

ZIELKONZEPT WEINHEIM

Nachhaltiger Mobilitätsplan Weinheim 2040



www.weinheim-mobil.de

Stand: 13. Oktober 2025



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

erstellt durch

R+T Verkehrsplanung GmbH | Julius-Reiber-Straße 17 | 64293 Darmstadt

T: +49 6151-2712-26 | <http://www.rt-verkehr.de>

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung – Beschreibung Zielkonzept	3
2.	Übergeordnete Ziele	4
2.1	Verkehrspolitische Ziele auf Landes- und Bundesebene	4
2.2	Zielsetzungen der Stadt Weinheim	6
3.	Handlungsfelder	6
4.	Planungsziele.....	8
4.1	Weinheim für Alle	8
4.2	Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim	10
4.3	Lebenswertes Weinheim	11

1. Einleitung – Beschreibung Zielkonzept

Mobilitätsplanung und Infrastrukturplanung findet vor dem Hintergrund eines Zielsystems statt, das am Anfang jeder Planung entwickelt wird. Hiermit soll festgelegt werden, wohin sich Weinheim im Bereich Mobilität bis zum Jahr 2040 und darüber hinaus entwickeln soll. Das Zielsystem gibt somit die Richtung der weiteren Bearbeitung des Mobilitätsplans vor. Die Auswirkungen der Maßnahmen sollen den verkehrspolitischen Zielsetzungen entsprechen. Auf Bundes- und Landesebene werden Ziele hinsichtlich der CO₂-Einsparungen vorgegeben, was z. B. die Förderung umweltfreundlicher Mobilität sowie die Verbesserung der alternativen Angebote zum Kfz-Verkehr in den Vordergrund rückt.

Die Ziele sind auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt. Eine Ordnung der Ziele in einem Zielsystem ist notwendig, um die verschiedenen Abhängigkeiten untereinander aufzuzeigen und die Zusammenhänge und Widersprüche zwischen Einzelzielen zu verdeutlichen (siehe **Abbildung 1**).

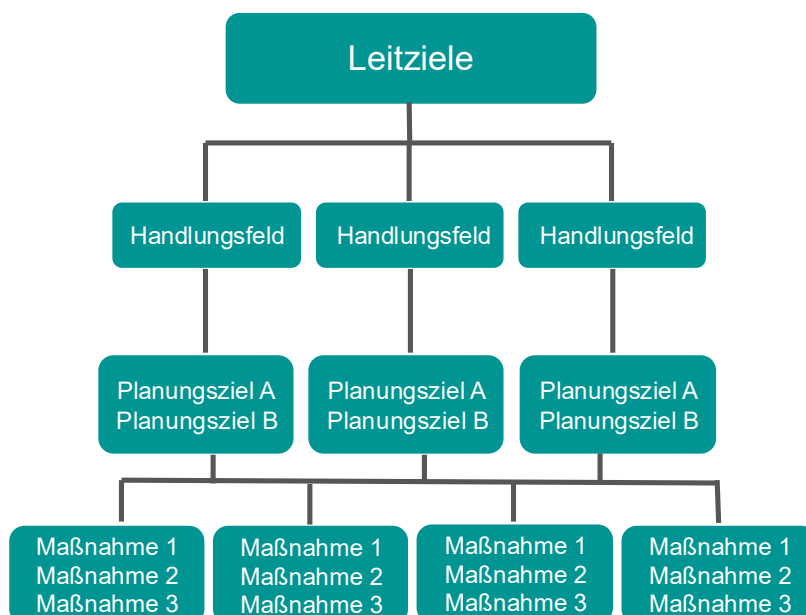


Abbildung 1: Strukturierung des Zielsystems

Die Erarbeitung der Planungsziele des Mobilitätsplans fand in mehreren Schritten statt:

Grundlage für die Erarbeitung des Zielkonzeptes waren die Leitziele „**Weinheim für Alle**“, „**Lebenswertes Weinheim**“ und „**Nachhaltiges und Klimagerechtes Weinheim**“ des städtebaulichen Rahmenplans ¹. Diese wurden im Rahmen eines breiten Beteiligungsprozesses erarbeitet und als Leitziele für den Mobilitätsplan übernommen.

