuser und Busabfahrten prominent auf der städtischen Homepage, um Suchverkehre zu minimieren
Nein, das wird nicht benötigt. Statt "bessere Kommunikation von Baustellen bzw. deren

Auswirkungen" wäre ein zügiger Abschluß wichtiger. Und man sollte prüfen, wo Sperrungen wirklich angebracht sind: letzte Woche in der Stahlbadstraße hinter dem Multzentrum eine Baustelle, durch die ein Fahrstreifen auf einer Länge von ~10 m blockiert war, vergleichbar einem am Straßenrand geparkten Fahrzeug, gut überblickbar. Die Stadt ordnet eine Einbahnstraßenregelung an und verursacht durch Umwege und Suchverkehr zusätzliche Belastungen aller - nicht nachvollziehbar. Ich kann jeden verstehen, der das einfach ignoriert. So etwas untergräbt die Autorität des Staates und das Vertrauen der Bürger in die Kompetenz der Verwaltung.

Hallo, ich weiß nicht genau wo ich meinen Punkt hier vorbringen kann. Ich denke bei der Mobilität sollte sich nicht jeder so wichtig nehmen und auch die Perspektive der anderen Teilnehmer einnehmen. Auch wenn nicht jeder den idealen Weg oder Abstellplatz erhält sollte bei dem Verhalten wie auch bei notwendigen Maßnahmen das recht Maß gefunden werden. Dabei ist auch darauf zu achten dass Verkehrs-Optimierer im Sinne der Gemeinschaft korrigiert werden - was dann hoffentlich zu einem ausgewogenen rücksichtslosem zügigen Verkehr führen kann.

Preise für Einzelfahrten senken: Nicht jeder benutzt und benötigt ausschließlich den ÖPNV. Jedoch möchte ich gewisse Strecken manchmal mit dem ÖPNV zurücklegen. Als Einzelfahrschein jedoch im Verhältnis nicht erschwinglich. Eine Monats- oder Jahreskarte zu kaufen lohnt auch nicht. Meine Fahrzeiten wären auch nicht zu Stosszeiten. Warum fördert man nicht Gelegenheitsfahrer? Es ist nicht auszuschließen, daß diese weitere Vorteile und Möglichkeiten entdecken und immer öfter den ÖPNV benutzen - quasi „Learning by doing“ oder „Gefallen durch Erfahrung“. Der hohe Einzelpreis, gerade für Kurzstrecken ist abschreckend. Da ist das Kfz immer noch günstiger. In den meisten Fällen hat man schon ein Kfz - und so ist die Entscheidung nicht schwer. Aber das Kfz sollte immer öfter stehen bleiben.

Das kann doch wohl parallel organisiert werden und muss keine Alternative zu einem Radwegneubau sein. Bitte einfach die Öffis direkt verlinken.

4.9.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare bewerten die Maßnahme grundsätzlich überwiegend positiv und bestätigen insbesondere den Nutzen einer besseren, zentral verfügbaren und alltagsnahen Information zu Mobilitätsangeboten. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich der Wunsch, Informationen stärker auf praktische Alltagssituationen auszurichten. Genannt werden dabei vor allem eine frühzeitige und verständliche Kommunikation zu Baustellen, Sperrungen und Umleitungen, eine prominente Einbindung von Echtzeitdaten zu Busabfahrten und Parkhausbelegungen auf der städtischen Homepage sowie eine bessere Verlinkung zu bestehenden ÖPNV-Angeboten. Positiv aufgenommen wird zudem die Idee, Neubürgerinnen und Neubürger frühzeitig über nachhaltige Mobilitätsangebote zu informieren und ihnen den Einstieg durch Schnupperangebote und leicht zugängliche Informationen zu erleichtern.

Zugleich machen die Kommentare deutlich, dass Information allein nicht ausreicht, wenn die zugrunde liegenden Angebote als unattraktiv oder unzureichend wahrgenommen werden. Kritisch wird insbesondere angemerkt, dass eine gute Kommunikation nicht den zügigen Abschluss von Baustellen oder den Ausbau der Infrastruktur ersetzen könne. Auch wird darauf hingewiesen, dass verkehrliche Anordnungen bei Baustellen nachvollziehbar und verhältnismäßig sein sollten, da andernfalls Umwege, zusätzlicher Suchverkehr und Akzeptanzprobleme entstehen können. Einzelne Kommentare verweisen zudem darauf, dass bessere Information mit weiteren

Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität verknüpft werden sollte, etwa mit günstigeren ÖPNV-Einzeltickets für Gelegenheitsfahrten.

Insgesamt zeigen die Kommentare, dass die Zielrichtung der Maßnahme unterstützt wird, zugleich aber ein pragmatischer und nutzerorientierter Ansatz erwartet wird. Besonders wichtig erscheinen Informationen dann, wenn sie direkt auffindbar, aktuell, verständlich und mit konkretem Mehrwert für den Mobilitätsalltag verbunden sind.

4.10 Maßnahmenidee 10: Baustellenmanagement

Abgegebene Stimmen: 18 | Eingegangene Kommentare: 6

Die Modernisierung der Straßen und der in den Straßenräumen liegenden Versorgungsinfrastruktur bewirkt eine Vielzahl von Baustellen mit entsprechenden Auswirkungen auf die Verkehrsführung und den Verkehrsablauf. Da in den kommenden Jahren eine weitere Beschleunigung von Baumaßnahmen angestrebt wird, ist eine gute Koordinierung und Kommunikation der Maßnahmen entscheidend. Darüber hinaus muss sichergestellt sein, dass auch in Bauzuständen für alle Verkehrsmittel gut nutzbare und sichere Verkehrsführungen hergestellt und gut kommuniziert werden.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Weinheim für Alle	
Maßnahmenziele	Intensivieren der Öffentlichkeitsarbeit, Sicherstellen der Nutzbarkeit der Infrastruktur für alle, Verbessern der Bereitstellung von Informationen zu allen Mobilitätsangeboten, Verkehrssichere Infrastruktur	
Verkehrsmittel	Autoverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Sanierungsbedarf der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur • Negative Auswirkungen von Baustellen auf den Verkehrsablauf aller Verkehrsmittel • Bedarf für bessere Baustellenkommunikation	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Baulastträger	
Wechselwirkungen	alle baulichen Maßnahmen	
Wirkung hoch	Aufwand gering	Umsetzungshorizont laufend

4.10.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Es gibt viel zu viele und viel zu alte Schlaglöcher und Risse auf Straßen und Fahrradwegen; Hier liegt eine langjährige Vernachlässigung vor. Ihr müsst mal mit offenen Augen durch die Straßen Weinheims gehen, eine umfassende Bestandsaufnahme machen und endlich reparieren bzw. erneuern.

Ergänzend hierzu besteht auch einiges Potential darin, wenn eingerichtete Baustellen zeitnah von jemandem "abgenommen" werden, der diese Standards nachhält. Schon jetzt ist es nahezu

regelmäßig der Fall, dass Baustellenabsperungen bezüglich der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer absolut ignorant und rücksichtslos gestaltet sind. Jüngstes Beispiel: Treppenbaustelle zwischen Dürreplatz und Kreisel. Fußgänger sollen nun den Kreisel mit 330 Grad statt mit 30 Grad umkreisen.....

Sicherheit durch klare Vorgaben für Dritte. Konkrete Maßnahme & Begründung: Erlassen Sie eine verbindliche Richtlinie für Bauträger, die vorschreibt, dass Fußgänger-Ersatzwege bei Baustellen immer barrierefrei und sicher markiert sein müssen Dies kostet die Stadt kein eigenes Geld, schützt aber Kinder auf Schulwegen effektiv vor gefährlichen Umwegen Verpflichte Bauträger zur Aufstellung von Schildern, die Radfahrer und E-Roller-Nutzer nicht auf den Gehweg zwingen Begründung: Oft enden Radwege an Baustellen im Nichts, was dazu führt, dass Nutzer illegal und gefährlich auf Gehwege ausweichen

Es wäre toll, wenn die Anwohnenden einen Flyer oder Ähnliches erhalten würden, wenn sie direkt von Baumaßnahmen betroffen sind. Die Straße vor meinem Haus war des Öfteren wegen öffentlicher Veranstaltungen gesperrt, ohne Vorwarnung.

Vor allem bei Baustellen wird oft der Radverkehr nicht ausreichend berücksichtigt. Zum Teil werden Schilder mitten auf Rad- bzw. Fußwegen aufgestellt und stellen ein Sicherheitsrisiko für Fuß- und Radverkehr dar.

Kürzlich bin ich in einem Vortrag eines Verkehrsexperten aus Frankfurt auf einen interessanten Aspekt zu Baustellen aufmerksam geworden. Wenn sie eingerichtet werden, dann arrangieren sich die Autofahrer mit dem temporären Wegfall von Fahrspuren und Parkplätzen und kommen auch mit diesen Einschränkungen irgendwie klar. Wenn Baustellen in einem Bereich eingerichtet werden, der von einer Fahrradspur oder einem erweiterten Gehweg profitieren könnte, dann wäre doch eine interessante Möglichkeit, diese im Nachgang zu der Baustelle einzurichten. Denn es hat sich ja während der Bauzeit gezeigt, dass die Autofahrer/Parker Alternativen finden können.

4.10.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare bestätigen den Handlungsbedarf für ein verbessertes Baustellenmanagement und bewerten insbesondere klare Standards für sichere, barrierefreie und nachvollziehbare Verkehrsführungen im Baustellenbereich als notwendig. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich, dass Baustellen derzeit häufig zulasten des Fuß- und Radverkehrs organisiert werden. Kritisiert werden vor allem unzureichend gesicherte oder schlecht markierte Umleitungen, Hindernisse auf Geh- und Radwegen, unverhältnismäßige Umwege sowie eine insgesamt mangelnde Berücksichtigung nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmender. Positiv aufgenommen wird daher der Ansatz, verbindliche Standards für öffentliche und private Bauträger zu entwickeln und dadurch die Nutzbarkeit und Sicherheit von Wegen auch während Baumaßnahmen zu gewährleisten.

Ein weiterer Schwerpunkt der Kommentare liegt auf der Kommunikation von Baustellen. Mehrfach wird der Wunsch nach frühzeitiger, verständlicher und direkter Information geäußert, etwa über die städtische Homepage, über digitale Kartendienste oder durch Hinweise an unmittelbar betroffene Anwohnende. Dabei wird deutlich, dass nicht nur die Existenz einer Baustelle, sondern auch deren konkrete Auswirkungen auf Erreichbarkeit und Wegebeziehungen transparent vermittelt werden sollten. Zugleich zeigen die Rückmeldungen, dass Baustellen auch als Chance verstanden werden

können, veränderte Verkehrsführungen zu erproben und gegebenenfalls dauerhaft zugunsten des Fuß- und Radverkehrs weiterzuentwickeln. Insgesamt machen die Kommentare deutlich, dass die Maßnahme in ihrer Zielrichtung unterstützt wird und vor allem dann als wirksam angesehen wird, wenn sie sowohl bessere Kommunikation als auch verbindliche qualitative Anforderungen an die Verkehrsführung im Baustellenbereich miteinander verbindet.

4.11 Maßnahmenidee 11: Herstellung eines zusammenhängenden Netzes für den Radverkehr

Abgegebene Stimmen: 148 | Eingegangene Kommentare: 20

Ein gesamtstädtisches Hauptradnetz bildet künftig die Grundlage für die zielgerichtete Konzeption und Umsetzung einer besseren Radverkehrsinfrastruktur. Maßnahmen im Hauptnetz werden mit hoher Priorität umgesetzt, hierdurch wird die zügige Umsetzung zusammenhängender und vernetzter Radinfrastruktur im gesamten Stadtgebiet angestrebt. Lücken im Radnetz wie z. B. entlang der Müllheimer Talstraße, im Gorbheimer Tal oder in Rittenweiler werden geschlossen.

Insgesamt vier Hauptverbindungen in Nord-Süd-Richtung, drei Hauptverbindungen in West-Ost-Richtung und drei Hauptverbindungen in Richtung Odenwald verbinden alle Ortsteile untereinander und mit der Kernstadt, zudem stellen sie unter Berücksichtigung der Radverkehrskonzepte der benachbarten Landkreise eine Verknüpfung mit dem Umland her. Eine Hauptachse bildet dabei die Radschnellverbindung von Mannheim über Viernheim nach Weinheim, die aus der Weststadt zum Hauptbahnhof führt. Längerfristig soll auch die Nord-Süd-Achse mit einem hochwertigen Standard ertüchtigt werden.

Im Einzelnen sind dies folgende Hauptverbindungen:

- Hauptverbindung Nord-Süd 1 (Bergstraße)
- Hauptverbindung Nord-Süd 2 (Alte Bergstraße)
- Hauptverbindung Nord-Süd 3 (Weststadttangente)
- Hauptverbindung Nord-Süd 4 (Grundelbachstraße)
- Hauptverbindung West-Ost 1 (Mannheimer Straße, Bahnhofstraße)
- Hauptverbindung West-Ost 2 (Breslauer Straße, Barbarasteg, Karrillonstraße, Freudenbergstraße)
- Hauptverbindung West-Ost 3 (Multring, Westtangente, Zeppelinbrücke)
- Hauptverbindung Odenwald 1 (Birkenauer Talstraße)
- Hauptverbindung Odenwald 2 (Gorbheimertal)
- Hauptverbindung Odenwald 3 (Odenwald-Ortsteile Weinheim)

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel	Lebenswertes Weinheim
Maßnahmenziele	Herstellen von zusammenhängendem, lückenlosem, gut ausgeschildertem Fuß- und Radwegenetz, Reduzierung von Barrieren, Verkehrssichere Infrastruktur
Verkehrsmittel	Radverkehr
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Fehlende Radverkehrsinfrastruktur • Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur • Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr • Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr

Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt), Anschlüsse an die Region	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Nachbarkommunen	
Wechselwirkungen	M1, M3, M12, M13, M16, M17, M26	
Wirkung hoch	Aufwand hoch	Umsetzungshorizont laufend

4.11.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Bitte die alte Bahnlinie nach Viernheim als perfekte Radverbindung vom Bahnhof zum Waidsee in eine langfristige Planung aufnehmen. Ich habe bei der letzten Veranstaltung gelernt, dass die Bahn in 10-Jahres-Zeiträumen denkt. Das heißt aber auch, dass man es in einer 10-Jahres-Agenda zumindest als Option mit aufnehmen aufnehmen müsste und 1x pro Jahr bei der Bahn nachfragt.
Diese Massnahme ist sehr wichtig, aber leider noch wenig konkret beschrieben. Bitte bei Konkretisierung der "Radfreigabe zum Markplatz von der Grundelbachstraße / Müllheimer Talstraße" bedenken, was in der Diskussion aufkam an möglichen Problemen. Und, Hinweis - über Stadtwehrstraße - Stadtmühlgasse - Judengasse ist eine solche Anbindung durchaus schon jetzt vorhanden. Hier wäre ggf. "nur mit Ausschilderung" ein Fortschritt erzielbar.
Eine Anbindung über das Waldgebiet von Ritschweier ins Gornheimertal wäre auch sinnvoll aufzunehmen. Ebenso die Verbindung von Ritschweier nach Oberflockenbach über die "alte" Durchfahrtsstraße für Autos.
Sehr wichtig für mich
Diese Maßnahme ist überflüssig. Weinheim hat kein Problem mit dem Radwegenetz. Das Geld wäre besser angelegt wenn die ein oder andere Straße mal einen neuen Asphaltbelag bekommt. Dann haben auch die Autofahrer was davon. Ich behaupte mich auszzkennen , fahre 4000km pro Jahr mit dem Rad.
Verbindung DBS-Westtangente-Obi Brücke - Wohnviertel Prankel ist eine Schande für einen guten Schulweg per Rad und zu Fuss. Das sollten wir besser hinbekommen. Toll ist auch die Verlängerung Multring (als Fahrradstraße?) -> (Fahrrad)Tunnel -> B3 -> Friedrich-Vogler-Str. (die leider nicht mind. als Nebennetz eingezeichnet ist)
Die zentrale Kreuzung in der Ortsmitte (Sachsenstraße / Talstraße) ist als wichtiger Netzknoten identifiziert, an dem die Vorfahrtregelung für Radfahrer (Odenwald-Anbindung) besser verdeutlicht werden soll Zudem verläuft die „City Route Süd“ (Sachsenroute) über die Lützelsachsener Straße in die Innenstadt Dein Feedback: „Wir fordern eine vorrangige Umgestaltung der Kreuzung Sachsenstraße / Talstraße. Die Markierung der Sachsenroute als 'roter Teppich' muss bereits in Hohensachsen beginnen, um Autofahrern auf der Lützelsachsener Straße optisch zu signalisieren, dass Radfahrer hier gleichberechtigte Partner im Mischverkehr sind“

Straßen wie die alte Bergstraße eignen sich als Fahrradstr., da sie bereits Tempo 30 haben. Eigentlich würde das für den Autoverkehr wenig ändern aber den Fahrrädern eine bessere Position verschaffen. Derzeit gibt es gefährlich enge Überholmanöver mit 70cm Abstand und Radfahrer die auf Gehwege ausweichen, wenn von hinten Autos kommen.

Der Radschnellweg dürfte hier auch eine Rolle spielen. In den anderen Städten (Mannheim, Viernheim) sind die Planungen und Bauarbeiten schon weiter fortgeschritten, Weinheim sollte hier dringend nachziehen.

Karte nicht lesbar. Trotzdem: Die Strecke der Hauptstraße bis zur Fußgängerzone wird tagsüber hoch frequentiert mit PWK und Lieferwägen befahren und wird auch als PKW-Rennstrecke und persönlicher Parkraum genutzt - auch im absoluten Halteverbot und wirklich täglich, stundenlang. Diese Strecke ist wirklich nicht als "Führung abseits stark befahrener Straßen" zu bezeichnen, sondern als Brennpunkt für tödliche Unfälle. Umso mehr, da viele Kinder hier ihren Schulweg haben. Mit dem beladenen Lastenrad ist der Erbsenbuckel nicht bezwingbar, außerdem verhindert der Gegenverkehr (meist mit Lieferwägen) ein sicheres Hinaufkommen ohne anhalten zu müssen. Erbsenbuckel und Hauptstraße sind keine Alternative zur Grundelbachstraße!

Bitte sichere Radwege gestalten und auch Breite beachten, zB auch für Kinderanhänger oder Lastenräder

Hohe Priorität! Hinweis: Farbe auf der Straße ist KEINE Radinfrastruktur! sehr gefährliche Situation z. B. Nördliche Bergstraße Richtung Friedhof. Dort wird man als Radfahrer zum Teil von Bussen mit 50 cm Seitenabstand und weniger überholt! Das ist untragbar! PS: bessere Beschilderung für Radfahrer wie z.B. Weiterführung von Radwegen verläuft.

Die Radfahrer haben eine sehr starke Lobby und manchmal kann man glauben, dass alle Probleme gelöst sind, wenn die Bedürfnisse der Radfahrer in allen Belangen berücksichtigt werden. Die Mehrheit sind die Nichtradfahrer und es gibt viele Gründe warum jemand nicht Rad fahren kann oder will. Auch diese Mitbürger möchten ihre Belange berücksichtigt sehen.

Das grundsätzliche Anliegen, einen durchgehenden Fahrradverkehr durch Weinheim zu ermöglichen, kann ich nur unterstützen. Dazu sind aber sichere und breite Fahrradwege notwendig, welche nicht überall so umzusetzen sind. Deswegen sollte über Parallelwege und -trassen nachgedacht werden. In der Mannheimer Straße ist vor allem das Parkplatzproblem stadtauswärts daran schuld, dass hier nicht das Gefühl von Sicherheit aufkommt. Hier fehlt mir aber auch ein Gedanke, wohin die Autos sonst gestellt werden könnten. Während die Fernanbindungen zum Teil schon vorhanden und zum Teil auch entstehen sollen, sollten vor allem bei den Ampelschaltungen im innerstädtischen Bereich Priorisierungen für Fußgänger- und Radverkehr eingeräumt werden. Dadurch wird das Fahren in der Stadt unattraktiv und die Umgehungsstraßen gestärkt. Allerdings ist dabei darauf zu achten, dass Weinheim noch erreichbar bleibt und auch anfahrbar. Sehr unglücklich ist nach wie vor die Ausfahrt aus dem Suezkanal auf die Bergstraße. Wenn man vom Suezkanal kommt und Richtung Bahnhof auf den Radweg abbiegt und gleichzeitig Autoverkehr in Richtung Suezkanal abbiegt, wer hat denn hier eigentlich Vorfahrt? Aus meiner Sicht eine sehr gefährliche Kreuzung. Hier würde eine Einbahnstraßenregelung oder eine gänzliche Sperrung für den Autoverkehr eine große Entlastung bringen.

Es geht hierbei nicht nur um eine Maßnahme für Radfahrende, schauen Sie in die Niederlande. Dort gibt es pro Kopf genauso viele Autos wie hier, aber der Verkehr fließt besser. Warum? Weil jeder Teilnehmer eine eigene geeignete Infrastruktur bekommt und für kurze Strecken eben nicht das Auto (wofür es völlig ungeeignet ist) genutzt wird sondern das Rad. So sollte man diesen Punkt viel mehr betrachten.

Wo immer möglich, keine Führung des Hauptradnetzes auf Hauptverkehrsstraßen wie der Mannheimer Straße, Bergstraße, Bahnhofstraße, sofern keine baulich klar abgetrennte Radwege vorhanden sind ! Radfahrerspurten auf vielbefahrenen Hauptstraßen sind durch hohe Verkehrsdichte, Ampelwartezeiten, Lärm und Abgase gefährlich, stressig und damit unattraktiv für Radfahrer und führen auch bei allen Verkehrsteilnehmern zu mehr Aggressionen. Deshalb: Entflechtung der Verkehrsmittel dient der Sicherheit aller und dem zügigen Vorankommen der Radfahrer. Denn die Akzeptanz für Ampelwartezeiten ist bei Radfahrern am geringsten, was oft zu waghalsigen Mißachtungen von Rotlicht durch Radfahrer führt. Deshalb wo immer möglich, Nutzung attraktiver, ampelfreier paralleler Nebenstraßen als Hauptradnetz ! Beispiele: lieber Gleiwitzer Straße/Stahlbadstraße/Blumenstraße/An der Kuhweide anstatt Multring/Breslauer Straße/Kurt-Schumacher-Straße; lieber Suezkanalweg/Schlehdornweg/Karlsruher Straße anstatt Mannheimer Straße/Freiburger Straße; lieber Friedrichstraße, Werderstraße, Luisenstraße und Moltkestraße anstatt Bahnhofstraße; lieber Alte Landstraße/Kapellenstraße/Am Hauptbahnhof/Rosenbrunnenstraße anstatt Bergstraße; lieber Alte Postgasse/Werderstraße und Nördliche Hauptstraße anstatt Birkenauer Talstraße; lieber Hauptstraße/Institutstraße/Mittelgasse anstatt Grundelbachstraße. Vorhandene Unter- und überführungen sollten bevorzugt in das Radnetz eingebunden werden, um Ampelkreuzungen für Radfahrer zu vermeiden. Beispiele: Unterquerung der OEG-Brücke (Mannheimer Straße) beim Hauptbahnhof, Wechsel der Straßenseite des Bergstraßen-Radwegs an der St.-Barbara-Brücke auf die Seite der Rosenbrunnenstraße, Unterquerung der Westtangente (Zeppelinsbrücke) bei der Gewerbestraße Richtung Lützelssachsen-West. In den engen Odenwaldtälern ist diese Strategie der Entflechtung natürlich schwieriger. Hier sollten, zumindest außerorts, baulich getrennte Radwege parallel zu Hauptverkehrsstraßen geschaffen werden.

Von Weinheim nach Viernheim auf dem geplanten Radschnellweg fahre ich gelegentlich als sportlicher Ausgleich. Die hier vorhandenen Radwege genügen vollkommen, es besteht kein Grund, für einen „Radschnellweg“ Millionen auszugeben und Parkplätze zu vernichten. Ein Auto braucht jeder, nicht jeder hat eine Private Garage!!

Der Ausbau eines Radschnellwegenetzes ist sinnvoll. solch einen Weg in ein bestehendes Stadtnetz einzupflegen ist sicher eine Herausforderung und mit einigen Konflikten behaftet. Im Gespräch für eine West/Ost Verbindung von Viernheim auf die B3 ist vom Multring über einen Neubau und Unterführung Bahngleise auf die B3 zu kommen. Als Anwohner der Mierendorffstraße und Pächter eines der Gartengrundstücke wäre ich von dieser Streckenführung direkt betroffen. Ich habe nichts gegen diese Streckenführung. Abgesehen von den Kosten ist das wohl eine der sinnvollsten Streckenführungen. Was ich nicht verstehe warum zu diesem Radweg noch ein Fußweg gebaut werden soll? Ich laufe viel in die Innenstadt und kann diese über die Klausengstraße/Anne Frank Straße und Suezkanal gut erreichen. Mir erschließt sich nicht was ich als Fußgänger, in Verlängerung Multring, auf der andern Seite der Bahngleise sollte? Wer zum Burger King will, der oder die läuft nicht und wer zu den Fachmärkten will braucht in der Regel ein Transportfahrzeug... Daher sehe ich den Fußweg hier als nicht notwendig an. Ich würde mir wünschen, dass eine mögliche Straße in der Verlängerung Multring so platzsparend wie möglich und an die

Grundstücksgrenze zum ehemaligen Naturingelände gebaut wird. Dadurch bleiben die kleinen Gartengrundstücke maximal erhalten, was den jungen Familien vor Ort zu gute kommt. Die Kinder können draußen spielen und vielleicht auch lernen (in kleinem Umfang) eigenes Gemüse anzubauen. Ergänzend möchte ich noch sagen, dass ich die Diskussion um den Barbarasteg, dass dieser zu steil für Fahrräder sein, nicht verstehen. Als Schulkind habe ich den Übergang am der GRN Klink, über die Mannheimer Straße nehmen müssen. Der war steiler als der Barbarasteg auf der B3 Seite es ist. Es war anstrengend, aber ich denke es hat mir nicht geschadet....

Bitte oberen Marktplatz für Autoverkehr sperren. Schrittgeschwindigkeit wird hier zu oft nicht eingehalten! Fußgänger und Radfahrer brauchen hier mehr Platz!

Ob man es wahrhaben will oder nicht: Weinheim ist aufgrund seiner Topographie ein problematisches Terrain für das Ziel einer höheren Radverkehrsquote. Der Vergleich beim Verkehrsmix mit Trier, Ettlingen, Konstanz und Speyer hinkt gewaltig, denn in diesen Städten ist das Zentrum weitgehend flach - ganz im Gegensatz zu Weinheim. Das Gelände gerade in der Altstadt, aber auch den Sachsendörfern und erst recht der Odenwalddörfer ist zu bergig und steil, um das Radfahren für alle zum Verkehrsmittel der Wahl zu machen. Selbst mit E-Bike sind Anstiege wie die Kopernikusstraße oder der Erbsenberg (ich empfehle den Verantwortlichen, mal zu versuchen, dort mit dem Rad hochzufahren) nur für topfitte Radler befahrbar. Alle anderen werden ausgegrenzt, und den teuer angelegten neuen Radwegen prophezeihe ich eine schwache Auslastung, zu Ungunsten der auf den PKW angewiesenen Gehbehinderten und Alten, aber auch der ÖPNV-Nutzer, für deren Busse und Bahnen dann das Geld fehlt. Soll das wirklich das „Weinheim für alle“ sein?

4.11.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare unterstützen die Zielrichtung der Maßnahme insgesamt überwiegend und unterstreichen die Bedeutung eines durchgängigen, sicheren und gut nutzbaren Rad-Hauptnetzes für Weinheim. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich der Wunsch nach lückenlosen, ausreichend breiten und klar geführten Radverbindungen zwischen den Ortsteilen, der Kernstadt und wichtigen Zielen wie Schulen, Bahnhöfen oder Freizeiteinrichtungen. Positiv hervorgehoben wird insbesondere der Ansatz, das Radnetz gesamtstädtisch und nicht nur abschnittsweise weiterzuentwickeln. Mehrfach werden konkrete Ergänzungen und Problemstellen benannt, etwa die Verbindung zwischen Weststadt und Innenstadt, die Anbindung der Odenwald-Ortsteile, die Situation an der Mannheimer Straße, der Bahnhofstraße, der Breslauer Straße, der Birkenauer Talstraße sowie verschiedene Knotenpunkte und Querungen. Wiederkehrend wird betont, dass sichere und attraktive Radverbindungen nur dann entstehen, wenn sie baulich hochwertig, konfliktarm und auch für Kinder, Lastenräder oder Anhänger gut nutzbar sind.

