



ZUKUNFTSWERKSTATT Weinheim

Dokumentation der Arbeitsgruppe Mobilität und Verkehr
(1. Runde), 05.04.2022

1. Einleitung

Die Zukunftswerkstatt ist ein rund zweijähriger Dialogprozess, der im September 2021 gestartet wurde und vielfältige Beteiligungsmöglichkeiten in stadtweiten Diskussionsforen und Onlinedialogen vorsieht. Das Ziel dieses Prozesses ist die Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern Weinheims. Anschließend soll der Rahmenplan vom Gemeinderat verabschiedet werden. Der Rahmenplan soll Leitlinien und Ziele für die zukünftige Entwicklung unserer Stadt aufzeigen. Ein zentraler Baustein der Zukunftswerkstatt ist der vertiefte Dialog zu den Zielen und Maßnahmen des Rahmenplans in Arbeitsgruppen.

Die Dokumentation der bisherigen Beteiligungsphasen finden Sie zum Download unter „Informieren“ auf der Website <https://zukunftswerkstatt-weinheim.de>.

▫ Dokumentation der Aktivierungsphase / ▫ Dokumentation der Auftaktveranstaltung / ▫ Dokumentation der ersten Online-Beteiligung

*Am 05. April 2022 trafen sich die Mitglieder der Arbeitsgruppe Mobilität und Verkehr erstmalig für einen Abend zur Diskussion von Themen, die während der Online-Beteiligung, der Auftaktveranstaltung oder als Kommentare zur Wanderausstellung von Bürger*innen der Stadt Weinheim eingebracht wurden. Die Ergebnisse dieser Veranstaltung finden sich in zusammengefasster Form in der vorliegenden Dokumentation. Sie dienen sowohl als weiterer Impuls für die Arbeitsgruppen als auch als konkreter Ideenlieferant für die Planungsverantwortlichen.*

Bei allen Beteiligten der Arbeitsgruppe Mobilität und Verkehr bedanken wir uns nochmals ausdrücklich für den konstruktiven und angeregten Austausch.

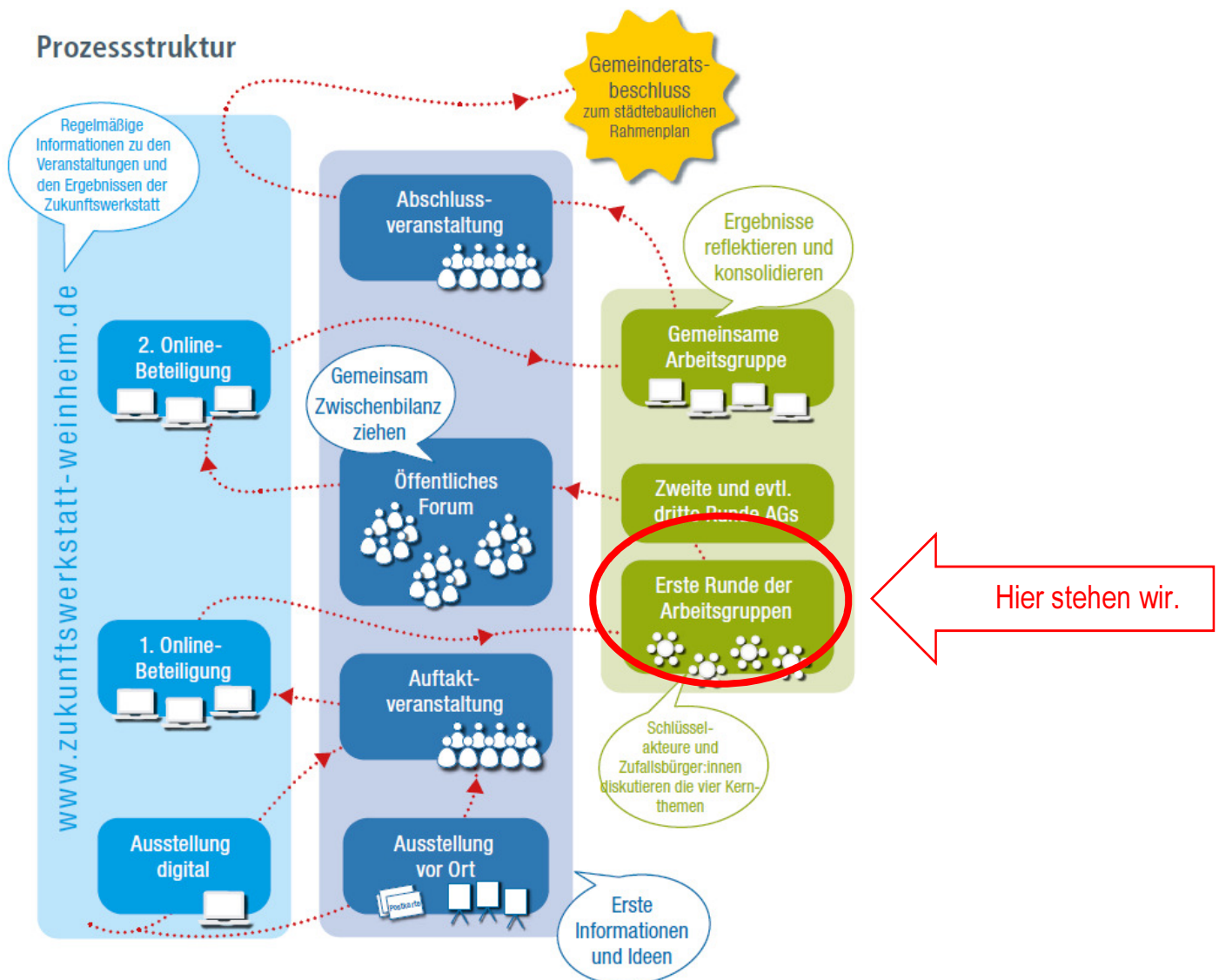
Ihr Team der Zukunftswerkstatt Weinheim

Inhalte

1. Einleitung
2. Die Arbeitsgruppen der Zukunftswerkstatt Weinheim
3. Kennenlernen und Ablauf des Abends
4. Fachimpuls
5. Meinungsbild zum Thema „Mobilität und Verkehr“
6. Ergebnisse der Kleingruppen
7. Ausblick

2. Die Arbeitsgruppen der Zukunftswerkstatt Weinheim

Das folgende Schaubild zeigt auf einen Blick die verschiedenen Beteiligungsschritte der Zukunftswerkstatt Weinheim.



Im März und April 2022 fand die erste Runde der vier thematisch fokussierten Arbeitsgruppen zu den Themen „Freiraum“, „Mobilität und Verkehr“, „Arbeiten und Gewerbe“ und „Wohnen und Leben“ statt.

Teilnehmende

Eingeladen waren jeweils 15 Vertreter*innen von Interessengruppen sowie 15 zufällig ausgewählte Bürger*innen, die die ganze Bandbreite der Bürger*innen Weinheims repräsentierten. Die Vertreter*innen der Interessengruppen wurden themenspezifisch angesprochen, für die Querschnittsthemen „Klima und Umwelt“ sowie „Soziales“ waren in allen vier Arbeitsgruppen je drei Interessenvereinigungen gebeten, Vertreter*innen zu entsenden.