Im nächsten Schritt – der Definition von Planungszielen – flossen die Ergebnisse der Bestandsanalyse ebenso wie die Ergebnisse der Beteiligungsformate (Online-Beteiligung, verwaltungsinterner Workshop, Arbeitsgruppe und Öffentlichkeitsveranstaltung) ein.

Zwei wesentliche Meilensteine sind hierbei zu benennen: Im Rahmen der 1. Arbeitsgruppensitzung (Februar 2025) wurden gemeinsam mit den Veranstaltungsteilnehmenden Probleme, Wünsche und Ideen zur Weiterentwicklung der Mobilität in Weinheim erarbeitet. Hieraus wurden wichtige Ziele, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für die verkehrliche Entwicklung Weinheims von Bedeutung sind, definiert

¹ Städtebaulicher Rahmenplan Weinheim 2023, Stadt Weinheim, Weinheim 2023

und diskutiert. Während der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung (Mai 2025) wurde das inzwischen genauer definierte Zielsystem diskutiert und ergänzt.

2. Übergeordnete Ziele

Den Ausgangspunkt des Zielkonzepts bilden die verkehrspolitischen Ziele, die von der Bundesregierung und vom Land Baden-Württemberg angestrebt werden und auf die keine direkte Möglichkeit der Einflussnahme durch die Stadt Weinheim besteht. Die übergeordneten Ziele enthalten konkrete Vorgaben zu Maßnahmenwirkungen, insbesondere den Zugang zur Mobilität, die Entwicklung von Verkehrsnachfrage und verkehrsbedingten Immissionen, sowie zur Weiterentwicklung von Organisationsstrukturen und Werkzeugen für eine zukunftsfähige Mobilität. Die übergeordneten Ziele werden nachfolgend benannt und in den für den Mobilitätsplan wichtigen Punkten wird die Möglichkeit der Zielerreichung kurz dargelegt.

2.1 Verkehrspolitische Ziele auf Landes- und Bundesebene

Die Bundesregierung verfolgt eine integrierte Strategie aus CO₂-Reduktion, Förderung klimafreundlicher Antriebe, Ausbau nachhaltiger Verkehrsformen, Lenkung des Verkehrsverhaltens sowie Digitalisierung und Reformoffenheit für mehr Effizienz und Klimaschutz im Mobilitätsbereich. Diese werden durch das Land Baden-Württemberg konkretisiert und teilweise ergänzt:

- Reduktion der Treibhausgasemissionen gegenüber dem Niveau von 1990 um mindestens 65% bis 2030 und ein klimaneutrales Deutschland bis 2045 (Klimaschutzgesetz 2021 der Bundesregierung).
- Reduktion des CO₂-Äquivalents der Treibhausgasemissionen je Einwohner bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 %, bezogen auf den Durchschnitt des Jahres 1990 (Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg 2023).

Die Zielstellung des Landes Baden-Württemberg zur Erreichung der Verkehrswende umfasst folgende fünf Punkte:

- Jedes zweite Auto fährt klimaneutral
- Verdopplung des öffentlichen Verkehrs
- Jede zweite Tonne im Güterverkehr fährt klimaneutral
- Ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land
- Jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad

Die zentralen Kernregelungen des Mobilitätsgesetzes Baden-Württemberg, das im März 2025 in Kraft trat, führen dazu aus:

- Bedarfsgerechte, leistungsfähige und intelligente Straßeninfrastruktur, insbesondere zur Förderung des Busverkehrs und multimodaler Mobilität
- Barrierefreiheit und soziale Gerechtigkeit – Mobilität soll für alle Menschen gleichermaßen sicher und zugänglich sein, mit besonderem Augenmerk auf Kinder und Jugendliche

- Digitale Vernetzung und Intermodalität, um einen verlässlichen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen
- Förderung der Güterverkehre auf der Schiene und intermodaler Logistik als wichtige Klimaschutzstrategie im Verkehrssektor
- Mobilitätsrechtliche Entscheidungen unter zentraler Berücksichtigung des Klimaschutzes, ergänzt durch innovative Instrumente wie den Mobilitätspass und digitale Parkraumkontrolle

Zu beachten sind zudem die Ziele im Landesentwicklungsplan und dem Regionalplan sowie in weiteren übergeordneten Planwerken, Strategien und Konzepten.