Zugleich zeigen die Kommentare deutliche Unterschiede in der Frage, wie diese Hauptverbindungen konkret geführt werden sollen. Ein zentrales Spannungsfeld besteht zwischen einer Führung des Radverkehrs entlang der Hauptverkehrsstraßen und dem Wunsch nach einer stärkeren Entflechtung über ruhigere Parallelrouten. Viele Kommentare sprechen sich dafür aus, Haupttrouten möglichst abseits stark belasteter Straßen zu führen, sofern dort keine baulich getrennte und sichere Radinfrastruktur hergestellt werden kann. Als Alternativen werden unter anderem der Suezkanalweg, die Alte Bergstraße, Nebenstraßen in der Weststadt oder bestehende Unter- und Überführungen genannt. Kritisch angemerkt wird zudem, dass die Maßnahme teilweise noch zu wenig konkret beschrieben sei und einzelne Darstellungen oder Netzfürungen nicht ausreichend nachvollziehbar seien. Ebenfalls wiederkehrend sind Hinweise auf Zielkonflikte mit

dem ruhenden Kfz-Verkehr, insbesondere beim möglichen Wegfall von Parkplätzen, sowie auf die topografischen Grenzen des Radverkehrs in Teilen Weinheims.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Kommentare ist die Frage nach der Ausgewogenheit der Verkehrsplanung. Während viele Rückmeldungen eine stärkere Priorisierung des Radverkehrs ausdrücklich begrüßen, weisen andere darauf hin, dass auch Nichtradfahrende, mobilitätseingeschränkte Personen und der Autoverkehr weiterhin berücksichtigt werden müssten. Insgesamt machen die Kommentare jedoch deutlich, dass die Maßnahme als wichtiger Baustein für eine sichere und zukunftsfähige Mobilität angesehen wird. Erwartet werden vor allem konkretisierte, ortsbezogene Lösungen, die Lücken im Netz tatsächlich schließen, Konflikte an Knotenpunkten entschärfen und eine sichere, attraktive und alltagstaugliche Radverkehrsführung im gesamten Stadtgebiet ermöglichen.

4.12 Maßnahmenidee 12: Verbessern der vorhandenen Radwegeinfrastruktur

Abgegebene Stimmen: 139 | Eingegangene Kommentare: 19

Für den Radverkehr zeigt der nachhaltige Mobilitätsplan die Schritte zur Behebung derzeitiger Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur im Haupt- und Nebennetz auf. Zu nennen sind hier u.a. die Mannheimer Straße, die Bergstraße, die Breslauer Straße, die Mittelgasse, die Bahnhofstraße sowie die Ortsdurchfahrt in Lützelsachsen. Das Maßnahmenkonzept für die vorhandene Radinfrastruktur umfasst die Anpassung von Infrastruktur an aktuelle Standards, z. B. die sachgerechte Führung des Fuß- und Radverkehrs. Auf organisatorischer Seite werden Hinweise zu Pflege und Erhaltung der Infrastruktur sowie zur personellen Verankerung der Radverkehrsförderung, z. B. durch Radverkehrsbeauftragte, gegeben.

Maßnahmen zur Aufwertung der vorhandenen Radinfrastruktur sind u. a.:

- Verbesserung der Querungssituation am Postknoten
- Deutliche Markierung von Furten und Ausfahrten entlang der B3
- Umgestaltung des Multrings
- Umgestaltung des Händlerknotens und Cavaillonknotens
- Verbesserung der Überleitungen Radweg -> Fahrbahn, z. B. Bahnhofstraße
- Verbreiterung der begleitenden Wege an der Mannheimer Straße zwischen Hawaii und Postknoten (Konfliktminderung zwischen Fuß- und Radverkehr)
- Prüfung einer Verbreiterung des bestehenden Radwegs nach Birkenau prüfen
- Umgestaltung des Querschnitts der nördlichen B3 prüfen

Weitere Maßnahmen für Abschnitte mit Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr (z. B. entlang der Lützelsachsener Straße sind z.B. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen in Tempo-30-Zonen (z.B. Aufpflasterung der Kreuzungsbereiche) und das Organisieren des Parkens durch markierte Parkstände.

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel	Lebenswertes Weinheim
Maßnahmenziele	Herstellen von zusammenhängendem, lückenlosem, gut ausgeschildertem Fuß- und Radwegenetz, Reduzierung von Barrieren, Verkehrssichere Infrastruktur
Verkehrsmittel	Radverkehr
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur • Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr • Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt), Anschlüsse an die Region
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim

Wechselwirkungen		M1, M3 M11, M13, M16, M17, M26
Wirkung hoch	Aufwand hoch	Umsetzungshorizont laufend

4.12.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

In der Tat gibt es auf vielen alten Radwegen schlechte Verhältnisse: Risse, Schlaglöcher, Unebenheiten. Ein sicheres und angenehmes Fahren ist problematisch, wenn man ständig aufpassen muss, nicht irgendwo einzusacken/hängen zu bleiben und die ständigen Erschütterungen beim Fahren sind auch nicht schön. Hier gibt es seit vielen Jahren dringenden Nachholbedarf. Es wäre vernünftig, erst einmal die vorhandenen Fahrradwege instandzusetzen, bevor man sich auf aufwändige Neuprojekte einlässt.
Die Verbesserung der Radwege halte ich aus Gründen der Teilhabe und des Umweltschutzes für sehr wichtig!
Zum Thema Reduzierung von Barrieren: Es gibt auf Radwegen jede Menge weiß rote Mittelpfosten. Diese sind lebensgefährlich für Radfahrer kosten Geld und haben überhaupt keinen Nutzen. Einfach Mal entfernen.
Fokus auf Oberflächenqualität. Kleine E-Roller-Räder brauchen glatte Beläge Begründung: Schlaglöcher oder hohe Kanten führen bei E-Rollern und Fahrrädern zu Stürzen oder Ausweichmanövern auf den Gehweg
Gerne den Suezkanalweg zur Fahrradstraße umfunktionieren. Am besten ohne durchgehenden Kfz-Verkehr.
Die für den Fahrradschnellweg bereits vorgeschlagene Aufteilung des Multrings sollte bis zum Knotenpunkt Waidallee geführt werden und den Knoten Breslauer Str. einfacher zu halten (Gefahr von Geisterfahrern Richtung Süden) und den Radverkehr zu den Sportanlagen zu erleichtern.
Bei den Wegen an der Mannheimer Straße zwischen Hawaii und Postknoten sollte auch mitgedacht werden, dass man aktuell nur mit sehr viel Verzögerung von der B3 aus Süden in Richtung Mannheimer Straße kommt. Hier steht man grundsätzlich immer zweimal an der Fußgängerampel. Lösen ließe sich das durch eine verbesserte Ampelschaltung oder eine Öffnung des Radwegs auf der Südseite der Mannheimer Straße zwischen Hawaii und Postknoten für die Gegenrichtung.
Allgemeiner Hinweis: Den sogenannten "Postknoten" gibt es im Kataster und auf öffentlichen Karten nicht. Für Menschen, die nicht in Weinheim aufgewachsen sind, ist diese Verortung nutzlos.
Auch Fahrradweg zwischen Rittenweier und Großsachsen
Vorschlag: Fahrradstraßen, auf denen Fahrradfahrer Vorrang haben. Zum Beispiel von Nordstadt zum Schlosspark und alle Schulen miteinander verbinden (Friedrichschule, Heisenberg, Pestalozzi).

Ein Radschnellweg wäre notwenig. Am besten wäre die Variante durch den Suezkanalweg da die andere Variante mit dem separaten Radweg extrem teuer ist. Garantiert werden weiterhin Leute, die nur Auto fahren mit dem Auto in die Stadt fahren, auch über die Mannheimer Straße.

Genehmigung und entspr. Ausschilderung der Hauptstr.156 bis-> Hauptstr.142 und im weiteren Verlauf Mittelgasse 1 -> bis Marktplatz als Befahrung (gegen die Verkehrsrichtung) für Radfahrer. Damit gleichzeitig Geschwindigkeitsreduzierung des o.g. Streckenabschnitts.

Hallo, wir wohnen in der Mierendorffstr. 1/10. Wir befürworten den Ausbau und die Umgestaltung der Rad- und der Verkehrswege. Wir nutzen sie selber täglich und freuen uns sehr, wenn die Nutzung in der Zukunft sicherer wird, auch gemeinsam mit Kindern, die noch in der Lernphase sind. Derzeit können wir ein Gartengrundstück nutzen, dass von der Stadt Weinheim gepachtet ist. Nun soll der Radschnellweg, durch diese Gärten geleitet werden. Unser sehr dringendes Anliegen ist es, dass der Radweg an der Grenze zu Naturin, entlang geleitet wird und nicht direkt vor unseren Haustüren. Zusätzlich ist uns die Weiternutzung zum Großteil, der Grünfläche von großer Bedeutung. Die Weiternutzung und der Abstand zu dem geplanten Radweg, bedeutet für uns als Familie Lebensqualität und Sicherheit für unsere Kinder. Wir bitten sie dringend dies in der Planung zu berücksichtigen! Vielen Dank

Siehe auch der Kommentar zu M 11 (Führung des Radnetzes auf Parallelstraßen zu Hauptverkehrsstraßen, nicht auf den Hauptverkehrsstraßen !). Keine neuen Ampeln für Radfahrer ! Sie werden leider oft missachtet und sind daher kein Sicherheitsplus für Radfahrer. Stattdessen Schaffung von ampelfreien Querungshilfen für Radfahrer abseits der großen Kreuzungen mit Mittelinsel und abgesenktem Bordstein. Beispiel: Bergstraße gegenüber der Einmündung der Luisenstraße. Hier verhindert der hohe Bordstein, vom Radweg westlich der Bergstraße auf die Luisenstraße zu kommen. Außerdem Schließung von Lücken im vorhandenen Radwegenetz ohne neue Ampeln. Beispiel: Schaffung eines Zwei-Richtungs-Radweges westlich der Bergstraße zwischen dem Ende der Alten Landstraße (Moschee) und der Sulzbacher Straße (neues Gewerbegebiet). Bisher müßte man von der Alten Landstraße kommend in Richtung Sulzbach innerhalb von wenigen hundert Metern zweimal die Bergstraße überqueren. Weiteres Beispiel: Zwei-Richtungs-Radweg entlang der Südseite der Mannheimer Straße zwischen Suezkanalweg und Händelknoten. Damit wird die Radachse Suezkanalweg mit der Radachse Schlehdornweg/Karlsruher Straße und der Radachse Stahlbadstraße/Blumenstraße/An der Kuhweide verbunden.

Wer fährt auf einem Radschnellweg v Weinheim nach Mannheim, V. a. Wie viele? Ich bin dagegen, dass für derartigen Luxus Parkplätze wegfallen (Breslauer Straße?). Ein Auto braucht jeder, nicht jeder hat eine Doppelgarage in Lützelsachsen.

Bitte auch Ersatz der Radspuren auf der Fahrbahn durch echte Radwege. Z.B. Zwischen Edeka Nordstadt und Hbf: Radspuren in der Mitte der Fahrbahn, die leider von AutofahrerInnen überfahren werden, sodass RadfahrerInnen dadurch in Lebensgefahr gebracht werden. Auch zwischen Hbf und HaWei bzw Postknoten zu enge Radspuren in der Mitte der Fahrbahn. Herzlichen Dank für Ihre gute Arbeit!

Fahrradspuren auf Straße sind Kontraproduktiv und Augenwischerei. Die Autos fahren dichter an einem Fahrradfahrer vorbei als ohne Spur, da Sie die Markierung als Grenze für Ihre Spur ansehen.

Wenn dann müssten die Spuren mindestens 3 Meter breit sein und am besten durchgehend rot markiert!

Das Foto zeigt einen Rad-/Fußweg, der seit Wochen durch ein abgestelltes Schild beeinträchtigt wird... Im Multring gibt es meist ja überhaupt einen Rad- und Fußweg, der abgetrennt ist, das ist schonmal gut. Da zwischen Rad- und Fußweg eine Erhöhung ist, kann man "Geisterfahrern" (leider oft auf Multring und Mannheimer Straße (letzte kann ja auch nicht vernünftig gequert werden und das Multzentrum kann von keiner Seite aus vernünftig erreicht werden)) und auf dem Radweg stehenden Fußgängern sowie offenen Autotüren oder abgestellten E-Scootern schlecht ausweichen. Kurz vor der Fotostelle stehen immer Autos auf dem deutlich markiertem Schutzstreifen, da sie sich zu früh in zwei Spuren aufstellen. Bitte auch andere Straßen mitdenken. Wie komme ich z. B. aus der Friedrichstraße zum Bahnhof? Legal und ohne sehr sehr langes Warten? Wie komme ich aus der Weststadt in die Altstadt, z. B. Stadtkirche? Ansonsten natürlich TOP, dass es endlich überhaupt mal auf dem Plan steht! WICHTIG: Es fehlt natürlich auch noch das Neubaugebiet ehemals GRN-Klinik. Hier sollte man gut aus der Weststadt Richtung Bahnhof kommen, eine Fahrradunterführung unter dem Bahnhof durch wäre super. Aber das ganze Neubaugebiet (Hannah-Arend-Straße, auch Ramat-Gan-Str. etc.) braucht noch Gehwege und Radwege. Aktuell ist es zu gefährlich für Kinder (außer sonntags). Dieses gab es noch nicht bei der ersten Wünsche-Runde, daher fehlen hierzu die Kommentare, doch die Familien wohnen bereits dort.

4.12.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare unterstützen die Zielrichtung der Maßnahme insgesamt deutlich und bestätigen den Bedarf, die vorhandene Radwegeinfrastruktur in Weinheim systematisch zu verbessern. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich vor allem der Wunsch nach einer sicheren, komfortablen und alltagstauglichen Infrastruktur, die nicht nur punktuell ergänzt, sondern auch qualitativ aufgewertet wird. Positiv hervorgehoben wird insbesondere, dass bestehende Mängel im Radnetz endlich aufgegriffen werden und die Verbesserung der vorhandenen Wege als eigenständige Aufgabe benannt wird. Mehrfach wird betont, dass die Instandsetzung und Erneuerung bestehender Radwege, etwa bei Schäden, Unebenheiten, Schlaglöchern oder unzureichenden Oberflächen, mit hoher Priorität erfolgen sollte. Ebenso wird die Bedeutung sicherer Querungen, verständlicher Führungen und konfliktarmer Verbindungen zwischen wichtigen Zielen wie Schulen, Bahnhof, Innenstadt und Weststadt hervorgehoben.

Zugleich machen die Kommentare deutlich, dass bei der konkreten Ausgestaltung unterschiedliche Auffassungen bestehen. Ein zentrales Spannungsfeld betrifft die Frage, ob der Radverkehr weiterhin auf Hauptverkehrsstraßen geführt oder stärker über ruhige Parallelrouten und Fahrradstraßen geleitet werden sollte. Mehrere Kommentare sprechen sich für Alternativen wie den Suezkanalweg oder die Freigabe bestimmter Strecken in der Altstadt aus, während andere vor allem eine baulich hochwertige Verbesserung bestehender Hauptrouten fordern. Kritisch gesehen werden insbesondere Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn, die vielfach als unsicher wahrgenommen werden, etwa weil sie von Kfz überfahren werden oder keinen ausreichenden Schutz bieten. Stattdessen werden echte, baulich getrennte Radwege, sichere Überleitungen, ampelfreie Querungshilfen und breitere Anlagen gefordert, die auch für Kinder, Anhänger, Lastenräder und E-Roller geeignet sind.

Ein weiterer wiederkehrender Punkt ist der Zielkonflikt zwischen der Verbesserung der Radinfrastruktur und den Auswirkungen auf andere Nutzungen, insbesondere Parkplätze, private Grundstücke oder bestehende Grünflächen. Dies zeigt sich etwa bei Diskussionen um den Radschnellweg oder um Umgestaltungen an der Mannheimer Straße und im Umfeld der

Mierendorffstraße. Darüber hinaus wird mehrfach angemerkt, dass Maßnahmen klarer benannt und räumlich verständlicher beschrieben werden sollten. Insgesamt machen die Kommentare deutlich, dass die Maßnahme in ihrer Grundrichtung klar unterstützt wird. Erwartet werden vor allem konkrete, gut nachvollziehbare Lösungen, die bestehende Mängel zügig beheben, die Sicherheit im Alltag spürbar erhöhen und die Radwegeinfrastruktur durchgängig, komfortabel und konfliktarm weiterentwickeln.

4.13 Maßnahmenidee 13: Fortsetzung des Programms zum Ausbau von Radabstellanlagen

Abgegebene Stimmen: 49 | Eingegangene Kommentare: 12

Zur Förderung der Radnutzung sowie zur geordneten Abwicklung des ruhenden Radverkehrs dienen Radabstellanlagen. Zeitgemäße Formen der Abstellanlagen sind Anlehnbügel und Fahrradkäfige / -boxen für hochwertige Räder. Als Teil einer Angebotsplanung für den Radverkehr sollte ein Umsetzungsprogramm Radabstellanlagen im öffentlichen Raum, z. B. in der Innenstadt am Dürreplatz, in der Bahnhofstraße, im Bereich Grundelbachstraße/ Winkelgäßchen, am Hutplatz, oder an der Kreuzung Gerbergasse/ Münzgasse, in Stadtteilzentren sowie an wichtigen Freizeitzielen umfassen.

Beispielhafte Standorte sind die Bahnhofstraße, der Bereich Grundelbachstraße/ Winkelgäßchen, der Hutplatz, oder die Kreuzung Gerbergasse/ Münzgasse. Überdachte Radabstellanlagen sollten insbesondere an bedeutenden Einrichtungen, wie z.B. um das Rathaus am Schloss oder am Dürreplatz hergestellt werden.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Lebenswertes Weinheim	
Maßnahmenziele	Erzielen von angepasstem stadt- und situationsgerechtem Verkehrsverhalten, Verbessern des Angebots an Radabstellanlagen	
Verkehrsmittel	Radverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Unzureichendes Angebot an Radabstellanlagen • Bedarf an zusätzlichen Radabstellanlagen bei steigender Radnutzung • Bedarf an sicheren Abstellanlagen für hochwertige Räder	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, weitere Akteure	
Wechselwirkungen	M11, M12, M17, M25	
Wirkung hoch	Aufwand mittel	Umsetzungshorizont laufend

4.13.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Vereine mit einbeziehen, Radabstellanlagen dort fördern!
Bitte mit Videoüberwachung. Das erhöht die Wahrscheinlichkeit dass mein Fahrrad noch da ist wenn

ich wiederkomme.
Ich fahre täglich Fahrrad, aber eine Notwendigkeit für neue/mehr Radabstellanlagen sehe ich nicht. Das stufe ich für unnötig ein. Die Radabstellanlagen welche es bereit gibt, sind oftmals ziemlich vernachlässigt, verdreckt, versifft und eher schwach benutzt. Bringt lieber die alten in Ordnung und haltet diese Ordnung aufrecht.
Man braucht insbesondere an Knotenpunkten gute, überdachte und ausreichende Fahrradstellplätze - Bahnhöfe (Whm/Lü/He), Linie 5 Lützelsachsen, Großsachsen. Sonst reichen einfache Abstellmöglichkeiten, damit man sein Rad sicher abstellen kann und nicht gezwungen ist, Geländer unnötigerweise zu nutzen, was dem Erscheinungsbild schadet.
Die Abstellanlage auf dem Parkplatz Institutstraße ist hier als vorbildliches Beispiel zu nennen. Von niedrigen Fahrradständern, an denen lediglich das Vorderrad befestigt werden kann, ist aus praktischen und sicherheitstechnischen Gründen unbedingt abzusehen.
Nimmt leider sehr viel Platz im Stadtbild ein, das unordentlich aussieht und das Gegenteil von grün ist. Dafür mussten dringend benötigte Parkplätze weichen z.B. in der Stadt
Einfache Bügel ordnen den Gehweg. Konkrete Maßnahme & Begründung: Stellen Sie einfache Anlehnbügel an strategischen Orten (z.B. Grundelbachstraße/Winkelgäßchen) auf Dies verhindert das „wilde Abstellen“ an Bäumen oder Zäunen, welches oft die Gehwege für Senioren mit Rollatoren verengt Installiere „Mobilitäts-Wände“ am Ende von Parkreihen, an denen E-Roller und Räder geordnet lehnen können Begründung: Wenn E-Roller (auch Leihgeräte) einen festen Platz haben, blockieren sie nicht querliegend die barrierefreien Wege für Rollatoren Einfache Anlehnbügel sind die günstigste Ordnungshilfe.
Fahrradabstellplatz an der Stadthalle!
Vor allem die überdachten Fahrradabstellanlagen sind wichtig. Bei trockenem Wetter kann man zur Not das Fahrrad auch an eine Laterne lehnen.
Ganz wichtig sind diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten vor allem an Bahnhöfen und ÖPNV Haltestellen. Derzeit werden hier selbst Schrotträder geklaut bzw. Demoliert.
viele Fahrräder haben keinen Ständer. Einfache, robuste, elegante ergonomisch einfache Anschlussmöglichkeiten mit kleiner Anlehn-Funktion wären an Umsteigeknoten wünschenswert. Dies kann aber gerne auch auf einem Bürgersteig sein wenn dieser etwas größer ist oder sehr wenig Fußgänger hat.
Hier ist vor allem ein "mehr" wichtig. Das Rad punktet eben damit, dass ich es nicht 1km oder 500m entfernt parken muss. Bitte auch wirklich wie auf dem Foto angedeutet darauf achten, dass auch Lastenräder dort parken können. Überdachungen müssen lang genug sein und die Bügel müssen geeignet sein. die schicken runden Bügel am Dürreplatz vor der Galerie sind für viele Rahmenformen nicht geeignet, egal ob Lastenrad oder klassisch.

4.13.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare unterstützen die Zielrichtung der Maßnahme insgesamt überwiegend und bestätigen insbesondere den Bedarf nach ausreichend vorhandenen, gut nutzbaren und sicheren Radabstellanlagen. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich vor allem der Wunsch nach mehr geeigneten Abstellmöglichkeiten an wichtigen Zielen und Verknüpfungspunkten, insbesondere an Bahnhöfen, ÖPNV-Haltestellen, im Innenstadtbereich, an der Stadthalle sowie bei Vereinen. Positiv hervorgehoben wird dabei vor allem die Bedeutung überdachter und diebstahlsicherer Anlagen, die das Fahrrad vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl schützen. Mehrfach wird betont, dass gute Abstellanlagen nicht nur der Förderung des Radverkehrs dienen, sondern auch dazu beitragen, ungeordnetes Abstellen an Geländern, Bäumen oder auf Gehwegen zu vermeiden und damit die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums zu verbessern.

Zugleich machen die Kommentare deutlich, dass nicht nur die Anzahl, sondern auch die Qualität und Gestaltung der Abstellanlagen entscheidend sind. Wiederholt wird darauf hingewiesen, dass einfache, robuste und alltagstaugliche Anlehnbügel gegenüber ungeeigneten oder veralteten Fahrradständern vorzuziehen sind. Außerdem wird angeregt, unterschiedliche Fahrradtypen wie Lastenräder oder Fahrräder ohne eigenen Ständer stärker mitzudenken. Kritisch angemerkt wird, dass bestehende Anlagen teilweise vernachlässigt, verschmutzt oder wenig ansprechend seien und dass neue Anlagen teilweise als raumgreifend oder als Belastung für das Stadtbild wahrgenommen würden, insbesondere wenn dafür Kfz-Parkplätze entfallen. Hier zeigt sich ein Spannungsfeld zwischen dem Wunsch nach mehr und besseren Radabstellmöglichkeiten einerseits und Bedenken hinsichtlich Flächenverbrauch, Gestaltung und Nutzungskonflikten andererseits.

Insgesamt machen die Kommentare deutlich, dass die Maßnahme in ihrer Grundrichtung unterstützt wird. Erwartet werden jedoch vor allem funktionale, sichere und gut platzierte Lösungen, die sowohl den Bedarf an zusätzlichen Abstellanlagen decken als auch die Qualität bestehender Anlagen verbessern und unterschiedliche Nutzungsansprüche angemessen berücksichtigen.

4.14 Maßnahmenidee 14: Behebung von Mängeln im Fußverkehrsnetz

Abgegebene Stimmen: 56 | Eingegangene Kommentare: 10

Für den Fußverkehr zeigt der nachhaltige Mobilitätsplan die nächsten Schritte zur Behebung derzeitiger Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur auf. Wesentlicher Schwerpunkt ist die Herstellung ausreichend breiter und nutzbarer Gehwege im gesamten Stadtgebiet – insbesondere die Beseitigung von Beeinträchtigungen durch Radverkehr und parkende Kfz auf Gehwegen. Weitere Themen sind Verbesserungen von Straßenquerungen und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und subjektiven Sicherheit durch Beleuchtung, Gestaltung und Pflege der Gehwege.

Eine hochwertige Fußwegeinfrastruktur ist im Wohnumfeld sowie im Umfeld wichtiger Ziele erforderlich. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege sind diese Ziele im gesamten Stadtgebiet verteilt. Schwerpunkte sind die Innenstadt und die Weststadt, aber auch zahlreiche Standorte in den Ortsteilen. Maßnahmen zur Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur werden daher flächendeckend im gesamten Stadtgebiet umgesetzt.

Die Schwerpunkte bilden folgende Bereiche:

- Breslauer Straße
- Viernheimer Straße
- Dammweg
- Fehlende Beleuchtung an der B3 auf der Ostseite
- Sommergasse
- Hohensachsen
- Innenstadt: Hauptstraße im Bereich um den Amtshausparkplatz (Konflikte zwischen Kfz und Fußgängern)
- B3 süd – Verbreiterung des Geh- und Radwegs
- Waidalle südlich d. Miramar

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel	Lebenswertes Weinheim
Maßnahmenziele	Herstellen von zusammenhängendem, lückenlosem, gut ausgeschildertem Fuß- und Radwegenetz, Reduzierung von Barrieren, Verbesserung der Verweilmöglichkeiten an Fußwegen, Verkehrssichere Infrastruktur
Verkehrsmittel	Fußverkehr
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Schlechter Zustand von Gehwegen • Zu geringe Gehwegbreiten • fehlende, unzureichende Markierung / Beschilderung • mangelhafte Aufenthaltsqualität und Sauberkeit

Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Baulastträger	
Wechselwirkungen	M1, M2, M4, M5, M12, M18, M23, M24	
Wirkung hoch	Aufwand hoch	Umsetzungshorizont laufend

4.14.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Der Gedanke ist gut. Es sind leider im gesamten Innenstadtbereich für Fußgänger Konflikte mit Rad- und Rollerfahrer in der Fußgängerzone und auf Gehwegen vorhanden. Mangelnde Kontrollen und Desinteresse beim den zuständigen Behörden incl. Polizei, z. Bsp. Marktplatz (vor allem Samstags) und Dürreplatz bei Schulende finden keine Kontrollen statt. Wer drei mal innerhalb von 6 Monaten beinahe auf dem Gehweg vom Radfahrer umgefahren wird meidet die Stadt und gibt sein Geld woanders aus. Alle Maßnahmen sind zwecklos wenn die Einhaltung nicht kontrolliert wird.

Die dringendste Maßnahme ist aus meiner Sicht die Herstellung eines Fußweges von Weinheim-Ofling zur DB Haltestelle Weinheim-Lützelsachsen. Derzeit führt der von Oflingern häufig benutzte Weg zwangsläufig über vielbefahrene Straßen (Waidalle und Berliner Straße), die an dieser Stelle zudem auch noch sehr schmal und unbeleuchtet sind. Das ist insbesondere in der dunklen Jahreszeit sehr gefährlich.

Die öffentlichen Wege in Weinheim sind garnicht in einem so schlechten Zustand. Viel mehr fällt auf, dass dem Individualverkehr, den privaten Fahrzeugen, zu viele Rechte eingeräumt werden. Private Fahrzeuge stehen in der ganzen Stadt auf den Wegen. Ein öffentlicher Raum der allen Menschen zusteht. Zu wenig Selbstbewusstsein von Seite der Stadt, z.B. mit Gebühren, überlässt den öffentlichen Raum den PKW. In den Baumstrassen kaum zu ertragen. Vorbilder wie die Stadt Tübingen zeigen, wie es geht.

Gute Möglichkeiten für Fußgänger sind wichtig für eine lebenswerte Stadt.

Feedback: Gehwegbreiten müssen wieder den Standards entsprechen (RASt/EFA) Begründung: Gehwege in der Altstadt und in Wohngebieten sind oft zu schmal für Kinderwagen oder Senioren mit Rollatoren Durch Flächenumverteilung zulasten des ruhenden Verkehrs müssen Mindestbreiten zurückgewonnen werden

Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen sollte analog zu Neubaugebiet auch verstärkt in älteren (Wohn-) Straßen durchgeführt werden.