Teilnehmende der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe Mobilität und Verkehr waren 13 zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger. Fünf männliche und acht weibliche Teilnehmer*innen aus allen Weinheimer Ortsteilen nahmen an der

Diskussion teil. Fünf teilnehmende Bürger*innen haben ihren Wohnort in der Kernstadt (inklusive Weststadt), zwei Bürger*innen wohnen in Lützelsachsen, zwei in Hohensachsen und jeweils ein*e Vertreter*in in Oberflockenbach, Rippenweiler, Ritschweiler und Sulzbach. Eine der Teilnehmenden war der Altersgruppe der 16 bis 25-jährigen zuzuordnen (eingeladen waren zwei Personen dieser Altersgruppe), drei Teilnehmende waren im Alter zwischen 26 und 45 Jahren, vier Teilnehmende gehörten der Altersgruppe der 46 bis 65-jährigen an und vier Teilnehmende waren älter als 65 Jahre. Ein*e Teilnehmende*r konnte aufgrund der Methodik der Zufallsauswahl keiner Altersgruppe zugeordnet werden.

Weiterhin nahmen 13 Interessenvertreter*innen an der Sitzung teil. Sie vertraten die Interessen der folgenden Vereine und Verbände: Weinheimer Automobil Club, ADFC Ortsgruppe Weinheim, Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit Rhein-Neckar, Parents for Future, Stadt seniorenrat Weinheim, Lebendiges Weinheim, VCD Regionalverband Rhein-Neckar, Verkehrswacht Weinheim, Stadtjugendring Weinheim, Gesamtelternbeirat Weinheimer Schulen, Interessengemeinschaft Bahnregion Rhein-Neckar 21, NABU, Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein. Zudem waren Vertreter*innen des Gemeinderats eingeladen, der Sitzung als passive Beisitzende beizuwohnen. Dieser Einladung folgten Vertreter*innen der GAL, Freien Wähler, CDU und FDP.

Aus dem Kreis der Teilnehmenden wurde die Frage gestellt, wie die Altersverteilung der Teilnehmenden zustande käme. Gewünscht würde eine Verteilung hin zu mehr jüngeren Teilnehmenden.

Herr Marx vom Amt für Stadtentwicklung der Stadt Weinheim führte aus, dass die Altersverteilung bei der Besetzung der Arbeitsgruppen im Blickfeld gewesen sei, einen Einfluss auf die Besetzung habe man jedoch lediglich bei den 15 zufällig ausgewählten Bürger*innen der Arbeitsgruppe, nicht bei den Interessenvertreter*innen.

Das Alter der Teilnehmenden wurde bei der Besetzung als drittes Kriterium nach den Kriterien Ortsteil und Geschlecht berücksichtigt. Die Differenzierung nach Alter erfolgte über alle vier Arbeitsgruppen hinweg als gemeinsame Bezugsbasis. Insgesamt wurden vier Altersgruppierungen vorgenommen und aus jeder Altersgruppierung - unabhängig von der Altersstruktur der Bevölkerung - jeweils ein Viertel Teilnehmende besetzt. Somit wurden sogar überproportional jüngere Bürger*innen zur Teilnahme vorgesehen. Über alle Arbeitsgruppen gemittelt wurden 15 Teilnehmende der Altersgruppe der 16 bis 25-jährigen zur Teilnahme vorgesehen. Nach erfolgter Rückmeldung der zufällig ausgewählten und angeschriebenen Bürger*innen konnten 14 Teilnehmende der Altersgruppe der 16 bis 25-jährigen zur Teilnahme an den vier Arbeitsgruppen eingeladen werden. An den Arbeitsgruppensitzungen der ersten Runde teilgenommen haben neun Bürger*innen dieser Altersgruppe.

Jede Arbeitsgruppe beschäftigte sich mit Themen und Zukunftsaufgaben, die sich in den vorangegangenen Beteiligungsphasen als zentral für das Thema der Arbeitsgruppe herauskristallisiert haben. In einer zweiten Runde im Mai und Juni 2022 sollen die diskutierten Inhalte weiter konkretisiert und vertieft sowie Querschnittsthemen zu anderen Arbeitsgruppen beleuchtet werden.

3. Kennenlernen und Ablauf des Abends

Die erste Runde der Arbeitsgruppentreffen diente nach dem Kennenlernen der Teilnehmenden dem Start eines Diskussionsprozesses zur ersten vertieften Behandlung verschiedener Themen und Zukunftsaufgaben.

Im Vorfeld der ersten Arbeitsgruppenrunde waren am 24.03.2022 im Rahmen eines Online-Termins die Teilnehmenden aller vier thematischen Arbeitsgruppen eingeladen, sich unverbindlich im Vorfeld kennenzulernen und Fragen zu stellen. Diese Möglichkeit nutzten ca. 70 Teilnehmende.

Das Arbeitsgruppentreffen der Arbeitsgruppe Mobilität und Verkehr startete am 05.04.2022 17:30 Uhr mit der Begrüßung durch Vertreter*innen der Stadt Weinheim, des Planungsbüros und des begleitenden Moderationsbüros.

Dabei wurde auch die Zielsetzung des Projektes nochmals verdeutlicht und die zentrale Stellung der Arbeitsgruppentreffen betont. Dies verdeutlicht auch das folgende Schaubild:



Im Anschluss fand über zwei kurze Fragen eine Aufstellung der Teilnehmenden statt, um die Zusammensetzung der Arbeitsgruppen jenseits der thematischen Zugehörigkeit zu illustrieren. Die Frage danach, aus welchem Teil Weinheims die Teilnehmenden kommen, machte deutlich, dass Menschen aus allen Stadtteilen in der Arbeitsgruppe „Mobilität und Verkehr“ vertreten sind. Schwerpunkte entsprachen dabei der räumlichen Verteilung der Bevölkerung in Weinheim. Bei der Frage danach, wie lange die Teilnehmenden bereits in Weinheim wohnen, zeigte sich eine deutliche Mehrheit, die schon sehr lange oder „schon immer“ in Weinheim wohnen, aber auch neu Zugezogene waren Teil der Arbeitsgruppe.

Im sich anschließenden Fachimpuls wurde von Mitarbeiter*innen des Planungsbüros AS+P sowohl die Entwicklung eines Rahmenplans näher vorgestellt als auch Rahmenbedingungen und Fakten zum Thema „Mobilität und Verkehr“ für Weinheim vorgestellt, die als Input für die folgenden Diskussionen dienen konnten (siehe Punkt 4. Fachimpuls). In der sich anschließenden Pause waren die Teilnehmenden gebeten, einzelne Aspekte zum Thema Mobilität und Verkehr zu bewerten (siehe Punkt 5. Meinungsbild zum Thema „Mobilität und Verkehr“), bevor es dann in eine ausführliche Kleingruppenphase ging, in der die Teilnehmenden in drei kleinere Gruppen aufgeteilt Raum für Diskussionen und die Entwicklung von Einschätzungen und Ideen hatten. Die Ergebnisse der einzelnen Kleingruppen wurden zum Abschluss des Abends von jeweils einem Sprecher bzw. einer Sprecherin im Plenum vorgestellt und finden sich in zusammengefasster Form unter Punkt 6. Ergebnisse der Kleingruppen.

4. Fachimpuls

Der Fachimpuls startete mit Erläuterungen von Svenja Knuffke, Projektpartnerin bei AS+P, die den städtebaulichen Rahmenplan als Planungsinstrument und die Kernthemen der Stadtentwicklung kurz vorstellte, die auch in den vier Arbeitsgruppen bearbeitet wurden.

