DOKUMETATION DER ERSTEN ARBEITSGRUPPENSITZUNG

AM 20. FEBRUAR 2025 IN DER STADTBIBLIOTHEK WEINHEIM

Nachhaltiger Mobilitätsplan Weinheim 2040

www.weinheim-mobil.de

Stand: 3. April 2025

nachhaltig mobil planen

Gefördert durch:

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

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. Einleitung 3

2. Ablauf 3

2.1 Begrüßung 3

2.2 Die wichtigsten Analyseergebnisse 3

2.3 Arbeitsphasen in Kleingruppen 4

3. Ergebnisse der Arbeitsphase 5

3.1 Fokusraum Weststadt: Stadt der kurzen Wege / Fuß- und Radverkehrsführung 5

3.1.1 Ergänzungen der Analyse 6

3.1.2 Formulierte Ziele 10

3.2 Fokusraum Mitte: Erreichbarkeit der Innenstadt / Organisation des Parkens 11

3.2.1 Ergänzung der Analyse 12

3.2.2 Formulierte Ziele 18

3.3 Fokusraum Ost: ÖPNV stärken (Barrierefreiheit) / Erschließung der Quartiere und Ortsteile 19

3.3.1 Ergänzung der Analyse 20

3.3.2 Formulierte Ziele 25

4. Fazit 26

1. Einleitung

Die erste Arbeitsgruppensitzung im Rahmen der Erstellung des **nachhaltigen Mobilitätsplans Weinheim 2040** fand am **20. Februar 2025** statt. Ziel der Sitzung war es, zentrale Analyseergebnisse mit den Teilnehmenden zu diskutieren, um deren Perspektiven einzubeziehen und um die bereits im städtebaulichen Rahmenplan beschlossenen Ziele zu konkretisieren und zu ergänzen.

Die Arbeitsgruppe setzt sich aus zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertreterinnen und Vertretern unterschiedlicher Interessengruppen zusammen. Sie begleitet den Prozess der Erstellung des nachhaltigen Mobilitätsplans Weinheim 20240 aktiv und stellt sicher, dass sowohl fachliche Expertise als auch die Alltagserfahrungen der Teilnehmenden Berücksichtigung finden.

Die Arbeitsgruppe ist ein wesentliches Element des umfassenden Beteiligungsprozesses, der die Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans Weinheim 2040 begleitet. Sie fungiert neben den weiteren Öffentlichkeitsveranstaltungen und Online-Beteiligungen als Austauschplattform zwischen Fachplanung und Öffentlichkeit und trägt dazu bei, praxisnahe Perspektiven und Erfahrungen direkt in den Planungsprozess einzubinden.

Im Vorfeld der Arbeitsgruppensitzung fanden bereits eine Auftaktveranstaltung sowie eine erste Online-Beteiligung statt. Die Ergebnisse dieser Formate flossen in die Analyse ein, die den Teilnehmenden als Grundlage für die Diskussion in der Arbeitsgruppensitzung vorgestellt wurde.

Eine weitere Sitzung der Arbeitsgruppe ist für Oktober 2025 vorgesehen. In dieser Sitzung werden die Teilnehmenden Maßnahmen diskutieren, die auf den in der ersten Sitzung entwickelten Zielsetzungen basieren. Die Ergebnisse dieser beiden Arbeitsgruppensitzungen fließen direkt in die Ausgestaltung des Mobilitätsplans ein, der bis zum Frühjahr 2026 entwickelt wird.

2. Ablauf

2.1 Begrüßung

Die Sitzung wurde durch Antonio Arcudi von der wer denkt was GmbH eröffnet, der für die Moderation des Abends verantwortlich war. Im Anschluss begrüßte der erste Bürgermeister der Stadt Weinheim, Andreas Buske, die Anwesenden und betonte die Bedeutung der Bürgerbeteiligung für die nachhaltige Mobilitätsplanung.

Tanja Franke vom Amt für Stadtentwicklung der Stadt Weinheim verwies in ihrer Begrüßung auf die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt, in der das Thema Mobilität bereits behandelt wurde. Sie betonte, dass die Arbeitsgruppe auf den dort erarbeiteten Erkenntnissen aufbaut und nun eine Konkretisierung der Ziele im Fokus steht.

Daraufhin stellte Sebastian Hofherr vom Planungsbüro R+T Verkehrsplanung die bisherigen Analyseergebnisse vor. Seine Präsentation diente als Basis für die anschließende Diskussion.

2.2 Die wichtigsten Analyseergebnisse

Die Analysephase umfasst verschiedene Erhebungen, die darauf abzielen, ein umfassendes Bild der aktuellen Mobilitätssituation in Weinheim zu erhalten. Dazu gehören:

- Verkehrserhebungen
- Parkraumerhebungen zur Nutzung innerstädtischer Stellplätze
- Haushaltsbefragung mit rund 1.550 Rückmeldungen u. a. zur Verkehrsmittelnutzung
- Online-Beteiligung mit Bürgerhinweisen zu positiven Elementen der Mobilität in Weinheim, Problemstellen und Ideen

Die **Ergebnisse** zeigen unter anderem:

- Der Modal Split in Weinheim ist insgesamt stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt: 46 % der Wege werden mit dem eigenen Auto zurückgelegt, während der ÖPNV-Anteil mit 11 % vergleichsweise gering ausfällt.
- 30 % der Wege bis 2 km werden hingegen zu Fuß zurückgelegt, 26 % dieser Wege mit dem Fahrrad und 39 % auf diesen Wegen mit dem Auto.
- Rund 50 % der Radverbindungen weisen Mängel auf.
- Die Analyse des Parkraums ergab, dass das Parken im Straßenraum stark genutzt wird, während viele Parkplätze in Parkhäusern frei bleiben.
- Die Online-Beteiligung zeigt eine hohe Unzufriedenheit mit Ampelschaltungen, insbesondere mit Blick auf zu lange Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr.
- Dies bestätigt auch die repräsentative Haushaltsbefragung, in der der Radverkehr auffallend schlecht bewertet wurde.

Die Präsentation dieser Ergebnisse diente als Grundlage für die weitere Diskussion.