Zustimmung. Zufußgehen ist für Menschen in Weinheim nicht mehr attraktiv, allein schon wenn sich ein Hundekothaufen an den anderen reiht. Wir brauchen mehr Kontrollen und Bußgelder für Verstöße im Fußgänger- und Straßenverkehr. "Verbesserung der Verweilmöglichkeiten an Fußwegen" ist ein zentrales Thema - das gilt auch und ganz besonders für Plätze. Denn Demokratie und Teilhabe geschieht im öffentlichen Raum, wo wir uns begegnen und austauschen, um an der

Gestaltung unserer Gesellschaft mitzuwirken. Wir müssen wieder Spaß daran haben können, uns im öffentlichen Raum zu bewegen. Aktuell herrscht dort eine Kriegsstimmung, wir flüchten vor Autofahrenden.
Wichtiger als die Konflikte zwischen Verkehrsarten wäre eine Instandsetzung beschädigter, holpriger Gehwege (z. B. Aufwerfungen durch Wurzeln, geflickte Gehwege nach Tiefbaumaßnahmen)
Entschärfung Fussgänger-Gefahrenstelle Kreuzung Haupstr.156+Grundelbachstrasse/Müllheimer Talstrasse! Verschiedene Verkehrsströme kreuzen sich hier - ohne erkennbaren Zebrastreifen z.B. Es gibt lediglich eine kleine Verkehrsinsel - ansonsten keine weitere Beschilderung/Kennzeichnung. Das Überqueren der Strasse für Ältere, Mütter mit Kinderwagen, Kleinkinder u.a. ist an dieser Stelle insbes. bei höherem Verkehrsaufkommen gefährlich.
Wichtig ist ,meiner Meinung nach, die Sicherung der Gehwege und Querungen gegen den Strassenverkehr, insbesondere durch Parken in 5m-Räumen. Bedeutet: Trennung durch erhöhte Bordsteine oder Geländer/Stangen und auch Strassenbeete oder Pflanzkübel. Jedoch sind oft weniger mit Kosten verbundene bauliche Maßnahmen notwendig, als das konsequente und regelmäßige Eingreifen des Ordnungsamt. Ein Schwerpunkt stellt für mich auch die Bergstrasse in Sulzbach dar. Dort verengen sich die Gehwege an bestimmten Stellen zu einem „Nichts“.

4.14.2 Zusammenfassung der eingegangenen Maßnahmen

Die eingegangenen Kommentare unterstützen die Zielrichtung der Maßnahme insgesamt deutlich und bestätigen den Bedarf, Mängel im Fußverkehrsnetz konsequent zu beheben. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich vor allem der Wunsch nach sicheren, ausreichend breiten und durchgängig nutzbaren Gehwegen sowie nach einer stärkeren Priorisierung des Fußverkehrs im öffentlichen Raum. Positiv hervorgehoben wird insbesondere die Bedeutung guter Fußwege für eine lebenswerte Stadt und für die selbstverständliche, alltägliche Mobilität zu Fuß. Wiederholt wird betont, dass Gehwege und Querungen vor allem für ältere Menschen, Kinder, Personen mit Kinderwagen und mobilitätseingeschränkte Personen zuverlässig nutzbar sein müssen.

Zugleich machen die Kommentare deutlich, dass der Handlungsbedarf vielfach weniger im grundsätzlichen baulichen Zustand der Wege, sondern vor allem in Nutzungskonflikten und Behinderungen durch den ruhenden Verkehr gesehen wird. Besonders häufig wird kritisiert, dass Gehwege durch parkende Fahrzeuge eingeengt oder blockiert werden und dadurch ihre eigentliche Funktion verlieren. In diesem Zusammenhang werden eine Neuordnung des Parkens, die Rückgewinnung von Gehwegbreiten zulasten des ruhenden Verkehrs sowie konsequentere Kontrollen und Sanktionen als zentrale Lösungsansätze genannt. Mehrfach wird außerdem auf Konflikte mit Rad- und Rollerfahrenden auf Gehwegen und in der Fußgängerzone hingewiesen. Daneben werden auch konkrete Mängel wie unzureichende Querungsmöglichkeiten, fehlende Beleuchtung, beschädigte oder holprige Gehwege, mangelnde Sauberkeit und geringe Aufenthaltsqualität angesprochen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Kommentare liegt auf konkreten Gefahrenstellen und fehlenden Verbindungen, etwa im Bereich der Kreuzung Hauptstraße/Grundelbachstraße/Müllheimer Talstraße, in Sulzbach oder bei der Wegeverbindung von Ofiling zur DB-Haltestelle Weinheim-Lützelsachsen. Insgesamt zeigen die Rückmeldungen, dass die Maßnahme in ihrer Grundrichtung klar unterstützt wird. Erwartet werden jedoch vor allem sichtbare und wirksame Verbesserungen

im Alltag, insbesondere durch breitere und freigehaltene Gehwege, sichere Querungen, mehr Aufenthaltsqualität sowie eine konsequentere Durchsetzung der Regeln im Straßenraum.

4.15 Maßnahmenidee 15: Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Abgegebene Stimmen: 64 | Eingegangene Kommentare: 10

Die Stadt Weinheim verfügt insbesondere in der Altstadt über hochwertig gestaltete Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität. Für eine Förderung der Nahmobilität ist eine hohe Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld oder an Zielen nicht ausreichend, insbesondere im Fußverkehr gilt: auch der Weg ist das Ziel. Es wird daher angestrebt, lückenlose Aufenthaltsqualität im Straßen- und Wegenetz zu schaffen. Hierzu zählen regelmäßige Sitzgelegenheiten und Wetterschutz, insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen, sowie attraktive und erlebnisreiche Straßenräume mit Begrünung.

Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sind unter anderem die Umgestaltung der oberen Bahnhofstraße, die Umgestaltung des Bereiches um die Alte Post herum (Alte Postgasse/B3) und der Umgang mit dem Durchgangs- und Lieferverkehr rund um den Marktplatz.

Eine Umgestaltung der oberen Bahnhofstraße mit einer einheitlichen Gestaltung und reduzierten Geschwindigkeiten trägt zu einer Aufwertung des Bereichs auf und stellt eine bessere Verbindung zur Hauptstraße und deren Einzelhandelsgeschäften her. Eine Aufwertung kann sich auch über den Bereich des Atriums erstrecken, um hier dem Querungsbedarf und der Aufenthaltsqualität besser gerecht zu werden.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Lebenswertes Weinheim	
Maßnahmenziele	Verbessern der Aufenthaltsqualität an stark frequentierten Orten und Mobilitätsknoten, Verbesserung der Verweilmöglichkeiten an Fußwegen	
Verkehrsmittel	Fußverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Funktional gestaltete Straßenräume • Fehlende Begrünung • Fehlende Sitzgelegenheiten • Mängel bei Oberflächenqualität und Sauberkeit	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Baulastträger	
Wechselwirkungen	M1, M3, M14, M17	
Wirkung mittel	Aufwand mittel	Umsetzungshorizont laufend

4.15.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Es wäre für die Lebensqualität, aber auch für den Einzelhandel sicherlich von Vorteil, wenn die untere Hauptstraße als Fußgängerzone verlängert und somit aufgewertet wird. Sofern Bedarf besteht, den Verkehr am Ausweichroute (bspw. Sperrung der Bahnhofstraße) hier durchzuleiten, könnte man den Bereich entsprechend gestalten.

Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität ist grundsätzlich gut; Aber beachtet auch den wirklichen Wohlfühleffekt! Denn welcher normale Mensch will sich schon, wie auf diesem Bild gezeigt, direkt neben einer Straße auf eine Bank setzen und würde dies auch noch als angenehm empfinden? Wenn da ständig Straßenbahn, Autos, Fahrradfahrer vorbeifahren, also Lärm und Hektik zugange ist, hat der auf der Bank Sitzende keine wirkliche "Aufenthaltsqualität". Wenn, dann müssten solche Sitzgelegenheiten in einem abgeschirmten, separaten Bereich Anwendung finden z.B. eine kleine Parkanlage, zwischen Bäumen und Sträuchern ggf. mit Überdachung und mit Mülleimern ausgestattet. Außerdem müsste die Stadt Weinheim regelmäßig solche Aufenthaltsplätze in Ordnung halten, viel zu oft gibt es Müll auf dem Boden und Schmierereien.

In meinen Augen eine wunderbare Möglichkeit öffentlichen Raum wieder für alle nutzbar zu machen.

Es ist wichtig, in der Innenstadt (Altstadt und Bahnhofstraße) Trinkbrunnen aufzustellen (die müssen ja nicht unbedingt tausende € kosten). An heißen Sommertagen staut sich die Hitze in der Altstadt. Der Straßenbelag und die Häuser heizen sich auf. Die Bevölkerung von Weinheim ist im Durchschnitt ziemlich alt und leidet unter der Hitze. Beschattung durch Sonnenschirme oder -segel ist zusätzlich denkbar und wünschenswert. Plätze zum Sitzen und Ausruhen auch, aber bitte nicht so wie auf diesem Bild :-)

Was sind das denn für scheußliche Möbel auf dem Bild? Da gibt es doch wesentlich schönere Parklets. Neben den reinen Sitzplätzen wäre auch wichtig, Begegnungsmöglichkeiten zu schaffen, wo man einander gegenüber sitzt, und nicht nur in Rufweite. Kurzfristig wichtig sind Schatten (Sonnensegel?) und Wasser.

Setze mobile Pflanzkübel als „Sperrn“ gegen illegales Eck-Parken ein Begründung: Begrünung wertet die Stadt auf und verhindert gleichzeitig physisch, dass Autos Sichtachsen an Kreuzungen zustellen

Klimakatastrophenvorsorge: Sonnenschutzsegel und Trinkwasserspender auf allen Plätzen. Erhalt und Aufwertung ehemals schöner Orte wie der Friedenseiche am Werderdenkmal. Bepflanzung mit Straßenverträglichen und Klimaresilienten Baumarten nach GALK.

Sind hier auch Mülleimer vorgesehen? Wie sieht es mit Sonnenschutz aus oder ist der Standort so gewählt, dass es kein Thema gibt?

Solche Aktionen sind in Berlin öffentlichkeitswirksam gescheitert, kosten Parkraum und einen Haufen Geld, am Ende werden die Installationen nicht genutzt oder durch Vandalen verunstaltet. Bitte nicht.

Bahnhofstraße: 30 und bei der Galerie 20 km/h ist in Ordnung (klappt am Marktplatz ganz gut), aber ein Verkehrsberuhigter Bereich mit Schrittgeschwindigkeit wäre übertrieben, angesichts der nach wie vor bestehenden Bedeutung der Bahnhofstraße als Zufahrt in die südöstlichen Ortsteile und das

Gorxheimer Tal. Und die 20 km/h machen auch dort nur Sinn zu Tageszeiten, zu denen dort ein nennenswerter Fußverkehr besteht.

4.15.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare unterstützen die Zielrichtung der Maßnahme insgesamt überwiegend und bestätigen insbesondere den Wunsch nach einer höheren Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich, dass Straßen und Plätze stärker als Orte des Aufenthalts, der Begegnung und der Teilhabe verstanden werden sollen und nicht nur funktional dem Verkehr dienen. Positiv hervorgehoben werden vor allem Ansätze zur Begrünung, zur Schaffung von Sitzgelegenheiten, zur Aufwertung der Innenstadt sowie zur Verbesserung des Stadtklimas durch Schatten und Wasserangebote. Mehrfach werden Trinkbrunnen, Sonnensegel, klimaresiliente Bepflanzung und die Aufwertung bestehender Orte als wichtige Beiträge zu einer attraktiveren und hitzeangepassten Stadt genannt. Auch die grundsätzliche Idee, öffentlichen Raum wieder stärker für alle nutzbar zu machen, wird ausdrücklich begrüßt.

Zugleich machen die Kommentare deutlich, dass die konkrete Ausgestaltung für die Akzeptanz entscheidend ist. Wiederholt wird angemerkt, dass Sitzgelegenheiten und Möblierung nur dann als aufenthaltsfördernd wahrgenommen werden, wenn sie in ein ruhiges, ansprechendes und gepflegtes Umfeld eingebettet sind. Kritisch gesehen werden daher Lösungen direkt am Fahrbahnrand oder gestalterisch wenig überzeugende Elemente, die weder einen echten Wohlfühleffekt noch Aufenthaltsqualität erzeugen. Zudem werden Sauberkeit, Pflege, Mülleimer und der Schutz vor Vandalismus als wichtige Rahmenbedingungen benannt. Ein weiterer Schwerpunkt der Kommentare liegt auf der Frage, wie weit Verkehrsberuhigung und Flächenumverteilung gehen sollen. Während einige Rückmeldungen eine deutliche Aufwertung und stärkere Verkehrsberuhigung, etwa in der unteren Hauptstraße oder Bahnhofstraße, befürworten, verweisen andere auf die weiterhin wichtige Erschließungsfunktion dieser Bereiche und warnen vor überzogenen Einschränkungen des Kfz-Verkehrs.

Insgesamt zeigen die Kommentare, dass die Maßnahme in ihrer Grundrichtung unterstützt wird. Erwartet werden jedoch vor allem hochwertige, alltagstaugliche und klimaangepasste Lösungen, die Aufenthaltsqualität nicht nur formal herstellen, sondern tatsächlich als angenehm und nutzbar erfahrbar machen.

4.16 Maßnahmenidee 16: Kurzfristiges Umsetzungsprogramm zur Optimierung von Signalanlagen

Abgegebene Stimmen: 55 | Eingegangene Kommentare: 25

Die Überprüfung und Modernisierung der Signalanlagen im Stadtgebiet ist eine Schlüsselmaßnahme im nachhaltigen Mobilitätsplan. Die Verkehrsmengen und -abläufe im Stadtgebiet haben sich in den vergangenen Jahren gewandelt, daher ist eine Anpassung der Signalanlagen angebracht. Hierzu zählen die Feststellung und Behebung eventueller Störungen, die Modernisierung der Steuerungstechnik, eine bessere Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs, die Überprüfung und Fortschreibung der ÖPNV-Anforderung (Bahnübergänge und Ampelschaltungen) und die Überprüfung der Koordinierung („Grüne Welle“). Besondere Priorität haben dabei die Signalanlagen entlang der Mannheimer Straße, die Signalisierung im Zusammenhang mit den Bahnübergängen entlang der Bergstraße sowie der Knotenpunkt Westtangente / Viernheimer Straße.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Lebenswertes Weinheim	
Maßnahmenziele	Optimierung von Ampelschaltungen, Reduzierung von Barrieren	
Verkehrsmittel	Fußverkehr, Radverkehr, Autoverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Störungsanfälligkeit der Lichtsignalanlagen • Bedarf zur Anpassung der Signalprogramme an aktuelle Verkehrsmengen • Teilweise lange Wartezeiten für Fuß- und Radverkehr • gelegentliche Leistungsfähigkeitsprobleme • teilweise lange Wartezeiten an Bahnübergängen	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Baulastträger, Eisenbahninfrastrukturunternehmen	
Wechselwirkungen	M1, M2, M4, M11, M12, M17	
Wirkung hoch	Aufwand mittel	Umsetzungshorizont kurzfristig, danach laufend

4.16.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Längere Grün Phasen für Fußgänger wären wünschenswert. Damit auch Menschen mit Rollatoren, Rollstühle die Straße in einem rutsch überqueren können. Bzw wenn man als Fußgänger mal

angeschlagen (krank) ist.
Die Ampeln sollten nachts generell abgeschaltet werden, damit nachts auf den Hauptstraßen eine Durchfahrt ohne ständiges Anhalten möglich ist. Nachts ist kaum Verkehr, und daher werden die Ampeln nachts nicht gebraucht. Wer nachts mit dem Auto unterwegs ist, ärgert sich über ständige unnötige Wartezeiten an den Ampeln. Durch unnötige nächtliche Wartezeiten an roten Ampeln entsteht auch ein höherer Kraftstoffverbrauch und mehr Lärm für die Anwohner. In der Mannheimer Straße sollte es für die OEG eine Vorrang-Schaltung geben, sodass die OEG an allen Ampeln stets Grüne Welle hat und ohne Halt durchfahren kann. Dies trägt zur Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖPNV bei.
Verbesserung vor allem die LSA Anforderungen des ÖPNV, manche dauern ewig anderen gehen gar nicht. Anpassung auch der Länge von Grünphasen. An manchen LSA kommen nur 3 Autos durch.
Zwei Punkte sehe ich hierbei als besonders wichtig an, um einen harmonischen Verkehrsfluss sicherzustellen: Mehr Kreisverkehre statt Ampel-Kreuzungen und für vielbefahrene Hauptstrecken bei Ampeln eine grüne Welle intelligent eintakten.
Die Taktung der Ampelschaltungen ist aktuell leider nicht fussgängerfreundlich. Insbesondere an den größeren Verbindungsstraßen haben Fußgänger extrem lange Wartezeiten.
Die "Grüne Welle", das man nicht an jeder Ampel anhalten muss ist optimierungswürdig
Bitte grüne Welle nicht nur für Autos, sondern auch für Fahrräder bedenken. In der Mannheimer Str. funktioniert das teilweise ganz gut. Mannheimer Str. Ecke Wormser: stadtauswärts für Rechtsabbieger schaltet die Ampel erst lange nach der Geradeausspur auf Grün. Das ist völlig unverständlich. In der Bahnhofstraße aufwärts Kreuzung Schulstraße endet der Radweg kurz nach der Kreuzung. Das ist ein erheblicher Gefahrenpunkt. Wenn die Ampelschaltung geändert würde, so dass Fahrräder schon gleichzeitig mit den Fußgängern Grün bekämen, könnten sie schon vor den Autos die Kreuzung queren und sicher auf die Fahrbahn einfädeln, so dass Autofahrende gar nicht erst auf die Idee kommen, zu überholen.
Das würde jede Menge CO2 einsparen.
Einführung von „Dauer-Grün“ für Fußgänger an kleinen Querungen, das erst durch Kfz angefordert werden muss Begründung: Dies kehrt die Priorität um und schützt Senioren, da der Verkehrsfluss des Fußverkehrs standardmäßig Vorrang hat
Bitte hier vor allem auf eine Priorisierung von Fußgängern achten. Aktive Mobilität vor individuellem motorisiertem Verkehr.
Bitte auch die Ampelschaltung bei denns/ netto prüfen. Wartezeiten von mehr als 6 Minuten sind hier keine Seltenheit.
Bitte priorisiert die "Bettelampeln" für Radfahrer überprüfen, z.B. an der Bergstraße nach Süden. Hier hat häufig der rechtsabbiegende Kraftverkehr Priorität, es gibt aber kaum Autofahrer, die tatsächlich rechts abbiegen. Eine Umkehrung der Priorität, so dass abbiegende Autofahrer grün anfordern

müssen, würde den Verkehrsfluss erheblich verbessern, ohne Nachteile.
Entlang der B3 nach Süden werden die Radfahrer an den Ampeln stark benachteiligt, vor allem an der Sommergasse in Lützelaschen und der Hammelbäcker Straße.
Absolut zentrale Orte für eine verbesserte Ampelschaltung für Menschen die zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind, sind folgende Ampeln: Kreuzung Bergstraße - Werderstraße - Alte Postgasse / Friedrichstraße Kreuzung Bergstraße - Birkenauer Talstraße Kreuzung Bergstraße - Bahnhofstraße Kreuzung Bergstraße - Hopfenstraße (hier wurde die Ampel irgendwie vergessen, völlig absurd)
Für die meisten Signalanlagen besteht nachts keinerlei Bedarf. Eine zeitweise Abschaltung der Anlagen an nachts wenig frequentierten Stellen (= beinahe das komplette Stadtgebiet) wäre eine einfache Maßnahme um den Verkehrsfluss zu verbessern.
Zahlreiche Ampelanlagen in Weinheim sind nach meinen Erfahrungen nicht optimal für Fahrradfahrer und Fußgänger. Dies gilt z.B. für die Querungen der B3 und der OEG Gleise an der Friedrich-Vogeler-Straße und der Prankelstrasse mit unzureichender Aufstellfläche zwischen den Gleisen und der B3. Am Postknoten und am Multring müssen Fahrradfahrer auf die Fussgängerwege um die Bedarfsampel zu schalten, un es fehlt ebenfalls der Platz zum Warten.
Bitte mit den neuen Schaltungen nicht nur den Autoverkehr ausbremsen. Ein „Weinheim für alle“ muss auch die einschließen, die aus guten Gründen mit dem PKW unterwegs sind!
Vor allem die Abschaltung in Randzeiten sollte verstärkt genutzt werden. Der Staat hat ein großes Regelungsbedürfnis, das auch an Ampeln zum Ausdruck kommt - und gleichzeitig ist diese Regelung oft augenscheinlich nicht situations- und bedarfsgerecht. Die Bürger haben selbst Augen und brauchen keinen Nanny-Staat.
Siehe auch der Kommentar zu M 3 (Knotenpunkte, Umbau in Kreisverkehre). Die Ampelkreuzungen im Stadtgebiet sollten kurzfristig auf konsequente Bedarfssteuerung umgestellt werden werden. Dies funktioniert leider immer noch sehr selten. Die Technik gibt es und ist oft auch vorhanden (Kameras, Kontaktschleifen im Boden). Für die meisten Ampelkreuzungen außerhalb der Mannheimer Straße ist keine feste Grüne Welle erforderlich. Funktionsweise der konsequenten Bedarfssteuerung: Grundstellung der Ampel ist rot. Bei Annäherung eines Fahrzeuges oder Drücken eines Fußgängers wechselt die Ampel sofort auf Grün, sofern kein anderer Verkehrsteilnehmer gerade Grün hat. Nach ca. 4-5 Sekunden ohne durchfahrendes Fahrzeug wechselt die Ampel wieder auf Rot. Vorteile der konsequenten Bedarfssteuerung: kein Zeitfenster bleibt ungenutzt, wie dies jetzt oft der Fall ist (Alle Verkehrsteilnehmer stehen und warten, die Kreuzung ist frei, und der Verkehr staut sich hinter roten Ampeln, während Fußgänger und Radfahrer gefährlich bei Rot queren). Bei konsequenter Bedarfssteuerung ist die Akzeptanz der Rotphase auch bei Fußgängern und Radfahrern höher, denn ihre Ampel ist nur so lange rot, wie kein anderer Verkehrsteilnehmer ihren Weg quert. Sobald keiner mehr quert, ist die Ampel auch grün. Das erzieht zur Beachtung der Rotphase und erhöht die Sicherheit. Für alle Verkehrsteilnehmer wird das Aggressionspotential gesenkt, was die Sicherheit ebenfalls erhöht. Der Verkehr fließt so optimal wie möglich. - Doch mittelfristig sind an den meisten Kreuzungen Kreisverkehre noch besser.
Danke für das Angehen der Optimierung von Ampelschaltungen. Ampelschaltungen sollten auch

ständig überprüft werden. Denn bei einigen Bahnübergängen gibt es Zeiten bei denen die Schalt-"Intelligenz" nach einiger Zeit schlechter zu werden scheint - was man erst einmal nicht glauben kann. Kennen Sie die Ampelschaltung der Ebert-Kreuzung? Diese Ampelschaltung ist ein Effizienz-Wunder und gerecht. Der, der bei geringer Fahrzeugdichte z.B. gegen Abend als erster auf die Ampel zufährt oder steht erhält die nächste Grünphase. Ökologisch wäre es jedoch noch besser wenn schon beim gemäßigten Heranfahren die Ampel diesen Verkehrsteilnehmer erkennt, damit er gar nicht stoppen und wieder anfahren muss. Jedoch haben auf der B3 einige Ampeln in Kombination mit der Bahn gar keine Wahrnehmung von wartenden Fahrzeugen. Obwohl die OEG über Minuten nicht kommt kann die eine - oder Tage später die andere Spur nicht abfahren. Da dies nicht immer vorkommt ist wohl eine tagesabhängige Steuerung verantwortlich... was ja nicht sein kann...

Signalanlagen zu modernisieren ist ein sehr guter Ansatz. Mit einem abgestimmten Takt der Ampelanlagen können auch große Verkehrsaufkommen in Stoßzeiten gut und fließend bewältigt werden. Auch kann eine reduzierte Fahrgeschwindigkeit darüber gesteuert werden. z.B. auf langen Strecken mit vielen Ampeln und (Beispiel) 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit kann mit einem Schild, dass auf eine grüne Welle bei (z.B.) 45 km/h hinweist, die Geschwindigkeit geregelt werden. Wer als Fußgänger an der Kreuzung Mannheimerstraße/Händlerstraße nicht für grün drückt bekommt auch kein grün und bleibt weiter stehen. Hier hilft es schon die Fußgängerampeln in den Lichtwechsel automatisch mit einzubeziehen.

Beispiel für eine sehr bedarfsgerechte und funktionierende Ampel ist die Einmündung Bergstrasse / Römerloch. Für alle Richtungen und Abbiegen sehr geringe Wartezeiten - kein „Leerstehen“.

Ampeln sollten dann Verkehr regeln, wenn es Verkehr gibt. Weinheim sollte wie in Nachbarstädten Nachts die Ampeln auf Blinklicht schalten. Linksabbieger grüner Pfeil (zB. Einmündung Westtangente Abbieger vor Tunnel aus Richtung Mannheim kommend auf B3 Richtung Zentrum. Für nicht sehr selten Vorhandene Fußgänger/Radfahrer Drückampel installieren).

Suezkanalweg: für LKW-"Durchfahrt" sperren, nur Lieferverkehr zulassen Fahrradstraße prüfen Navigation über GoogleMaps gibt diese Route an

Bitte unbedingt die Bedarfsschaltung für Fußgänger ausschalten. Die Fußgänger nehmen an der Mannheimer Straße niemanden etwas weg. Wartezeiten an der Bahnhofskreuzung (Mannheimer Straße/Bahnhofstraße) sind für nicht-Autos wirklich nicht zumutbar! Also ja, bitte optimieren, aber bitte nicht nur für die Autos! Die Ampel beim "Alten OEG-Bahnhof" ist nachts und wochenends oft für den B3-Durchgangsverkehr grün, während andere Teilnehmer warten. Hier wäre eine sog. intelligente Ampelschaltung sinnvoll. Abends und sonntagsmorgens ist es so wenig Verkehr, dass es nicht nötig ist, diesen lange warten zu lassen.

4.16.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare unterstützen die Zielrichtung der Maßnahme insgesamt deutlich und bestätigen den Bedarf, die bestehenden Signalanlagen im Stadtgebiet zu überprüfen und an aktuelle Anforderungen anzupassen. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich vor allem der Wunsch nach einer stärkeren Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs. Mehrfach werden lange Wartezeiten, sogenannte „Bettelampeln“ und unzureichende Aufstellflächen an Querungen kritisiert, insbesondere an großen Verkehrsachsen wie der

Mannheimer Straße, der Bergstraße, am Postknoten, am Multring sowie an Querungen im Zusammenhang mit Bahnübergängen. Positiv hervorgehoben wird, dass eine Optimierung der Signalanlagen als Schlüsselmaßnahme verstanden wird, um Barrieren abzubauen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Verkehrsfluss insgesamt bedarfsgerechter zu gestalten.

Zugleich machen die Kommentare deutlich, dass unterschiedliche Erwartungen an die künftige Steuerung bestehen. Ein Teil der Rückmeldungen fordert eine klare Priorisierung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs, etwa durch längere Grünphasen für zu Fuß Gehende, automatische Freigaben statt Bedarfsanforderungen oder eine stärkere Bevorrechtigung von Straßenbahn und Bus. Andere Kommentare betonen hingegen die Bedeutung einer „grünen Welle“, kürzerer Wartezeiten und einer besseren Verkehrsabwicklung auch für den Kfz-Verkehr. Wiederholt wird angeregt, Ampeln nachts oder in verkehrsarmen Zeiten abzuschalten oder auf Blinkbetrieb umzustellen. Darüber hinaus werden bedarfsgesteuerte Schaltungen und modernere, intelligenter reagierende Systeme als sinnvolle Lösung genannt. Ein zentrales Spannungsfeld besteht damit zwischen dem Wunsch nach stärkerer Priorisierung aktiver Mobilität und der Forderung, den Autoverkehr nicht zusätzlich auszubremesen.

Insgesamt zeigen die Kommentare, dass die Maßnahme in ihrer Grundrichtung klar unterstützt wird. Erwartet werden vor allem bedarfsgerechte, nachvollziehbare und für alle Verkehrsarten faire Lösungen, die lange Wartezeiten reduzieren, bestehende Fehlsteuerungen beseitigen und insbesondere für Fuß- und Radverkehr spürbare Verbesserungen im Alltag schaffen.