Der städtebauliche Rahmenplan

Robuster Rahmen für künftige Entwicklungen, Raum für aktuelle Bedarfe



- Strategisches Planungsinstrument
- Betrachtung der Gesamtstadt
- Integrierte Betrachtung von Themen
- Verständigung auf Ziele / Leitlinien
- Etablierung von Vernetzen und Dialog
- Aktive Gestaltung der Zukunft

Leitbild / Leitlinien
übergeordnete Ziele als roter Faden

z.B. künftige Ausrichtung der Mobilität



Strategien und Maßnahmen
Konzepte auf gesamtstädtischer Ebene

z.B. Qualifizierung des Freiraums / Aufwertung der Ortskerne



Projektgebiete und Schlüsselräume
Planungen mit konkretem Flächenbezug

z.B. Neue Wohnraumentwicklungen



Kernthemen der Stadtentwicklung

Die Themen hängen eng zusammen



Wohnen



Mobilität



Arbeiten



Freiraum

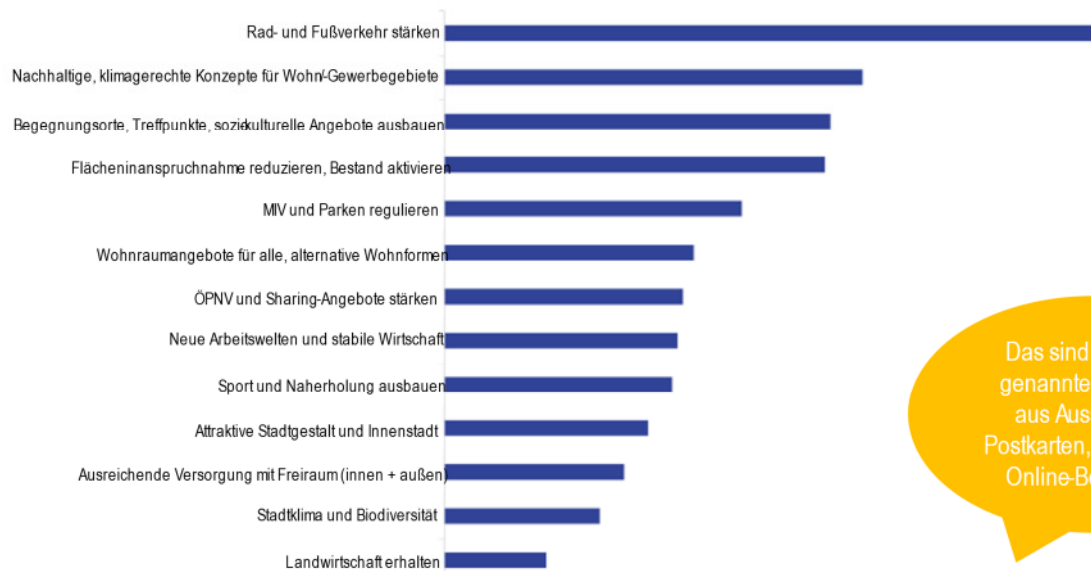


Soziales

Klima / Umwelt

Aus den ersten Beteiligungsphasen der Zukunftswerkstatt Weinheim ließen sich zudem bereits eine Reihe von Themen ableiten, die viele der Bürger*innen, die sich aktiv einbrachten, beschäftigten, und bei denen Handlungsbedarf gesehen wird, der im Rahmenplan aufgegriffen werden kann – deswegen auch als „Zukunftsaufgaben“ bezeichnet. Die wichtigsten Themen finden sich in der folgenden Abbildung – viele der Zukunftsaufgaben beziehen sich unmittelbar auf Punkte, die für das Thema Mobilität und Verkehr relevant sind und in der Arbeitsgruppensitzung aufgegriffen wurden:

Zukunftsaufgaben Top-Themen aus der 1. Beteiligungsphase



Das sind die meist
genannten Themen
aus Ausstellung,
Postkarten, Forum und
Online-Beteiligung

Zukunftsaufgaben der AG Mobilität

1. Fuß- und Radverkehr
2. MIV und Parken
3. ÖPNV und Sharing-Angebote
4. Mobilität der Quartiere und Stadtteile



Im sich anschließenden Teil des Fachimpulses erläuterte Carolin Erven, Verkehrsplanerin bei AS+P, einzelne Punkte zum Thema Mobilität und Verkehr genauer und stellte dabei auch dar, wie die Rahmenbedingungen konkret in Weinheim aussehen. Dabei ging es u.a. um die rechtlichen Grundlagen und politischen Vorgaben, aber auch um das aktuelle Mobilitätsverhalten der Weinheimer*innen sowie die aktuelle Ausgestaltung des Rad- und Fußverkehrs in Weinheim. Frau Erven stellte zudem die öffentliche Verkehrsinfrastruktur in Weinheim kurz vor und erläuterte Grundsätze nachhaltiger Mobilität. Auch Rahmeninformationen zur Parkraumbewirtschaftung und zur Elektromobilität sowie die Betrachtung von Verkehrsflächen und öffentlichen Räumen waren Teil des Fachimpulsvortrages.

Abschließend machte sie deutlich, wie wichtig die Einbettung von Mobilitätskonzepten in Quartierskonzepte ist. Die vollständigen Folien zum Fachimpuls können über die Webseite der Zukunftswerkstatt Weinheim unter www.zukunftswerkstatt-weinheim.de heruntergeladen werden.

5. Meinungsbild zum Thema „Mobilität und Verkehr“

Nach dem Fachimpuls waren die Teilnehmenden gebeten, die Pause u.a. zum Bewerten einzelner Aspekte in sechs Themen vorzunehmen, die sich für die Arbeitsgruppe Mobilität und Verkehr aus den vorhergegangenen Beteiligungsphasen herausfiltern ließen. Dabei hatte jede*e Teilnehmer*in je einen Punkt pro Aspekt, mit dem die er*sie die Wichtigkeit bewerten sollte (mit den Abstufungen „weniger wichtig“, „wichtig“, „sehr wichtig“). Die Ergebnisse zeigen die folgenden Abbildungen.

Es ist eine durchaus heterogene Bewertung der unterschiedlichen Maßnahmen, Strategien oder Bedürfnisse abzulesen, die in den Kleingruppendiskussionen zu angeregten Diskussionen führte. Ergänzend eingebracht wurde das Thema „Mobilität von Schüler*innen“, aber auch die Finanzierung des ÖPNV (öffentlichen Personennahverkehrs) sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen in Weinheim.

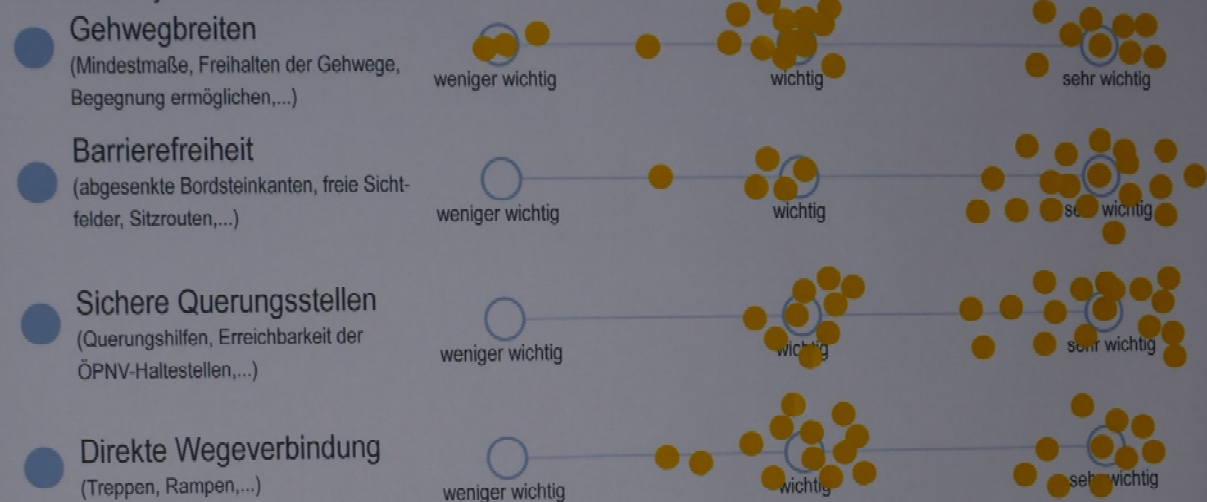
05. April 2022

Arbeitsgruppe Mobilität

Fußverkehr

Wie wichtig sind aus Ihrer Sicht folgende Maßnahmen für den Fußverkehr?