Das verkehrspolitische Ziel „Jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad“ bedeutet für Weinheim eine Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils um 14 Prozentpunkte von 36% auf 50%. Dazu müssen regelmäßig aufgesuchte Ziele der Weinheimer Bevölkerung mit dem Fuß- / Radverkehr gut erreichbar sein. Insbesondere beim Radverkehr ist zudem eine gute Erreichbarkeit der Ortsteile sowie der Oberzentren Mannheim und Heidelberg von großer Bedeutung. Langstrecken über 5 km sind in der Rheinebene und bei zunehmender Verbreitung von E-Bikes auch im Odenwald gut zu bewältigen. Die Reisezeit im Radverkehr wird im Verhältnis zum Pkw jedoch mit zunehmender Entfernung ungünstiger, insbesondere wenn dem Kfz-Verkehr ein dichtes anbaufreies Fernstraßennetz zur Verfügung steht.

Der ÖPNV ist systembedingt im Wesentlichen dort attraktiv, wo direkte Verbindungen angeboten werden und dadurch keine nennenswerten Verlustzeiten durch Wartezeiten beim Umsteigen oder beim Zu- und Abgang zu ÖPNV-Linien entstehen. Das Ziel einer „Verdopplung des öffentlichen Verkehrs“ bedeutet für Weinheim eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils von 11% auf 22% und eine Reduktion des MIV-Anteils um 11 Prozentpunkte. Für eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den ÖPNV müssen die hohen Geschwindigkeiten des ÖPNV auf dessen Hauptrouten mit der Flexibilität anderer Verkehrsmittel, insbesondere des Radverkehrs als Anschlussmobilität abseits der ÖPNV-Achsen optimal verknüpft werden. Auch hier liegen die Grenzen einer Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV bei der Qualität des dichten Fernstraßennetzes in der Region Rhein-Neckar.

Bei einer Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV sind auch Verlagerungen zwischen diesen Verkehrsmitteln zu erwarten. Ziel muss daher sein, den Fuß- und Radverkehr gemeinsam mit dem ÖPNV zu fördern und gleichwertige Bedingungen zum Kfz-Verkehr anzustreben.

Für die Zielsetzung des MIV-Anteils in Weinheim würden – bezogen auf das Mobilitätsverhalten der Weinheimer Bevölkerung – die Verkehrswendeziele des Landes Baden-Württemberg eine Reduktion um 25 Prozentpunkte auf 23% bedeuten. Dieser Wert ist nicht unrealistisch, wird aktuell aber nur im großstädtischen Raum erreicht, in dem die Wege fast ausschließlich als Binnenverkehr zurückgelegt werden und hierbei mit dem Pkw keine nennenswerten Reisezeitvorteile erzielt werden. Bei einem Mittelzentrum mit starken regionalen Verflechtungen sind weitaus größere Anstrengungen erforderlich, ein zum Pkw konkurrenzfähiges Mobilitätsangebot bereitzustellen. Dies wird auch nicht alleine durch die Stadt Weinheim leistbar sein, sondern erfordert den Einsatz weiterer Akteure auf regionaler Ebene. Dennoch muss es für Weinheim ein wesentliches Ziel sein, zumindest auf Wegen innerhalb des Stadtgebiets auf Pkw-Fahrten weitgehend verzichten zu können.

2.2 Zielsetzungen der Stadt Weinheim

Die Leitziele und Handlungsfelder des städtebaulichen Rahmenplans wurden vom Gemeinderat der Stadt Weinheim beschlossen und bilden somit die politisch legitimierte Leitlinie für die Zielsetzungen im Mobilitätsplan (siehe **Abbildung 2**).