2.3 Arbeitsphasen in Kleingruppen

Nach der Begrüßung und der Präsentation der bisherigen Analyseergebnisse wurden die Teilnehmenden in drei Diskussionsteams aufgeteilt. Diese drei Teilgruppen bearbeiteten im weiteren Verlauf nacheinander drei Themenschwerpunkte. Die Themenschwerpunkte waren jeweils einem Fokusraum zugeordnet (Weststadt, Mitte, Weinheim Ost). Diese Zuordnung ergab sich aus der bisherigen Analyse durch R+T Verkehrsplanung. Die Diskussionen innerhalb der Teilgruppen wurden jeweils von einer Moderatorin bzw. einem Moderator von der wer denkt was GmbH, einer Planerin bzw. einem Planer von R+T Verkehrsplanung und einer Mitarbeiterin bzw. einem Mitarbeiter der Stadt Weinheim begleitet.

Im ersten Themenschwerpunkt **„Stadt der kurzen Wege / Fuß- und Radverkehrsführung**“ ging es um die Frage, welche Orte gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind und welche Orte schwer zugänglich sind. Dabei wurden insbesondere Hindernisse und Problemstellen für den Fuß- und Radverkehr thematisiert. Ein besonderes Augenmerk lag auf der Weststadt. Diskutiert wurde unter anderem die Erreichbarkeit von alltäglichen Zielen wie Einkaufsmöglichkeiten, Bildungseinrichtungen und Gesundheitseinrichtungen.

Im zweiten Themenschwerpunkt **„Erreichbarkeit der Innenstadt und Organisation des Parkens“** lag der Fokus auf dem Stadtzentrum. Hier wurde herausgearbeitet, welche Herausforderungen bei der Erreichbarkeit der Innenstadt mit verschiedenen Verkehrsmitteln bestehen. Ein wichtiges Thema war die Anbindung der Weststadt an die Innenstadt sowie bestehende Barrieren für bestimmte Bevölkerungsgruppen. Ebenfalls diskutiert wurden Maßnahmen zur besseren Parkraumorganisation und Möglichkeiten, den motorisierten Individualverkehr sinnvoll zu lenken, ohne dabei die Zugänglichkeit der Innenstadt einzuschränken.

Der dritte Themenschwerpunkt **„ÖPNV-Qualität, Barrierefreiheit und die Erschließung der Quartiere“** betrachtete insbesondere die östlichen Stadtbereiche und die Anbindung der Ortsteile. Die Teilnehmenden identifizierten Herausforderungen bei der Erreichbarkeit einzelner Ortsteile mit öffentlichen Verkehrsmitteln und diskutierten Defizite und Ziele. Dabei wurde auch auf multimodale Mobilitätslösungen eingegangen, die eine flexible und nachhaltige Fortbewegung im Stadtgebiet ermöglichen.

Die Arbeit in den Gruppen erfolgte in mehreren Phasen. Zunächst erhielten die Teilnehmenden eine kurze Einführung in die Analyseergebnisse für ihr jeweiliges Thema. Anschließend folgte eine Diskussion über die bisherigen Erkenntnisse, in der die Teilnehmenden eigene Alltagserfahrungen einbrachten und Problemstellen identifizierten. Schließlich wurden aus der Diskussion heraus übergeordnete Ziele entwickelt bzw. konkretisiert, die eine Grundlage für die Zieldefinition und letztlich die spätere Maßnahmenplanung dienen sollen.

Die Ergebnisse wurden auf einem Netzplan sowie auf Stellwänden dokumentiert. Während die Ergänzungen der Analyse und die Nennungen von Problemstellen nach Möglichkeit auf dem Netzplan oder dem Stadtplan mit nummerierten Klebepunkten verortet wurden, wurden die entwickelten Ziele auf einer Stellwand festgehalten. Eine Priorisierung der entwickelten Ziele fand nicht statt.

Die Diskussionsteams bearbeiteten nacheinander alle Themenschwerpunkte, sodass jede Gruppe die Ergebnisse der vorherigen Gruppe ergänzen konnte. Dadurch entstand eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Ideen.

3. Ergebnisse der Arbeitsphase

3.1 Fokusraum Weststadt: Stadt der kurzen Wege / Fuß- und Radverkehrsführung

Die Diskussion im ersten Themenschwerpunkt „Stadt der kurzen Wege / Fuß- und Radverkehrsführung“ fokussierte insbesondere den Radverkehr, wobei in der Diskussion deutlich wurde, dass die eingebrachten Kritikpunkte sowie Verbesserungsvorschläge und Wünsche durchaus auch andere Verkehrsmittel betreffen und daher Rad- und Fußverkehr nicht isoliert betrachtet werden können. Insgesamt haben die Teilnehmenden den Blick dahingehend geweitet, dass sie eine Verkehrsmittelverknüpfung in den Blick nahmen.

Ein wiederkehrender Kritikpunkt bezog sich auf schlecht aufeinander abgestimmte Ampelschaltungen. Gewünscht sind Grünphasen sowohl für den Fuß- und Radverkehr als auch für den Kfz-Verkehr. Mit Blick auf die Radwege wurde kritisiert, dass es an vielen Stellen an einem zusammenhängenden Radwegenetz fehlt und die Radwege teilweise verbesserungswürdig erscheinen. So wünschen sich die Teilnehmenden u. a. eine stärkere Trennung von motorisiertem Individualverkehr, Fußverkehr und Radverkehr, vor allem um die Sicherheit aller Beteiligten zu erhöhen. An verschiedenen Stellen, an denen keine baulich getrennten Radwege möglich seien, könnten auch flächig markierte Radwege Abhilfe schaffen. Zum Thema Sicherheit war es den Teilnehmenden zudem ein Anliegen, den geradeausfahrenden bzw. geradeauslaufenden Rad- und Fußverkehr Vorrang vor freien Rechtsabbiegern zu gewähren

Hinsichtlich des Radewegenetzes betonten die Teilnehmenden, dass nicht immer abgetrennte Radwege notwendig seien: Häufig gibt es abseits der Hauptverkehrsachsen auf Parallel- bzw. Nebenstraßen gute Radverbindungen. Diese sind aber nicht allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern bekannt. Hieraus resultierte der Wunsch nach einer besseren Beschilderung

von Radverbindungen. Zusätzlich zu dieser Maßnahme könnte ein durchgängiges Netz an Fahrradstraßen auf Nebenstraßen geschaffen werden. Hierbei haben die Teilnehmerinnen nicht nur die Belange der Radfahrerinnen und -fahrer in den Blick genommen. Vielmehr wäre es für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer vorteilhaft, wenn mehr Radfahrende Nebenstraßen nutzten.