Kleben Sie je Maßnahme einen Punkt

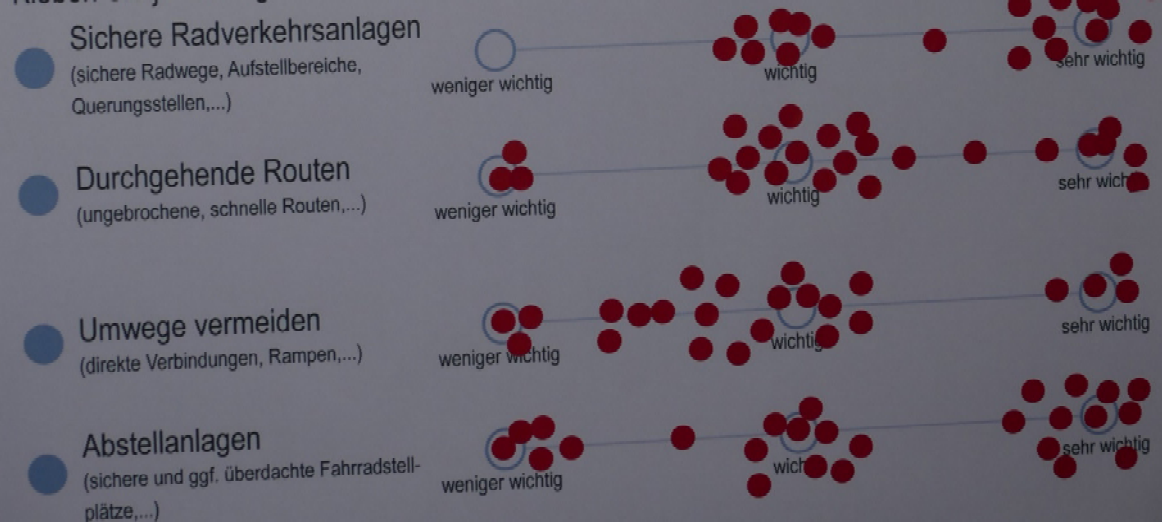


Was noch?

Radverkehr

Wie wichtig sind aus Ihrer Sicht folgende Strategien für den Radverkehr?

Kleben Sie je Strategie einen Punkt.



Was noch?

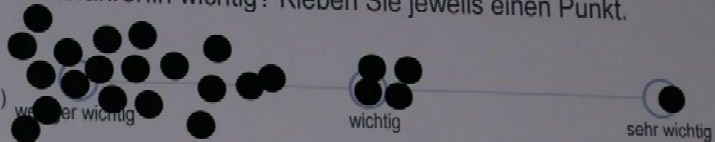
05. April 2022

Arbeitsgruppe Mobilität

MIV - Motorisierter Individualverkehr

Welche Bedürfnisse sind Ihnen als Autofahrer:in wichtig? Kleben Sie jeweils einen Punkt.

Fahrgeschwindigkeit
(zügiges Fahren, schnelle Verbindungen,...)



Ampelschaltung
(optimierte Ampelphasen, grüne Welle,...)



Erreichbarkeit
(unmittelbare Erschließung,...)



Direkte Wegeverbindung
(Umwege vermeiden, optimale Routen, ...)



Was noch? Schulwegsicherheit (für Schüler)
Tempo 30 in der ganzen Stadt

Parken

Welche Bedürfnisse sind Ihnen als Autofahrer:in wichtig? Kleben Sie jeweils einen Punkt.

Parken im öffentlichen Raum
(straßenbegleitend, auf Gehwegen, ...)



Parken auf Parkplätzen/ in Parkhäusern
(öffentlich zugängliche Stellplätze, ...)



Bewohnerparken
(Bewohner parken mit Berechtigung, Besucherparken begrenzt möglich, ...)



Parkraummanagement
(zeitliche Begrenzung, Bepreisung,...)



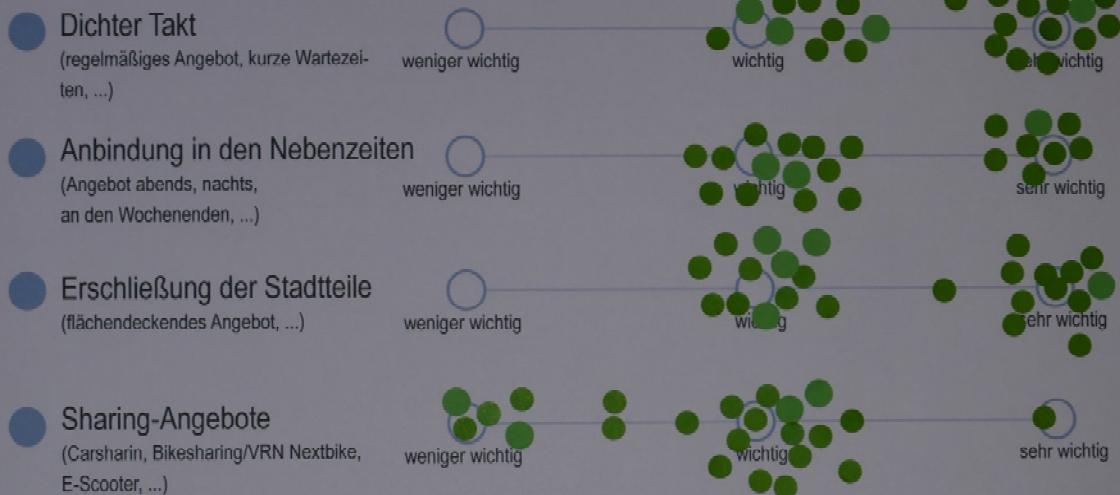
Was noch? Parkalternativen für "Eltern-Taxis" bzw. Verbot vor Schulen

05. April 2022

Arbeitsgruppe Mobilität

ÖPNV und Sharing-Konzepte

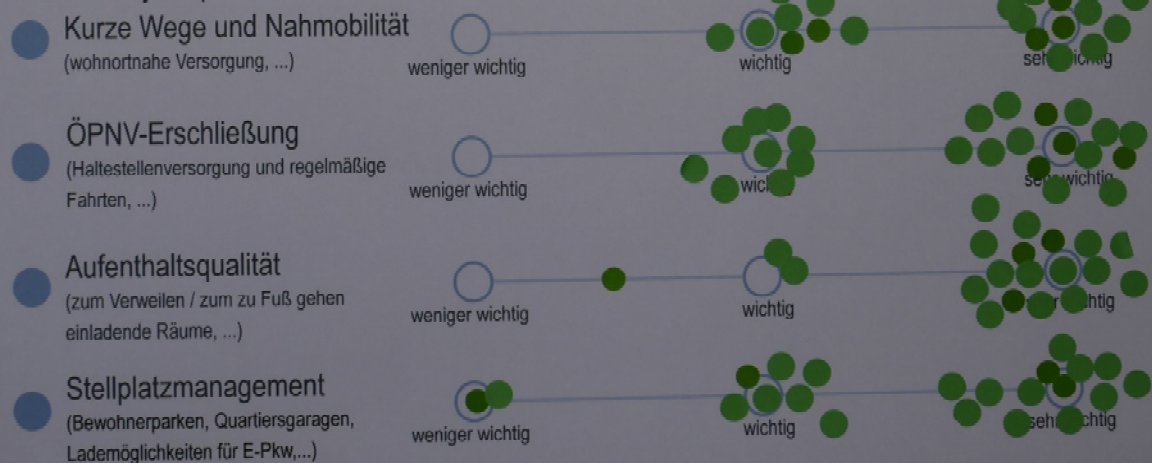
Wie wichtig sind Ihnen folgende ÖV-Angebote? Kleben Sie je Angebot einen Punkt.