4.17 Maßnahmenidee 17: Attraktive Gestaltung der Innenstadtzugänge (insb. für Fuß- und Radverkehr)

Abgegebene Stimmen: 88 | Eingegangene Kommentare: 13

Die Innenstadt ist das Herz der Stadt Weinheim und vielfältigen Anforderungen ausgesetzt. Hierbei kommt der Förderung des Fuß- und Radverkehrs als „standorttreuer“ Mobilitätsform eine besondere Bedeutung zu. Um die Erreichbarkeit der Innenstadt zu verbessern, sollten die Zugänge aus den benachbarten Wohngebieten und von den Bahnstationen aufgewertet werden. Hierzu zählt die verbesserte Querung der die Innenstadt umschließenden Hauptverkehrsstraßen und die Umgestaltung wichtiger Fuß- und Radverbindungen in der Innenstadt, z. B. Bahnhofstraße, Mittelgasse, Weschnitzbrücke / Alte Postgasse). Ergebnis sind hochwertige „City-Routen“ als rote Teppiche für Innenstadtbesucher:

- Südlicher Innenstadtzugang – City Route Süd („Sachsenroute“)
- Nördlicher Innenstadtzugang – City Route Nord („Nibelungen-Route“)
- Östlicher Innenstadtzugang – City Route Ost („Altstadt-Odenwald-Route“)
- Nordwestlicher Innenstadtzugang – City Route West („Nordweststadt-Route“)

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel	Lebenswertes Weinheim
Maßnahmenziele	Herstellen von zusammenhängendem, lückenlosem, gut ausgeschildertem Fuß- und Radwegenetz, Nutzungsänderung oder Umgestaltung von Parkplatzflächen, Reduzierung von Barrieren, Verbessern der Aufenthaltsqualität an stark frequentierten Orten und Mobilitätsknoten, Verbesserung der Verweilmöglichkeiten an Fußwegen
Verkehrsmittel	Fußverkehr, Radverkehr, Autoverkehr
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Barrierewirkungen des Hauptverkehrsstraßennetzes beim Erreichen der Innenstadt aus den benachbarten Wohngebieten • Konflikte zwischen Fußverkehr und Radverkehr auf den Verbindungen zur Innenstadt • Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr auf den Verbindungen zur Innenstadt • Geringe Aufenthaltsqualität auf zahlreichen Verbindungen zur Innenstadt
Räumlicher Umgriff	Kernstadt, Weststadt
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Baulastträger

Wechselwirkungen	M1, M2, M4, M11, M12, M15, M16, M18, M19, M20	
Wirkung hoch	Aufwand mittel	Umsetzungshorizont kurz- bis mittelfristig

4.17.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Zur Anbindung Marktplatz aus dem Gornheimertal vgl. meine Anmerkung zu M11
Die neue Überquerung der Bahngleise vom Multring/Mierendorffstr. aus halte ich für nicht so dringlich. Wenn man dann auf der B3 angekommen ist, kann man - auf Grund der B3 und Bahnlinie ohnehin nur: a) nach Norden entlang der B3 zur Suezkanalkreuzung b) nach Süden entlang der B3 zur Barbarabrücke c) über die B3 in den Tafelacker (Sackgasse/Privatgymnasium) bzw. Friedrich-Vogler-Straße Zu genau diesen Zielen sind aber je bereits Querungen vorhanden: Suezkanal und Barbarabrücke. Es wäre daher viel Kosteneffizienter die vorhandenen Querungen für den Radverkehr auszubauen und leichter Erreichbar zu machen. a) Verbindung Multring/Mierendorffstr. -> Käsäckerweg -> Suezkanalweg b) Verbindung Multring/Mierendorffstr./Delpstraße -> Leberstraße -> Barbarabrücke oder DBS Schule Durch eine Sperrung des Suezkanalwegs für den KFZ-Durchgangsverkehr z.B. durch Poller i.d.H. des Naturin-Parkplatzes wäre diese Route viel attraktiver und sicherer für den Radverkehr. Zu Hauptverkehrszeiten stauen sich hier oft die Autos. Und auch Radfahrer kommen dann nicht an den Autos vorbei. Das ist sehr ärgerlich. ----- Außerdem: Ich würde gerne mit dem Fahrrad von der B3 in die Luisenstraße abbiegen können, wenn ich in die Innenstadt fahre. So werde ich so in der Höhe der Bismarkstraße nicht in den Autoverkehr gelenkt, sondern kann so sicher in der Luisenstraße bergauf strampeln - ohne daß ich Angst haben muss von den Autos überfahren zu werden.
Die Altstadtroute sollte für den PKW Durchgangsverkehr gesperrt werden. Die Strecke Rote Turmstrasse - Mittelgasse - Hauptstrasse ist m.E. zu eng als dass sich Autos und Radfahrer bzw. Fussgänger sicher begegnen können. Ohne den Strom von Autos während der Berufsverkehrszeiten würde sich die Aufenthaltsqualität in den Lokalen am Marktplatz erhöhen. Ebenso die Lebensqualität der Anwohner an der Strecke.
Aus Gornheimertal kommend mit dem Fahrrad in die Innenstadt, durch die Mittelgasse wäre der kürzeste und logische Weg. Allerdings gibt es erstens eine gefährliche Linksabbiege-Stelle. Zweitens fahren einfach zu viele Autos durch die Mittelgasse. Es wäre lebensgefährlich, mit dem Fahrrad in dieser Richtung gegen den Feierabendverkehr Richtung Odenwald zu fahren. Irgendwas muss passieren, dass da weniger Autos fahren. Z.B. verkehrsberuhigte Zone, Durchfahrt verboten, Anlieger frei.
Zweirichtungsverkehr für Radfahrende in der Mittelgasse bedeutet ziemlich zwingend, dass der Auto-Durchgangsverkehr dort gestoppt wird. Das ist ohnehin notwendig, um die Mittelgasse barrierefrei zu bekommen. Das wiederum wäre wichtig, um Senioren, Gehbehinderten und Rollstuhlfahrenden Zugang zu oberem Marktplatz und Park zu erleichtern.
Markiere „rote Teppiche“ als City-Routen Begründung: Klare optische Führung signalisiert

Autofahrern: „Hier bin ich nur Gast“. Das senkt die Geschwindigkeit ohne bauliche Schwellen

Die Mittelgasse/ Hauptstraße Süd könnte für den Durchgangsverkehr ganz gesperrt werden. Diese "Abkürzung" für Autos funktioniert sowieso nur in einer Richtung und ist ganz verzichtbar in Abwägung zu den Vorteilen für Fußgänger und eines kürzeren Weges für Fahrräder in die Innenstadt. Die skizzierte Lösung einer Mischfläche wird wahrscheinlich im Fahrradgegenverkehr immer noch teilweise sehr eng. Diese Straße stammt ja offenbar aus einer Zeit ohne Autos, Drahtesel sind den hier ursprünglichen Pferden näher als moderne, breite Autos den Pferdewagen... ;-)

Ein sicherer Innenstadtzugang (City Route Nord / Nibelungen-Route) für Fußgänger und Radfahrer ist sehr zu begrüßen. Sie stellt die kürzeste und sinnvollste Verbindung zwischen Nordstadt und Innenstadt dar und sollte daher durch eine klare Beschilderung und Straßenmarkierungen deutlich ausgewiesen werden. In diesem Zusammenhang sollte auch das bestehende Einbahnstraßensystem in der Johannisstraße, Wilhelmstraße und der Paulstraße überprüft werden. Dieses wurde 1986 eingeführt um den Schleichverkehr in Richtung Odenwald und Gorbheimer Tal durch die Nordstadt zu verhindern. Mit der Eröffnung des Saukopftunnels im Jahr 1999 hat sich die Verkehrssituation jedoch grundlegend verändert. Dennoch wird weiterhin an dem alten Einbahnstraßensystem festgehalten obwohl dessen ursprünglicher Zweck entfallen ist. Für Anwohner bedeutet dies häufig unnötige Umwege um ihre Wohnadresse zu erreichen. Dadurch werden wiederum Nebenstraßen - insbesondere auch die City Route Nord - zusätzlich und vermeidbar belastet. Eine Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Verkehrsführung erscheint daher sinnvoll.

Die Strecke der Hauptstraße bis zur Fußgängerzone wird tagsüber hoch frequentiert mit PKW und Lieferwägen befahren und wird auch als PKW-Rennstrecke und persönlicher Parkraum genutzt - auch im absoluten Halteverbot und wirklich täglich, stundenlang. Diese Strecke ist wirklich nicht als "Führung abseits stark befahrener Straßen" zu bezeichnen, sondern als Brennpunkt für tödliche Unfälle. Umso mehr, da viele Kinder hier ihren Schulweg haben. Mit dem beladenen Lastenrad ist der Erbsenbuckel nicht bezwingbar, außerdem verhindert der Gegenverkehr (meist mit Lieferwägen) ein sicheres Hinaufkommen ohne anhalten zu müssen. Erbsenbuckel und Hauptstraße sind keine Alternative zur Grindelbachstraße!

Sehr Attraktiv finde ich in diesem Zusammenhang Poller, die einen Durchgangsverkehr verhindern, aber alle Teile mit dem Auto erreichbar lassen. Das Problem ist oftmals nicht der Anwohner, der zum Ausladen zu seinem Haus möchte, das Störende ist der massive Durchgangsverkehr auf dafür nicht ausgelegten Straßen. Dieser bringt weder den Anwohnern etwas, noch dem Gewerbe. Daher sollte dieser nach Möglichkeit aus der Innenstadt herausgehalten werden.

Den Fußverkehr zu unterstützen finde ich gut. Im Bereich der B3/alte Postgasse würde es vielleicht schon reichen, wenn man als Fußgänger an der Fußgängerampel auf Höhe der Hausbrauerei nicht so lange warten muss bis diese auf grün schaltet.

Umgestaltungsvorschlag Mittelgasse sehr gut. Verkehrsberuhigter Bereich ausweiten: ab Markplatz Roteturmstraße bis Einmündung Mittelgasse/Hauptstraße ab dort bis Einmündung Hauptstraße/Grindelbachstr./Müllheimer-Talstr. Gehwege freigehalten; Tempo 20 Signalanlagen an den Hauptverkehrsknoten modernisieren. Verkehrsberuhigter Bereich: Bahnhofstr. ab Ehretstr bis Dürreplatz; Kreuzung Bahnhofstr./Hauptstr./Dürrestraße: Ampelanlage ausschließlich Bus /

Fußgänger

Radfahrer benötigen eigene, geschützte Wege! PKW-Fahrer sind auch Menschen, fast keiner überholt mit 1,5m Abstand, die meisten schweren zu schnell vorne ein (auch ein Fahrrad kann 30 km/h fahren). Die Maßnahmen sind ein guter Anfang, aber wieso nicht gleich richtig und gut machen?

4.17.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare unterstützen die Zielrichtung der Maßnahme insgesamt deutlich und bestätigen den Bedarf, die Zugänge zur Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr sicherer, direkter und attraktiver zu gestalten. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich vor allem der Wunsch, die Innenstadt besser aus den angrenzenden Wohngebieten erreichbar zu machen und bestehende Barrieren durch stark belastete Straßen, unübersichtliche Knotenpunkte und ungeeignete Verkehrsführungen abzubauen. Positiv hervorgehoben wird insbesondere die Idee klar erkennbarer und hochwertig gestalteter „City-Routen“, die Fuß- und Radverkehr gezielt in die Innenstadt führen. Mehrfach wird angeregt, diese Routen durch eindeutige Markierungen, Beschilderung und gestalterische Aufwertung sichtbar zu machen.

Ein besonderer Schwerpunkt der Kommentare liegt auf der Altsstadtdurchfahrt über Rote Turmstraße, Mittelgasse und Hauptstraße. Hier zeigt sich eine weitgehende Übereinstimmung, dass der bestehende Kfz-Durchgangsverkehr ein zentrales Problem darstellt und die Sicherheit wie auch die Aufenthaltsqualität erheblich beeinträchtigt. Mehrere Kommentare sprechen sich dafür aus, den Durchgangsverkehr in diesem Bereich deutlich zu reduzieren oder ganz zu unterbinden, etwa durch Sperrungen, Poller oder verkehrsberuhigende Regelungen bei gleichzeitiger Erreichbarkeit für Anwohnende. Dies wird nicht nur als Voraussetzung für eine sichere Radverbindung, sondern auch für mehr Barrierefreiheit, bessere Bedingungen für den Fußverkehr und eine höhere Aufenthaltsqualität in der Altstadt gesehen. Auch die Route aus der Nordstadt wird teilweise kritisch bewertet, da Erbsenbuckel und Hauptstraße insbesondere für den Alltagsradverkehr, für Kinder oder Lastenräder nicht als ausreichend attraktiv und sicher wahrgenommen werden.

Darüber hinaus enthalten die Kommentare konkrete Hinweise zu Einzelmaßnahmen, etwa zur Verbesserung bestehender Querungen statt zusätzlicher neuer Verbindungen, zur Anpassung von Ampelschaltungen oder zur Überprüfung bestehender Verkehrsführungen im Umfeld der Innenstadt. Ein Spannungsfeld zeigt sich vor allem in der Frage, wie weit eine gemeinsame Führung von Kfz-, Fuß- und Radverkehr tragfähig ist. Während einige Kommentare verkehrsberuhigte Mischflächen als gangbaren Weg sehen, fordern andere ausdrücklich stärker geschützte und getrennte Führungen für den Radverkehr. Insgesamt machen die Kommentare deutlich, dass die Maßnahme in ihrer Grundrichtung unterstützt wird. Erwartet werden vor allem konkrete und wirksame Lösungen, die den Durchgangsverkehr in sensiblen Bereichen reduzieren, die Sicherheit für Fuß- und Radverkehr erhöhen und die Innenstadt als gut erreichbares und attraktives Ziel stärken.

4.18 Maßnahmenidee 18: Weiterentwicklung des Parkraummanagements

Abgegebene Stimmen: 33 | Eingegangene Kommentare: 13

Lebenswerte Quartiere benötigen einen ausgewogenen Umgang mit dem ruhenden Verkehr. Einerseits soll Pkw-Besitz auch in Altbauquartieren mit wenigen oder vollständig fehlenden privaten Stellplätzen möglich sein, andererseits sind Beeinträchtigungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr zu vermeiden. Die Neuorganisation des geduldeten Gehwegparkens wird auf der Grundlage rechtlichen Vorgaben flächendeckend im gesamten Stadtgebiet umgesetzt. Eine Möglichkeit, mit dem knappen Parkraum in dichtbebauten Bereichen umzugehen, ist die Einrichtung von weiteren Car-Sharing-Stationen. Die Stadt Weinheim unterstützt Car-Sharing-Angebote durch Regelungen zur bevorzugten Nutzung von Parkständen im Straßenraum. In Gebieten mit hohem Parkdruck sollten zudem Lösungen für die Ordnung des Parkens, z. B. Bewohnerparken oder Quartiersgaragen, erarbeitet werden.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Lebenswertes Weinheim	
Maßnahmenziele	Nutzungsänderung oder Umgestaltung von Parkplatzflächen, Reduzierung von Barrieren, Verbessern der Aufenthaltsqualität an stark frequentierten Orten und Mobilitätsknoten, Verbesserung der Verweilmöglichkeiten an Fußwegen	
Verkehrsmittel	Autoverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Hoher Parkdruck in Wohngebieten durch fehlende oder nicht genutzte private Stellplätze • Sichteinschränkungen für alle Verkehrsmittel durch regelwidrig abgestellte Fahrzeuge • eingeschränkte Nutzbarkeit von Verkehrsflächen durch regelwidrig abgestellte Fahrzeuge	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt), insbesondere Altstadtquartiere	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Parkhausbetreiber, weitere Akteure	
Wechselwirkungen	M2, M4, M9, M17	
Wirkung hoch	Aufwand mittel	Umsetzungshorizont kurz- bis mittelfristig

4.18.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Insbesondere in der Nordstadt sind die Gehwege nicht nutzbar, da ständig zugeparkt. Bei Stadthallenveranstaltungen ist die Situation inzwischen auch gefährlich, da die Stadthallenbesucher den Parkdruck im Viertel noch weiter erhöhen und Rettungsfahrzeuge kaum noch Durchfahrt finden würden. Hier fehlt der Aroma-Parkplatz als Puffer für Stadthallenveranstaltungen jetzt schon enorm. Durch die Bebauung des Aroma-Areals mit weiteren Wohnungen wird die Anzahl der Autos noch weiter steigen.

Der ruhende Verkehr ist sicherlich in vielem Wohngebiet ein Thema. In der Altstadt lässt sich sicherlich mit Anwohnerparkplätzen etwas Unterstützung schaffen. In der Weststadt nutzen viele Anwohner lieber die Straße zum Parken und die Garagen zum Lagern von Dingen. Haushalte mit bis zu 5 PKW verschärfen dort die Situation.

Zusätzlich sollten Stellplätze auf privaten Grundstücken begrüßt werden. Veraltete Bebauungspläne sollten geändert bzw. Geöffnet werden. Mindestens jedoch sollten Anträge auf Nutzungsänderung/Bauantrag für Stellplatz bürokratiearm und zügig genehmigt werden

"Parkdruck" entsteht auch durch nicht genutzte Parkhäuser. Die dürfen nicht teurer sein als offene Parkplätze. Gehwegparken: in der oberen Institutstraße parken regelmäßig überbreite SUVs den Gehweg zu, indem sie "freundlicherweise" die Fahrbahn offen halten. Die Straße ist ganz offenbar zu schmal für Gehweg, Fahrbahn _und_ überbreite PKW. Die Parkduldung sollte überprüft werden und ggfs. für überbreite Fahrzeuge entfallen. Da rechtlich m.W. jeder Fahrzeugführer für das Einhalten entsprechender Abstände verantwortlich ist, wäre das Problem vermutlich schon durch regelmäßige Kontrollen zu lösen. Und falls sich jemand beschwert, gleich um die Ecke in der Institutstraße kann man sich in der Tiefgarage einmieten, dort sind gegen vernünftiges Entgelt jede Menge Parkplätze verfügbar.

Hierbei ist es insbesondere wichtig, dass man die betroffenen Anwohner von Anfang an mit einbezieht und nicht, wie z. B. in den Baumstraßen der Weststadt, über ihre Köpfe hinweg und unter Missachtung der großen Vor-Ort-Kompetenz am grauen Verwaltungstisch entscheidet.

Neuorganisation des Gehwegparkens (Parkraummanagement) Feedback: Schluss mit der Duldung – Weinheim muss den „Falschparker-Erlass“ des Landes konsequent umsetzen Begründung: Gehwege müssen gemäß StVO wieder nutzbar werden Die Stadt muss durch Markierung klären, wo Parken legal ist und wo nicht, um den Parkdruck von den Gehwegen auf private Flächen oder Parkhäuser zu verlagern Hohensachsen ist explizit als Schwerpunktbereich für die Behebung von Fußverkehrsmängeln gelistet In den engen Ortbereichen mit hoher Bebauungsdichte soll das Gehwegparken neu organisiert werden Mein Feedback: „Unterstützen Sie die Neuorganisation des Parkens in Hohensachsen. Fordern Sie, dass durch Markierungen auf der Fahrbahn (statt auf dem Gehweg) die Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg und Fußgänger, sowie Fahrradfahrer erhöht wird, selbst wenn dadurch einzelne Stellplätze im öffentlichen Raum entfallen“ Außerdem sollte garantiert, sein, dass in verkehrsberuhigten Zonen nur ausgewiesene Flächen zum Parken genutzt werden. Seit Jahren akzeptiertes, wildes Parken gefährdet hier massiv.

Maßnahmen, die die Nutzung von PKW unterstützen, sollten die allergeringste Priorität haben. Der Umstieg auf flächendeckenden ÖPNV und die Förderung von Privat-Lastenrädern durch die Stadt muss allerhöchste Priorität haben (wenn wir die nächsten paar Jahrzehnte halbwegs überleben

wollen). Stehzeuge dürfen keinen Vorrang vor dem Fuß- und Rolli-Verkehr auf den Gehwegen haben - aktuell werden Menschen die mit Rolli, zu Fuß oder mit Kinderwagen unterwegs sind, permanent durch Stehzeuge diskriminiert, weil sie nicht genügend Platz auf den Gehwegen lassen. Menschen müssen ständig auf die Straßen ausweichen oder vermeiden es komplett, zu Fuß zu gehen. Außerdem wird mit fahrenden KfZ auf die Gehwege ausgewichen, auch während Menschen dort laufen, und zwar mit Geschwindigkeiten zwischen 30 und 50 kmh (nie darunter, man muss ja schnell sein). Ja, kein Witz, es wird auf den Gehwegen gefahren, während Menschen dort gehen.

Es muss einen fairen Kompromiss zwischen den Interessen der Fußgänger und der parkenden Anwohner (und ggf. deren Gästen; Parkausweise helfen denen nichts) gefunden werden. Der zu befürchtende Kahlschlag bei den Parkplätzen wird böses Blut geben. Und eine Quartiergarage ist für Gehbehinderte evtl schlecht erreichbar und zu weit weg. Und dann noch: ausufernde Überwachung und schlimmstenfalls Denunziererei führen zu Verdross. Weinheim muss lebenswert bleiben.

Was nützt mir Car-Sharing, wenn ich nicht weiß, wo ich mein Auto parken soll. Keine Vernichtung von Parkplätzen!

Es würde an manchen Stellen den Mangel an Parkplätzen reduzieren, wenn Tiefgaragen von Mehrparteienhäusern genutzt werden. Es gibt Stellen, dort ist es auffällig, dass im Winter weniger Autos an der Straße stehen als in frostfreien Jahreszeiten. Auch sollten Garagen nicht als Lagerfläche genutzt werden, was auch im Stadtgebiet zu beobachten ist. Parkplätze für Autos sollten, gerade in der Innenstadt, nicht reduziert werden. Dadurch würde die Attraktivität der Innenstadt weiter verloren gehen.

das Parkraum-Management sollte auf Gleichheit, Gerechtigkeit, Rücksichtnahme und unkompliziertes Parken ausgerichtet sein und Maßnahmen im Verhältnis stehen. Bei neuen Wohnungsraum sollte auf wirklich ausreichende Bildung von Parkplatzmöglichkeiten geachtet werden - mit möglichen Maßnahmen. Parkplatzangebot könnte auch dynamisch vergeben werden - falls Parkplatzmieter am Wochenende nicht parken - z.B. 50% des beschränkten Kontingentes... Weinheim sollte auch mit Parkplatz-Management zusammen arbeiten, die nicht maßlos Gebühren verlangen wenn z.B. eine Parkzeit von z.B. 5 Minuten überschritten ist. Damit wird die Einkaufsbereitschaft in der Stadt nicht unterstützt und Geschäfte haben ihr Nachsehen. Andere Verkehrsteilnehmer stellen ihr Auto gerade im Innenstadtbereich regelmäßig ohne Achtung in Fußgängerzonen oder bestimmten Geschäften ab, die jedoch nicht belangt werden. Maßnahmen sind gegenüber allen Fahrzeugarten gleich zu führen. Z.B. kann es in knapper Parkmöglichkeit nicht sein, dass ein SUV durch Rücksichtslosigkeit zwei Parkplätze besetzt jedoch nur ein Ticket zahlt und andere Parkwillige unnötig lange - mit laufenden Motor auf einen anderen Parkplatz warten... - tut mir Leid - war etwas viel.

Ein „geduldetes Gehwegparken“ birgt Widersprüche zu zahlreichen anderen Punkten, sowie der gesamten Politik des Landes. - Lebensqualität in Städten/Gemeinde bedeutet auch „autofreie Zonen“. Der Kfz Verkehr soll aus uns längst bekannten Gründen reduziert werden. - Fußgänger sollen sicher auf Gehwegen sein. Diese müssen daher oft verbreitert werden. Und gleichzeitig möchte man im ganzen Stadtgebiet Parken auf den Bürgersteigen zulassen?? Bedeutet: Die Mühen für sichere Fußwege (z.B. M14, M5) sind damit überholt. Es wird sich nur der Autofahrer über die breiten Flächen freuen. Betrachtet man sich die schon heute markierten Parkflächen auf Bürgersteigen, z.B. in Teilen der Handelstrasse, Bergstrasse, Mannheimerstrasse, so bleibt dem Fußgänger nicht mehr viel Platz. Das ist i.d.R. weniger wie 1m. In der Tat sollten Flächen für den ruhenden Verkehr zur Verfügung stehen. Das muß jedoch nicht vor der Haustür und auf dem

Gehweg sein. Somit sind CarSharing, besser jedoch Quartiersgaragen/flächen eine erstrebenswerte Lösung. Bedenkt man, daß das Abstellen von Dienstfahrzeugen vor der eigenen Wohnung mittlerweile zur Regel für Firmen geworden ist, werden solche Quartiersflächen auch diese größeren Dienstfahrzeuge aufnehmen können. Das sind i.d.R. Lieferdienste, Handwerker, und Personenbeförderungsdienste aber auch private Wohnmobile. Diese Fahrzeuge benötigen ca. die doppelte Länge wie ein Kleinwagen. In dem Zusammenhang sollte auch geprüft werden inwieweit vorhandene Flächen zeitweise, oder vorhandene Parkplätze 24h genutzt werden können. Beispiel Weinheim Berufsschule: Der Parkplatz, als Quartiersplatz, räumlich gut gelegen, ist „nur“ während der Schulzeit belegt. Dieser Parkplatz hat Zugangsschranken und gehört dem Landkreis. Zu prüfen wäre die Nutzung für „Berechtigte“ rund um die Uhr, bzw. mit zeitlichen Einschränkungen, jedoch über Nacht und Wochenende. Gerade die beschriebenen „Dienstfahrzeuge“ würden, hier geparkt, eine große Entlastung der Wohnviertel bringen. Eine Berechtigung müsste beantragt werden, Pflichten beachtet und ein Bedarf dargelegt werden (z.B. Altbau, keine Abstellmöglichkeit auf eigenem Grund). Prinzipiell sollte jedes Fahrzeug auf privaten Grund geparkt werden. Das wird oft nicht genutzt. Hier ist eine Pflicht zu überlegen, die in der Praxis jedoch erhebliche Probleme mit sich bringt (führt hier zu weit) Ein anderer Weg für „Altbauquartiere“ ist eine Kfz-freie Zone einzurichten. Stellplätze oder Garagen liegen dann außerhalb, ähnlich wie man sich das bei Quartiersgaragen vorstellen kann. Solche Stadtviertel gibt es längst in verschiedenen Städten, wie auch HD. Ein Befahren zu den Grundstücken ist nur zu Lade-, bzw. Servicezwecken erlaubt. Darüber hinaus können Vermieter darauf achten bei Neuverträgen Mieter ohne Kfz zu bevorzugen, bzw. zu den vorhandenen Wohnungen auch einen vermittelbaren Stellplatz anbieten können. Und...es werden bei Neubauten und Erweiterungen auch immer wieder vorgegebene Stellplätze auf privaten Grund freigekauft. Dies sollte man konsequent unterlassen, denn...es gibt keine Flächen in der Öffentlichkeit, die man Gegenrechnen könnte. Es wird ein großes Radwegenetz gebaut, Kraftfahrzeugen wird Verkehrsfläche entnommen - das Ziel ist eigentlich ohne eigenes Kraftfahrzeug auszukommen und Rad und ÖPNV zu nutzen. Das Ziel kollidiert aber mit den wirtschaftlichen Möglichkeiten und Bindungen der deutschen Wirtschaft. Wir werden also an der steigenden Anzahl der Kraftfahrzeuge nichts ändern können. Dabei spielt es keine Rolle ob die Kfz elektrisch oder mit Verbrennungsmotoren angetrieben werden. Der Platz für die immer zahlreicher und größer werdenden Kfz ist nicht vorhanden. Jedoch können wir auch unsere Stadtfläche nicht vergrößern. Der Logik nach wird es also irgendwann zu einem Kollaps kommen.

mehr Carsharing ja!!! Gehwegparken nein!! Auch Kinder sollen laufen, Radfahren, Roller fahren, ... dürfen!!

4.18.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare machen deutlich, dass der Handlungsbedarf beim Parkraummanagement als hoch eingeschätzt wird, insbesondere in dicht bebauten Wohngebieten und Altbauquartieren. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich vor allem die Problematik des Gehwegparkens und der dadurch eingeschränkten Nutzbarkeit des öffentlichen Raums. Mehrfach wird betont, dass zugeparkte Gehwege, fehlende Sichtbeziehungen und blockierte Rettungswege die Sicherheit und Barrierefreiheit erheblich beeinträchtigen, besonders für Kinder, ältere Menschen, Rollstuhlnutzende und Personen mit Kinderwagen. Positiv aufgenommen wird daher insbesondere die angekündigte Neuorganisation des Parkens und die konsequentere Umsetzung rechtlicher Vorgaben. Auch Car-Sharing wird von mehreren Kommentierenden ausdrücklich als sinnvoller Beitrag zur Entlastung des ruhenden Verkehrs begrüßt.

Zugleich zeigen die Kommentare ein deutliches Spannungsfeld zwischen dem Ziel, Gehwege und Straßenräume wieder besser nutzbar zu machen, und dem Wunsch vieler Anwohnender nach wohnungsnahem Parken. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass Parkdruck nicht nur durch zu wenige öffentliche Stellplätze, sondern auch durch ungenutzte Garagen, private Stellplätze oder leerstehende Parkhäuser entsteht. Genannt werden daher unter anderem eine stärkere Nutzung privater Stellplätze, Bewohnerparken, die Einbeziehung vorhandener Tiefgaragen, Quartiersgaragen sowie flexiblere Lösungen für bestimmte Nutzergruppen. Kritisch gesehen wird hingegen ein pauschaler Abbau von Stellplätzen, insbesondere wenn dadurch die Erreichbarkeit der Innenstadt oder die Situation für gehbehinderte Personen verschlechtert würde. Auch wird angemerkt, dass Maßnahmen nachvollziehbar, verhältnismäßig und im Dialog mit den betroffenen Anwohnenden entwickelt werden sollten.

Insgesamt zeigen die Kommentare, dass die Maßnahme in ihrer Grundrichtung überwiegend unterstützt wird, sofern sie zu mehr Ordnung, Sicherheit und Fairness im öffentlichen Raum beiträgt. Erwartet wird vor allem ein ausgewogener Umgang mit dem knappen Parkraum, bei dem die Nutzbarkeit von Gehwegen und die Aufenthaltsqualität Vorrang erhalten, ohne die Bedürfnisse der Anwohnenden und die tatsächlichen Stellplatzbedarfe vollständig auszublenden.