Ein weiteres Anliegen der Teilnehmenden bezieht sich auf die Notwendigkeit des sicheren Abstellens von Fahrrädern. Hier wurde der Wunsch nach abschließbaren Boxen insbesondere für E-Bikes geäußert. Dies wurde durch die Idee konkretisiert, in Parkhäusern Flächen für Fahrräder zu reservieren. Hierbei zielten die Vorschläge auch auf eine bessere Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel ab, bspw. durch Radabstellanlagen rund um die Innenstadt.

Mit Blick auf potenzielle zukünftige Entwicklungen wurde insgesamt gewünscht, alternative Formen der Mobilität mitzudenken – bspw. „E-Vespas“, die zunehmend im Straßenverkehr anzutreffen seien.

Bezüglich des Fußverkehrs wurden insbesondere ausreichend breite Gehwege gefordert, wobei die Teilnehmenden darauf hinwiesen, dass in manchen Straßen insgesamt zu wenig Raum zur Verfügung stünde. Auch wurde in diesem Zusammenhang das Gehwegparken angesprochen. Außerdem äußerten die Teilnehmenden das Ziel, die Barrierefreiheit insgesamt zu verbessern.

Ein wiederkehrendes Thema war die mangelnde gegenseitige Rücksichtnahme verschiedener Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. In Anbetracht dessen schlugen die Teilnehmenden die Durchführung einer „Informationskampagne Rücksichtnahme“ an Schulen vor.

3.1.1 Ergänzungen der Analyse

Die Analyse wurde um folgende Aspekte durch die Teilnehmenden ergänzt:

Abbildung 1: Netzplan Kurze Wege / Rad- und Fußverkehr, Gruppe grün

Ergänzungen mit Ortsbezug (Gruppe grün):

Kursiv gedruckte Ergänzungen befinden sich außerhalb des Fokusraums und sind auf der Stadtkarte (Abb. 4) abgebildet.

1) Signalsteuerung unglücklich
   zu kleine Verkehrsinsel für den Pulk von Schülern (Schulweg) und Lastenfahrrädern
2) Grüne Welle gewünscht in beide Richtungen
   Ampeln auch nachts rot, obwohl niemand kommt.
3) Der Fahrradweg in der Mannheimer Straße Orts auswärts ist zu eng.
4) *Es werden Fahrradabstellanlagen für E-Bikes und Lastenräder gewünscht*
   Stadthalle „gruselig“ für Radfahrer
5) Packstation: Ausparkende bzw. wendende Autos gefährlich für Radfahrer
6) Die Schließzeiten der Schranken am Bahnübergang dauern zu lange, auch OEG-Bahnhof
   doppelte Radkreuzung (von Süd und von West)
   gleiche Grünphasen für Autos und Radfahrer (gefährlich)
7) *Problem: Bus im Kreisverkehr am Tunnelportal in der Grundelbachstraße*
   An der Tunnelausfahrt ist die Sicht am Zebrastreifen auf den Fußgänger schlecht.
8) Von der Waidallee kommend ist die Ampelschaltung zu kurz, sodass zweimal gewartet werden muss
9) Am Hawei (Sportstättenbau): Fahrradständer schlecht; beim Frisör Autos auf Gehweg
10) *Fehlender Radweg zwischen Großsachsen und Oberflockenbach*
11) Schlechte Radwegbeschaffenheit; mangelnder Grünschnitt
12) *Querung BAB-Zubringer Anschlussstelle Hirschberg problematisch*
13) Am Hbf Fahrradboxen für E-Bikes installieren
14) Fußgänger auf dem Krankenhausgelände sehr problematisch/gefährlich
15) In Lützelsachsen sind viele Straßen ohne Gehwege, alter Ortskern
16) asphaltierter Fußweg mündet in Matsch
17) Fußwegquerung am Multring beim Stahlbad defizitär
18) Potential am Multring: 4 Spuren für den KFZ-Verkehr werden nicht benötigt

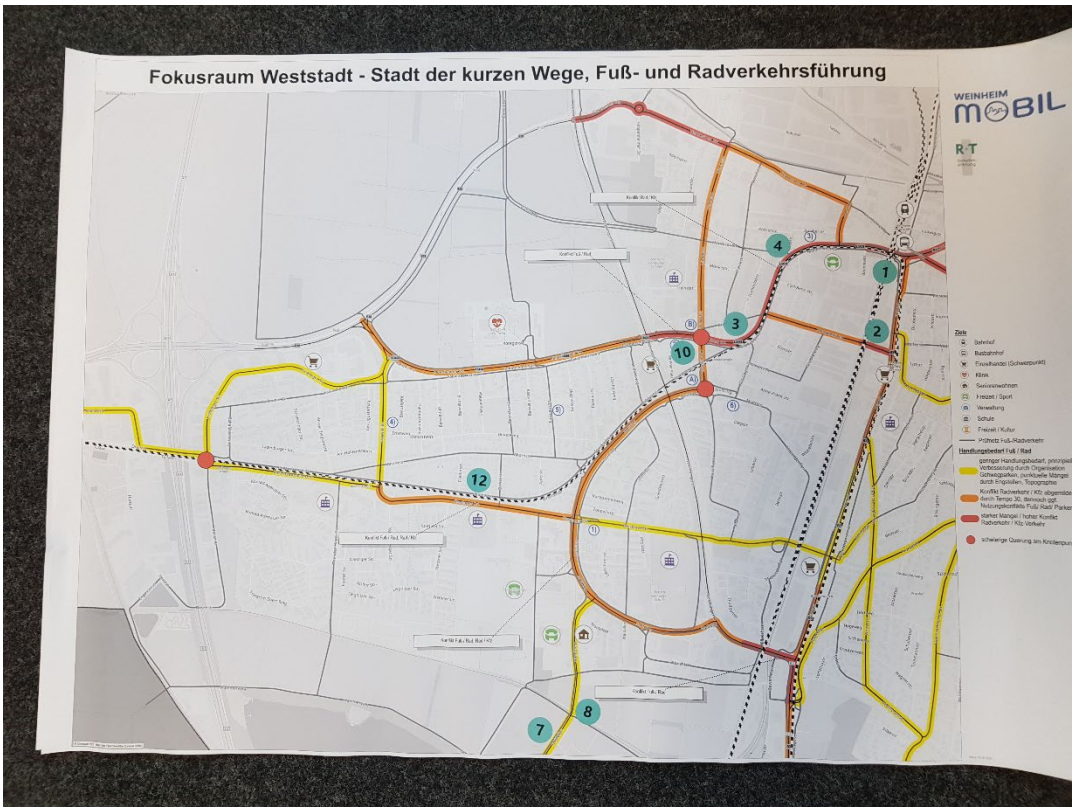

Abbildung 2: Netzplan Kurze Wege / Rad- und Fußverkehr, Gruppe blau

Ergänzungen mit Ortsbezug (Gruppe blau):

Kursiv gedruckte Ergänzungen befinden sich außerhalb des Fokusraums und sind auf der Stadtkarte (Abb. 4) abgebildet.

