

ERGEBNISBERICHT FÜR DIE ONLINEBETEILIGUNG ZU DEN MAßNAHMENIDEEN

Nachhaltiger Mobilitätsplan Weinheim 2040



www.weinheim-mobil.de

Stand: 28. August 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 I DENKT I 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	11
4.3 Maßnahmenidee 3: Umgestaltung von Knotenpunkten und Querungsstellen	13
4.4 Maßnahmenidee 4: Durchführung konsequenter Kontrollen	16
4.5 Maßnahmenidee 5: Sichere Schulwege – sicher zur Schule	18
4.6 Maßnahmenidee 6: Maßnahmen für eine seniorengerechte Mobilität	20
4.7 Maßnahmenidee 7: ÖPNV-Angebote vereinfachen und verstärkt bewerben	22
4.8 Maßnahmenidee 8: Kurzfristige Maßnahmen zur Behebung von Sicherheitsmängeln	24
4.9 Maßnahmenidee 9: Verbesserte Information zu Mobilitätsangeboten	26
4.10 Maßnahmenidee 10: Baustellenmanagement	28
4.11 Maßnahmenidee 11: Herstellung eines zusammenhängenden Netzes für den Radverkehr	30
4.12 Maßnahmenidee 12: Verbessern der vorhandenen Radwegeinfrastruktur	32
4.13 Maßnahmenidee 13: Fortsetzung des Programms zum Ausbau von Radabstellanlagen	34
4.14 Maßnahmenidee 14: Behebung von Mängeln im Fußverkehrsnetz	36
4.15 Maßnahmenidee 15: Verbesserung der Aufenthaltsqualität	38
4.16 Maßnahmenidee 16: Kurzfristiges Umsetzungsprogramm zur Optimierung von Signalanlagen	40
4.17 Maßnahmenidee 17: Attraktive Gestaltung der Innenstadtzugänge (insb. für Fuß- und Radverkehr)	42
4.18 Maßnahmenidee 18: Weiterentwicklung des Parkraummanagements	44
4.19 Maßnahmenidee 19: Attraktivitätssteigerung Parkieranlagen + Modernisierung Parkleitsystem	46
4.20 Maßnahmenidee 20: Organisieren von Lieferverkehr	48
4.21 Maßnahmenidee 21: Stadtbuskonzept	50
4.22 Maßnahmenidee 22: Verbesserte Erschließung der Odenwald-Ortsteile im ÖPNV	52
4.23 Maßnahmenidee 23: Verbesserte Erschließung und Verbindung der Ortsteile	54
4.24 Maßnahmenidee 24: Verbessern des Haltestellenumfelds, v. a. an Umsteigehaltestellen	56
4.25 Maßnahmenidee 25: Weiterentwicklung Fahrradleihsystem	58
4.26 Maßnahmenidee 26: Verbesserte Anbindung an die Umgebung Weinheims (Verflechtungsraum) 60	
4.27 Maßnahmenidee 27: Fördern des betrieblichen Mobilitätsmanagement	62
4.28 Maßnahmenidee 28: Fördern der Elektromobilität	64

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 maßnahmen-spezifischen Steckbriefinformationen folgt jeweils eine inhaltliche Zusammenfassung der erfassten 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).

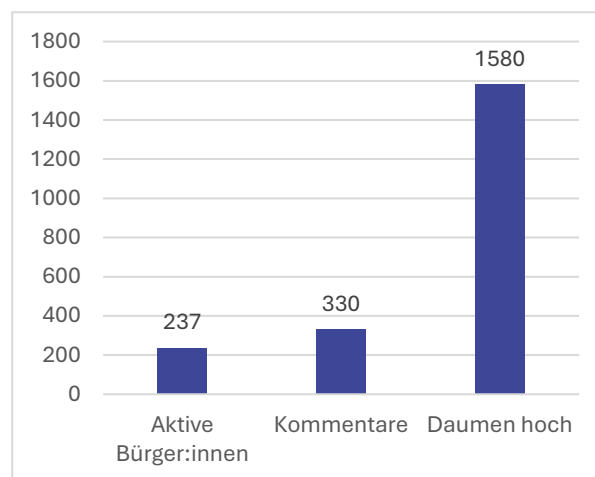


Abbildung 1: Anzahl aktive Bürger:innen, Kommentare und „Daumen hoch“

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.