Was noch? *Anbindung Schulen d. Ortsteile an Schwimmbäder und sonstige außerschulische Lokationen
- STEUERFINANZIERTER ÖPNV*

Mobilität der Quartiere und Stadtteile

Wie wichtig sind Ihnen folgende Aspekte zur Mobilität in Ihrem Wohnumfeld? Kleben Sie je Aspekt einen Punkt.



Was noch? _____

6. Ergebnisse der Kleingruppen

In den Kleingruppen fanden sich jeweils fünf zufällig ausgewählte Bürger*innen sowie fünf Interessenvertreter*innen zusammen, die gemeinsam mit den Moderierenden die sechs Themen (die sich aus den Zukunftsaufgaben ableiteten, siehe Punkt 4) zum Thema „Mobilität und Verkehr“ vertieft diskutierten. Die Teilnehmenden wählten dabei gemeinsam die Reihenfolge der Themen, mit denen sie sich beschäftigten. Aufgabe der Moderation und der Co-Moderation war es, die Ideen, Anregungen und Meinungen der Teilnehmenden zu dokumentieren. Die folgenden Berichte fassen die Diskussion in den Kleingruppen zusammen. Im Anhang dieser Dokumentation finden sich dazu ergänzend eine Zusammenfassung der Inhalte der Poster zu den Zukunftsaufgaben, auf denen auch die Orte, Räume und Flächen, die während der Kleingruppenphase auf Stadtplänen markiert wurden, festgehalten sind. Die ebenfalls angefertigten freien Notizen fanden Eingang in die sich anschließenden Zusammenfassungen der Kleingruppen.

Kurzbericht aus der Kleingruppe „grün“

(Moderation: Yvonne Knapstein, team ewen, Co-Moderation: Sven-Patrick Marx, Amt für Stadtentwicklung Weinheim)

Die Kleingruppe formulierte die Vision von einem Verkehr ohne Verkehrstopfer, in dem der Fokus auf den Fuß- und Radverkehr gelegt wird (Bsp. „Grünes Licht“ Karlsruhe¹, Fuß e.V.² formuliert Vorschläge für neue Regeln). Dazu seien drastische Veränderungen notwendig. Um Möglichkeiten der Veränderung im Bereich der Mobilität in Weinheim auszuloten, sprach sich die Kleingruppe dafür aus, Projekte auf Zeit auszuprobieren.

Fußverkehr

Fuß- und Gehwege/Querungsstellen auf Kosten der Fahrbahnbreite, der Stellplätze und der Kfz-Geschwindigkeit werden überall als denkbar und sinnvoll angesehen. Direkte Wegeverbindungen und sichere Rad-, und Fußwege auch mit Hilfe von Durchfahrtsbeschränkungen und einer Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit werden punktuell als denkbare Maßnahme angesehen. Zum Beispiel im Bereich um Schulen wird es als sinnvoll betrachtet, den Verkehr auch mit Hilfe von Durchfahrtsbeschränkungen zu beruhigen. Dabei sei auf die Belange der Anwohnenden Rücksicht zu nehmen, die auf den Pkw angewiesen sind.

Auf barrierefreie Querungsstellen sei in der ganzen Stadt zu achten. Im Sinne des Fußverkehrs wünsche man sich eine autofreie Innenstadt. Ein Vorrang für Fußgänger*innen in Hangsituationen stelle ein Problem aufgrund der anfahrenden Autos dar, die dann mehr Abgase ausstießen und Lärm verursachten. Dies sei zu vermeiden.

Radverkehr

Im Optimalfall sollten Radwege separat geführt werden. Sonst gelte „sowohl als auch“ wie es der Straßenraum ermögliche. Grundsätzlich solle es Radverkehrsanlagen überall auf Kosten von Stellplätzen, Kfz-Fahrbahnen und der Kfz-Geschwindigkeit geben. Punktuell werden Durchfahrtsbeschränkungen als sinnvoll angesehen, um direkte Wege und sichere Radwege anzubieten (Bsp. Superblocks Barcelona³). Radabstellmöglichkeiten seien konkret am Marktplatz an der Kirche vorstellbar und gewünscht.

MIV (motorisierter Individualverkehr)

Im Sinne der formulierten Vision der Kleingruppe solle es keine zügigere Kfz-Geschwindigkeit auf Kosten von sicheren Fuß- und Radwegen geben. In der Innenstadt solle 30 km/h gelten (Herr Marx, Leiter Amt für Stadtentwicklung, wies auf die sehr große Tempo-30-Zonierung im fast gesamten südlichen Bereich Weinheims östlich der B3 hin). Es solle ebenso keine direkten Wegeverbindungen für den Autoverkehr auf Kosten von sicheren Fuß- und Radwegen geben.

¹ [Karlsruhe: Pilotprojekt: Grünes Licht für Fuß- und Radverkehr](#)

² [Verkehrsrecht auf die Füße stellen: 66 Vorschläge \(fuss-ev.de\)](#)

³ [Superblock \(Stadtplanung\) – Wikipedia](#)

Auf Haupttrouten wolle man dem MIV durch eine grüne Welle ein zügiges Vorankommen ermöglichen, müsse dann aber gleichzeitig für Unter- oder Überführungen für Rad- und Fußverkehr sorgen. Dort wo dies nicht umsetzbar sei, sei zudem darauf zu achten, dass Ampeln barrierefrei ausgebildet sind, so dass etwa mobilitätseingeschränkte Personen mit ausreichend Zeit queren können. Zudem gab es den Hinweis, abends/nachts mehr Ampeln auf orange zu schalten.

Zur Ladeinfrastruktur wurde ergänzt, dass auch die Wasserstoff-Infrastruktur mitzudenken sei, auch wenn die Technologie noch Zeit bis zur Umsetzungsreife benötige.

Parken

Straßenrandparken als auch Bewohnerparken seien auch auf Kosten von Fuß- und Radwegen (Aufenthaltsqualität) punktuell bis in zentralen Lage (z.B. Altstadt) aus Sicht der Kleingruppe denkbar. Punktuell konnten sich die Teilnehmenden ein Parkraummanagement auch auf Kosten der Attraktivität der Innenstadt für Autofahrer*innen bei ausreichend öffentlichen Stellplätzen vorstellen. Wichtig in dem Kontext sei, mit welchen Verkehrsmitteln die Innenstadt alternativ gut zu erreichen sei. Die Gruppe war sich der Konkurrenz des Rhein-Neckar-Zentrums bewusst (kostenloses Parken) und will den Einzelhandel in der Innenstadt nicht weiter schwächen. Ein Parkraummanagement für Pendler*innen (kostenpflichtiges Parken) sei punktuell bis in zentrale Lagen wie der Altstadt oder dem Bahnhof vorstellbar. Gewerbegebiete seien aus Sicht der Teilnehmenden darin anders zu bewerten. Als weiteres Thema wird die Parksituation rund um Schulen genannt. Hier sei eine klare Regelung nötig, da ein Halteverbot nicht ausreiche – so zeige es die Praxis.