1) Verkehrsführung für Radfahrer „wild“
2) Aus dem Suezkanal kommend ist links abbiegen gefährlich.
3) Mannheimer Straße zum Suezkanalweg und Händelstraße schwierig
4) Schutzstreifen in der Mannheimer Straße ist unsicher; besser getrennte Verkehrsführung
5) *Erreichbarkeit Stadthalle zur Brücke*
6) *überdachte Abstellanlage für die Innenstadt unten bei Rewe, wenn man von Osten und Westen kommt*
7) schlecht: gemeinsame Nutzung Rad + Fuß (nicht auf der Karte)
8) Querung Waidallee – Gleis gefährlich für Radfahrer
9) kein Punkt vorhanden
10) freie Rechtsabbieger, hohe Geschwindigkeit, gefährlich für Radfahrer
11) *Radspur links abbiegend an Stadthalle unsicher*
12) Fahrradstraße auf Nebenstrecke gut! (Blumenstraße), dann wäre Hauptverkehrsstraße frei für Autofahrer
13) *Burggasse: parkende Autos negativ für Fußverkehr*

Abbildung 3: Netzplan Kurze Wege / Fuß- und Radverkehr, Gruppe rot

Ergänzungen mit Ortsbezug (Gruppe rot):

Kursiv gedruckte Ergänzungen befinden sich außerhalb des Fokusraums und sind auf der Stadtkarte (Abb. 4) abgebildet.

1) Rad-/Kfz-Führung defizitär; Straßenbahn zu viel Raum
2) Problem Radverkehr an der Schule und Anliegerverkehr PKW
3) Busverkehr zu schnell; gefährdend für Radverkehr
4) schlechter Zustand der Radwege Cavallionstraße/Multring
5) schlechte Qualität des Radweges
6) Problem für Fußgänger: Radfahrer fahren auf der falschen Seite
   fehlende Markierung Rad/Fuß/Richtung
7) gefährliche Kreuzung Radverkehr/Kfz-Verkehr
8) Suezkanalweg für alle offen halten
9) Fußwegequalität Leberstraße ist schlecht
10) *Hohensachsen keine Mietstation für Next-Bike*

Abbildung 4: Stadtkarte Kurze Wege / Fuß- und Radverkehr

3.1.2 Formulierte Ziele

Die folgenden Ziele wurden in den Gruppen für die das Thema „Stadt der kurzen Wege / Rad- und Fußverkehr“ formuliert:

Stadt der kurzen Wege forcieren

- Ampelschaltungen optimieren (Grünphasen / Fuß-/Radverkehr / Kfz)
- Bahnübergänge verbessern
- weiterdenken als 2040, alternative Formen der Mobilität mitdenken
- Sammelabstellanlagen [für Fahrräder] rund um die Innenstadt (Verknüpfung)

- „E-Vespas“ mitdenken (Abstellplätze)

Fokus auf Fuß- und Radverkehr legen

- Informationskampagne „Rücksichtnahme“ (in Schulen)
- Barrierefreiheit verbessern
- Bessere Positionierung der bestehenden Zebrastreifen Radverkehr attraktiver machen
- Radwege verbessern / trennen (vom MIV / Fußweg; endende Radwege)
- Radabstellplätze (Boxen, Parkhäuser)
- Qualität der Radwege verbessern
- Zusammenhängendes Radwegenetz
- Verkehrsmittelverknüpfung verbessern
- Verbesserung der Beschilderung von Radwegen
- Priorisierung von geradeausfahrendem Radverkehr / Fuß vor freifließenden Rechtsabbiegern
- durchgängiges Netz an Fahrradstraßen auf Nebenstraßen
- flächige Markierung von Radwegen (wenn markiert)
- ausreichend breite Gehwege sicherstellen (auch Gehwegparken)
- Angebot an Mieträdern verbessern

3.2 Fokusraum Mitte: Erreichbarkeit der Innenstadt / Organisation des Parkens

Der zweite Themenschwerpunkt behandelte sowohl die Erreichbarkeit der Innenstadt als auch die Organisation des Parkens im Fokusraum Mitte.

Die Diskussion zur Erreichbarkeit der Innenstadt drehte sich um verschiedene Verkehrsmittel: Auto, ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr. Mehrfach wurden verbesserungswürdige Stellen bzw. Situationen aus Sicht der Teilnehmenden geschildert, welche dann auf dem Netzplan markiert wurden und die bisherigen Ergebnisse der Analyse ergänzen.

Es wurden Beiträge aus Sicht unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer geäußert. Ein eindeutiger Schwerpunkt auf eine Verkehrsart bildete sich nicht heraus. Teilweise wurde hervorgehoben, dass die Verkehrsarten beim Thema Erreichbarkeit nicht isoliert betrachtet werden können, sondern gemeinsam gedacht werden sollten. Die Teilnehmenden betonten, dass eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet sein sollte, da viele Menschen nicht nur ein einziges Verkehrsmittel nutzen, sondern je nach Situation wechseln. Besonders deutlich wurde dabei, dass die Teilnehmenden – unabhängig davon, ob sie selbst hauptsächlich Auto, Fahrrad oder ÖPNV nutzten – ein gutes Verständnis für die jeweiligen Herausforderungen hatten. Das führte zu einer guten Basis für die Diskussion. Neben den verschiedenen Verkehrsmitteln war auch die grundsätzliche Vielfalt der Zielgruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen bewusst: die Erreichbarkeit wurde beispielsweise auch für Menschen ohne eigenes Auto oder Behinderte angesprochen.

Einen Schwerpunkt bildeten Diskussionen zur Parksituation. Dabei zeigte sich zunächst eine weitgehende Einigkeit darüber, dass die allgemeine Parksituation (Angebot und Preis) in Weinheim im Vergleich zu anderen Städten wie etwa Mannheim durchaus positiv bewertet wird. Dennoch brachten die Teilnehmenden individuelle Erfahrungen ein, und es wurde

schnell deutlich, dass es große Unterschiede in den persönlichen Präferenzen beim Thema Parken gibt.