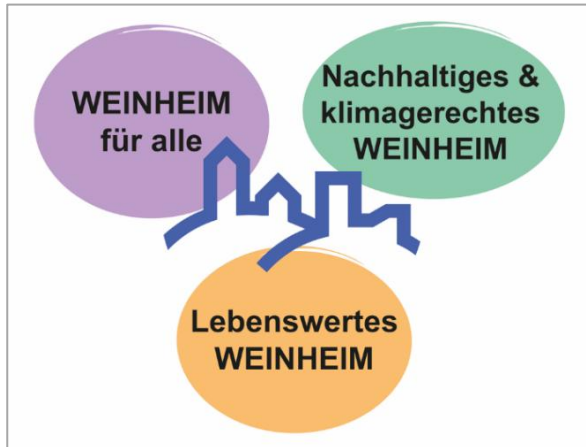


Abbildung 2: Leitziele aus dem städtebaulichen Rahmenplan

Der im Vorreiterzenario des bereits im Gemeinderat beschlossenen Klimaschutzkonzepts Weinheim angestrebte Rückgang des MIV-Anteils bei der Weinheimer Bevölkerung um 14 Prozentpunkte (zugunsten des Umweltverbundes) erscheint hier realistisch und bildet daher auch die Zielsetzung für die Maßnahmenentwicklung des nachhaltigen Mobilitätsplans.

Erklärtes Ziel des Klimaschutzszenarios des Landes Baden-Württemberg² ist eine Reduktion des Verkehrsaufkommens um ca. 12,6% (zwischen 2019 und 2040) bzw. der Verkehrsleistung um ca. 23% (zwischen 2019 und 2040).

3. Handlungsfelder

Die Handlungsfelder stellen die zentralen Themenbereiche dar, in denen die Stadt Weinheim aktiv werden möchte, um ihre Leitziele – Lebensqualität, Klimaschutz und Inklusion – konkret zu verfolgen. Sie fungieren dabei als strategische Leitlinien, die definieren, wo gehandelt werden muss, um die Leitziele zu erreichen. Die Handlungsfelder des nachhaltigen Mobilitätsplans entsprechen im Wesentlichen den im städtebaulichen Rahmenplan definierten und bereits beschlossenen Leitlinien. Aus der Beteiligung und der fachlichen Analyse des Mobilitätsplans ergab sich die Verknüpfung der einzelnen Verkehrssysteme als weiteres Handlungsfeld.

Die Handlungsfelder sind bewusst offen formuliert, da sie den gesamten planerischen Raum abstecken, in dem sich der Mobilitätsplan bewegt. Sie ermöglichen es, die komplexen Herausforderungen der Mobilität systematisch zu strukturieren und übersichtlich zu gliedern. Auf diese Weise wird eine nachvollziehbare Grundlage für alle weiteren Planungsschritte geschaffen. Jedes Handlungsfeld kann dabei mehrere Planungsziele umfassen – und umgekehrt können bestimmte Planungsziele auch Schnittmengen zwischen mehreren Handlungsfeldern aufweisen. Diese Mehrdimensionalität ist gewollt und notwendig, um Zusammenhänge und Widersprüche urbaner Mobilität aufzuzeigen.

² Klimaschutzszenario Baden-Württemberg 2030/2040, Intraplan Consult GmbH; TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH, 2025

Im Folgenden sind die Handlungsfelder den jeweiligen Leitzielen zugeordnet:

Weinheim für Alle

Bei diesem Leitziel geht es vor allem darum, Allen die Teilhabe an der Mobilität zu ermöglichen. Dazu gehört, dass sich alle Bevölkerungsgruppen sicher fühlen und ohne Barrieren alle Ziele erreichen können. Folgende Handlungsziele wurden daher dem Leitziel Weinheim für Alle zugeordnet:



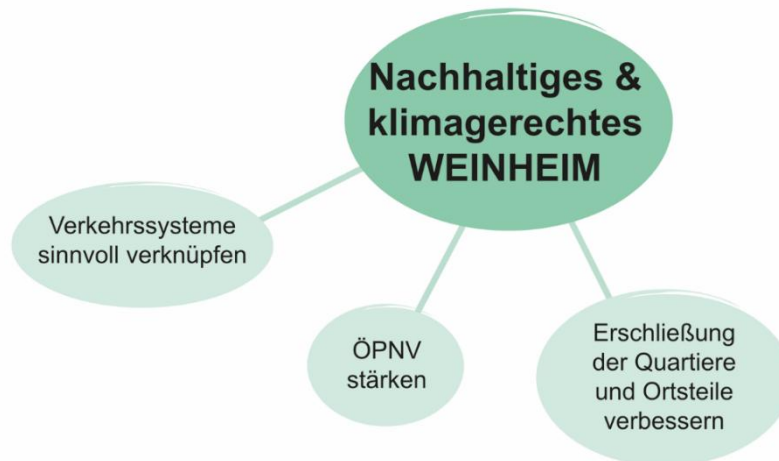
Lebenswertes Weinheim

Vor allem für den Innenstadtbereich ist es bedeutend, die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität der Stadt zu wahren und zu steigern. In Weinheim wird auf vielen Wege das Fahrrad als Verkehrsmittel genutzt. Die Radinfrastruktur wurde in allen Beteiligungsformaten allerdings als unzureichend bewertet. Neben dem Ziel mehr Personen auch die Möglichkeit zu geben mit dem Fahrrad oder zu Fuß kurze Wege zurückzulegen, setzt ein lebenswertes Weinheim auch voraus, dass sich Radfahrende und Zufußgehende sicher und wohl fühlen. Dementsprechend wurden dem Leitziel folgende Handlungsziele zugeordnet:



Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim

Dieses Leitziel fokussiert sich vor allem auf den ÖPNV und dessen Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln. Insbesondere auf längeren Strecken, die nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, spielt der ÖPNV eine größere Rolle bei der Erreichung der Klimaschutzziele. Darüber hinaus geht es um die nachhaltige Erschließung der Ortsteile. Diesem Leitziel wurden daher folgende Handlungsziele zugeordnet:



4. Planungsziele

Innerhalb jedes Handlungsfeldes wurden Planungsziele formuliert. Diese sind gewissermaßen die Übersetzung der strategischen Handlungsfelder in operative Zielsetzungen. Während die Handlungsfelder also das Thema vorgeben, definieren die Planungsziele, was genau erreicht werden soll.

Im Folgenden sind die formulierten Planungsziele gegliedert nach den einzelnen Handlungsfeldern aufgeführt. Diese wurden mit den Teilnehmenden der Arbeitsgruppe sowie der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet.

4.1 Weinheim für Alle

Den drei Handlungsfeldern des Leitziels „Weinheim für Alle“ wurden folgende Planungsziele zugeordnet:

Barrierefreiheit ausbauen und Mobilität für Alle ermöglichen

Barriere-
freiheit
ausbauen

- Verbessern der Barrierefreiheit des Straßen- und Wegenetzes
- Verbessern der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr (Bus, Bahn, Haltestellen, etc.)
- Sicherstellen der Nutzbarkeit der Infrastruktur für Alle

Sichere Verkehrswege schaffen

Sichere
Verkehrswege
schaffen

- Fördern der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr
- Erzielen von angepassten, stadt- und situationsgerechten Verkehrsverhalten
- Fördern der selbstständigen Mobilität von Kindern und Senioren
- Senken der Anzahl an Falschparkern
- Verkehrssichere Infrastruktur

Informationen über Mobilitätsangebote für Alle verfügbar machen

Informationen über
Mobilitätsangebote
verfügbar machen

- Verbessern der Bereitstellung von Informationen zu allen Mobilitätsangeboten
- Intensivieren der Öffentlichkeitsarbeit
- Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung

Viel Diskussionsbedarf gab es beim Handlungsfeld „**Barrierefreiheit ausbauen und Mobilität für Alle ermöglichen**“. Unterschiedlich bewertet wurde die Digitalisierung der ÖV-Angebote. Beim Thema Zahlungsmodalitäten wurde auf die Problematik einer Umstellung auf ausschließlich kontaktlose Zahlungen hingewiesen.

Ein weiteres Spannungsfeld ergab sich beim Handlungsfeld „**Sichere Verkehrswege schaffen**“. Es kollidierte der Wunsch, unterschiedliche Verkehrsarten räumlich voneinander zu trennen – etwa Fuß-, Rad- und Autoverkehr – mit dem gleichzeitig begrenzten Platzangebot, insbesondere in gewachsenen Innenstadtstrukturen.