Grundsätzlich seien private Stellplätze auf den Grundstücken durch die Eigentümer konsequenter zu nutzen. Hier sei die Gemeinde gefordert, dies durchzusetzen. Somit würden einige Parkplätze im Straßenraum nicht mehr benötigt werden.

ÖPNV und Sharing-Angebote

Ein verbessertes ÖPNV-Angebot sei notwendig. Preise dürften jedoch nicht steigen bzw. der ÖPNV könne möglicherweise für den Nutzer kostenlos angeboten werden. Alternative Finanzierungsmodelle seien hier zu entwickeln. Der ÖPNV solle auf wenige Routen konzentriert ausgebaut werden. Dies gelte insbesondere für die Anbindung der Ortsteile. Schüler könnten Freizeitaktivitäten am Nachmittag nicht wahrnehmen, da sie in den Ortsteilen nicht selbstständig mobil sein könnten. Bei einer Stärkung des ÖPNV sei der Ausbau von Sharing-Stationen weniger notwendig. Doch in Bereichen, in denen es eine Alternative für das eigene Auto brauche, sei ein Ausbau wichtig. Bei Sharing-Modellen seien auch Lastenräder mitzudenken.

Für den ÖPNV sollten neben E-Bussen auch Wasserstoff betriebene Busse eingesetzt werden. Eine flexible Buslinie, die auf einer festen Route fährt, jedoch in den Haltepunkten variieren kann, könne ein zusätzliches Angebot darstellen. Das Angebot der Schülerverkehre sei zu stärken und verlässlich zu gestalten.

Mobilität der Quartiere und Stadtteile

Alle Aspekte wie attraktive Quartierszentren, ÖPNV-Erschließung und sichere Rad- und Fußwege erachtete die Kleingruppe für die Mobilität in den Quartieren und Stadtteilen als wichtig. Als Nahversorger wolle man nicht die großen Ketten, sondern kleinere Ladenstrukturen in den Wohnquartieren. Bei einer Verkehrsberuhigung seien Verkehrsverlagerungen mitzudenken. Als Beispiel wurden Wohnviertel / Quartiere in Barcelona benannt, die man z.B. auch um die Schulen herum entwickeln könne, mit Einfahrtskontrolle sowie kleinen Ladengeschäften, damit man auch die täglichen Besorgungen ohne Auto erledigen könne.

Kurzbericht aus der Kleingruppe „gelb“

(Moderation: Caroline Erven, AS+P, Co-Moderation: Christiane Hauser, team ewen)

Grundsätzlich stellte sich für die Teilnehmenden der Gruppe die Frage, wie eine zukünftige Platzverteilung im öffentlichen Raum so gestaltet werden kann, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen gut und barrierefrei in Weinheim und der direkten Umgebung agieren können. Dies gelte insbesondere für den Fuß- und Radverkehr und für ÖPNV-Angebote.

Fuß- und Radverkehr

Fuß- und Gehwege sowie auch Radwege sollten auf Haupttrouten (für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen) auch auf Kosten der Fahrbahnbreite umgesetzt werden. Ebenfalls auf Haupttrouten sprachen sich die Teilnehmenden der Kleingruppe für Fuß- und Gehwege sowie Querungsstellen auf Kosten von Stellplätzen aus. Nur punktuell seien dagegen Fuß-/Gehwege und Querungsstellen auf Kosten der Kfz-Geschwindigkeit vorstellbar. Hier wie auch beim Radverkehr wünschten sich die Teilnehmenden mehr Zebrastreifen und Kap-Lösungen (ein- oder beidseitige Verengungen der Fahrbahn, durch die gleichzeitig auch die Geschwindigkeit für Pkw gesenkt und der Radverkehr gestärkt würde). Hier sei auch eine gemeinsame Betrachtung von Fuß- und Radverkehr sinnvoll, da beispielsweise Querungshilfen (Verkehrinseln) für Fußgänger*innen oft Radfahrer*innen durch eine Verengung der Fahrbahn gefährden würden (Bsp.: Bahnhofstraße) und darüber hinaus oft nicht barrierefrei seien. Um die Attraktivität von Fußwegen zu verbessern, seien auch Anpassungen bei der Ampeltaktung vorstellbar.

Gerade in der Innenstadt würde zudem eine Reduzierung von Parkflächen und Fahrbahn für sichere Radwege sorgen (Bsp. Bahnhofstraße), und so die Innenstadt auch für Radfahrende erschließen. Auch an anderen Orten ließen sich durch eine Verbreiterung von Radwegen eine bessere Nutzbarkeit sicherstellen (Bsp.: Bereich Bergstraße / Nibelungenstraße). Wichtig sei es hier, eigenen Raum für Radfahrende zu schaffen, so dass Gefährdungen durch Doppelnutzungen (entweder auf der Fahrbahn oder dem Fußweg) gesenkt würden. Mitzudenken seien dabei an bestimmten Orten auch Abstellflächen für Fahrräder, die die Attraktivität etwa der Innenstadt steigern würde.

Auch der Zustand der vorhandenen Radwege wurde als teilweise unzureichend thematisiert, kaputte Radwege würden dann weniger genutzt. Auch Beleuchtung und Wegbreite seien wichtige Faktoren, die eine Nutzung durch Radfahrer*innen beeinflussten (negatives Beispiel: B3).

MIV (motorisierter Individualverkehr)

Das Thema MIV wurde in der Gruppe v.a. im Zusammenhang mit Rad- und Fußverkehr, Parken und ÖPNV-Nutzung diskutiert und nicht gesondert aufgegriffen. Lediglich ein Punkt wurde angemerkt: Die Verkehrsführung müsse so gestaltet sein, dass der Durchgangsverkehr durch bestimmte Ortsteile, insbesondere die Innenstadt, vermieden werde (Bsp.: Bereich Grindelbachstraße bei REWE).

Parken

Diskutiert wurde in der Gruppe eine Reduzierung der innerstädtischen Parkflächen im Straßenraum. Aus Sicht der Teilnehmenden bestehe in Weinheim das Problem, dass vorhandene Parkhäuser mit einer ausreichenden Zahl von Stellflächen zu wenig genutzt würden, dafür aber die (kostenfreien) Stellflächen. Hier sei über eine Ausweitung des Anwohnerparkens nachzudenken oder eben über eine Reduzierung von Stellflächen zugunsten von Radwegen und damit auch über eine Verschiebung der aktuell aus Sicht der Teilnehmenden ungerechten Platzverteilung (Bsp.: Karlsberg-Garage, Dürreplatz). Ein Interessenvertreter brachte beispielhaft die Reduzierung um 50 Stellflächen in der Innenstadt ins Spiel (Gesamtzahl jetzt 1000, dann 950), die aus seiner Sicht reichen würde, um genügend Platz für Radwege zu schaffen.

Eine Idee war darüber hinaus, einen Park+Ride-Platz am Rande der Kernstadt einzurichten und die Innenstadt selbst dann nur für Fußgänger*innen zugänglich zu machen.

ÖPNV und Sharing-Angebote

Das Thema ÖPNV wurde ausführlich in der Kleingruppe diskutiert. Hier waren sich die Teilnehmenden einig, dass höhere Preise nicht dazu führen würden, dass solche Angebote stärker genutzt würden – im Gegenteil: der heute schon hohe Preis sei für viele Bürger*innen neben dem teilweise deutlich höheren Zeitaufwand ein entscheidendes Argument gegen die Nutzung des ÖPNV. Die Teilnehmenden sprachen sich hier eher für niedrigere Preise in Kombination mit anderen Nutzungskonzepten aus. Allerdings wurde auch das Argument „Was nichts kostet, ist nichts wert“ gegen einen kostenfreien ÖPNV angebracht. Einig waren sich die Teilnehmenden, dass Beispiele aus anderen Ländern und Städten als Vorbild für Weinheim dienen könnten.