Die Frage der Nutzung von Tiefgaragen und Parkhäusern zeigte deutlich, dass die Gruppe hier geteilter Meinung war. Einige Teilnehmende schätzten den Komfort und die Überdachung und parkten gerne in Parkhäusern und Tiefgaragen. Andere wiederum mieden die damit einhergehende Dunkelheit und Enge bewusst und parkten lieber im öffentlichen Straßenraum. Die Diskussion zeigte mehrere Faktoren auf, die Parkhäuser und Tiefgaragen attraktiver machen könnten, etwa größere Parkplätze und mehr Sicherheit, aus denen Unterziele abgeleitet werden konnten. Deutlich wurde, dass bei den Teilnehmenden kein einheitlicher Informationsstand über Öffnungszeiten, Parkgebühren und Auslastung vorliegt.

Bei der Diskussion der Ziele wurde mehrfach betont, dass die Vermeidung von Parksuchverkehr ein sinnvolles Ziel sei, da dies nicht nur für die Autofahrenden selbst eine Erleichterung wäre, sondern auch den Verkehrsfluss insgesamt, also für alle Verkehrsteilnehmenden verbessern könnte.

Das Parkraumangebot für Fahrräder in der Innenstadt wurde mehrfach als unzureichend bezeichnet. Kritisch wird zudem die Anfahrt mit dem Rad gesehen, entweder im Hinblick auf die Verkehrssicherheit (z.B. über die B 3 von Norden oder von Westen durch den Suezkanalweg und die B 3 querend) oder im Hinblick auf die Wegeführung, weil z.B. nicht von der Müllheimertalstraße in die Hauptstraße eingefahren werden kann. Besonders erfreulich ist, dass für diese Punkte konkrete Lösungsvorschläge angesprochen wurden.

Die fußläufige Erreichbarkeit wurde grundsätzlich positiv beurteilt. Insbesondere mit Blick auf Mobilitätsbeeinträchtigte und Eltern mit Kinderwagen wurde aber die oft zu geringe Gehwegbreite kritisiert und vorgeschlagen mehr Sitzgelegenheiten aufzustellen, damit Pausen eingelegt werden können.

3.2.1 Ergänzung der Analyse

Die Analyse der Erreichbarkeit der Innenstadt und der Organisation des Parkens wurde um folgende Aspekte durch die Teilnehmenden ergänzt:

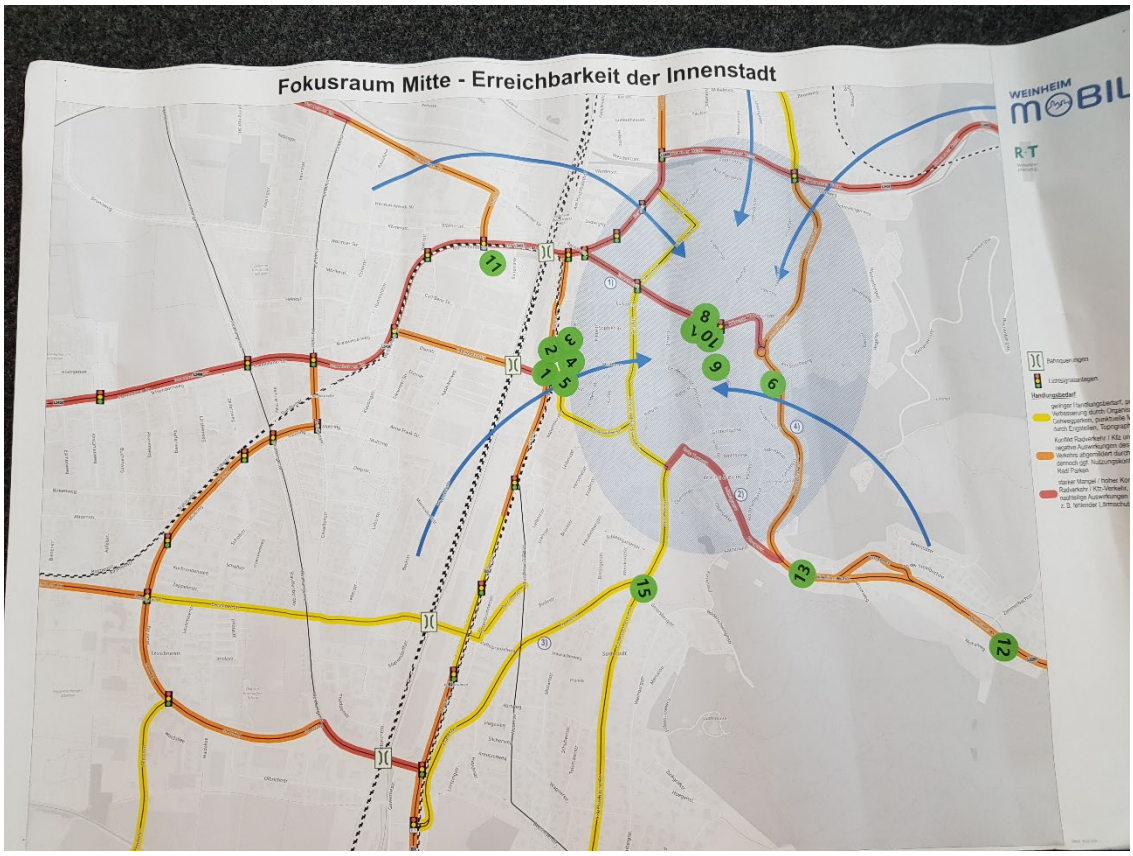

Abbildung 5: Netzplan Erreichbarkeit der Innenstadt / Parken, Gruppe grün

Ergänzungen mit Ortsbezug:

Kursiv gedruckte Ergänzungen befinden sich außerhalb des Fokusraums und sind auf der Stadtkarte (Abb. 8) abgebildet.