4.19 Maßnahmenidee 19: Attraktivitätssteigerung Parkieranlagen + Modernisierung Parkleitsystem

Abgegebene Stimmen: 18 | Eingegangene Kommentare: 8

Die Parkraumanalyse zum nachhaltigen Mobilitätsplan zeigt, dass in der Kernstadt von Weinheim insgesamt ausreichende Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Jedoch ließ sich eine sehr unterschiedliche Verteilung der Nachfrage feststellen. Besonders nachgefragt sind oberirdische Stellplätze im Straßenraum und auf Parkplätzen. Parken im Straßenraum ist kostengünstig und vergleichsweise gut erreichbar. Der Anreiz zur Nutzung der Parkhäuser und Tiefgaragen ist daher gering. Im Rahmen der Beteiligungen hat sich gezeigt, dass insbesondere die in die Jahre gekommene Ausstattung der Tiefgaragen, komplexe Tarifgestaltung, schlechte Beleuchtung und mangelnde Sauberkeit, aber auch zu enge Parkstände Ursachen für die geringe Attraktivität der Tiefgaragen und ein fehlendes Sicherheitsempfinden sind.

Stadtbesucherinnen und Besucher finden in der Innenstadt demnach ein ausreichendes Parkraumangebot vor. Dennoch kommt es in einzelnen Bereichen zeitweise zu Überlastungen mit Parksuchverkehr in den Wohngebieten rund um die Altstadt. Zukünftig soll – insbesondere für längere Aufenthalte – bevorzugt der Parkraum in den Parkhäusern und Tiefgaragen genutzt werden, die direkt über die Bahnhofstraße und Grundelbachstraße erschlossen werden. Hierzu sollte auf eine Modernisierung der Parkhäuser und Tiefgaragen hingewirkt, das Parkleitsystem angepasst und durch eine Anpassung der Parktarife eine Verlagerung vom Straßenraum zu den Parkhäusern und Tiefgaragen angestoßen werden. Als Folge einer verstärkten Nutzung der Parkbauten kann in einem nächsten Schritt über eine Umgestaltung oberirdischer Parkplatzflächen nachgedacht werden. Freie Kapazitäten bei gleichzeitig guter Erreichbarkeit weisen vor allem die Parkhäuser A3 Atrium, C1 Karlsberg und die Burgengarage B3 auf.

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel	Lebenswertes Weinheim
Maßnahmenziele	Erhöhen der Auslastung innerstädtischer Parkhäuser und Tiefgaragen, Nutzungsänderung oder Umgestaltung von Parkplatzflächen, Verbessern der Aufenthaltsqualität an stark frequentierten Orten und Mobilitätsknoten, Vermeiden bzw. Reduzieren von Parksuchverkehren in der Innenstadt
Verkehrsmittel	Autoverkehr
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	- Keine optimale Verteilung der Parkraumnachfrage auf das vorhandene Parkplatzangebot - teilweise unattraktive und veraltete Ausstattung der Parkhäuser - Nutzung attraktiver Stadträume als Parkplatz - Erschließung von Parkraum über die Wohngebiete der südlichen Innenstadt und Südstadt

Räumlicher Umgriff	Innenstadt	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Betreiber von Parkieranlagen	
Wechselwirkungen	M19, M21, M22	
Wirkung hoch	Aufwand mittel	Umsetzungshorizont kurz- bis mittelfristig

4.19.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Vergessen Sie die Nordstadt nicht. Auch da ist Parkraum sehr knapp.
Parkhaus in der Institutstraße nicht vergessen.
Feedback: Wenn private Plätze nicht genutzt werden, müssen Parkhäuser attraktiver als der Gehweg sein Begründung: Viele meiden Parkhäuser wegen mangelnder Sauberkeit oder enger Stellplätze Durch Modernisierung (Licht, Sicherheit, breitere Plätze) und eine Tarifstruktur, die Langzeitparker in die Garagen lenkt, wird der Straßenraum frei
Könnte man hier mit lokalen Businesses zusammenarbeiten. Wenn man bei x,y,z so und soviel Geld ausgiebt, bekommt man das Parkticket erstattet. Auch gerne bei gastronomischen Betrieben.
Es fehlt schlichtweg eine Tiefgarage im attraktivsten Bereich Weinheims, dem Gebiet Schloss / Marktplatz /Hermannshof. Die Parkhäuser beim Dürreplatz / Karlsberg sind zu weit weg, und das sehr verwinkelte Parkhaus in der Grundelbach-straße beim Rewe (dessen Obergeschoss nur Eingeweihten bekannt ist) mit dem ständig kaputten, siffigen Aufzug ist keine gute Alternative.
Das vorhandene Parkleitsystem ist m.E. gut sichtbar, hat aber offenbar nicht zu einer bevorzugten Nutzung der Parkgaragen geführt. Die Attraktivität der Parkgaragen sollte aufgewertet werden (Beleuchtung, Größe der Stellplätze, Instandhaltung und Überwachung), und die Gebühren für die Parkplatzflächen sollten deutlich teurer werden. Dabei sollten Sonderregelungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen getroffen werden.
Das Parkleitsystem ist eine gute Sache. Ich habe das früher regelmäßig genutzt. Dazu muss es aber auch funktionieren... Ein Teil der Tiefgaragen sind nicht benutzerfreundlich. Als Beispiel möchte ich hier die Tiefgarage Burgenpassage anführen. Die Tiefgarage schließt um 20 Uhr. Das kann man aber erst erkennen wenn man schon drin ist. Für Besucher der Gastronomie um den Marktplatz ist 20 Uhr auch absolut unpassend.
noch einmal an dieser Stelle. Alles sollte im Verhältnis sein. Auch wenn ich noch nie betroffen war. Bekannte standen 5 Min zu lange auf dem Parkplatz und mussten unfassbar hohe Gebühren zahlen. Die unterstützenden Partner der Stadt sollten auch im Sinn der Stadt-Einkaufsattraktivität handeln sonst verschiebt sich das z.B. nach Viernheim. Große SUVs oder anscheinend teure/machtdemonstrierende Fahrzeuge werden wohl nicht vor einigen kleineren Geschäften

(genügend teuer) aufgeschrieben obwohl sie regelmäßig auch behindernd dastehen.

4.19.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare bestätigen grundsätzlich die Zielrichtung der Maßnahme, die vorhandenen Parkieranlagen in der Innenstadt attraktiver zu machen und das Parkleitsystem weiterzuentwickeln. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich vor allem, dass weniger ein genereller Mangel an Stellplätzen als vielmehr die geringe Attraktivität und eingeschränkte Nutzbarkeit bestehender Parkhäuser und Tiefgaragen als Problem wahrgenommen wird. Positiv aufgenommen wird daher insbesondere der Ansatz, Parkieranlagen durch bessere Beleuchtung, mehr Sauberkeit, größere Stellplätze, mehr Sicherheit und eine insgesamt nutzerfreundlichere Gestaltung aufzuwerten. Mehrfach wird betont, dass Parkhäuser nur dann stärker genutzt werden, wenn sie im Vergleich zum Straßenraum als tatsächlich attraktive Alternative wahrgenommen werden. Ebenso wird die Idee unterstützt, durch eine veränderte Tarifstruktur Langzeitparken stärker in Parkhäuser und Tiefgaragen zu lenken und dadurch oberirdische Stellplätze sowie Wohngebiete zu entlasten.

Zugleich machen die Kommentare deutlich, dass die konkrete Erreichbarkeit und Lage der Parkieranlagen für viele Nutzende weiterhin eine wichtige Rolle spielt. Einzelne Rückmeldungen weisen darauf hin, dass zentrale Ziele wie Marktplatz, Schloss oder Hermannshof aus ihrer Sicht nicht ausreichend nah an gut nutzbare Parkmöglichkeiten angebunden seien oder bestehende Anlagen als zu weit entfernt, unübersichtlich oder technisch mangelhaft wahrgenommen würden. Auch praktische Aspekte wie Öffnungszeiten, defekte Aufzüge oder wenig bekannte zusätzliche Parkebenen werden als Hindernisse benannt. Ergänzend wird angeregt, Parkhäuser stärker mit Einzelhandel und Gastronomie zu verknüpfen, etwa durch Ticketvergünstigungen oder Erstattungsmodelle. Kritisch angesprochen wird zudem, dass Gebühren insgesamt verhältnismäßig bleiben und Sonderregelungen für mobilitätseingeschränkte Personen berücksichtigt werden sollten.

Insgesamt zeigen die Kommentare, dass die Maßnahme in ihrer Grundrichtung überwiegend unterstützt wird. Erwartet werden vor allem spürbare Verbesserungen bei Komfort, Sicherheit, Orientierung und Tarifgestaltung, damit vorhandene Parkieranlagen stärker angenommen werden und der Druck auf oberirdische Parkflächen in der Innenstadt wirksam reduziert werden kann.

4.20 Maßnahmenidee 20: Organisieren von Lieferverkehr

Abgegebene Stimmen: 6 | Eingegangene Kommentare: 3

In den engen Altstadtgassen ist die Abwicklung des Lieferverkehrs mit Lkw eine Herausforderung. Um insbesondere die Hauptstraße und den Marktplatz zu entlasten, sollten die Voraussetzungen für einen Warenumschatz vom Lkw auf kleinere Fahrzeuge am Rand der Altstadt (z. B. Institutstraße, Grabengasse) geschaffen werden. Darüber hinaus sollten bei der zukünftigen Neuorganisation bzw. Neugestaltung von Straßenräumen (insbesondere des Parkens) Lieferverkehre berücksichtigt werden, um eine Belegung von Flächen des Fuß- und Radverkehrs zu vermeiden.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Lebenswertes Weinheim	
Maßnahmenziele	Reduzierung von Barrieren, Sicherstellen einer angemessenen Lade- und Lieferinfrastruktur, Verbessern der Aufenthaltsqualität an stark frequentierten Orten und Mobilitätsknoten	
Verkehrsmittel	Autoverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• fehlende Flächen für störungsfreien Lieferverkehr • Behinderungen durch Lieferfahrzeuge, insbesondere in engen Straßenräumen	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt), Innenstadt	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Baulastträger	
Wechselwirkungen	---	
Wirkung mittel	Aufwand mittel	Umsetzungshorizont kurz- bis mittelfristig

4.20.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Ich verstehe die Maßnahme nicht. Warenumschatz am Stadtrand ist m.E. jetzt schon problemlos möglich, zb an den kaum genutzten Parkplätzen an der B3. Problematisch ist, dass der Marktplatz zunehmend mit PKW zugaparkt wird, die definitiv kein Lieferverkehr sind. Teilweise sieht es aus wie auf alten Fotos, als er noch nicht verkehrsberuhigt war. Eingerissen ist das seit Corona. Der eigentliche Lieferverkehr zum Marktplatz ist gegen Mittag wieder weg. Man könnte das auch durch eine befristete Sperrung regeln.

Zeitliche Beschränkung der Andienung und strikte Ladezonen-Markierung Begründung: Lieferwagen auf Gehwegen sind oft das größte Hindernis für Senioren. Mikro-Depots am Rand (z. B. Institutstraße) ermöglichen die letzte Meile per Lastenrad, o.ä.

PLUS massive Unterstützung des lokalen Einzelhandels, damit Menschen wieder Freude daran haben, ihre Produkte in der Stadt zu kaufen. Subventionierung und Kollektivierung/Vergesellschaftung von Weltladen & Unverpackt.

4.20.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare greifen die Zielrichtung der Maßnahme grundsätzlich auf, machen aber deutlich, dass der Handlungsbedarf vor allem in einer besseren Ordnung und Steuerung des Lieferverkehrs in der Innenstadt gesehen wird. Im Mittelpunkt der Rückmeldungen stehen insbesondere die Freihaltung von Gehwegen, die klare Markierung und Durchsetzung von Ladezonen sowie eine zeitliche Begrenzung der Anlieferung, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu reduzieren. Positiv aufgenommen wird dabei die Idee, Lieferverkehre stärker zu bündeln und für die „letzte Meile“ kleinteiligere und stadtverträglichere Lösungen zu nutzen, etwa über Mikro-Depots am Rand der Altstadt und die weitere Verteilung mit kleineren Fahrzeugen oder Lastenrädern.

Zugleich zeigen die Kommentare, dass die Maßnahme teilweise noch als zu wenig konkret oder nicht ausreichend trennscharf wahrgenommen wird. So wird darauf hingewiesen, dass das eigentliche Problem nicht immer der Lieferverkehr selbst sei, sondern auch andere Fahrzeuge, die Flächen im Bereich des Marktplatzes oder in sensiblen Straßenräumen blockieren. Daraus ergibt sich die Erwartung, dass Lieferverkehre klarer von unerlaubtem oder zweckfremdem Parken unterschieden und entsprechende Regelungen konsequenter kontrolliert werden. Insgesamt machen die Rückmeldungen deutlich, dass die Maßnahme dann als sinnvoll angesehen wird, wenn sie zu einer geordneten, zeitlich geregelten und für Fußgängerinnen und Fußgänger verträglicheren Abwicklung des Lieferverkehrs beiträgt und zugleich den innerstädtischen Einzelhandel unterstützt.

4.21 Maßnahmenidee 21: Stadtbuskonzept

Abgegebene Stimmen: 59 | Eingegangene Kommentare: 13

Die anstehende Neuausschreibung des Busverkehrs in Weinheim bietet die Möglichkeit, in den nächsten Jahren Verbesserungen im Stadtbusverkehr umzusetzen. Eine hochwertige „Highlight-Linie“ zwischen Nordstadt, Innenstadt, Weststadt und Lützelsachsen / Großsachsen könnte Wohngebiete und wichtige Ziele verbinden und gemeinsam mit der Stadtbahnlinie 5 ein gut ausgebildetes Rückgrat des ÖPNV-Angebots bilden. Eine „Highlight-Linie“ erschließt insbesondere die wichtigen Ziele Friedhof, Stadthalle, Hauptbahnhof, Dürreplatz, Miltzentrum, Klinikum, Rolf-Engelbrecht-Haus, Sportanlagen, Waidsee/Miramar und den Bahnhof Lützelsachsen, sowie die Wohnlagen der Nordstadt, Weststadt und Waid/Ofling miteinander. Für Stadtbereiche außerhalb dieser Kernlinien, z. B. Hanglagen und Teile der Weststadt, wird eine Feinerschließung mit Kleinbuslinien vorgeschlagen. Für eine bessere Abstimmung des Busverkehrs mit der Stadtbahnlinie 5 sollte auch im Busverkehr mindestens ein 20-Minuten-Grundtakt angestrebt werden. Das Busnetz sollte so weiterentwickelt werden, dass ein umfeldangepasster Fahrzeugeinsatz möglich ist, z. B. Kleinbusse bei der Feinerschließung von Hanglagen und Ortskernen. Zudem sollten generell emissionsfreie Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Zudem wird angestrebt, durch kürzere Linienverläufe das Risiko von Verspätungen zu minimieren.

Maßnahmensteckbrief	
Leitziel	Nachhaltiges, klimagerechtes Weinheim
Maßnahmenziele	Bevorzugung von ÖPNV-Fahrzeugen im Straßenverkehr, Herstellen von Direktverbindungen mit dem ÖPNV zwischen Ortsteilen (und wichtigen Zielen), Verbessern der Verknüpfung der Verkehrsmittel an Mobilitätsknoten, Verkürzung von Reisezeiten im ÖPNV
Verkehrsmittel	ÖPNV
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Bedarf zur besseren Anbindung von wichtigen Zielen abseits der Schienenstrecken, insbesondere wichtige Ziele in der Innenstadt und Weststadt • Bedarf zur hochwertigen Anbindung der Wohngebiete • Bedarf zur besseren Vernetzung des Busverkehrs mit dem Schienenverkehr • Schlechte Vernetzung der Stadtteile auf beiden Seiten der Bahntrasse • Geringe Nutzung des Busangebots im Freizeitverkehr
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Rhein-Neckar-Kreis, VRN

Wechselwirkungen		M3, M22, M23, M24, M26
Wirkung hoch	Aufwand hoch	Umsetzungshorizont kurzfristig

4.21.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Eine 10-minütige Taktung der Highligh-Line ist meines Erachtens nicht notwendig, 20 Minuten sollten hier auch genügen. Das frei werdende Geld sollte dann für die abgehenden Linien oder eine bessere Nacht-/Wochenendabdeckung genutzt werden. Eventuell bieten sich auch Kombitickets mit dem Miramar an, um dort den Parkdruck zu reduzieren (siehe Diskussion um Parkraumengpässe bzw. Parkhaus im vergangenen Jahr).

Das Kleinbus-Modell, welches zum Beispiel in Ritschweier-Hohensachsen-Lützelsachsen zum Einsatz kommt ist ein tolles Beispiel! Die Anpassung an die Abfahrtszeiten der weiteren Busse/Bahnen ist durchdacht und bei kurzen Rundlinien leichter möglich. Für die Ortsteile Ritschweier/Hohensachsen/Lützelsachsen wäre eine stündliche Anbindung der S5 in Lützelsachsen Bahnhof sinnvoll. So würden diese Ortsteile besser an insbesondere Mannheim und Heidelberg angebunden. Die Taktung der Fahrten könnte entsprechend der Abfahrtszeiten angepasst werden. Eine andere Möglichkeit für die Linie 636 wäre es zusätzlich Heddesheim/Hirschberg Bahnhof anzufahren, da dort jetzt schon die S5 stündlich hält. Die Option mit Lützelsachsen als zusätzlichen halt wäre aber besser.

Vielleicht kann man bei der Taktung der Busse auch Mal drauf achten wann die Regionalbahnen am Hauptbahnhof ankommen bzw. abfahren. Es würde schon reichen wenn die Busfahrer eine ankommende Bahn sehen und vielleicht noch eine Minute warten damit die Umsteiger eine Chance haben.

Bezüglich der Busverbindungen möchte ich als Bewohner der Talstraße Hohensachsen vorschlagen wieder eine direkte Verbindung der Haltestelle Talstraße mit dem Stadtzentrum zu schaffen. Derzeit muss man von der Linie 636 umsteigen, was halt die Reisezeit verlängert.

Nutzung von OEG und Pendelbussen in die Ortsteile als Verbundkonzept. Schulbus aus den Ortsteilen erhalten, im übrigen aber weniger Redundanz Bus/ OEG sondern Integration beider Systeme. Kleinbus Großsachsen-Ritschweier könnte beim Rückweg über Rittenweiler bzw Bildstock zurückfahren und damit Auslastung des Busses und Anbindung der Ortsteile verbessern

„Die 'Highlight-Linie' muss Lützelsachsen und Hohensachsen mit einem 20-Minuten-Takt (HVZ 10 Min.) anbinden Wir fordern eine Bedienungsgarantie bis mindestens 23:00 Uhr auch unter der Woche Begründung: Ein attraktiver Busverkehr ist das einzige Mittel, um den Zweitwagen-Besitz in den Ortsteilen zu reduzieren Das Konzept sieht vor, für die Hanglagen und engen Ortskerne von Hohensachsen Kleinbusse einzusetzen, die flexibler agieren können als große Linienbusse Zudem wird eine Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt und die Einführung von Abend- und Wochenendverkehr vorgeschlagen Dein Feedback: „Begrüßen Sie den Einsatz von Kleinbussen ausdrücklich, da diese die Lärmbelastung im historischen Kern senken. Fordern Sie aber eine strikte Bediengarantie bis mindestens 23:00 Uhr, damit der Stadtbus für Hohensachsen auch für

Kinobesuche oder Gastronomie in der Innenstadt eine echte Alternative bleibt“

Was ist mit der Grindelbachstraße/Müll? Hier fehlt was.

Zwei Kommentare: 1) Die "Highlight-Linie" schließt, so wie sie auf dem Plan erscheint, Weinheims eigentliches Highlight nicht an: das Gebiet Schloss / Marktplatz / Hermannshof! Dies ist ein schwerwiegendes Manko. Der Weg vom Dürreplatz ist für Ältere und Gehbehinderte zu weit. Die Linie wäre viel attraktiver mit einer Schleife (Hbf -> Bahnhofstraße ->) Ehretstraße -> Institutstraße -> Haltestelle Hermannshof -> A.L.Grimm-Straße ->Luisenstraße (-> Bahnhofstraße - Dürreplatz) und gleichsinniger Schleife in der Gegenrichtung (Rückfahrt direkt A. L.Grimm-Straße -> Bahnhofstraße (-> Hbf). Und bitte auch Fahrten am Abend! 2) Ich begrüße sehr, dass eine Anbindung der östlichen Weststadt mit einer Ergänzungslinie durch die Mierendorffstraße vorgesehen ist. Ich hoffe sehr auf diese Linienführung und einen Takt von mindestens alle 30 Minuten. Derzeit die Anbindung des Gebiets (nur über die Haltestelle Händelstraße und mit der Linie 631 im 60-min-Takt der Linie 631 sowie fehlender Bedienung am Abend) sehr dürftig. Ein Takt von mindestens alle 30 Minuten mit Abendfahrten wäre wünschenswert. Auch denkbar: ab Hbf ein „Schloss-Shuttle“ unabhängig von der Linie für sonstige „Highlights“

Auch hier könnte eine Einbindung von einem On-Demand-Angebot eine sinnvolle Ergänzung sein, statt z.B. in Randzeiten leere Busse fahren zu lassen, oder für die Bedienung von abgelegeneren Ortsteilen. Dieses würde das Angebot individualisierter und damit attraktiver machen. Würde man versuchen, in die Buslinien zu viele Ziele zu integrieren, würden die Fahrzeiten unattraktiv lang werden. Somit sollten Ausschreibungen dieses Angebot enthalten.

Bitte legen sie die Takte der einzelnen Busse so, damit der Fahrer nicht rasen muss um seinen Takt zu halten. Er sollte auch Zeit haben auf Behinderte, Alte und instabile Personen zu warten, bis diese einen festen Halt oder Sitz erlangt haben.

Stadtbuslinie 682, als Ringlinie führen. VRN-Flexline

Die Linienführung der "High Line" muss grundsätzlich überdacht werden. Die Kernstadt, Südstadt & Lützelsachsen sind komplett ausgeschlossen! Die Idee des 10-Minuten Bus Taktes muss unbedingt weiter verfolgt werden! Die bestehenden Ringlinien sind eine wirkliche Bereicherung für die Stadt und sollten im Takt weiter verbessert werden, evtl. im Rahmen einer "High Line". Zudem benötigt die Waid keinen durchgehenden 10 Minuten Takt, weil die Kapazität oftmals nicht ausgelastet ist. Zudem wird der Eisenbahn-Haltepunkt (DB) in Lützelsachsen nicht oft genug von der DB bedient.

Zum Stadtbuskonzept und Kleinbussen für Hanglagen: Grundsätzlich ist jeder zusätzliche Service begrüßenswert. Dass z.B. die Buslinie nach Oberflockenbach in dem mir bekannten Zeitraum von über 50 Jahren sich in keinsten Weise verbessert hat (gleiche Linienführung und damit extensive Fahrtdauer, gleicher Takt, gleiche Dienstleere am Abend und Wochenende), läßt einen nicht wundern, warum "dort draußen" Leben nur mit Auto möglich ist. Mit schlechter werdenden Einkaufsmöglichkeiten und Ärzte- etc. Versorgung nimmt der Bedarf konstant zu. Dazu kommt, dass im Mittel die Bevölkerung altert. Dazu schlage ich vor, was erfolgreich in Stadtteilen von Heidelberg, z.B. Ziegelhausen realisiert ist: fips, das "flexible individuelle Personen-Shuttle", ausgerüstet mit Elektro-Kleinbussen und buchbar über Telefon oder Handy-App, Kosten: entsprechend den Tarifen im ÖPNV des RNV. Nach Jahrzehnten der weitverstreuten Bebauung der für alte Leute isolierenden

Odenwaldhügel eine ideale Lösung gegen deren Immobilität, aber auch für jüngeren Menschen angesichts der CO2-Problematik.

4.21.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare unterstützen die Zielrichtung der Maßnahme insgesamt deutlich und bestätigen den Bedarf, das Stadtbusangebot in Weinheim attraktiver, dichter und besser vernetzt weiterzuentwickeln. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich vor allem der Wunsch nach einer besseren Anbindung wichtiger Ziele, einer stärkeren Verknüpfung mit Bahn und Stadtbahn sowie nach verlässlichen Abend- und Wochenendverkehren. Positiv hervorgehoben werden insbesondere die geplante Weiterentwicklung einer leistungsfähigen Hauptlinie, der Einsatz von Kleinbussen für Hanglagen und enge Ortskerne sowie die bessere Erschließung bislang schwächer angebundener Bereiche. Mehrfach wird betont, dass ein attraktiver Stadtbus eine wesentliche Voraussetzung dafür ist, den Pkw-Besitz und die Autoabhängigkeit – gerade in den Ortsteilen – zu verringern.

Zugleich machen die Kommentare deutlich, dass die konkrete Linienführung und Taktung noch nicht als ausreichend ausgewogen wahrgenommen werden. Wiederholt wird angeregt, die „Highlight-Linie“ und ergänzende Linien stärker auf zentrale Ziele wie Schloss, Marktplatz, Hermannshof, die Grundelbachstraße oder die östliche Weststadt auszurichten. Auch aus Hohensachsen, Lützelsachsen, den Odenwald-Ortsteilen und dem Bereich Waid/Ofiling werden bessere Direktverbindungen, engere Takte oder verlässlichere Anschlüsse an Bahn und Stadtbahn eingefordert. Dabei zeigt sich ein Spannungsfeld zwischen einer möglichst direkten, schnellen Linienführung einerseits und dem Wunsch, möglichst viele Ziele in das Netz einzubinden, andererseits. Mehrere Kommentare sprechen sich deshalb ergänzend für flexible Bedienformen wie Kleinbusse, Ringlinien oder On-Demand-Angebote aus, um Randlagen und schwächer nachgefragte Zeiten besser abzudecken, ohne das Gesamtsystem zu überfrachten.

Insgesamt machen die Kommentare deutlich, dass die Maßnahme in ihrer Grundrichtung klar unterstützt wird. Erwartet werden vor allem ein besser abgestimmtes und alltagstaugliches Netz, verlässliche Anschlüsse, längere Bedienzeiten sowie flexible Ergänzungen für weniger dicht besiedelte oder topografisch schwierige Bereiche, damit der Stadtbus im Alltag tatsächlich als attraktive Alternative zum Auto wahrgenommen wird.

4.22 Maßnahmenidee 22: Verbesserte Erschließung der Odenwald-Ortsteile im ÖPNV

Abgegebene Stimmen: 52 | Eingegangene Kommentare: 10

Für die Odenwald-Ortsteile stellt der ÖPNV die wichtigste Alternative zum Kfz-Verkehr dar. Für eine verbesserte Anbindung der Ortsteile sollte das Angebot in Richtung Hirschberg-Großsachsen / Lützelsachsen (Verknüpfung mit der Stadtbahnlinie 5 und sonstigem Stadtbus) ausgebaut werden. Ein hochwertiger Linienverkehr sollte auch abends und am Wochenende angestrebt werden. Für eine verbesserte Fahrradmitnahme sollten Busse mit Fahrrad-Anhängern geprüft werden.