Als zielführend betrachteten die Teilnehmenden dabei v.a. On-Demand-Konzepte, die explizit die verschiedenen Ortsteile Weinheims einschlossen und gerade auch in Nebenverkehrszeiten (insbesondere abends) ein Mobilitätsangebot machten. Wenn solche Konzepte, die eine stärker individualisierte Nutzung des ÖPNV zuließen, umgesetzt werden könnten, sei der konzentrierte Ausbau des regulären (fahrplangebundenen) ÖPNV auf wenigen, häufig genutzten Routen in Weinheim dann auch zielführender als flächendeckende Angebote, die wenig genutzt würden (hier wurde als Beispiel für eine sehr unzureichende Nutzung der Einsatz eines großen Busses mit sehr geringer Auslastung von und nach Ritschweier genannt, das Problem wenig genutzter Busse scheine aber in Weinheim insgesamt zu bestehen). Insbesondere eine niedrige Taktung auf den Haupttrouten wären wünschenswert (als gutes Beispiel wurde hier der 10 min-Takt der OEG genannt). Auch Haltestellen an bestimmten neuralgischen Punkten würden die Attraktivität des ÖPNV erhöhen.

Viel Zustimmung fand der Hinweis eines Interessenvertreters, für alle ÖPNV-Angebote Barrierefreiheit zu gewährleisten. Hier sei an Menschen mit Einschränkungen im weitesten Sinne zu denken – neben Menschen mit körperlichen Einschränkungen etwa auch an Eltern mit Kleinkindern (und Kinderwagen) – ÖPNV müsse für alle Zielgruppen gut nutzbar sein. Dies schließe eine entsprechende bauliche Anpassung aller Haltestellen in Weinheim ein⁴. Eine Orientierung könnten Angebote in anderen Regionen oder Städten geben.

Ein weiterer wichtiger Aspekt in der Diskussion betraf die Verfügbarkeit von Informationen über die ÖPNV-Angebote Weinheims. Hier berichtete eine Teilnehmerin, dass kein gedruckter Fahrplan mehr verfügbar sei und damit die Zugänglichkeit für bestimmte Bevölkerungsgruppen stark eingeschränkt sei. Hier bedürfe es verbesserter Informationsangebote, die auch die Anforderungen der (digitalen) Barrierefreiheit erfüllen. Überlegungen der Teilnehmenden gab es auch in Richtung einer Integration von Informationen zum ÖPNV in Kommunikationsangebote des Stadt seniorenrats (z.B. App) o.ä.

Aufgegriffen wurde auch der Hinweis aus dem Plenum, dass der Transport von Schüler*innen verbesserungsbedürftig sei. Hier gab es Überlegungen in der Gruppe, ob ein Kapazitätsausbau des ÖPNV in diesem Bereich machbar wäre. Zudem wurde vermutet, dass das Erleben des ÖPNV durch die Schüler*innen heute deren zukünftige Nutzung stark beeinflussen werde – wenn man also Menschen verstärkt für eine ÖPNV-Nutzung gewinnen wolle, dann müsse diese von klein auf mit positiven Erlebnissen verbunden werden. Insbesondere gebe es teilweise sehr langen Fahrtzeiten in die Ortsteile Weinheims.

Mobilität der Quartiere und Stadtteile

Attraktive Quartierszentren wurden von den Teilnehmenden dieser Kleingruppe als wichtige Rahmenbedingung für eine nachhaltige Mobilität betrachtet und als wünschenswert eingestuft – hier berichteten zudem Teilnehmende, dass es

⁴ Anmerkung: Ist bereits eine Auflage (Personenbeförderungsgesetz), die konsequent realisiert werden muss, Überprüfung des Status' in Weinheim.

diese „früher“ durchaus gegeben hätte, hier aber ein Trend zur Zentralisierung bzw. zu Zentren „auf der grünen Wiese“ zu beobachten sein, der Bürger*innen oft zur Nutzung von Pkw zwingen würde, weil größere Einkäufe für Viele nur so gut zu transportieren seien (Bsp. für fehlenden Einzelhandel: Ritschweier). Als positives Gegenbeispiel wurde die aktuelle Entstehung eines Einkaufsmarktes am Ortsrand von Sulzbach genannt, der fußläufig für die Anwohner*innen erreichbar sein solle. Hingewiesen wurde in der Gruppe ebenfalls auf den Zusammenhang zwischen Erreichbarkeit von Einzelhandel/Gewerbe und dem Kaufverhalten der Bevölkerung, das sich während der Corona-Pandemie verändert habe. Hier bedürfe es genauer Überlegungen, für welche Zwecke Menschen überhaupt bestimmte Orte aufsuchten und welche Mobilitätsangebote sie dafür benötigten. Dies bedürfe gemeinsamer Überlegungen etwa mit den Gewerbetreibenden der Stadt.

Kurzbericht aus der Kleingruppe „blau“

(Moderation: Svenja Knuffke, AS+P, Co-Moderation: Traudl Höft, Amt für Stadtentwicklung Weinheim)

Fußverkehr

Die Teilnehmenden der Kleingruppe sahen punktuell die Notwendigkeit für Fußwege auf Kosten der Fahrbahnbreite, der notwendige Raum dafür könne auch durch die Ausweisung von Einbahnstraßen in den einzelnen Ortsteilen geschaffen werden. Allgemein wird eine oft schlechte Qualität von Fuß- und Radwegen wahrgenommen, die eine Nutzung erschweren.

Wünschenswert sei es, Schüler*innen zur Nutzung von Fuß- und Radwegen zu ermutigen, dies setze entsprechende sichere Wege voraus.

Radverkehr

Mit Blick auf die Radverkehrsführung sprachen sich die Teilnehmenden sowohl für Mischverkehr als auch für getrennte Wege von Auto- und Radverkehr auf – je nach konkreten Rahmenbedingungen. Flächen für Parkplätze und Kfz-Fahrbahnen zu Gunsten von Radwegen zu verringern, sei zudem überall eine Lösung in Weinheim. Hier wurde insbesondere auf die Idee hingewiesen, mehr Einbahnstraßen auszuweisen, so dass Platz für Stellplätze und Radwege entstehen würde. Die Teilnehmenden betonten zudem, dass der Radverkehr aus ihrer Sicht große Wichtigkeit habe, dessen Stärkung aber in Balance mit dem MIV geschehen müsse. Zentral sei dabei, dass Radwege zusammenhängend geführt würden und tatsächliche Wegeverbindungen zwischen Ortsteilen darstellten. Eine fehlende durchgehende Radwegeverbindung von Oberflockenbach in die Kernstadt wurde thematisiert. Ein Beispiel für eine gute Aufteilung von Rad- und Fußweg sei die Barbarabrücke. Verbesserungsbedarf gäbe es dagegen etwa beim Multring, der stärker begrünt und für Radfahrer*innen attraktiver gestaltet werden könnte.

MIV (motorisierter Individualverkehr)

In puncto Geschwindigkeit für KFZ seien „extra schnelle“ Routen in der Stadt keine wünschenswerte Möglichkeit, hier sei wichtig eine gute Verträglichkeit von MIV und Radverkehr herzustellen, dann wären auch höhere Geschwindigkeiten denkbar. Grüne Wellen auch auf Kosten adäquater Grünphasen für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen dagegen seien zumindest auf Haupttrouten vorstellbar, allerdings sprachen sich ebenso Teilnehmende für längere Grünphasen für Fußgänger*innen aus, insbesondere auf Schulwegen (z.B. Mannheimer Straße). Direkte Wege für Kfz auf Kosten sicherer Fuß- und Radwege könne dagegen keine für alle sinnvolle Verkehrsführung sein. Mit Blick auf eine nachhaltige Entwicklung des MIV in Richtung Elektromobilität solle in Weinheim die entsprechende Ladeinfrastruktur ausgebaut werden.