1) Linksabbiegen aus dem Suezkanalweg schwierig
2) Wieso Drückampel? Besser automatische Grünphasen
3) Ausfahrt Lebenshilfe schwierig
4) Problem: lange Schrankenzeiten
5) gute Alternative Fuß-Rad über Fahrbahnteiler bei McDonalds statt Ampel vorhanden
6) Parkhaus Schossbergstraße ist stark verschmutzt
7) Parkhaus Atrium: Es fehlt eine Anzeige, wie viele Stellplätze noch frei sind
8) Bahnhofstraße: 2 Taxi-Stellplätze, die nicht genutzt werden. Wunsch: Taxis auch in City verfügbar.
9) Institut-Parkplatz: Optimierung Markierung
10) Behindertenparkplatz Bhfstraße vor Atrium: keine Kontrolle Fehlbelegung
11) HaWei/Elserstraße: Gehwegparken
12) Gehwegparken
13) Gehwegparken
14) Parkverbote Fichtestraße gut

Allgemeine Ergänzungen:

- Positiv: 1 h freies Parken
- Parkhausnutzung, wenn ausreichend komfortabel → unterschiedliche Bewertungen
- Positiv: App-Bezahlen (Nachzahlen)
- Positiv: Parkgebühren vergleichsweise günstig
- Erreichbarkeit Fuß/Rad von Lützelsachsen aus gut
- Reduzierung oberirdisches Parken → konträr
- Stellplätze zu schmal

Abbildung 6: Netzplan Erreichbarkeit der Innenstadt / Parken, Gruppe blau

Ergänzungen mit Ortsbezug:

Kursiv gedruckte Ergänzungen befinden sich außerhalb des Fokusraums und sind auf der Stadtkarte (Abb. 8) abgebildet.

1) *Bushalte in der Leberstraße erforderlich*
2) gefährlich für linksabbiegende Räder
3) Zufahrt zur Innenstadt durch Mittelgasse wünschenswert, z.B. Fahrradstraße
4) Brücke schmal; Radstreifen endet
5) parkende Autos in Halteverbot (Bismarckstraße)

6) Dürreplatz zu wenig Radstellplätze im Sommer
7) Radfahren in Bahnhofsstraße zu eng/gefährlich
8) Radfahren entlang der B3 gefährlich
9) Empfehlung für Radfaher von Norden: Nibelungenstraße-Hirschkopfstraße-Untergasse-Boxerbrücke...
10) auch dezentrale Radabstellflächen
11) auch dezentrale Radabstellflächen
12) Institut-Parkplatz zu wenig Radabstellflächen

Allgemeine Ergänzungen:

- Gehwegparken ist ein großes Problem für Fußgänger
- positiv: Parkgebühren günstig
- Anregung: Einheitliche Parkgebühren
- Parkhaus Dürreplatz für Kurzzeitparken zu teuer
- mehr Werbung für Parkhäuser und Attraktivität für Parkhäuser steigern (heller, größer, Ladesäulen)
- erst alternative Mobilität fördern und etablieren, dann Parkplätze reduzieren

Abbildung 7: Netzplan Erreichbarkeit der Innenstadt / Parken, Gruppe rot

Ergänzungen mit Ortsbezug:

Kursiv gedruckte Ergänzungen befinden sich außerhalb des Fokusraums und sind auf der Stadtkarte (Abb. 8) abgebildet.

1) Parkhaus Karlsberg schlecht erreichbar; Durchfahrt öffnen?
2) Institut-Parkplatz: Warteschlange, weil Leute wohl nicht ins Parkhaus wollen
3) Parkhaus Weinheim Galerie für Kurzzeitparken zu teuer
4) Ampel über B3 zu lange rot
5) Ampelschaltung super
6) Ampelschaltung zu lang (Petersknoten)
7) Bhf-Straße/Bismarckstraße Ampelschaltung zu lang
8) HaWei (OEG) Ampelschaltung zu lang
9) *Hohensachsen weiter Weg zu OEG/ÖPNV*
10) Suezkanalweg für alle Verkehrsteilnehmer sehr wichtig

11) Hauptstraße zu eng für Rad in Gegenverkehr
12) P+R-Parkplatz zu teuer; wird nicht angenommen
13) Parken auch in der Weststadt ein wichtiges Thema

Allgemeine Ergänzungen:

- Parkhausstellplätze zu schmal; Autos zu breit
- Parkhäuser heller; breitere Stellplätze; Referenz Q6/Q7 in Mannheim
- Parkhäuser: Neue Zahlsysteme schrecken ab
- Parkhäuser: teurer? Leute denken das vielleicht
- negativ: uneinheitliche Gebühren
- negativ: uneinheitliche Abrechnungsmodi
- negativ: Bänke fehlen
- Vorschlag: Weststadt-Galerie-Marktplatz Rundlinie (Kleinbus)
- Vorschlag: Shuttle P+R (groß und sicher) in die Innenstadt; Sperrung City, für MIV
- Parkhaus Dürreplatz: Aufzug oftmals außer Betrieb (Abendstunden)

Abbildung 8: Stadtplan Erreichbarkeit der Innenstadt / Parken

3.2.2 Formulierte Ziele

Die folgenden Ziele für die Erreichbarkeit der Innenstadt und das Parken wurden in den Gruppen erarbeitet:

Innenstadt attraktiv erreichbar machen

- Ampelschaltung fußgänger- und radfahrerfreundlich gestalten
- Busverbindungen optimieren, auch in nachfrageschwachen Zeiten (Taktverdichtung abends)
- Aufenthaltsqualität (Sitzbänke) auf Fußwegen verbessern (Pausenmöglichkeit für Ältere)
- Anbindung Bahnhof – Innenstadt optimieren (z.B. Shuttlebusse)
- bessere Steuerung und Verknüpfung der Verkehrsmittel (z.B. P&R)

- Busverkehr optimieren (z.B. kleinere Busse, öfter)
- Mindestbreiten auf Gehwegen sicherstellen
- Radverkehrsführung verbessern, (subjektive) Sicherheit erhöhen z.B. an B 3 und Mannheimer Straße (z.B. Fahrradstraßen, Dooring). Hierzu wurden konkrete Vorschläge gemacht.
- Mehr Radabstellmöglichkeiten
- Öffentlichkeitsarbeit verbessern (insbesondere in Bezug auf Parkraum, Parkgebühren etc.)
- Wahlfreiheit stärken, alle Verkehrsmittel gleich fördern

Parkraum intelligent managen

- Parksuchverkehr vermeiden
- (mehr) Taxen auf Taxi-Stellplätzen fördern (Taxi-Plätze in der Bahnhofstraße)
- Informationen zu Parkhäusern (Gebühren, Öffnungszeiten, …) zugänglicher machen, Größe der Parkplätze anpassen
- Sicherheit in Parkhäusern verbessern
- Sauberkeit in Parkhäusern verbessern
- Parkplätze mit Ladesäule fördern
- Bezahlsysteme transparent / einfach / einheitlich gestalten
- intelligentes Parkraummanagement (stadtweit)
- Parkraum für verschiedene Gruppen differenzieren (z.B. Anwohner / Gäste)
- smartes Parkleitsystem fördern (App)
- Handyparken fördern

Zu den Themen „autoreduzierte Innenstadt“ und „Aufenthaltsmöglichkeiten statt Parkplätze fördern“ gab es kein abschließend einheitliches Bild.