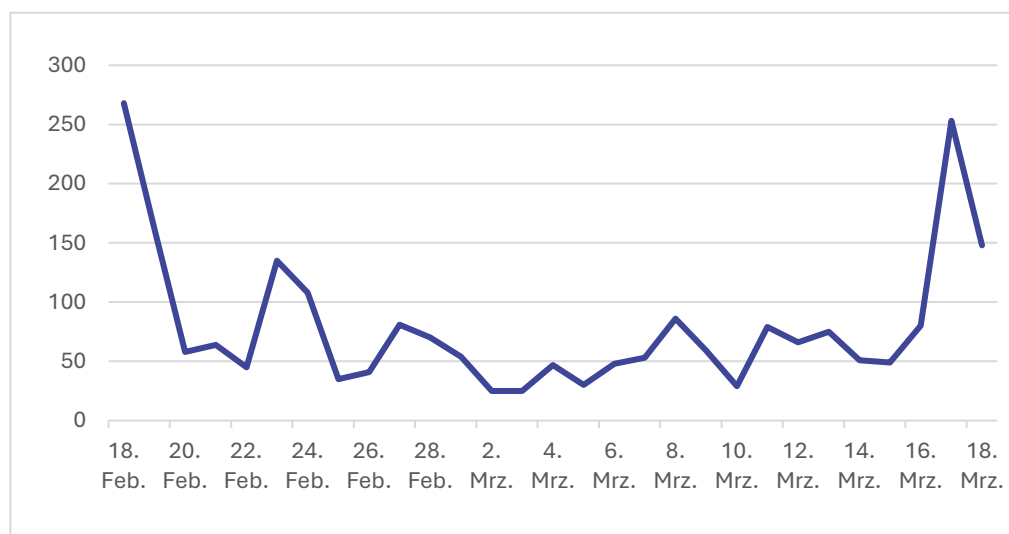


Abbildung 2: Entwicklung der Seitenbesuche von weinheim-mobil.de im Beteiligungszeitraum

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.

Darauf aufbauend folgt jeweils eine inhaltliche Zusammenfassung der erfassten 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

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-/Stadtbahnhaltstellen

Abgegebene Stimmen: 27 | Eingegangene Kommentare: 2

Viele Bus- und Bahnhofststellen in Weinheim sind bereits barrierefrei ausgebaut. Mit dem geplanten Umbau der OEG-Haltstellen in der Weststadt (Freiburger Straße, Blumenstraße, Stahlbad und Händelstraße) wird der barrierefreie Zugang zum ÖPNV deutlich verbessert. Darüber hinaus sollen auch weitere Bushaltstellen 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

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 Stadtbahnhaltstellen 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 heranfahren 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, Anfahrngenauigkeit 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 Miltzentrum
- 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/Burghpfad)

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

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 Quermöglichkeiten. 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 mittel	Aufwand mittel	Umsetzungshorizont laufend

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

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 Gorbheimer 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 „Elterntaxis“, 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

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

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

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

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

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 Bau-träger

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 Gornheimer 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 (Gornheimertal)
- 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

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, Hauptrouten 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

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

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

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

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

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 auszubremsten.

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

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 dicht bebauten 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

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 Parkierungsanlagen + 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

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 Warenumsatz 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

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	Bevorrechtigung 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

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

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 Großsachsen 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 Oberflächenerneuerungen 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	Aufwand	Umsetzungshorizont
mittel	mittel	laufend

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, Ritschweiler, Sulzbach, Großsachsen, Oberflockenbach, Rippenweiler 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

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

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

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

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

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.