Hingewiesen wurde in der Diskussion auf eine teilweise schlechte Straßenqualität (etwa Richtung Ritschweier), die die Straße für eine Nutzung durch Kfz und Fahrrad wegen schadhafter Randbefestigungen unsicher mache. Ebenfalls Nutzungskonflikte zwischen Auto und Fahrrad sahen die Teilnehmer*innen auf der Bergstraße. Auch in der Nordstadt ergäben sich Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (etwa im Bereich Hauptstraße/Friedrichstraße).

Als problematisch wurde im Ortsteil Heiligkreuz die LKW-Situation aufgrund schmaler und am Rand schlecht befestigter Straßen beschrieben. Zudem gäbe es hier bei einem potenziellen Ausbau der Ladeinfrastruktur vorhersehbar Probleme mit der Leistungsfähigkeit des Stromnetzes, so z.B. in Heiligkreuz. Hier bedürfe es eines Ausbaus, um zukünftig auch Schnellademöglichkeiten zu schaffen.

Zum Thema Elektromobilität betonten die Teilnehmenden, dass die Attraktivität der Innenstadt gesteigert werden könne, wenn dort entsprechende Infrastruktur bereitgestellt würde. Dies würde sich positiv auf den Einzelhandel auswirken. Gleiches gelte für Gastronomie oder Freizeiteinrichtungen im Allgemeinen.

Parken

Allgemein seien eindeutige Regelungen zum Parken in Weinheim wünschenswert. Parken in der Innenstadt solle erhalten bleiben, allerdings könne das straßenbegleitende Parken reduziert werden.

Straßenrandparken auch auf Kosten von Fuß- und Radwegen und/oder der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sei keine geeignete Maßnahme und sei in Weinheim deshalb zu vermeiden. Beim Bewohner*innenparken sei es dagegen aus Sicht der Teilnehmenden wichtig, den Bedarf in Weinheim zu betrachten und für Ausgewogenheit zu sorgen. Wichtig sei hier auch, Besucher*innenstellplätze in den Wohnquartieren auszuweisen.

Da Parkhäuser in Weinheim häufig nicht gut genutzt würden, schlugen die Teilnehmenden vor, einen Feldversuch zur Motivation von Nutzenden für oder gegen Parkhausnutzung zu starten. Bisherige Aktionen des Einzelhandels seien zwar wenig erfolgreich gewesen, eine Steigerung der Auslastung sei aber lohnenswert. Insbesondere die Qualität der Parkhäuser wurde von den Teilnehmenden diskutiert.

Zum Thema Parken ergänzten die Teilnehmer*innen, dass auch Parkflächen für Fahrräder mit ins Parkraumkonzept integriert werden sollten.

ÖPNV und Sharing Angebote

Kontrovers wurde in der Kleingruppe die Idee diskutiert, ein verbessertes ÖPNV-Angebot durch höhere Fahrpreise zu finanzieren. Dies erschien einigen Teilnehmenden als nicht zielführend, die Preise seien ohnehin bereits zu hoch, andere dagegen sahen dies als richtig an. Hier wurde diskutiert, ob mit Subventionen gearbeitet werden könne und wie ein preislicher Ausgleich zwischen ÖPNV und MIV aussehen könne, so dass beide nebeneinander existieren könnten. Teilnehmende sprachen sich für die Schaffung von weiteren preislich attraktiven Angeboten vergleichbar mit den MAXX-Tickets aus. Bemängelt wurde eine fehlende Flexibilität des ÖPNV in den Ortsteilen und eine oft geringe Belegung der großen Fahrzeuge.

Weitere On-Demand-Angebote dagegen verfehlten aus Sicht der Teilnehmenden das Ziel, den ÖPNV zu verbessern, weil sie häufig für Ältere schwierig zu nutzen seien. Für Jüngere dagegen könne dies eine gute Alternative darstellen. Ebenso wie der konzentrierte Ausbau des ÖPNV auf wenigen Routen. Wichtig erschien einigen Teilnehmenden die Taktung des Angebots zu erhöhen.

Konkrete Ideen zur Stärkung des ÖPNV waren:

- Schulbusse und ÖPNV kombinieren, Nutzung beider Angebote für Schüler*innen und ÖPNV-Nutzer ermöglichen
- Fahrradmitnahme ausbauen, auch zu Stoßzeiten
- Einsatz kleinerer Fahrzeuge
- Einrichtung von Schnelllinien (Bsp: Weststadt Blumenstraße, Dürreplatz)

- Direkte Linien zwischen den Ortsteilen

Ein konkretes Problem seien fehlende Busverbindungen in den Ortsteilen (etwa zwischen Oberflockenbach und Ritschweier, zwischen Hohensachsen und Großsachsen).

Grundsätzlich wichtig sei, dass der ÖPNV in allen Ortssteilen Weinheims gut ausgebaut sei, auch wenn dies hohe Kosten für die Stadt verursache.

Sharing-Stationen sollten ausgebaut werden. Dabei sei auch an alternative Mobilitäts-Konzepte zu denken (Bsp.: Hamburg, Straubing – Taxi bezahlt man nur zur Hälfte/Einsatz von Kleinbussen als Ergänzung zum ÖPNV). Wichtig sei, dass diese flächendeckend in Weinheim vorhanden seien.

Mobilität der Quartiere und Stadtteile

Große Einigkeit bestand bei den Teilnehmenden darin, dass attraktive Quartierszentren sehr wichtig seien, um kurze Wege zu ermöglichen. Es sei jedoch wichtig, diese so an den Bedarf der Bewohner*innen anzupassen, dass sie auch genutzt würden und so tatsächlich weniger Wege notwendig seien. Alternativ sei hier auch denkbar, lokale Anbieter zur Auslieferung direkt ins Haus zu gewinnen oder temporäre mobile Angebote zu schaffen: so wäre jeweils zu festen Terminen in allen Ortsteilen ein Angebot von (lokalen) Anbietern vorstellbar, die vor Ort kommen (gutes Beispiel: Hohensachsen, Gemüseladen und Blumenladen in der Weststadt), die v.a. die ländlichen Ortsteile bedienen (auch z.B. mit Büchern usw.).

Auch eine sichere Fuß- und Radwegeinfrastruktur in allen Stadtteilen sei von großer Bedeutung für die Bürger*innen Weinheims.

7. Ausblick

Zum Abschluss des ersten Arbeitsgruppen-Treffens berichteten Sprecher*innen aus den drei Gruppen von den Schwerpunkten der Diskussion und von beispielhaften konkreten Ideen. Alle Beteiligten berichteten von einer durchgängig konstruktiven und wertschätzenden Atmosphäre während der Diskussion, die auch vorherrschte, wenn Teilnehmende unterschiedliche Meinungen zu einem Aspekt äußerten.

Herr Marx vom Amt für Stadtentwicklung Weinheim dankte allen Teilnehmenden im Namen des gesamten Teams der Zukunftswerkstatt Weinheim und erinnerte an den Termin für die zweite Sitzung der Arbeitsgruppe Mobilität und Verkehr am 27.06.2022 von 17:30 - 21:00 Uhr im Rolf-Engelbrecht-Haus Weinheim.