Beim Handlungsfeld „**Verbessern der Bereitstellung von Informationen zu allen Mobilitätsangeboten**“ wurde der Wunsch nach einer App für alle Angebote geäußert.

Im Rahmen der Beteiligungen wurde auch deutlich, dass viele Aspekte über die Verkehrsinfrastruktur hinaus gehen und teilweise stark verhaltensbezogen sind. Die Regeln für eine sichere und rücksichtsvolle Verkehrsteilnahme sind weitgehend vorhanden, werden aber nicht immer eingehalten. Es wurde daher der Wunsch nach häufigeren Kontrollen geäußert. Gleichzeitig wurde zum Planungsziel „Erzielen von angepassten, stadt- und situationsgerechten Verkehrsverhalten“ in der Öffentlichkeitsveranstaltung aber auch angeregt bereits auf Maßnahmenebene diskutiert, inwieweit die Gestaltung der Verkehrsräume das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden beeinflussen kann.

4.2 Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim

Den drei Handlungsfeldern des Leitziels „Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim“ wurden folgende Planungsziele zugeordnet:

ÖPNV stärken (städtisch / regional)

ÖPNV stärken

- Nachfrageorientiertes Bereitstellen von Fahrzeugkapazitäten
- Stärken des Sicherheitsempfindens im ÖPNV
- Kostengünstige und einfach zugängliche Gestaltung des ÖPNV
- Verbessern der Umsteigebeziehungen
- Verbessern des ÖPNV-Angebots, insbesondere in den Randzeiten
- Bevorrechtigung von ÖPNV-Fahrzeugen im Straßenverkehr

Im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde zudem der Wunsch nach mehr Transparenz und Information zu bestehenden Angeboten und Tarifen geäußert. Thematisch kann dies dem Handlungsfeld „Informationen über Mobilitätsangebote für Alle verfügbar machen“ zugeordnet werden.

Erschließung der Quartiere und Ortsteile verbessern

Erschließung der Quartiere und Ortsteile verbessern

- Herstellen von Direktverbindungen mit dem ÖPNV zwischen Ortsteilen (und wichtigen Zielen)
- Schließen der Lücke auf der letzten Meile (z.B. durch On-Demand Angebote)
- Erweiterung der Sharing-Angebote

Verkehrssysteme sinnvoll verknüpfen

Verkehrssysteme sinnvoll verknüpfen

- Verkürzen von Reisezeiten im ÖPNV
- Verbessern der Verknüpfung der Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad und Kfz) an Mobilitätsknoten
- Intensivierung der Kooperation mit Nachbarkommunen und Akteuren in der Region
- Verbessern der Aufenthaltsqualität an stark frequentierten Mobilitätsknoten

Die Teilnehmenden hoben die „**Stärkung des ÖPNV**“ als zentrales Handlungsfeld hervor, insbesondere im Hinblick auf Klimaneutralität, Zuverlässigkeit, einfache Tarifstrukturen und

attraktive Umsteigepunkte. Hinsichtlich der „**Erschließung der Quartiere und Ortsteile**“ wurden Direktverbindungen, Expresslinien und flexible, kreative Angebote wie On-Demand-Verkehre und bedarfsorientierte Busplanung gefordert. Dabei wurde betont, dass es nicht allein um eine Angebotsausweitung, sondern vor allem um Effizienz, Pünktlichkeit und bessere Taktung gehe. Beim Handlungsfeld „**Verkehrssysteme sinnvoll verknüpfen**“ wurde auf die Bedeutung digitaler Lösungen, Mitfahrangebote und gut verzahnter regionaler Anbindungen (z. B. Radschnellwege) hingewiesen. Insgesamt forderten die Gruppen bessere Informationen und mehr Transparenz bei allen Verkehrsangeboten.