3.3 Fokusraum Ost: ÖPNV stärken (Barrierefreiheit) / Erschließung der Quartiere und Ortsteile

Im dritten Themenkomplex ging es zum einen um die Frage, welche Herausforderungen es bei der Erreichbarkeit der (östlichen) Ortsteile mit dem Öffentlichen Nahverkehr (Bus, Ruftaxi,…) gibt. Zum anderen wurde mit Blick auf die Nutzung aller Verkehrsmittel die Anbindung der Randbereich an zentrale Ziele in Weinheim diskutiert.

Über alle Gruppen hinweg wurde deutlich, dass eine zentrale Herausforderung insbesondere in der mangelnden Qualität des ÖPNV liegt. Ein zu geringes Angebot, vor allem unter der Woche abends sowie am Wochenende, sowie eine zu seltene Taktung führen häufig zu langen Wartezeiten, weil Anbindungen und Umsteigemöglichkeiten nicht erreicht werden.

In dem Zusammenhang besteht aus Sicht der Teilnehmenden ein weiteres zentrales Problem im mangelnden Ausbau der Radinfrastruktur (als Alternative zum klassischen Linienverkehr) sowie in der unzureichenden Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel.

Mit Blick auf das Thema „Barrierefreiheit“ wurde des Öfteren darauf verwiesen, dass fehlende Rampen und hohe Bordsteinkanten an Haltestellen den Zugang für mobilitätseingeschränkte

Personen erschweren. Auch die Erreichbarkeit von Haltestellen in den östlichen Ortsteilen stellt in manchen Fällen eine Herausforderung dar.

3.3.1 Ergänzung der Analyse

Die Analyse wurde um folgende Aspekte durch die Teilnehmenden ergänzt:

Abbildung 9: Netzplan Anbindung Ortsteile / ÖPNV, Gruppe r

Ergänzungen mit Ortsbezug:

Kursiv gedruckte Ergänzungen befinden sich außerhalb des Fokusraums finden und sind auf der Stadtkarte (Abb. 12) abgebildet.

1) fehlende Busanbindung abends/Wochenende zu den Ortsteilen
2) *Bus fährt Umweg*
3) *Bus fährt Umweg*
4) *Erreichbarkeit Sulzbach Bahnhof von Sulzbach West schlecht*
5) Taktung Mülheimer Talstraße schlecht
6) fehlende Zuverlässigkeit der Fahrstühle am Hbf
7) fehlende Bordsteinabsenkung

8) fehlende Fahrgastinformationen Haltestelle Händelstraße; Beleuchtung verbessern

9) Mülheimer Talstraße mit dem Fahrrad schlecht zu fahren

10) Zimmerbach/Weiherweg Engstelle führt zu Rückstau

Allgemeine Ergänzungen:

- Ruftaxi nicht erreichbar
- Hat sich die Umstellung auf Ringlinie gelohnt?
- Busse (Fahrzeuge) sind zu groß (in die Ortsteile)
- direktere Verbindungen (weniger Haltepunkte)
- Verknüpfungspunkte gut ausstatten (z.B. Radabstellmöglichkeiten)
- Fahrradmitnahme im Bus am Wochenende Richtung Odenwald (Freizeitverkehr)
- Kapazitätsengpässe für Fahrräder in OEG
- RNV-App schlecht; zeigt nicht immer die richtigen Zeiten an

Abbildung 10: Netzplan Anbindung Ortsteile / ÖPNV, Gruppe blau

Ergänzungen mit Ortsbezug:

Kursiv gedruckte Ergänzungen befinden sich außerhalb des Fokusraums finden und sind auf der Stadtkarte (Abb. 12) abgebildet.

1) Mülheimer Talstraße: Taktung schlecht
2) Umsteigemöglichkeiten schlecht
3) Taktung schlecht; Fahrtzeit okay
4) Wegeanbindung nach Oflo. mit Kfz schlecht; Chance ÖPNV
5) Leberstraße/Cavallionstraße: fehlende Anbindung ÖPNV
6) Anbindung Mülheimer Talstraße mit Fahrrad schlecht
7) Anbindung Birkenauer Talstraße mit Fahrrad schlecht
8) Hauptstraße nicht befahrbar mit dem Rad
9) Konflikte Rad/Fuß; Seitenbereiche und Gehwege zugeparkt
10) Konflikte Rad/Fuß; Seitenbereiche und Gehwege zugeparkt
11) Umsteigeverbindung an OEG verbessern
12) RNV 5 überfüllt; morgens und abends

Allgemeine Ergänzungen:

- ÖPNV für junge Leute attraktiv gestalten
- Vorschlag: Marketingmaßnahme; Weinheim zusammenwachsen
- Fahrradmitnahme in Bussen nicht (zu allen Zeiten) möglich
- kein Car-Sharing-Angebot in den Ortsteilen
- fehlende Mitfahrbänke
- potentiale für On-Demand-Verkehre prüfen
- Taktung in den Randzeiten
- nicht alle Haltestellen barrierefrei