Ergänzt werden kann das Angebot durch die Unterstützung der Organisation von Mitfahrerbanken. Eine große Chance für insbesondere flexiblere Angebote kann das autonome Fahren bieten. Die Stadt Weinheim steht dieser Entwicklung offen gegenüber und unterstützt ggf. Pilotprojekte in dieser Richtung.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Nachhaltiges, klimagerechtes Weinheim	
Maßnahmenziele	Herstellen von Direktverbindungen mit dem ÖPNV zwischen Ortsteilen (und wichtigen Zielen), Verbessern des ÖPNV-Angebots - insbesondere in den Randzeiten	
Verkehrsmittel	Radverkehr, ÖPNV	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Bedarf zu Sicherung der Mobilität für alle in den Ortsteilen • Chance zur Etablierung des ÖPNV als echte Alternative zum Pkw herung der Mobilität für alle in den Ortsteilen • Ausgleich der Angebotsunterschiede zwischen dem Stadtgebiet in der Rheinebene und den Ortsteilen	
Räumlicher Umgriff	Odenwald-Ortsteile	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Landkreis Bergstraße, Rhein-Neckar-Kreis, VRN	
Wechselwirkungen	M3, M21, M22, M24, M26	
Wirkung hoch	Aufwand hoch	Umsetzungshorizont kurzfristig

4.22.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Ergänzend Mitfahr-App als digitale Lösung (Digitale Mitfahrbank) zur Nutzung des privaten PKW Verkehrs um die "letzte Meile" zu überwinden. Bsp. goFlux Mobility
„Für Ritschweier und die Odenwald-Ortsteile ist der Zubringer zur Linie 5 in Großsachsen lebenswichtig Wir fordern die zeitnahe Einführung der VRNflexline (On-Demand) für die Abendstunden und Wochenenden Begründung: Nur durch flexible Angebote ohne festen Fahrplan in den Randzeiten wird der ÖPNV im Odenwald zur echten Pkw-Alternative On-Demand-Angebote (VRNflexline): In Maßnahme M22 ist bereits die Einführung der VRNflexline vorgesehen . Im Gegensatz zum klassischen Ruftaxi ist dieses System vollflexibel ohne festen Fahrplan und kann per App gebucht werden, was besonders für Ortsteile wie Ritschweier oder Wünschmichelbach ideal ist Fahrradmitnahme: Die Quellen schlagen explizit vor, für die Odenwald-Ortsteile den Einsatz von Bussen mit Fahrrad-Anhängern zu prüfen Mein Feedback: Dies ist eine Schlüsselmaßnahme für den Tourismus und Pendler. Da Pedelecs es ermöglichen, topografisch schwierige Distanzen zu überwinden, müssen diese Räder (die oft teuer und schwer sind) sicher transportiert werden können Konkreter Umsetzungsvorschlag: Die On-Demand-Fahrzeuge (Kleinbusse) der VRNflexline sollten standardmäßig mit Heckträgern für E-Bikes ausgestattet werden. Dies sichert die Mobilitätskette für Senioren und Pendler, die den steilen Rückweg aus der Kernstadt in die Bergdörfer scheuen
Eine Mitfahr-App kann ich mir als sinnvolle Erweiterung / Ergänzung zum regulären Linienverkehr gut vorstellen. Auch wäre ein Pendelbus Oberflockenbach-Großsachsen-Oberflockenbach hilfreich für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die mit der Straßenbahn zur Arbeit fahren und bisher mit dem Auto bis Großsachsen pendeln (müssen).
Autonomes Fahren ist besonders auf dem Land nicht erstrebenswert und auch unnötig. Menschen können lernen, vollständig auf ÖPNV und Fahrrad sowie Lastenrad umzusteigen - es muss nur politisch gewollt und kräftig subventioniert werden. Wenn 3 Haushalte sich ein subventioniertes Lastenrad teilen, ist alles in Butter. Das stärkt auch die Solidargemeinschaft. Eine weitere Idee sind Busse, die ehrenamtlich gefahren werden. Wir können all diese Probleme durch solidarisches Miteinander lösen - dafür braucht es Bildungsangebote und Schulungen.
Pendelbus zur OEG in Grosssachsen!
Die Idee, das stare Angebot von bestimmten Buslinien durch ein On-Demand-Angebot zu ergänzen, finde ich eine sehr gute Idee und sollte bei aleen Neuausschreibungen unbedingt berücksichtigt werden! Ich kannte VRNflexline bisher nicht, aber dieses Angebot scheint mir eine gute Ergänzung und ein gutes Argument zu sein, vom PKW auf den ÖPNV umzusteigen.
Wichtig!
Linie 682, als Ringlinie führen VRN Flexline
Odenwaldstadtteile sind nicht nur Hirschberg-Großsachsen/Lützelsachsen, sondern insbesondere die Stadtteile *im Odenwald*, also Oberflockenbach, Steinklingen, Wünschmichelbach, Rippenweier, Rittenweier, Heiligkreuz, etc.! Und: lange bevor es autonomes Fahren geben wird, sollte ein Konzept umgesetzt werden, wie es erfolgreich in Stadtteilen von Heidelberg, z.B. Ziegelhausen realisiert ist: fips, das flexible individuelle Personen-Shuttle, ausgerüstet mit Elektro-Kleinbussen und buchbar

über Telefon oder Handy-App, Kosten: entsprechend den Tarifen im ÖPNV des RNV. Nach Jahrzehnten der weitverstreuten Bebauung der für alte Leute isolierenden Odenwaldhügel eine ideale Lösung gegen deren Immobilität, aber auch für jüngeren Menschen angesichts der CO2-Problematik. Insgesamt begrüße ich Ihre Initiative sehr und unterstütze sie hiermit ausdrücklich!!

Bitte alle Ortsteile anschließen, nicht nur südlich der B3 entlang, wo es flach ist und man radeln kann...

4.22.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare unterstützen die Zielrichtung der Maßnahme insgesamt deutlich und bestätigen den Bedarf, die Odenwald-Ortsteile im ÖPNV spürbar besser anzubinden. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich vor allem der Wunsch nach verlässlichen, alltagstauglichen Alternativen zum privaten Pkw, insbesondere für abgelegene Ortsteile und in den Abend- und Wochenendstunden. Positiv hervorgehoben werden dabei vor allem flexible Ergänzungen zum Linienverkehr, insbesondere On-Demand-Angebote wie die VRNflexline, die für Randzeiten, periphere Ortsteile und die „letzte Meile“ als besonders geeignet angesehen werden. Mehrfach wird auch eine bessere Anbindung an die Stadtbahnlinie 5, vor allem über Großachsen beziehungsweise Lützelsachsen, als zentraler Baustein genannt. Ebenso werden Pendelbusse und digitale Mitfahrangebote als sinnvolle Ergänzungen des bestehenden Systems unterstützt.

Zugleich machen die Kommentare deutlich, dass die Maßnahme alle Odenwald-Ortsteile gleichermaßen in den Blick nehmen sollte und nicht nur einzelne Achsen oder besser erreichbare Bereiche. Wiederholt wird betont, dass gerade die höher gelegenen und weiter verstreuten Ortsteile einen verbesserten Zugang zum ÖPNV benötigen, da dort die Abhängigkeit vom Auto besonders groß ist. Positiv bewertet werden in diesem Zusammenhang flexible Kleinbuslösungen, Ringlinien sowie ergänzende Angebote für besondere Bedarfe, etwa für Berufspendelnde, ältere Menschen oder touristische Nutzungen. Auch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme, insbesondere für E-Bikes, wird als sinnvoller Beitrag zur Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen hervorgehoben.

Ein Spannungsfeld zeigt sich vor allem bei der Rolle neuer technischer Lösungen: Während flexible On-Demand-Systeme breit unterstützt werden, wird autonomes Fahren teilweise kritisch gesehen und eher als nachrangig gegenüber kurzfristig umsetzbaren, heute schon verfügbaren Angebotsverbesserungen bewertet. Insgesamt machen die Kommentare deutlich, dass die Maßnahme in ihrer Grundrichtung klar unterstützt wird. Erwartet werden vor allem verlässlichere, flexiblere und flächendeckendere Angebote, die die Odenwald-Ortsteile tatsächlich besser an die Kernstadt, die Stadtbahn und wichtige Ziele anbinden und damit den ÖPNV als echte Alternative zum Auto stärken.

4.23 Maßnahmenidee 23: Verbesserte Erschließung und Verbindung der Ortsteile

Abgegebene Stimmen: 69 | Eingegangene Kommentare: 15

Ein großer Teil der Mobilität in Weinheim findet in den Ortsteilen und auf Verbindungen zwischen den Ortsteilen statt. Die Maßnahmenideen für den Fuß- und Radverkehr umfassen daher zahlreiche Maßnahmen für eine verbesserte Vernetzung der Ortsteile. Hierzu zählt eine Einbeziehung aller Ortsteile in das Netz der Rad- und Fuß-Hauptverbindungen. Lückenschlüsse im Fuß- und Radverkehr, wie zum Beispiel zwischen Waid/Ofling und dem Bahnhof Lützelsachsen und die Anbindung von Oberflockenbach nach Großsachsen für den Radverkehr. Die überwiegend gut ausgebauten Anbindungen der Ortsteile für den Kfz-Verkehr sind zu bewahren und erforderliche Oberflächenenerneuerungen durchzuführen. Die Querungen über die OEG-Trasse ist für alle Verkehrsteilnehmenden zu optimieren, damit die Barrierewirkung soweit wie möglich reduziert wird und die Erschließung der Ortsteile gut möglich ist.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Lebenswertes Weinheim	
Maßnahmenziele	Herstellen von zusammenhängendem, lückenlosem, gut ausgeschildertem Fuß- und Radwegenetz	
Verkehrsmittel	Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Autoverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Bedarf zu Sicherung der Mobilität für alle in den Ortsteilen • Bedarf zur Aufwertung von Verbindungen in und zwischen den Ortsteilen	
Räumlicher Umgriff	Hohensachsen, Lützelsachsen, Odenwald-Ortsteile, Sulzbach	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, Baulastträger	
Wechselwirkungen	M25, M28, M29	
Wirkung mittel	Aufwand mittel	Umsetzungshorizont laufend

4.23.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Da der Aufwand als "hoch" eingestuft wird, sollte man bei der Planung/Umsetzung der Maßnahmen einen besonders hohen Wert auf Kosteneffizienz legen, um dem hohen Aufwand durch finanzielle Besonnenheit sparsam entgegenzuwirken d.h. z.B. keine unnötig überreiten Wege, nicht unnötig viele neue Straßenlaternen usw. nach dem Motto: Einfachheit und Sparsamkeit bevorzugen und nicht mit Kanonen auf Spatzen schießen, es muss realistisch bedarfsgerecht sein und darf nicht übertrieben werden.

Die Straße zwischen Hohensachsen und Ritschweier gilt es zu erneuern. Eine Verbreiterung der Straße z.B. durch eine Radspur, die bei Möglichkeit auch für Autos nutzbar ist, wäre an manchen Abschnitten vielleicht zu realisieren.
Ich denke es ist unabdingbar, dass die OTs eine gute Verbindung untereinander haben, gerade im Frühling bis Herbst ist sehr viel auf den Fahrradwegen los, sofern vorhanden. Alle Altersklassen bewegen sich von Heidelberg bis Laudenbach. Gerade wenn Kinder dabei sind, sollten es der Gemeinschaft ein Anliegen sein, tätig zu werden im Sinne der Gefahrenprävention.
Ortsteile sind unbedingt mit Fahrradwegen oder Fusswegen zu erschließen. Und bitte ECHTE Fahrradwege getrennt von Kfz Straßen.
Aus familiären Gründen fahre ich öfter von Hohensachsen über Sulzbach nach Laudenbach mit dem Rad. Diese Süd / Nord Achse ist aus der Sicht des Radfahrers ein Graus. Viele Ampeln, gefährliche Überquerungen, teils schlechte Fahrbahnen machen die Strecke jedesmal zu einem Abenteuer. Ich schlage vor den nordsüd Radweg ebenso wie die Ost West Verbindung nochmal gründlich zu analysieren und Verbesserungen einzuführen. In meiner Vorstellung ist der Weg geradliniger und stärker vom starken Autoverkehr abgekoppelt.
Ergänzend Mitfahr-App als digitale Lösung (Digitale Mitfahrbank) zur Nutzung des privaten PKW Verkehrs um die Anbindung zu verbessern. Bsp. goFlux Mobility
Die Verbindung Großsachsen Oberflockenbach benötigt einen separat geführten Radweg. Ein sogenannter Schutzstreifen unter 2m Breite führt erfahrungsgemäß zu kleineren Abständen beim Überholen, da sich viele Autofahrer links von der Trennlinie richtig fühlen, auch wenn der Überhol-Abstand zur Radfahrer*in (teilweise deutlich) kleiner als 1m ist. Negativbeispiel: Birkenauer Talstraße.
Derzeit gibt es keinen durchgängigen Fuß- oder Radverkehrsweg von Großsachsen nach Oberflockenbach und wird vor allem sehr häufig von Radfahrer*innen genutzt. Gerade während der Stoßzeiten mit sehr hohem Verkehrsaufkommen trüge ein entsprechender Ausbau zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden bei.
im räumlichen Umgriff fehlen auch hier die Menschen die in der Grundelbach-/Mühlheimer Talstraße wohnen.
Bitte Mobilitätsapp berücksichtigen!
Eine sehr lange erwartete Maßnahme - viele Kinder würden mit den Fahrrädern von Oberflockenbach und Rippenweier zur weiterführenden Schule fahren. Das ist aber die Odenwaldstraße hinunter teilweise sehr riskant und nervenaufreibend.
Die Vernetzung von Radverkehr und ÖPNV ist extrem wichtig um nicht immer aufs Auto angewiesen zu sein. Es fehlt an diebstahlsicheren Unterstellmöglichkeiten für Räder sowie an Mitnahmemöglichkeiten für Räder in Bussen und Straßenbahnen. Außerdem unübersichtliche Preis- und Mitnahmetegeln je nach Uhrzeit - erschwert es gerade Berufspendlern auf das Auto zu

verzichten.

Bitte haben Sie im Hinterkopf, dass Sulzbach-West auch zu Weinheim gehört. Bis zur B3 ist es von uns aus noch ein ziemliches Stück. Und der Bahnhof Hemsbach genauso weit entfernt, wie der Haltepunkt Sulzbach...

Beim Radverkehr ließe sich mit wenig Einsatz viel erreichen. Es wäre schon toll, die Pfützen auf manchen übers Feld führenden Verbindungen schnell und preiswert mit Schotter zu verschließen. Beim ÖPNV ist die Frage immer: kommt die kritische Masse an Nutzern zusammen? Ich sehe oft Busse vorbeifahren, in denen nur der Fahrer sitzt. Ist das ökologisch? Gerade bei den dünner besiedelten Stadtteilen dürfte das ein Problem sein. Wenn in 10 Jahren die Busse autonom fahren, dann sollte man erneut drüber nachdenken, dann erscheint eine paßgenaue und wirklich ökologisch (und auch ökonomisch) sinnvolle Lösung machbar. Momentan würde man nur Geld und Diesel verbrennen. (Gilt auch für die Frage bzgl. der Stadtteile im Odenwald.)

Grundsätzlich ist jeder zusätzliche Service begrüßenswert, vor allem in den Odenwald-Ortsteilen. Lützelsachsen, Hohensachsen haben seit Jahrzehnten Extra-Buslinien, dazu die Linie 5 (OEG)! Dass sich dagegen die Buslinie nach Oberflockenbach in dem mir bekannten Zeitraum von über 50 Jahren in keinsten Weise verbessert hat (gleiche Linienführung und damit extensive Fahrtdauer, gleicher Takt, gleiche Dienstleere am Abend und Wochenende), läßt einen nicht wundern, warum "dort draußen" Leben nur mit Auto möglich ist. Mit schlechter werdenden Einkaufsmöglichkeiten und Ärzte- etc. Versorgung nimmt der Bedarf konstant zu. Dazu kommt, dass im Mittel die Bevölkerung altert. Dazu schlage ich vor, was erfolgreich in Stadtteilen von Heidelberg, z.B. Ziegelhausen realisiert ist: fips, das "flexible individuelle Personen-Shuttle", ausgerüstet mit Elektro-Kleinbussen und buchbar über Telefon oder Handy-App, Kosten: entsprechend den Tarifen im ÖPNV des RNV. Nach Jahrzehnten der weitverstreuten Bebauung der für alte Leute isolierenden Odenwaldhügel eine ideale Lösung gegen deren Immobilität, aber auch für jüngeren Menschen angesichts der CO2-Problematik.

4.23.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare unterstützen die Zielrichtung der Maßnahme insgesamt deutlich und bestätigen den Bedarf, die Ortsteile untereinander sowie mit der Kernstadt besser zu vernetzen. Als gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen zeigt sich vor allem der Wunsch nach sicheren, durchgängigen und alltagstauglichen Fuß- und Radverbindungen, insbesondere zwischen Hohensachsen, Ritschweier, Sulzbach, Großsachsen, Oberflockenbach, Rippenweier und den übrigen Odenwald-Ortsteilen. Positiv hervorgehoben wird, dass die Verbindungen zwischen den Ortsteilen als eigenständiges Handlungsfeld aufgegriffen werden. Mehrfach wird betont, dass gerade für Kinder, Alltagsradfahrende und Pendelnde sichere und vom Kfz-Verkehr getrennte Wege notwendig sind. Besonders häufig genannt wird der fehlende oder unzureichende Radweg zwischen Großsachsen und Oberflockenbach sowie die insgesamt mangelhafte Qualität wichtiger Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen.

Zugleich machen die Kommentare deutlich, dass die Maßnahmen möglichst bedarfsgerecht und kosteneffizient umgesetzt werden sollten. Während viele Rückmeldungen ausdrücklich baulich getrennte Radwege fordern, wird zugleich darauf hingewiesen, dass einfache und schnell umsetzbare Verbesserungen an bestehenden Wegen ebenfalls wichtig sind, etwa bei Oberflächenmängeln oder kleineren Lückenschlüssen. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der besseren Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV, etwa durch Fahrradmitnahme, sichere

Abstellanlagen und digitale Mobilitäts- oder Mitfahrangebote. Gerade für dünner besiedelte Ortsteile werden ergänzende flexible Lösungen als sinnvoll angesehen. Insgesamt zeigen die Kommentare, dass die Maßnahme in ihrer Grundrichtung klar unterstützt wird. Erwartet werden vor allem sichere, durchgängige und praktikable Verbindungen, die die Ortsteile tatsächlich besser erschließen und die Abhängigkeit vom Auto verringern.

4.24 Maßnahmenidee 24: Verbessern des Haltestellenumfelds, v. a. an Umsteigehaltestellen

Abgegebene Stimmen: 26 | Eingegangene Kommentare: 5

Es sollte geprüft werden, ob der Busverkehr näher an die Stadtbahnhaltestellen, heranrücken kann, z. B. Händelstraße. Nicht vermeidbare längere Fußwege zwischen Haltestellen, z. B. am Hauptbahnhof sollen hochwertig und sicher sein. Hierfür sollen eine gute Einsehbarkeit und Beleuchtung der Haltestellen und eine gepflegte Ausstattung gewährleistet sein. Für den Umstieg vom Rad auf den ÖPNV sollen hochwertige und sichere Radabstellanlagen, z. B. abschließbare Fahrradboxen bereitgestellt werden.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Nachhaltiges, klimagerechtes Weinheim	
Maßnahmenziele	Sicherstellen der Nutzbarkeit der Infrastruktur für alle, Stärken des Sicherheitsempfindens im ÖPNV, Verbessern der Aufenthaltsqualität an stark frequentierten Orten und Mobilitätsknoten, Verbessern der Barrierefreiheit des Straßen- und Wegenetzes, Verbessern der Umsteigebeziehungen, Verbessern der Verknüpfung der Verkehrsmittel an Mobilitätsknoten	
Verkehrsmittel	Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Teilweise längere Fußwege zwischen Haltestellen unterschiedlicher Verkehrsmittel. • Modernisierungsbedarf von Haltestellen • Bedarf zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit	
Räumlicher Umgriff	Bahnhaltstellen und andere wichtige Haltestellen im gesamten Stadtgebiet	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, VRN, weitere Akteure	
Wechselwirkungen	M25, M28, M29	
Wirkung	Aufwand	Umsetzungshorizont
hoch	mittel	kurz- bis mittelfristig

4.24.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Es sollte jede Haltestelle überdacht sein, damit diese auch bei Regen „besucht“ werden. Die Haltestelle „Burggasse“ stadtauswärts beispielsweise besteht ausschließlich aus einer

unansehnlichen, versifften Bank.
Das Umfeld der Haltestellen, insbesondere in der Weststadt sieht sehr trostlos und ungepflegt aus: - Marode Wartehäuschen - unebene, kaputte Wege - wuchernde, verhüllte Hecken - unattraktive Zäune oder Mauern - insgesamt wenige und ungepflegte Grünflächen Das gilt nicht nur für das Haltestellenumfeld, sondern auch für die Wege entlang der Straße
Ich bin mir unsicher, ob dies der richtige Ort für den Vermerk ist. An der OEG Haltestelle Handelsknoten, hat sich durch neue OEG Bahnen, die länger als die alten sind, eine Veränderung am Übergang ergeben. So kann man, wenn die Bahn zB aus Richtung MANNheim eintrifft nicht mehr das Gleis von der gegenüberliegenden Site wechseln um noch in die Bahn zuzusteigen , nachdem die Bahn zum Stehen gekommen ist. Ich habe Kinder beobachtet, die in Panik, weil sie zu spät waren, sich durch den Spalt zw Gitter und Bahn durchzwängen wollten, um über die Schienen noch die Bahn zu erreichen. Die Kinder nehmen aber überhaupt nicht war, dass sie nicht gesehen werden können und es dabei zu fatalen Unfällen kommen kann. Ebenso ist es aufgrund fehlender Sitzmöglichkeit sehr beliebt bei besonders jungen Menschen sich an schönen Tagen an die Bahnsteigkante zu setzen. Nicht allen traut man ein gutes Reaktionsvermögen zu, sollte die Bahn eintreffen.
Beseitige „Angsträume“ durch LED-Beleuchtung an Umstiegsstellen (z.B. Händelstraße) Begründung: Sicherheit bedeutet auch, sich abends an der Haltestelle wohlfühlen. Licht ist eine der günstigsten Maßnahmen mit höchster Wirkung für Frauen und Senioren
Rauchverbot im Bereich der überdachten Wartebereichen an Haltestellen. Säuberungsaufwand sehr hoch: Aschenbecher benutzen; Taschenaschebecher etc.

4.24.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die Maßnahme wird in ihrer grundsätzlichen Zielrichtung überwiegend unterstützt. In den Kommentaren wird deutlich, dass das Umfeld von Haltestellen funktional, sicher und ansprechend aufgewertet werden sollte. Ein zentraler Schwerpunkt der Rückmeldungen liegt auf der Aufenthaltsqualität an Haltestellen, insbesondere durch Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, gepflegte Ausstattung und ein insgesamt einladenderes Erscheinungsbild. Mehrfach wird kritisiert, dass Haltestellen und ihr Umfeld – vor allem in der Weststadt – als ungepflegt, trostlos oder baulich mangelhaft wahrgenommen werden. Positiv hervorgehoben wird daher insbesondere die Aufwertung von Wartebereichen, Wegen und Grünflächen sowie eine bessere Ausstattung auch an kleineren Haltestellen.

Darüber hinaus wird in den Kommentaren die Bedeutung von Sicherheit und Übersichtlichkeit an Haltestellen und Umsteigepunkten betont. Genannt werden insbesondere schlecht einsehbare oder als Angsträume empfundene Bereiche, fehlende Beleuchtung sowie gefährliche Situationen im Umfeld der Haltestelle Händelstraße. Hier wird deutlich, dass nicht nur Barrierefreiheit und gute Umsteigebeziehungen, sondern auch sichere Bahnsteigzugänge, ausreichende Sitzmöglichkeiten und eine klare Gestaltung wichtig sind, um gefährliches Verhalten und Unsicherheiten zu vermeiden. Auch Sauberkeit und Ordnung, etwa im Zusammenhang mit Rauchen in überdachten Wartebereichen, werden als relevante Faktoren für die Qualität des Haltestellenumfelds benannt.

Insgesamt machen die Kommentare deutlich, dass von der Maßnahme vor allem sichtbare Verbesserungen bei Ausstattung, Pflege, Beleuchtung und Sicherheit erwartet werden, damit

Haltestellen und Umsteigepunkte im gesamten Stadtgebiet als funktionale, sichere und angenehme Orte wahrgenommen und genutzt werden können.

4.25 Maßnahmenidee 25: Weiterentwicklung Fahrradleihsystem

Abgegebene Stimmen: 10 | Eingegangene Kommentare: 6

Sharing-Angebote sind Bestandteil der multimodalen Angebotspalette. Die Stadt Weinheim wird weiterhin am Radverleihsystem des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar teilnehmen, das bisher überwiegend als Ergänzung zum regionalen Schienenverkehr genutzt wird. Es wird eine stärkere Nutzung durch Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Weinheim durch zusätzliche bzw. in ihrer Lage angepasste Leihstationen in den Wohngebieten und in der Innenstadt angestrebt. Als mögliche Standorte für zusätzliche Stationen kommen, z. B. die Institutstraße, die Luisenstraße oder der Amtshausplatz in Frage, während eine Verlagerung bzw. Aufgabe der schwächer nachgefragten Stationen, z. B. an der Stadthalle, am S-Bahnhof Lützelsachsen und an der Konrad-Adenauer-Straße überprüft werden sollte.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Nachhaltiges, klimagerechtes Weinheim	
Maßnahmenziele	Erweiterung des Angebots an Leihrädern, Erweiterung der Sharing-Angebote	
Verkehrsmittel	Radverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Chance zur Reduzierung von Kfz-Besitz und Kfz-Fahrten durch Sharing-Angebote • Bedarf zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit von Sharing-Angeboten durch stärkere Nutzung	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim	
Wechselwirkungen	M21, M22, M23	
Wirkung	Aufwand	Umsetzungshorizont
mittel	mittel	kurz- bis mittelfristig

4.25.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Kopple das System digital mit Leih-E-Rollern, aber begrenze die Abstellzonen strikt per Geofencing Begründung: Sharing-Systeme funktionieren nur, wenn sie keine neuen Barrieren auf Gehwegen schaffen. Die Stadt kann über Sondernutzungsgebühren die Anbieter zwingen, das Parken nur in markierten Zonen (M13) zu erlauben
Erweiterung um zahlreiche Lastenräder, um den Alltag bewältigen zu können.
Weitere Stationen vor allem in den Vororten wären hilfreich. Bspw in Hohensachsen am Anetplatz oder in Lützelsachsen an der Grundschule.

Besucher*innen kommen oft als Familie. Die Leihräder sind allerdings nur auf Erwachsene ausgelegt. Es wäre toll, wenn es an ausgewählten Stationen auch (einfache) Kindersitze und evtl. auch Kinderräder auszuleihen gäbe.

Prinzipiell unterstütze ich ein gutes Leihfahrradangebot. Es funktioniert gut in Städten, die eine gute Radinfrastruktur haben und viele Touristen, etwa Paris und Teilen von London. In Weinheim wird das m.E. ein Nischenangebot bleiben.

hilfreich wären auch noch mehr Stationen z. B. in der Weststadt.

4.25.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

In den Kommentaren zeigt sich insgesamt eine positive Haltung gegenüber der Maßnahme, zugleich wird deutlich, dass das bestehende Fahrradverleihsystem nur dann breiter genutzt werden dürfte, wenn es stärker an den tatsächlichen Alltagsbedürfnissen ausgerichtet wird. Ein gemeinsamer Schwerpunkt der Rückmeldungen liegt auf der räumlichen Ausweitung des Angebots. Mehrere Kommentare sprechen sich für zusätzliche Stationen in den Wohngebieten, in der Weststadt und in den Ortsteilen wie Hohensachsen oder Lützelsachsen aus. Damit wird vor allem der Wunsch deutlich, das System nicht nur als Ergänzung zum Schienenverkehr, sondern stärker als innerstädtisches und quartiersbezogenes Mobilitätsangebot nutzbar zu machen.

Darüber hinaus wird in den Rückmeldungen angeregt, das Angebot funktional weiterzuentwickeln. Genannt werden insbesondere Lastenräder, Kindersitze und Kinderräder, damit das System auch für Familien und für alltägliche Wege jenseits klassischer Einzelpersonenfahrten attraktiver wird. Ein weiterer Punkt betrifft die Verknüpfung mit anderen Sharing-Angeboten, etwa mit Leih-E-Rollern. Dabei wird jedoch betont, dass solche Angebote nur dann sinnvoll sind, wenn das Abstellen klar geregelt ist und keine neuen Hindernisse auf Gehwegen entstehen. Hier zeigt sich ein Spannungsfeld zwischen einer gewünschten Ausweitung geteilter Mobilitätsangebote und dem Anspruch, den öffentlichen Raum geordnet und barrierefrei zu halten.

Zugleich enthalten die Kommentare auch eine zurückhaltende Einschätzung zur tatsächlichen Reichweite des Systems. Es wird darauf hingewiesen, dass ein Fahrradverleih in Weinheim ohne deutlich verbesserte Radinfrastruktur vermutlich eher ein Nischenangebot bleiben könnte. Insgesamt wird die Maßnahme damit zwar grundsätzlich unterstützt, erwartet wird jedoch vor allem eine bedarfsgerechtere Ausgestaltung mit zusätzlichen Stationen, erweiterten Fahrzeugtypen und einer besseren Einbindung in den Mobilitätsalltag.

4.26 Maßnahmenidee 26: Verbesserte Anbindung an die Umgebung Weinheims (Verflechtungsraum)

Abgegebene Stimmen: 71 | Eingegangene Kommentare: 9

Weinheim weist enge Verflechtungen mit den Oberzentren Mannheim und Heidelberg auf. Für eine attraktive Alternative zum Kfz-Verkehr sind schnelle und verlässliche Angebote auf der Schiene erforderlich. Es sollte insbesondere die Zuverlässigkeit der Bahnverbindungen und der Anschlüsse beim Umsteigen verbessert werden. Darüber hinaus sollten die Verbindungen in die Oberzentren durch Expresszüge auf der OEG-Strecke und / oder eine Beschleunigung der Regionalexpress und Regionalbahn-Linien verbessert werden.

Die Qualität der ÖPNV-Verbindungen von Weinheim in die Nachbargemeinden ist je nach Gemeinde unterschiedlich. Gründe hierfür sind u. a. die für Weinheim ungünstig verlaufenden Grenzen von Bundesländern, Landkreisen und Vergabernetzen. Es wird daher vorgeschlagen, neben der formalen Nahverkehrsplanung eine grenzüberschreitende ÖPNV-Planung für den Weinheimer Verflechtungsraum durchzuführen.