4.3 Lebenswertes Weinheim

Den drei Handlungsfeldern des Leitziels „Lebenswertes Weinheim“ wurden folgende Planungsziele zugeordnet:

Stadt der kurzen Wege forcieren / Fokus auf Fuß- und Radverkehr setzen

Stadt der kurzen
Wege forcieren / Fokus
auf Fuß- & Radverkehr
setzen

- Herstellen von zusammenhängendem, lückenlosem, gut ausgeschildertem Fuß- und Radwegenetz
- Verbessern des Angebots an Radabstellanlagen
- Reduzieren von Barrieren (z.B. Freigabe Einbahnstr., Wartezeiten an Ampeln) im Straßenverkehr
- Erweitern des Angebots an Mieträdern
- Verbessern der Verweilmöglichkeiten an Fußwegen
- Berücksichtigen verkehrsplanerischer Themen bei der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung
- Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Fuß- und Radverkehr => insbesondere Wege < 2 km

Innenstadt attraktiv erreichbar machen

Innenstadt
attraktiv
erreichbar
machen

- Optimieren von Ampelschaltungen (an Kreuzungen und Bahnübergängen)
- Verbessern der Aufenthaltsqualität an stark frequentierten Orten und Mobilitätsknoten
- Vermeiden bzw. Reduzieren von Parksuchverkehren in der Innenstadt

Parken und Halten intelligent managen

Parken
intelligent
managen

- Sicherstellen einer angemessenen Lade- und Lieferinfrastruktur, Schaffen sicherer Bereiche (z.B. an Schulen) zum Bringen und Holen
- Erhöhen der Auslastung innerstädtischer Parkhäuser und Tiefgaragen

- Nutzungsänderung oder Umgestaltung von Parkplatzflächen

Besonders großer Nachholbedarf besteht jedoch bei Fuß- und Radwegen, da hier die Ausgangslage oft unzureichend ist, während beim motorisierten Individualverkehr punktuell Verbesserungen der Erreichbarkeit wünschenswert bleiben.

Das Planungsziel **„Herstellen von zusammenhängendem, lückenlosem, gut ausgeschildertem Fuß- und Radwegenetz“** traf in der Beteiligung auf breite Zustimmung. In der praktischen Umsetzung stößt dieses Ziel jedoch häufig an Grenzen, insbesondere dort, wo begrenzter Straßenraum auf viele konkurrierende Nutzungsansprüche trifft. In der Beteiligung wurde diskutiert, dass etwa die gleichzeitige Nutzung von Verkehrsflächen durch Radfahrer und Fußgänger oftmals zu einer Vermischung der Verkehrsarten – mit wahrgenommenen Sicherheitsrisiken und Komforteinbußen für beide Gruppen führt. Um dieses Ziel – eines zusammenhängenden und lückenlosen Fuß- und Radwegenetz – zu erreichen, bedarf es daher einer konsequenten Umsetzung und bei konkurrierenden Nutzungsansprüchen einer Abwägung, die den Anforderungen aus der Beteiligung gerecht wird. Gleichzeitig wurde aus der Beteiligung aber auch klar, dass die Belange des Einzelhandels zu berücksichtigen sind.

Ein weiteres Spannungsfeld ergibt sich bei der Freihaltung von Gehwegen. Barrierefreiheit und ungehinderte Nutzbarkeit sind zentrale Anliegen im Fußverkehr, werden jedoch häufig durch Außengastronomie, Werbeständer oder abgestellte Gegenstände eingeschränkt. Es wurde angemerkt, dass besonders in der Innenstadt ein Zielkonflikt zwischen Aufenthaltsqualität und funktionaler Durchgängigkeit entsteht. Auch die Einrichtung von Fußgängerzonen unterliegt einem Spannungsfeld: Einerseits dienen diese Zonen als sichere und attraktive Räume für den Fußverkehr, andererseits gibt es berechnete Anforderungen an die Erreichbarkeit mit dem Auto oder Lkw, etwa für Lieferverkehre oder Personen, die auf das Auto angewiesen sind. Gerade der Einzelhandel stand in der Beteiligung im Fokus: Kleine, inhabergeführte Geschäfte werden als essenziell für ein lebendiges Stadtbild betrachtet und tragen zur wirtschaftlichen und sozialen Qualität der Innenstadt bei. Ihre Interessen – etwa hinsichtlich Anlieferung, Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln oder Sichtbarkeit – müssen daher in Planungen mitgedacht werden.