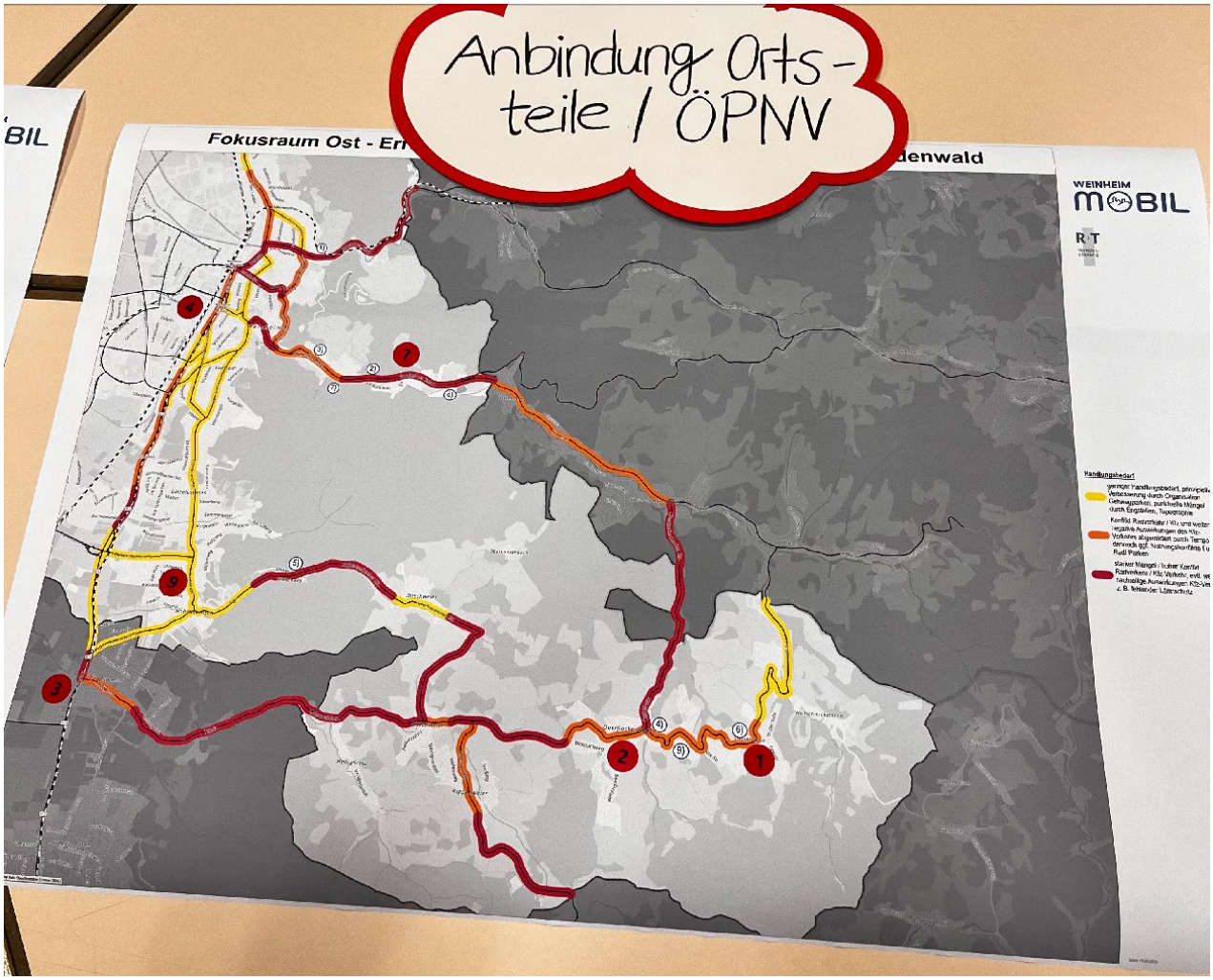

Abbildung 11: Netzplan Anbindung Ortsteile / ÖPNV, Gruppe rot

Ergänzungen mit Ortsbezug:

Kursiv gedruckte Ergänzungen befinden sich außerhalb des Fokusraums finden und sind auf der Stadtkarte (Abb. 12) abgebildet.

1) Herausforderung Straßenquerung bei Bushaltestelle
2) Querung Ortsdurchfahrt Oberflockenbach schwierig; Verkehrsablauf auf Ortsdurchfahrt schwierig
3) Anschluss Großsachsen funktioniert oft nicht; zu schlechte Taktung
4) B3 in Bereich Aldi sehr gefährlich; Grundstückszufahrten
5) *fehlender Radweg Bahnhofsstraße; Ende an der Bismarckstraße*
6) *fehlende Anbindung Leberstraße; Umwegige Führung und schlechter Takt 631*
7) fehlende Bank und Wartehäuschen
8) *Ortsdurchfahrt Sulzbach B3 ist gefährlich*
9) fehlender Parkraum in Hohensachsen; Bus in Hohensachsen funktioniert nicht; Busse sind zu groß, z.B Hohensachsen

10) fehlende Taxizentrale; z.B. Bahnhof

Allgemeine Ergänzungen:

- OEG ist unpünktlich
- Linie 631 übernimmt zu viele Funktionen
- schlechte Erreichbarkeit der Ortsteile am Abend
- Müssen wir bis 2040 in heutigen Systemen denken?
- Sicherheit ist problematisch am Abend
- ÖPNV ist zu kompliziert und teuer; Schaffung von Strukturen, die eine gelegentliche Nutzung fördern
- Barrierefreiheit: einfache Bedienbarkeit der Automaten
- fehlende Parkplätze an Bahnhaltepunkten

Abbildung 12: Stadtplan Anbindung Ortsteile / ÖPNV

3.3.2 Formulierte Ziele

Die folgenden Ziele wurden für die Stärkung des ÖPNV und die Erschließung der Quartiere und Ortsteile erarbeitet:

Erschließung der Quartiere und Ortsteile verbessern

- Taktung ÖPNV verbessern
- Umsteigebeziehungen am Hauptbahnhof und an den OEG Haltepunkten verbessern.
- Berücksichtigung Randzeiten + Wochenende
- Mitnahmekonzepte entwickeln + bewerben
- Ergänzung durch Car-Sharing-Stationen

- neue Mobilitätsformen fördern (Autonomes Fahren)
- Direktverbindungen stärken (Rad)

ÖPNV stärken

- Fördermaßnahmen ÖPNV „Weinheim zusammenwachsen“
- Kombination Bus + Rad
- Radinfrastruktur sicher ausbauen
- Fahrradkapazität steigern
- Mobilitätshubs schaffen (digital)
- On-Demand-Angebote prüfen
- Direktverbindungen optimieren (Bus)
- Busgrößen anpassen
- Sicherheitsempfinden stärken
- Angepasste Expresslinien
- ÖPNV kostengünstiger gestalten
- Flexible Bezahlbarkeit

Barrierefreiheit ausbauen (=Mobilität für alle Zielgruppen)

- Ausbau Barrierefreiheit (Haltestellen + Busrampen)
- Erreichbarkeit Haltestellen vereinfachen
- Standards für Haltestellen schaffen (Wetterschutz etc.)

4. Fazit

Die Arbeitsgruppensitzung zeichnete sich durch eine sehr konstruktive Diskussion und ein hohes Engagement der Teilnehmenden aus.

Die in der Sitzung entwickelten Ziele werden nun durch das Planungsbüro R+T weiterbearbeitet und in den weiteren Planungsprozess integriert. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe werden auch in die zweite Online-Beteiligung sowie weitere öffentliche Veranstaltungen einfließen. Die nächste Arbeitsgruppensitzung im Oktober 2025 wird sich mit Maßnahmen befassen, die auf den formulierten Zielen basieren.