Die Nutzung von Park+Ride soll gestärkt werden, mit einem zusätzlichen P+R-Platz im Bereich der GRN-Klinik mit hochwertiger Anbindung an den Busverkehr könnte das P+R-Angebot erweitert werden.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Nachhaltiges, klimagerechtes Weinheim	
Maßnahmenziele	Intensivierung der Kooperation mit Nachbarkommunen und Akteuren in der Region, Nachfrageorientiertes Bereitstellen von Fahrzeugkapazitäten, Verbessern des ÖPNV-Angebots - insbesondere in den Randzeiten, Verkürzung von Reisezeiten im ÖPNV	
Verkehrsmittel	Radverkehr, ÖPNV, Autoverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	- Vergleichsweise lange Reisezeiten in die Oberzentren Mannheim und Heidelberg - Zeitweise nicht ausreichende Fahrzeugkapazität im Schienenverkehr - Teilweise geringe Zuverlässigkeit im Schienenverkehr	
Räumlicher Umgriff	Region	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, DB, RNV, VRN	
Wechselwirkungen	M29, M30, M31, M32	
Wirkung hoch	Aufwand hoch	Umsetzungshorizont mittel- bis langfristig

4.26.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Sehr geehrte Damen und Herren der Stadtverwaltung, es ist ein sehr gutes ausgearbeitetes Konzept, dafür wollte ich mich bedanken, es ist wirklich sehr wichtig den Öpnv zu stärken, zudem ist diese Idee sehr entscheidend, um die Situation auch am Miramar zu entlasten, bis heute gibt es keine attraktive Verbindung, deshalb nehmen viele das Auto. Es wäre zudem extrem sinnvoll, keine langen Umwege für den ländlichen raum zu schaffen, sondern ihn zu stärken, sprich, den südlichen Stadtteil Ofling, an Lützelsachsen, also an die Straßenbahn, an das schon vorhandene Bestandsnetz anzuschließen, dies könnte man ganz einfach über die Muckensturmer Straße lösen, da man über die Brücke, direkt die Oeg/Rnv Haltestelle Lützelsachsen Bergstraße erreicht. Es wäre wichtig, da sehr viele ältere Menschen oder auch Personen des Asylanten Heim's, also Personen ohne Auto auf der Ofling wohnen und somit, auf einen guten Öpnv angewiesen sind. Es gibt bis heute leider keine Möglichkeit, mit dem Öpnv, Lützelsachsen von der Ofling aus, gut zu erreichen. Man müsste die Ofling daher auch stärker in betracht ziehen.

Der Halt der S-Bahn nach Mannheim in Weinheim-Lützelsachsen soll wieder eingeführt werden.

Ich hoffe, dass Lützelsachsen als S-Bahn-Halt der S5 im Einstudentakt realisiert werden kann. Somit wäre die Anbindung nach Mannheim HBF deutlich verbessert für die Ortsteile Waid/Ofling/Lützelsachsen/Hohensachsen/Ritschweier. Eine 30 Minütige Taktung zu den Stoßzeiten am Morgen wäre ebenfalls eine wesentliche Verbesserung. Für die Ortsteile Oberflockenbach/Rittenweier/Rippenweier/... wäre eine Anbindung per Bus an den Bahnhof Heddesheim/Hirschberg ohne Umstieg und Anpassung an die Abfahrtszeiten sinnvoll. ÖPNV ist dann attraktiv, wenn man wenige Umstiege hat, aber auch Alternativen bei Zugausfällen hat. Daher wäre ein Leihsystem von Fahrrädern oder Autos Knotenpunkten sinnvoll, damit man mit einem Plan B seine Reise fortsetzen kann.

Der Bahnhof Lützelsachsen sollte mit mehr direkten Verbindungen nach Mannheim gerade für Pendler morgens und abends angebunden werden

Bezüglich Anbindung zu den Oberzentren bzw. Nachbargemeinden möchte ich als Bewohner von Hohensachsen vorschlagen eine Busverbindung zu schaffen, die sicher den RE60 in den Norden also in Richtung Bensheim, Darmstadt, Frankfurt erreicht. Derzeit schafft der 632A nur den RB68 der deutlich länger nach Da oder Frankfurt fährt.

Eine Expressverbindung nach Heidelberg und MAnnheim über die OEG ist dringend nötig.

Ein P+R am Weinheimer Krankenhaus sehe ich kritisch. Die Weinheimer Bevölkerung hatte sich zuletzt gegen eine weitere Bebauung in diesem Bereich ausgesprochen. Da die bestehende Verkehrsinfrastruktur am Krankenhaus bereit jetzt chronisch überlastet ist, müssten Zu- und Abwegungen deutlich verbessert werden. Darüber hinaus müsste verhindert werden, dass bei voller Auslastung noch mehr Fahrzeuge in den Bereich der Baumstraßen ausweichen, als das schon heute unerträglicherweise der Fall ist. Grundsätzlich stellt sich auch die Frage, ob es nicht besser wäre, eine P+R-Anlage nicht näher an der OEG zu planen, damit nicht nur Busse für den Weitertransport genutzt werden können.

Die Ringlinie 5 ("OEG") muss endlich gebrochen werden, d.h., so wie bei anderen Linien eine Bahn von A nach B fährt, sollten die Züge der Linie 5 nur 1 Runde von A nach A fahren. Dies wird uns seit

Jahren von der rnv zugesagt, aber nicht umgesetzt. Durch den zweigleisigen Ausbau an der Bergstraße konnte die Fahrzeit - entgegen der Zusage im Planfeststellungsbeschluss (S. 55: "Reduzierung der Gesamtreisezeit zwischen Weinheim und Heidelberg um etwa 15 %") - nicht verkürzt werden, da zum Erhalt der Pünktlichkeit (was trotzdem nicht klappt) erhebliche Pufferzeiten eingebaut wurden (fast 20 Minuten pro Runde). Durch den endlosen fortlaufenden Ringverkehr schleppen sich Verspätungen endlos fort, bzw. können nur durch großzügige Pufferzeiten abgefedert werden. Express-Züge der Linie 5 lösen das Problem nicht, sondern würden nur versuchen, unter weiterhin schlechten Rahmenbedingungen "die größten Löcher zu stopfen". Express-Züge würden - wenn überhaupt - im Berufsverkehr benötigt, also z.B. von 6:30 bis 8:30 oder 9 Uhr. In dieser Zeitspanne fährt die Linie 5 im 10-Minuten-Takt. Da man die derzeitige Bedienung sicherlich nicht verschlechtern will, müssten Express-Züge zusätzlich zu den bisherigen Zügen verkehren. Aktuell dauert eine Runde an allen Tagen und zu allen Uhrzeiten 150 Minuten, also 2:30 h. Wenn ein Express-Zug die Runde in 120 Minuten zurücklegen würde (das war z.B. in den 1970er Jahren die reguläre Fahrzeit abends und nachts bei Bedienung aller Haltestellen), müsste er in jeder Runde dreimal die regulären Züge überholen. Das dürfte betrieblich zu erheblichen Problemen führen - oder man müsste eine Reihe zusätzlicher Weichen und Signale einbauen. Im Stadtgebiet von HD und MA ist außerdem aufgrund des dichten Straßenbahnverkehrs anderer Linien keine Beschleunigung durch Auslassen von Haltestellen möglich. In den 1970er und 1980er Jahren betrug übrigens tagsüber die Fahrzeit 130 Minuten pro Runde (2:10 h). Seither kamen zwar ein paar neue Haltestellen hinzu, aber die Strecke wurde zwischen HD und Weinheim auch zweigleisig ausgebaut und es wurden Vorrangschaltungen an Straßen-Kreuzungen für die "OEG" eingeführt. Fazit: Nach jeder Runde sollte an einer definierten Haltestelle die Fahrt beendet/unterbrochen werden (Weiterfahrt erst nach 20 Minuten oder in Gegenrichtung). Eine andere Bahn setzt den Rundkurs fort. Auf diese Weise kann man auf Pufferzeiten weitgehend verzichten. Fahrzeiten der RB- und RE-Verbindungen Weinheim - HD und Weinheim - MA: Die Fahrzeiten der RB- und RE-Verbindungen Weinheim - HD und Weinheim - MA betragen zwischen 23 und 27 Minuten. Im Unterschied zur "OEG" setzt hier die Gesamt-Auslastung durch Güter- und Personen-Züge die Rahmenbedingungen. Diese sog. "Main-Neckar-Bahn" ist voll ausgelastet, bzw. teilweise überlastet. Die theoretisch fahrbare Untergrenze dürfte bei etwa 20 Minuten liegen. Wegen Block-Abstands zu anderen Zügen sind jedoch nur Fahrzeiten von 23 - 27 Minuten möglich. Das halte ich allerdings nicht für so problematisch.

Für Park&Ride und ein Shuttle in die Innenstadt und zum Schloss wären auch die Parkplätze der Fachmärkte entlang der südlichen Bergstraße geeignet. Diese sind eigentlich nie ausgelastet, erkennbar daran, dass einige Märkte sie als Lagerplatz für angebotene Waren missbrauchen (Obi, Jysk). Klar, das ist Privatgelände, und es müsste verhandelt werden. Als Shuttle-Anbindung wäre der Bereich auch deshalb günstig, weil die OEG am Rosenbrunnen hält und die geplante Buslinie auf der anderen Seite des Barbarastegs ebenfalls Anschluss hätte.

4.26.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die Rückmeldungen verdeutlichen, dass die Maßnahme in ihrer Zielrichtung überwiegend positiv aufgenommen wird. Besonders häufig wird der Wunsch nach schnelleren, verlässlicheren und direkteren Verbindungen in die Oberzentren Mannheim und Heidelberg geäußert. Dabei steht vor allem die Schienenanbindung im Mittelpunkt, insbesondere die Forderung nach Expressverbindungen auf der Linie 5 sowie nach einer besseren und regelmäßigeren Bedienung des Haltepunkts Lützelsachsen. Mehrere Kommentare betonen zudem die Bedeutung guter Anschlüsse für Pendelnde, sowohl in Richtung Mannheim als auch in Richtung Bensheim,

Darmstadt und Frankfurt. Insgesamt zeigt sich damit eine klare Erwartung, dass Reisezeiten verkürzt, Umstiege verbessert und Ausfälle oder Verspätungen stärker abgefedert werden.

Darüber hinaus wird deutlich, dass auch die Anbindung der Ortsteile an das regionale Netz eine wichtige Rolle spielt. Genannt werden insbesondere bessere Verbindungen aus Ofiling, Hohensachsen und den Odenwald-Ortsteilen zu den Schienenknotenpunkten. Hier wird mehrfach betont, dass der ÖPNV nur dann als echte Alternative zum Auto wahrgenommen wird, wenn er möglichst direkte, verlässliche und alltagstaugliche Wegebeziehungen bietet. Ergänzend werden Leihangebote an Knotenpunkten sowie regionale Busverbindungen ohne zusätzliche Umstiege als sinnvolle Bausteine benannt.

Unterschiedliche Einschätzungen zeigen sich vor allem bei der konkreten Ausgestaltung einzelner Maßnahmen. Während zusätzliche Expressangebote und ein Ausbau von Park+Ride grundsätzlich als sinnvoll angesehen werden, wird die Lage eines möglichen P+R-Platzes im Bereich der GRN-Klinik kritisch bewertet. Hier werden zusätzliche Verkehrsbelastungen und Ausweichverkehre in angrenzende Wohngebiete befürchtet. Insgesamt machen die Kommentare deutlich, dass von der Maßnahme vor allem eine spürbare Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit, eine stärkere Verknüpfung der Verkehrsträger und eine verlässlichere Anbindung des Umlands an Weinheim und die Oberzentren erwartet werden.

4.27 Maßnahmenidee 27: Fördern des betrieblichen Mobilitätsmanagement

Abgegebene Stimmen: 13 | Eingegangene Kommentare: 9

Berufs- und Wirtschaftsverkehr machen einen großen Anteil des Verkehrsgeschehens in Weinheim aus. Berufliches Mobilitätsmanagement informiert und unterstützt insbesondere auch Einpendelnde aus anderen Kommunen über die Möglichkeiten nachhaltiger Mobilität in Weinheim und Umgebung. Durch einen regelmäßigen Austausch mit der Stadtverwaltung können auch wichtige Impulse für die zukünftige Entwicklung der Mobilitätsangebote im Stadtgebiet im Interesse der Wirtschaftsbetriebe gegeben werden. Eine Unterstützung der Wirtschaftsbetriebe, welchen Beitrag sie zu einer nachhaltigen Mobilität leisten können und Informationen über Fördermöglichkeiten ergänzen diese Maßnahmen.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Nachhaltiges, klimagerechtes Weinheim	
Maßnahmenziele	Intensivieren der Öffentlichkeitsarbeit, Verbessern der Bereitstellung von Informationen zu allen Mobilitätsangeboten, Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung	
Verkehrsmittel	Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Autoverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Bedarf zur regelmäßigen Information zu neuen Mobilitätsangeboten • Bedarf zur Vermittlung der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit von Mobilitätsmaßnahmen • Berücksichtigung der Bedürfnisse von Pendelnden	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim, ortsansässige Betriebe in Weinheim und Umgebung, weitere Gebietskörperschaften	
Wechselwirkungen	alle Maßnahmen	
Wirkung hoch	Aufwand gering	Umsetzungshorizont laufend

4.27.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Das Pendeln zur Arbeit am Tag kein Problem. Am Wochenende und in der Nacht wird der ÖPNV zu einem Abenteuer. Für Menschen, die in Kliniken arbeiten keine wirkliche Hilfe.

Die lokale Presse könnte derartige Maßnahmen noch stärker hervorheben - dadurch wirkt sich nachhaltiges Handeln der hiesigen Unternehmen positiv auf ihr öffentliches Image aus
Sollte ergänzt werden durch Einführung einer Mitfahr-App, die den privaten PKW nutzt um bestehende ÖPNV Lücken zu schließen. Kann gut in betriebliche Nahverkehrsförderung integriert werden Beispiel: goFLUX Mobility
Da ich selbst Unternehmer in der Weinheimer Innenstadt bin, kann ich sagen, dass wir Unternehmer*innen hier schon sehr häufig Lösungen anbieten. Meines Wissens nach ist das bei öffentlichen Einrichtungen, z. B. dem Landratsamt und der GRN noch ausbaufähig. Dabei sollte doch gerade unser Staatswesen mit gutem Beispiel vorangehen.
Nutzen Sie die Multiplikator-Wirkung der Arbeitgeber. Konkrete Maßnahme & Begründung: Initiieren Sie einen „Runden Tisch Mobilität“ mit den großen Arbeitgebern, um Job-Tickets und Dienstrad-Leasing zu bewerben Wenn Firmen ihre Mitarbeiter motivieren, das Auto stehen zu lassen, entlastet das den öffentlichen Parkraum in der Innenstadt völlig kostenlos für die Stadtkasse Berate Firmen zur Installation von Ladeschränken für E-Bike-Akkus Begründung: Wenn Pendler auf der Arbeit laden können, wird das Rad/der Roller auch aus den Berg-Ortsteilen attraktiv
ein noch günstigeres Jobticket für die Mitarbeitenden der Stadt Weinheim, wenn nicht sogar ein kostenloses Jobticket würde bestimmt auch Personen anlocken, die in Weinheim wohnen aber trotzdem noch mit dem Auto zur Arbeit (Rathaus/Galerie usw.) fahren
Ein- und Auspendler, die zu den Berufsschulen oder zu Freudenberg/Vileda/etc. wollen und über die Mannheimer Straße/Händlerstraße fahren machen zu den Stoßzeiten viel Verkehr aus. Denkbar wäre auch etwas abgelegen ein Parkhaus und von dort ein Shuttleservice zu den Berufsschulen oder der Industrie im Bereich Viernheimer Straße zu schaffen. Das verbessert die Parksituation in der Wormser Straße und entlastet die Händlerstraße (weniger Stress für viel Verkehrsteilnehmer/innen).
Gibt es eine Möglichkeit den Berufsschulverkehr und die LKW der Kukident aus der Händlerstrasse heraus zu nehmen und über die Umgehungsstrasse abfahren zu lassen? Sicher eine Herausforderung aufgrund Rückstaus zu Stoßzeiten, Bundeshoheit und Kosten.
hier sollte wirklich auch gefördert werden und nicht nur informiert!

4.27.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Aus den Kommentaren geht hervor, dass die Maßnahme grundsätzlich positiv bewertet wird, zugleich aber über reine Information hinausgehen sollte. Ein zentraler Schwerpunkt der Rückmeldungen liegt auf der besseren Unterstützung von Pendelnden, insbesondere zu Zeiten, in denen der ÖPNV bislang nur eingeschränkt nutzbar ist. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass Nacht- und Wochenendverbindungen für Beschäftigte im Schichtdienst, etwa im Klinikbereich, weiterhin unzureichend sind. Damit wird deutlich, dass betriebliches Mobilitätsmanagement nur dann wirksam sein kann, wenn auch die tatsächlichen Rahmenbedingungen für eine verlässliche Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel gegeben sind.

Darüber hinaus betonen mehrere Kommentare die wichtige Rolle von Arbeitgebern als Multiplikatoren. Genannt werden unter anderem Jobtickets, Dienstrad-Leasing, Ladeinfrastruktur für E-Bikes sowie gemeinsame Austauschformate zwischen Stadt und Unternehmen. Auch öffentliche Arbeitgeber und Einrichtungen werden in diesem Zusammenhang ausdrücklich in der Pflicht gesehen, mit gutem Beispiel voranzugehen. Ergänzend werden Mitfahr-Apps, Shuttlelösungen für größere Arbeitsplatzschwerpunkte und eine stärkere öffentliche Sichtbarkeit nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen als sinnvolle Bausteine genannt.

Insgesamt vermitteln die Rückmeldungen den Eindruck, dass die Maßnahme in ihrer Zielrichtung unterstützt wird, jedoch nicht auf Informationsangebote beschränkt bleiben sollte. Erwartet werden vielmehr konkrete Anreize, praktische Unterstützungsangebote und eine engere Zusammenarbeit mit Unternehmen, damit nachhaltige Pendelmobilität im Berufsalltag tatsächlich attraktiver und einfacher wird.

4.28 Maßnahmenidee 28: Fördern der Elektromobilität

Abgegebene Stimmen: 43 | Eingegangene Kommentare: 6

Die Stadt Weinheim unterstützt die Antriebswende dort, wo nicht auf private Flächen zurückgegriffen werden kann. Eine Förderung kann u. a. durch die Bereitstellung von Ladesäulen durch die Stadtwerke Weinheim, die Bereitstellung von Flächen im öffentlichen Straßenraum für Ladesäulen Dritter, und die Bereitstellung von Ladeschränken für Akkus von E-Fahrrädern erfolgen. Darüber hinaus wird eine weitgehende Umstellung des städtischen Fuhrparks auf emissionsfreie Fahrzeuge angestrebt.

Maßnahmensteckbrief		
Leitziel	Nachhaltiges, klimagerechtes Weinheim	
Maßnahmenziele	Einhaltung der CO2 Vorgaben von Bund und Land und dem Klimaschutzkonzept der Stadt Weinheim	
Verkehrsmittel	Autoverkehr	
Mängel / Handlungsbedarf (Auswahl)	• Bedarf zur Reduzierung von Luftschadstoffen • Bedarf zur Reduzierung von klimaschädlichen Emissionen	
Räumlicher Umgriff	Stadtgebiet (gesamt)	
Zuständigkeiten	Stadt Weinheim	
Wechselwirkungen	M9, M18, M19	
Wirkung mittel	Aufwand mittel	Umsetzungshorizont kurz- bis mittelfristig

4.28.1 Darstellung der eingegangenen Kommentare

Wie wäre es mit einer Schnelladestation in der Nordstadt, z.B. im neuen Industriegebiet hinter der HEM Tankstelle? Hinwirken auf Preistransparenz an Ladestationen ähnlich der MTK-S.
Als Teilhaber der Stadtwerke könnte die Stadt Weinheim Einfluss auf die Tarifgestaltung des Ladens zu nehmen versuchen (ja, ich bin mir bewusst, dass die SWW da eher ein "kleiner Mitspieler" sind) - denn eine "Kinderkrankheit" der Ladeinfrastruktur ist die Tarifinhomogenität, inklusive der Tatsache, dass man an der gleichen Ladesäule deutlich verschiedene Preise je nach "Ladekarte" erzielt.
Die Stadt Weinheim sollte nicht mit baurechtlichen Mitteln den Ausbau von PV-Anlagen verhindern, sondern diesen aktiv im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ermessensspielräume fördern, da hier auch Lademöglichkeiten in großer Zahl geschaffen werden könnten.

Hauptfokus von E-PKW auf Lastenradverleih und den Aufbau solidarischer Bürger:innenmobilität verschieben. Elektrische PKW verlagern das Problem nur von einem Klima- und Landschaftskiller auf den den anderen (seltene Erden etc.). Das ist ein Grundproblem des kapitalistischen, kolonialen Systems, das wir überkommen müssen.

Die Lademöglichkeiten sind sehr ungleich verteilt: entlang der B3 gibt es einige Möglichkeiten, aber in vielen Wohnquartieren nichts. Wenn man dort Leute besucht und 2 Straßen weiter laden könnte, dann wäre das attraktiv.

Erfolgreich in Stadtteilen von Heidelberg, z.B. Ziegelhausen realisiert: fips, das "flexible individuelle Personen-Shuttle", ausgerüstet mit Elektro-Kleinbussen und buchbar über Telefon oder Handy-App, Kosten: entsprechend den Tarifen im ÖPNV des RNV. Nach Jahrzehnten der weitverstreuten Bebauung der für alte Leute isolierenden Odenwaldhügel eine ideale Lösung gegen deren Immobilität, aber auch für jüngeren Menschen angesichts der CO2-Problematik. Insgesamt begrüße ich Ihre Initiative sehr und unterstütze sie hiermit ausdrücklich!!

4.28.2 Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Die Rückmeldungen zeigen insgesamt eine differenzierte, im Grundsatz aber überwiegend positive Haltung zur Maßnahme. Unterstützt wird vor allem der Ausbau einer alltagstauglichen und besser verteilten Ladeinfrastruktur. Dabei wird mehrfach angeregt, zusätzliche Standorte auch außerhalb der bereits gut versorgten Achsen zu schaffen, insbesondere in Wohnquartieren und in der Nordstadt. Zudem wird betont, dass nicht nur die Zahl der Ladepunkte, sondern auch deren Nutzbarkeit entscheidend ist. Dazu gehören insbesondere transparente und verständliche Tarife sowie eine bessere Vergleichbarkeit der Kosten an verschiedenen Ladepunkten.

Zugleich machen die Kommentare deutlich, dass Elektromobilität nicht allein auf private E-Pkw verengt werden sollte. Einzelne Rückmeldungen fordern, stärker auch elektrische Kleinbusse, geteilte Mobilitätsangebote oder Pedelec- und Lastenradnutzung mitzudenken. Damit wird ein Spannungsfeld sichtbar zwischen einer Förderung der Antriebswende im Kfz-Bereich und dem Anspruch, insgesamt nachhaltigere und flächensparendere Mobilitätsformen zu stärken. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Ausbau privater Ladeoptionen etwa in Verbindung mit Photovoltaik stärker unterstützt werden sollte. Insgesamt wird deutlich, dass von der Maßnahme vor allem ein sachgerechter, fair zugänglicher und räumlich ausgewogener Ausbau der Elektromobilität erwartet wird, der unterschiedliche Anwendungsbereiche berücksichtigt.

5. Weiteres Feedback

Ergänzend zur Onlinebeteiligung sind während des Beteiligungszeitraums weitere Anmerkungen und Rückmeldungen – insbesondere per E-Mail oder in analoger Form – bei der Moderation eingegangen. Diese Beiträge werden im Folgenden im Originalwortlaut wiedergegeben.

Ich freue mich über den Ansatz, in Zusammenhang mit der Neuausschreibung des Stadtbus-Verkehrs für die Zeit ab Dezember 2028 das Stadtbuskonzept Weinheim zu überprüfen und anzupassen.

Das derzeitige Stadtbuskonzept ist ja – mit ein paar kleinen Anpassungen – seit April 2014 in Betrieb. Es stellte seinerzeit eine deutliche Verbesserung dar. Leider ist man – mit Rücksicht auf die finanzielle Durchsetzbarkeit im Gemeinderat – damals seitens der Verwaltung ein paar Kompromisse eingegangen, die das Konzept aus meiner Sicht verschlechtert haben. Diese technischen Schwächen des derzeitigen Systems werden zwar – ohne sie zu benennen – im Wesentlichen durch das neue Konzept beseitigt. Ich vermute jedoch, dass man die Gründe für die schlechte Akzeptanz insbesondere der Linien 633 und 634, aber teilweise auch der Linien 632 und 632A in Relation zum jeweiligen Fahrgast-Potential nicht gesehen hat. Die Idee der „Highlight-Linie“ würde allerdings die im Grunde gute flächenhafte Erschließung beenden und dieser einen Linie eine enorme Aufgabe aufhalsen, die sie meiner Meinung nach nicht erfüllen kann.

Technische Mängel des derzeitigen Stadtbuskonzepts:

Das derzeitige Konzept hat vor allem 2 Mängel:

Zum Einen verwendet es mit den Linien 633 und 634 zwei gegenläufige Ringlinien. Zum Anderen bilden die Linien 632 und 632A zusammen ein „X“ (oder genauer die Zeichnung „dies ist das Haus vom Nikolaus“) und stellen nicht 2 eigenständige Nord-Süd-Linien dar.

1. Linien 633 und 634

Ringlinien haben meistens ein Akzeptanzproblem. Fahrgäste haben oft in einer Richtung gute kurze Fahrzeiten, aber in der Gegenrichtung entsprechend längere. Dies hat man versucht zu lösen, indem man die Linie 634 im gegenläufigen Ringverkehr zur Linie 633 eingerichtet hat. Doch das erfordert, dass potentielle Fahrgäste dies auch verstehen, dass sie mit der Linie 633 hin- und dieselbe Strecke mit der Linie 634 zurück-fahren sollen (oder umgekehrt). Erschwert wird dies noch, wenn die Fahrtenhäufigkeit/Bedienung der beiden Linien nicht synchronisiert ist. So beginnt die Linie 634 samstags anderthalb Stunden später als die Linie 633 und fährt nur bis um die Mittagzeit. Sonn- und feiertags fährt sie gar nicht.

Wenn man dann z.B. von der Wormser Straße mit Linie 633 in 11 Minuten am Hermannshof ist, versteht man kaum, dass man für die Rückfahrt in der gleichen Fahrtrichtung 19 Minuten durch die gesamte Weststadt fahren soll, wenn die Linie 634 nicht verkehrt – während sonst die Linie 634 den natürlichen Rückweg darstellt.

2. Linien 632 und 632A

Linie 632: Lützelsachsen Bahnhof → Laudenbach Bahnhof → Hohensachsen Anetplatz

Linie 632A: Hohensachsen Anetplatz → Hemsbach Wiesensee → Lützelsachsen Bahnhof

Buslinien sollten idealerweise von A nach B und auf dem gleichen Laufweg wieder zurück von B nach A fahren. Wenn 2 Linien nur in Kombination funktionieren und verschiedene Start-, bzw. Endpunkte haben je nach Fahrtrichtung, ist das für die meisten Fahrgäste sehr verwirrend.

Auch wenn diese beiden Mängel nicht explizit im M21-Konzept aufgeführt werden, ist es erfreulich, dass die Weststadt-Ringlinien abgeschafft werden sollen und auch in Nord-Süd-Richtung vermutlich eine transparentere Linienführung kommen soll.

Für problematisch halte ich jedoch 2 Aspekte: Zum Einen ist für die Bus-Erschließung eines Mittelzentrums mit etwa 45.000 Einwohnern in aller Regel ein System von 4 – 6 Stadtbuslinien optimal. Bei einer einzigen „Highlight-Linie“ besteht die Gefahr, dass die anderen „Neben-Linien“ nicht ernst genommen werden und von daher nur geringe Akzeptanz bei den Fahrgästen finden. Außerdem riskiert man, dass die Highlight-Linie mit Fahrtzielen überfrachtet wird und von daher lange und teilweise nicht sehr direkte Fahrwege hat. Zum Anderen überrascht mich, dass ausgerechnet Hermannshof und Schlosspark (und damit der Zugang zum Marktplatz und dem Zentrum der Altstadt) im geplanten Laufweg der Highlight-Linie fehlen.

Schliesslich möchte ich noch auf die finanziellen Aspekte des Buslinien-Konzepts sowie allgemein der ÖPNV-Finanzierung in Weinheim zu sprechen kommen.

3. Gesamtkosten

Die gesamten jährlichen ÖPNV-Kosten (Produktgruppe 5470) sind im Haushalts-Entwurf für 2026 mit 2,034 Mio € netto veranschlagt. Dies entspricht etwa 45 € je Einwohner – und ist im Vergleich mit anderen Städten ausgesprochen niedrig. Hier ein paar Beispiele aus der Region, den Haushaltsplänen für 2025, bzw. 2026, entnommen:

Bruchsal (48.000 Einwohner)	3,082 Mio € (65 € je Einwohner)
Viernheim (34.000 Einwohner)	3,627 Mio € (106 € je Einwohner)
Worms (87.000 Einwohner)	8,244 Mio € (95 € je Einwohner)
Heidelberg (156.000 Einwohner)	45 Mio € (288 € je Einwohner)

4. Jährliche Einsparungen durch Landes-Beteiligung am Betrieb der Linie 5

Rückwirkend ab dem Jahr 2025 beteiligt sich das Land Baden-Württemberg mit zunächst 5,3 Mio € und dann ab 2027 mit 6,6 Mio € am Betrieb der Linie 5 („OEG“). Dies bedeutet für den Weinheimer Haushalt eine Entlastung von rund 700.000 € jeweils für die Jahre 2025 und 2026 (Auszahlung in 2026, bzw. 2027) sowie rund 911.000 € jährlich ab 2027.

5. Jährliche Kosten des Stadtbus-Betriebs

Die jährlichen Nettokosten des Stadtbus-Betriebs für die Stadt Weinheim (Zuschuss des Rhein-Neckar-Kreises eingerechnet) beliefen sich im ersten Vertragsjahr mit dem BRN 2019 auf etwa 344.000 €. Da für den Stadtbus-Betrieb im Haushaltsplan für 2026 950.000 € eingestellt sind und der Rhein-Neckar-Kreis 45 % des Defizits übernimmt, dürften die Weinheimer Nettokosten in 2026 bei etwa 523.000 € liegen. Selbst wenn man das Stadtbus-Fahrtenangebot ab Dezember 2028 verdoppeln würde, wären damit nur etwa 57 % der Ersparnis durch die Landesbeteiligung bei der Linie 5 ausgeschöpft. Und es wäre sinnvoll, die Weinheimer ÖPNV-Betriebsausgaben künftig nicht zu reduzieren, sondern diese jährlichen Einsparungen an einer Stelle durch Mehrausgaben an anderer Stelle zu kompensieren.

6. Günstigere VRN-Ticketpreise in Weinheim

Immer wieder werden – nachvollziehbarerweise – die hohen VRN-Preise für Einzeltickets im Weinheimer Stadtverkehr beklagt und günstigere Ticketpreise für innerstädtische Strecken in Weinheim gefordert. Tatsächlich gibt es solche Lösungen in einigen anderen Kommunen im VRN-Gebiet. Trotzdem möchte ich jedoch dringend hiervon abraten. Die Zahl potentieller Bus-Neukund(inn)en ist

sehr gering im Vergleich zu den Kosten z.B. einer generellen lokalen Preishalbierung. Vergünstigungen nach dem Giesskannen-Prinzip sind grundsätzlich keine gute Lösung, wenn nur eine kleine Zielgruppe eigentlich damit erreicht werden soll. Effektiver wären in solch einem Fall ggfs. gezielte Sozialtickets. Das große Potential liegt hingegen bei den Nutzer(inn)en des Deutschland-Tickets. Davon gibt es etwa 14 Millionen in ganz Deutschland. Auf Weinheim heruntergebrochen müssten dies ungefähr 7.500 sein. Hier liegen die „low hanging fruits“. Durch gezieltes Marketing (z.B.: „Deutschland beginnt in Weinheim – fahren Sie kostenlos Stadtbus in Weinheim mit Ihrem Deutschland-Ticket“) ließen sich bestimmt einige Neukund(inn)en für den Weinheimer Stadtbus-Verkehr gewinnen.

Fazit

Abschließend möchte ich stichwortartig aus meiner Sicht Positives und Problematisches des neuen Stadtbus-Konzepts sowie einige eigene Anregungen zusammenfassen.

Positiv:

- Überarbeitung des Stadtbus-Konzepts zur Neuausschreibung ab Dezember 2028
- Beibehaltung der Durchmesser-Linien (anstelle der Radial-Linien bis 2014)
- Abschaffung der Ringlinien 633 und 634
- Abschaffung der X-Linien 632 und 632A
- geplante Taktverdichtung und Abend- sowie Wochenend-Bedienung
- gezielter Einsatz von Kleinbussen, wo möglich

Negativ:

- „Highlight-Linie“ würde die gute Flächen-Erschließung seit 2014 beenden und die „Nebenlinien“ abwerten
- lieber 2 direkte Weststadt-Innenstadt-Linien und 2 direkte Nord-Süd-Linien statt einer „Highlight-Linie“ im Sinne einer „eierlegenden Wollmilchsau“
- Erreichbarkeit von Marktplatz und Schlosspark würde sich deutlich verschlechtern (keine Erschließung mehr über die Prankelstraße; nur noch Erschließung über eine „Neben-Linie“ am Hang von Süden her)

Weitere Anregungen:

- der neue Landeszuschuss zum Betrieb der Linie 5 sollte u.a. für Verdichtungen des Stadtbus-Verkehrs genutzt werden
- Marketing, Marketing, Marketing: es muss chic/cool/geil/angesagt werden, in Weinheim Bus zu fahren

Aus meiner Sicht muss der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) höchste Priorität erhalten. Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gelingt nur mit einem leistungsfähigen, gut getakteten, barrierefreien und attraktiven ÖPNV.

Insbesondere folgende Maßnahmen halte ich für prioritär:

M26 – Verbesserte Anbindung an die Umgebung Weinheims (Verflechtungsraum)

M23 – Verbesserte Erschließung und Verbindung der Ortsteile

M22 – Verbesserte Erschließung der Odenwald-Ortsteile im ÖPNV

M24 – Verbesserung des Haltestellenumfelds, insbesondere an Umsteige-haltestellen

M21 – Stadtbuskonzept

M6 – Maßnahmen für eine seniorengerechte Mobilität

M5 – Sichere Schulwege – sichere Schule

- M7** – ÖPNV-Angebote vereinfachen und verstärkt bewerben
- M27** – Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- M2** – Zügiger Abschluss des barrierefreien Ausbaus von Bus- und Stadtbahnhaltestellen
- M9** – Verbesserte Information zu Mobilitätsangeboten

Darüber hinaus möchte ich folgende konkrete Punkte anmerken:

Taktung Gorbheimer Tal:

Ich wünsche mir eine deutlich häufigere Taktung der Busse ins Gorbheimer Tal. Zudem sollten die Verbindungen auch am Wochenende bis spät in die Nacht angeboten werden, um eine echte Alternative zum Individualverkehr darzustellen.

Abstimmung mit dem Regionalverkehr:

Die Anschlussmöglichkeiten an die Regionalzüge, insbesondere in Richtung Heidelberg, sind aus meiner Erfahrung häufig unzureichend abgestimmt. Obwohl eine Regionalbahn nach Heidelberg existiert, wird diese regelmäßig knapp verpasst. Gleiches gilt für die Straßenbahnlinie 5 in Richtung Heidelberg – sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt. Hier besteht dringender Abstimmungsbedarf.

Sauberkeit und Sicherheit im Bahnhofsbereich:

Neben der Anbindung spielt auch die Aufenthaltsqualität eine zentrale Rolle. Busse, Straßenbahnen und insbesondere das Bahnhofsbereich sollten deutlich häufiger gereinigt werden. Aktuell kommt es dort häufig zu starken Geruchsbelästigungen, und das Sicherheitsgefühl ist durch herumlungende Personen stark eingeschränkt. Dies wirkt sich unmittelbar auf die wahrgenommene Lebensqualität aus.

Ich bin erst seit sechs Monaten nach Weinheim gezogen und muss leider feststellen, dass insbesondere im Bereich Mobilität und Bahnhofsbereich erheblicher Verbesserungsbedarf besteht. Eine nachhaltige Mobilitätsstrategie sollte nicht nur funktional, sondern auch sauber, sicher und einladend sein.

Zu Seniorengerechte Mobilität:

Ein Beispiel: Auf den Gehwegen und Radwegen stehen Straßenschilder und Masten, so dass kein Kinderwagen oder Rollator oder Rollstuhl durchkommt. Versuchen Sie mal, mit Rollator vom Bahnhof zur Bahnhofstraße/Dürreplatz zu gehen. Da werden Sie vom Bus oder von Autofahrern bedroht, keine Bahnsteigabsenkung und dann noch Bäume und Masten auf den Gehwegen

Zu Radverkehr:

Weschnitzbrücke Bergstraße an der Stadthalle: Sie schlagen nun Verbindungen Ost West vor, aber wie komme ich Nord-Süd oder Süd-Nord über die Weschnitzbrücke? Haben Sie beobachtet, wie Schüler aus Norden auf der Bergstraße zum Werner Heisenberg Gymnasium abbiegen oder in die Gegenrichtung?

Warum wurde am Kreisel vor dem Schlossbergtunnel Radfahrer vergessen? Wie kommt man mit dem Rad halbwegs sicher zum Freibad?

Könnte man den NordSüdRadschnellweg **auf der anderen Seite** der Fachmärkte Aldi DM usw, also nicht entlang der B3 sondern direkt an der Bahn, durchführen?

Zu Fahrradleihverkehr:

zu wenige Abstellanlagen, Räder wenig komfortabel, Ausleihe und Rückgabe funktioniert nicht immer fehlerfrei

Ich überlege immer, wie man die Weschnitzbrücken an der B3 sicherer machen kann, wo die Radstreifen vor der Brücke enden. Eine **extra Ampelphase** nur für Fahrräder und ggf. Fußgänger für alle Ampeln in dem Bereich zwischen Stadthalle und Friedrichstr. würde helfen. Andernfalls müsste man eine Radbrücke am Rand der Autobrücke bauen. Oder wenigstens die Gehwege für Radfahrer freigeben und die Bordsteine absenken, damit man mit dem Rad fahren kann.

Genauso weiß ich nicht, was man in der Bahnhofstraße machen kann, wo alle Radwege abrupt enden. Radwege würden den Wegfall der Parkplätze bedeuten und dafür gibt es in Weinheim keine Akzeptanz

Noch eine Anmerkung: schon seit vielen Jahren wird diskutiert, die Alte Landstraße, Nördliche Hauptstraße, Untergasse usw. als Fahrradstraßen auszuweisen – bisher war das nicht erfolgreich. Insbesondere die Seitenstraßen der oben genannten Straßen in der Nordstadt einschl. Moselstr., aber auch Hübschstr. usw. wären auch als Spielstraßen sehr geeignet. Das scheitert wieder daran, dass so viele Parkplätze gewünscht werden

Hier ein Vorschlag für den Suezkanalweg.

Ein sehr hohes Verkehrsaufkommen und häufige Geschwindigkeitsübertretungen beeinträchtigen die Wohnqualität sehr.

Daher:

Durchfahrt nur noch für Fahrräder und Anlieger (Suezkanalweg, Saarbrücker Straße, Carl Benz Straße, Käsackerweg).

Langgezogene Bodenwellen im Wohnbereich.

Das würde vielleicht auch die Gefahrensituation für Fahrräder bei der Einmündung B3 entspannen.

Wir fahren häufig mit dem Fahrrad und hatten bisher auch keine Probleme mit unseren Rädern auf sicheren Wegen nach Mannheim zu gelangen. Der von Ihnen gezeigte Radschnellweg für einige Wenige durch die Weststadt wird durch die Umbauten für die gesamten Teilnehmer am Straßenverkehr mehr Stress bedeuten. Und für mehr Aggressionen. Haben Sie mal gezählt, wie viele Radfahrer die Strecke nach Mannheim fahren? Wenn dieser Radschnellweg gebaut wird, überlegen wir uns, ob wir noch mit den Rädern fahren. Wir haben es in Münster oder Leipzig erfahren, wie es ist, wenn rasende E-Bikes oder Rennräder an uns (normale Räder) mit hoher Geschwindigkeit vorbeifahren. So werden Sie sicher nicht den Großteil der mobilen Bevölkerung aufs Rad bekommen. Egal ob Verkehrsteilnehmer mit „normalen“ Rädern, oder Schüler. Auch sie fahren meist sehr gemütlich.

Im Winter bei Kälte und Wind fahren auch wir mit dem Auto in die Innenstadt. Aber nur, für den Arztbesuch. Und dann schnell wieder raus. Nicht jeder kann oder möchte die Parkgebühren für einen längere Parkdauer zu bezahlen. Und auch nicht jeder hat das Geld für die Bustickets. Wir würden gerne länger in der Stadt verweilen, für einen Bummel oder einen Besuch im Café oder Restaurant. Wir sind allerdings immer gehetzt, wenn wir an die Parkgebühren denken.

Die Autos aus der Stadt zu bekommen, gelingt meine Meinung nur, wenn die Fahrzeuge auf einem kostenlosen Großparkplatz abgestellt werden können und mit dem Bus (gegen geringe Gebühr, an Rentnerinnen denken!) in die Innenstadt fahren können. Dann wäre auch die Innenstadt belebter und es würde sich auf die Vielfalt der Geschäfte auswirken. Warum fahren wohl so viele Weinheimer und Odenwälder nach Viernheim?

Ich fände es wichtig, dass vor allem die Busse im Innenstadtbereich so bald wie möglich auf Elektroantrieb umgestellt würden, evtl. mit einer Lademöglichkeit über Solarpanels auf dem Busdach. Das würde die Luftqualität verbessern und den Geräuschpegel senken und würde CO2 einsparen.

Leider sind die vorgestellten Projekte des Mobilitätsplans einseitig darauf ausgerichtet, den motorisierten Individualverkehr zu behindern. Stattdessen fokussieren die Maßnahmen überwiegend auf den Radverkehr. Dies resultiert natürlich aus der ganz überwiegenden Beteiligung von Interessenvertretungen der Radfahrer an den vorangegangenen Planungsschritten (die Weinheimer Nachrichten berichteten). Dieser Fokus auf das Radfahren ist aus politischen Gründen in ganz Deutschland zu beobachten. Leider werden dabei die derzeitigen Anteile der verschiedenen Mobilitätsarten kaum berücksichtigt. Ein Blick nach Weinheim z. B. auf Bahnhofstraße, Grundelbachstraße und Müllheimer Talstraße zeigt tagsüber im Vergleich zum Autoverkehr kaum Radfahrer auf den Straßen. Dazu kommt, dass bei der Planung für die Mittelgasse das Müllheimer Tal für Kraftfahrzeuge nur noch über die Grundelbachstraße erreichbar wäre solange die Zufahrt über Birkenau/Buchklingen bzw. Oberflockenbach mit riesigen Umwegen außer Acht gelassen wird. Das führte bei einem Unfall, einer Baustelle o. Ä. auf der Grundelbachstraße natürlich zu extremen Beeinträchtigungen.

Dass die Umwandlung des oberen Teils der Bahnhofsstraße de facto in eine verkehrsberuhigte Zone außerdem dem Einzelhandel nutze, ist meines Erachtens reines Wunschdenken. Schon jetzt hat der Einzelhandel an Bahnhofstraße und Hauptstraße ja ein Problem, wie man am Leerstand sehen kann. Wo sollen Fahrzeuge in Weinheim parken, wenn in großem Stil Parkraum abgeschafft wird? Die vorhandenen Parkhäuser sind ja schon jetzt gut frequentiert. Gelegentlich - allerdings meines Wissens bisher nicht in Weinheim - geäußerte Ideen, große Parkhäuser am Stadtrand zu errichten, von wo die Autofahrer dann mit dem ÖPNV in die Innenstadt weiterfahren sollen, sind ja bloß Fieberträume von Autohassern.

Der Vorschlag, die Hauptstraße aus Richtung Grundelbachstrasse und im weiteren Verlauf die Mittelgasse bis zum Marktplatz für Radfahrer freizugeben, halten wir für sehr sinnvoll und erforderlich.

Bereits jetzt nutzen einige Radfahrer, besonders in den Morgenstunden, diese Richtung.

Da allerdings die PKW's oft deutlich zu schnell fahren, ist es für Radfahrer und Fußgänger oft extrem gefährlich.

Ohne anschließende Kontrollen oder geschwindigkeitseinschränkende Maßnahmen wird man daher bei der Absenkung der Bordsteinkanten nicht auskommen.

Eine sehr sinnvolle Alternative wäre, die Durchfahrt über den Marktplatz zum Gorbheimer Tal mit versenkbaren Pollern für den Durchfahrtsverkehr zu sperren und nur für Anlieger frei zu machen.

Dadurch würde sich auch die Verkehrssituation am Marktplatz für Fußgänger deutlich entspannen, da zahlreiche Autofahrer den Vorrang der Fußgänger nicht anerkennen und über Schritttempo fahren.

Als Logistik Betrieb mit Schwerlastverkehr sehe ich bei der angedachten und geplanten Radtrasse entlang der Daimlerstrasse und der Draisstrasse eine erhebliche Gefahrenquelle für die beteiligten Verkehrsteilnehmer.

Die Ein- und Ausfahrten zu den Gewerbebetrieben mit dem querendem Radverkehr stellen ein erhebliches Unfallrisiko dar.

Im Rahmen der aktuellen Online-Beteiligung möchte ich meine bisherigen Anregungen um weitere wichtige Aspekte ergänzen, die aus meiner Sicht zu einer lebenswerten, sicheren und sozialen Stadt beitragen.

1. Ganzheitliche Verkehrsführung in der Stadt

Der Verkehrsfluss sollte nicht nur in einzelnen Bereichen, sondern im gesamten Stadtgebiet verbessert werden, um Staus zu reduzieren und Emissionen zu vermeiden.

2. Gleichgewicht zwischen Auto- und Radverkehr

Es sollte ein ausgewogenes Konzept geschaffen werden, das alle Verkehrsteilnehmer fair berücksichtigt. Zudem wären zentrale und klar definierte Parkflächen sinnvoll, um die Innenstadt zu entlasten.

3. Aufenthaltsqualität und Identität der Stadt

Ergänzend zu funktionalen Maßnahmen könnten gestalterische Elemente wie kleine Wasserflächen (z. B. ein Teich) oder akustische Wahrzeichen zur Stärkung des Stadtgefühls beitragen.

4. Information und Orientierung

Eine zentrale Übersichtstafel mit allen wichtigen Anlaufstellen in Weinheim würde insbesondere neuen Bürgerinnen und Bürgern die Orientierung erleichtern.

5. Jugend und soziale Angebote

Das Jugendhaus in der Weststadt sollte stärker beworben und sichtbarer gemacht werden, um mehr junge Menschen zu erreichen und zu integrieren.

Zusätzlich könnte ein soziales Konzept nach dem Vorbild anderer Länder umgesetzt werden:

Feste Kleider-Haken oder -Stationen im öffentlichen Raum (z. B. mit mehreren Aufhängemöglichkeiten), an denen Bürger gut erhaltene Kleidung kostenlos für andere zur Verfügung stellen können – insbesondere für kältere Tage. Dies würde den sozialen Zusammenhalt stärken.

6. Sicherheit im öffentlichen Raum

An zentralen Orten wie dem Dürreplatz oder dem Schlosspark könnten Notfallstationen installiert werden, beispielsweise:

- Erste-Hilfe-Kästen
- Notruf- oder Sicherheitssäulen mit direkter Verbindung zu Polizei oder Feuerwehr

Dies würde das Sicherheitsgefühl der Bürger deutlich erhöhen.

7. Partnerschaften und internationale Zusammenarbeit

Eine mögliche Städtepartnerschaft mit Istog im Kosovo könnte kulturellen Austausch fördern. Beide Städte verbindet ihre Lage in naturnaher Umgebung sowie eine lebendige Gemeinschaft. Erste Kontakte könnten bei Bedarf vermittelt werden.

8. Finanzierung durch regionale Partner

Zur Umsetzung verschiedener Maßnahmen könnten lokale Unternehmen und Banken als Sponsoren eingebunden werden. Dies würde Projekte beschleunigen und gleichzeitig die regionale Verbundenheit stärken.

Ich bin überzeugt, dass eine Kombination aus funktionaler Mobilität, sozialem Engagement, Sicherheit und kulturellen Impulsen Weinheim nachhaltig stärken kann.

der geplante Radschnellweg durch ein stark frequentiertes Gewerbegebiet mit einem hohen Aufkommen an Schwerlastverkehr zu führen, ist aus Sicht der in diesem Bereich ansässigen Logistikunternehmen nicht sinnvoll. Haben wir in Weinheim nicht schon an der B3 und dem Suezkanal eine erhöhte Gefahrenquelle? Schaffen wir jetzt nicht weitere große Gefahrenquellen an zig LKW Ein- und Ausfahrten? Ist diese Wegführung wirklich sinnvoll bei der Gefahrenquelle LKW – Fahrrad? Wurden die Gegebenheiten einmal vor Ort angeschaut und geprüft? Gibt es wirklich keine Alternativen? Zum Beispiel Viernheim, Alter Viernheimer Weg, Bertleinsbrücke, Wormser Straße ?) Da könnte man sich auch das Geld für eine Unterführung oder einen Brückenneubau sparen....

Ich finde, die Maßnahmen sind sehr einseitig zu Gunsten des Radverkehrs ausgerichtet, obwohl die bergige Topographie der Weinheimer Innenstadt und der eingemeindeten Dörfer diesen nur bedingt zulässt. Wären alle Weinheimer fitte Radler, würde "Weinheim für alle" zu dem Maßnahmenpaket passen. Das sind wir aber nicht alle. Wer gehbehindert ist und am öffentlichen Leben Weinheims nur teilnehmen kann, wenn er/sie mit dem Auto in die Innenstadt kommt (ohne riesige Umwege und Schnörkel), muss sich von der Planung ausgegrenzt fühlen. Speziell denke ich an das Gebiet um Schloss und Marktplatz, Weinheims "Gute Stube" und Hauptanziehungspunkt, das aber in dem Konzept seltsamerweise nur sehr marginal vorkommt). Das propagierte "Lebenswerte Weinheim" hat sich für ihn/sie dann erledigt, sie werden dem populären Ableismus der Jungdynamiker geopfert.

Ein wirklich guter ÖPNV mit häufigen Fahrten (alle 15 bis 20 Minuten) und kurzen Wegen zu den Haltestellen würde helfen. Die Highlightlinie ist an und für sich eine gute Idee, nur müsste das tatsächliche Highlight Weinheims (Schlosssgegend) unbedingt durch diese Linie, oder ein mit ihr verknüpft Shuttle ab dem Hauptbahnhof und der OEG in kurzem Takt angebunden sein - und zwar auch abends. Und die Ergänzungslinien müssten hinreichend oft fahren (20 min besser als 30). Eine nur im Stundentakt verkehrende Linie wie die 631 oder die 682 reicht bei weitem nicht aus. Auf solchen Linien könnten ja kleinere Busse fahren, vielleicht bald auch autonome Fahrzeuge.

Und dann die Gehwege und das Parken. Vielerorts in Weinheim klappt das doch eigentlich ganz gut, wenn beide Seiten Verständnis füreinander haben und nicht Maximalforderungen vor sich hertragen. Eine Gehwegbreite von 2,50 m ist weltfremd, andererseits müssen wirklich rücksichtslosen Parkern Grenzen gesteckt werden können. Das italienische "arrangiarsi" steckt den Deutschen leider nicht im Blut - aber ein bisschen könnten sie es schon probieren.

Eine letzte Frage: Wie gedenkt man damit umzugehen, dass der Saukopftunnel zweimal im Jahr für eine Revision gesperrt wird? Je mehr man Wege bündelt, verlangsamt und verschmälert, umso mehr wird in dieser Zeit das Chaos in der Stadt herrschen - und ich glaube nicht, dass

jemand das ernsthaft will.

Ich würde mich sehr freuen, wenn Überlegungen wie meine in die weitere Planung eingehen - aus Gesprächen mit meinen Mitbürgern habe ich den Eindruck, nicht der einzige zu sein, den die radikale Einseitigkeit der Pläne belastet. Im Weinheim, wie es ist, lebe ich gerne, möchte das aber auch noch in Zukunft tun.

Mein Anliegen ist sichere Mobilität. In vielen Bereichen Weinheims gibt es sehr schmale oder gar keine Fußgängerwege. Häufig geht flüssiges Autofahren vor Sicherheit. Die Sachsenstraße ist hierzu ein gutes Beispiel. Während des Berufsverkehrs und in Zeiten von Straßensperrungen, wird die Sachsenstraße gerne als Abkürzung genommen. Viele Autofahrer nehmen keine Rücksicht auf Fußgänger. Die Straße ist eng und unübersichtlich. Egal ob man da steht oder geht, Autos weichen anderen Autos aus und bedrängen Fußgänger. Leider ist das kein Einzelfall. Ich wünsche mir sichere Mobilität als Fußgängerin und auch einen sicheren Raum im Ortszentrum zum risikoarmen Aufhalten. Kann man rund ums Rathaus - Einmündung Kaiserstraße /Lutherstraße/Steingasse bis Einmündung Lutherstraße - Tempo 10 einführen?

Die Pappelallee ist die Hauptverkehrsachse der Weststadt.

Ist die Pappelallee in ihren Überlegungen eingeflossen?

Denn es besteht dringend bedarf das sich in unserer Rennallee etwas tut!

Hallo, wir wohnen in der Mierendorffstr. Wir befürworten den Ausbau und die Umgestaltung der Rad- und der Verkehrswege. Wir nutzen sie selber täglich und freuen uns sehr, wenn die Nutzung in der Zukunft sicherer wird, auch gemeinsam mit Kindern, die noch in der Lernphase sind.

Derzeit können wir ein Gartengrundstück nutzen, dass von der Stadt Weinheim gepachtet ist. Nun soll der Radschnellweg, durch diese Gärten geleitet werden. Unser sehr dringendes Anliegen ist es, dass der Radweg an der Grenze zu Naturin, entlang geleitet wird und nicht direkt vor unseren Haustüren. Zusätzlich ist uns die Weiternutzung zum Großteil, der Grünfläche von großer Bedeutung. Die Weiternutzung und der Abstand zu dem geplanten Radweg, bedeutet für uns als Familie Lebensqualität und Sicherheit für unsere Kinder. Wir bitten sie dringend dies in der Planung zu berücksichtigen!

Offenbar ging mein Kommentar nicht vollständig durch. Daher möchte ich Ihnen gerne meinen alternativen Vorschlag für die Strecke Mannheimer Straße zwischen Weststraße und Breitwieserweg jetzt gerne auf diesem Wege zukommen lassen.

Hier die Fortsetzung:

Auf der Südseite ist die Situation anders, weil dort nicht Wohnungen, sondern Industrie (Naturin) und Verwaltung (BGW, AWO) dominieren, welche interne Parkmöglichkeiten haben. Ich finde, der Raum wäre besser genutzt, wenn die OEG stadtauswärts wieder in den Straßenraum integriert (asphaltiert oder Kopfstein um die Schienen) würde. Dann ist Platz für alle: Fußgänger, Parkende, Radfahrer und PKW. Der OEG könnte eine Vorrangschaltung eingeräumt werden, die sie bei Auffahrt auf die Bahnhofsbrücke Richtung Westen auslöst und die Ampel an der Weststraße geradeaus auf Rot schaltet (am besten noch dazu die Ampel am Breitwieserweg auf Grün, damit vor der OEG der Autoverkehr abfließt. Und die OEG fährt ja nur alle 10 Minuten, maximal.

Der Elternbeirat der KiTa Kuhweid hat sich mit dem Maßnahmen von Weinheim mobil beschäftigt und begrüßt, dass Vieles angepackt werden soll, was das Miteinander von Fußgänger*innen,

Fahrrädern, Autos betrifft.

Naturgemäß hat der Elternbeirat dabei die Kinder und ihre Bedürfnisse im besonderen Fokus. Die Maßnahme „M5 Sichere Schulwege - sicher zur Schule“ wird daher besonders begrüßt.

Die KiTa Kuhweid befindet sich im Einzugsgebiet von zwei Grundschulen (dbs und Zweiburgengrundschule) und in der Weststadt. Viele heutigen Kindergartenkinder werden künftig eine der beiden Grundschulen besuchen und aus den unterschiedlichen Ecken der Weststadt dorthin laufen bzw. Fahrrad fahren.

Die Kreuzung Breslauer Straße/Birnenweg ist bereits deutlich entschärft worden, auch wenn weitere Maßnahmen besprochen und geplant, aber noch nicht umgesetzt sind. Vermutlich sind diese Ideen Teil der Maßnahme M5. Gleichzeitig ist jedoch auch der Radschnellweg Richtung Mannheim über die Breslauer Straße geplant. Dies führt zu Änderungen in der Verkehrsführung und vor allem dazu, dass Fahrräder entlang des Radschnellwegs auf der Breslauer Straße Vorfahrt haben. Es ist daher aus unserer Sicht unerlässlich und zwingend die Maßnahme M5 und die Planungen zum Radschnellweg zusammen zu denken, zu planen und umzusetzen! Viele Kinder kreuzen die Breslauer Straße an unterschiedlichen Punkten. Gleichzeitig ist die Breslauer Straße eine wichtige Verbindungsstrecke von West nach Süd. Die Querungspunkte/-bereiche von Schulkindern bzw. Fußgänger*innen allgemein müssen übersichtlich gestaltet sein und mit klaren Regelungen versehen, die für Kinder, Radfahrende und Autofahrende eindeutig sind. Verstöße müssen regelmäßig, konsequent und nachhaltig verfolgt werden.

Nur dann kann der sichere Schulweg gelingen!