



ZUKUNFTSWERKSTATT Weinheim

Dokumentation der Arbeitsgruppe Mobilität und Verkehr (2. Runde), 27.06.2022

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 / → Dokumentation der ersten Arbeitsgruppensitzungen

Am 27. Juni 2022 trafen sich die Mitglieder der Arbeitsgruppe Mobilität und Verkehr zum zweiten Mal für einen Abend zur vertieften Diskussion von Aktionsfeldern, die sich aus den Diskussionen der vorangegangenen Beteiligungsphasen, insbesondere aus der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe ergeben hatten. Die Auswahl der Aktionsfelder drückt nicht automatisch deren Wichtigkeit aus, sondern ruft Themen auf, zu denen sich die Planungsverantwortlichen Rückmeldungen seitens der Teilnehmenden der Arbeitsgruppe wünschen. Die Ergebnisse dieser Veranstaltung finden sich in zusammengefasster Form in der vorliegenden Dokumentation. Sie dienen sowohl als weiterer Impuls für die nächsten Veranstaltungen der Zukunftswerkstatt Weinheim, 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.

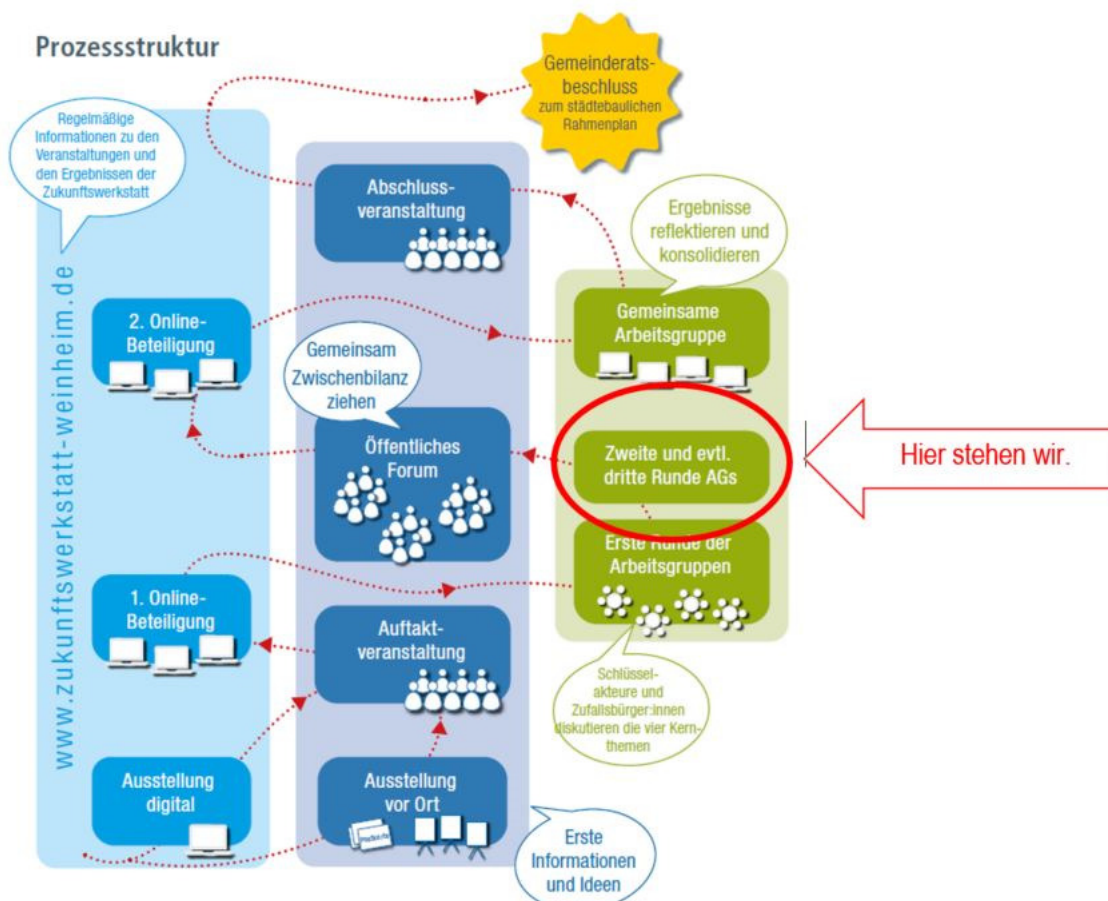
Ihr Team der Zukunftswerkstatt Weinheim

Inhalte

1. Einleitung
2. Die Arbeitsgruppen der Zukunftswerkstatt Weinheim
3. Ablauf des Abends
4. Vorstellung der Leitbilder, Strategien, Maßnahmen und Aktionsfelder
5. Ergebnisse der Diskussion zu den Aktionsfeldern
6. 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“, „Gewerbe und Arbeiten“ und „Wohnen und Leben“ statt. Im Mai und Juni trafen sich alle Arbeitsgruppen ein zweites Mal zur vertieften Diskussion.

Teilnehmende

Eingeladen waren jeweils 15 Vertreter*innen von Interessengruppen sowie 15 zufällig ausgewählte Bürger*innen, die die ganze Bandbreite der Bürger*innen Weinheims repräsentieren. 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 zweiten Sitzung der Arbeitsgruppe zum Thema Mobilität und Verkehr waren zehn zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger. Fünf männliche und fünf weibliche Teilnehmer*innen aus verschiedenen Weinheimer Ortsteilen nahmen an der Diskussion teil. Fünf teilnehmende Bürger*innen haben ihren Wohnort in der Kernstadt (inklusive Weststadt), jeweils ein*e Vertreter*in wohnen in Hohensachsen, Rippenweier, Ritschweier, Lützelsachsen und Sulzbach. Eine*r der Teilnehmenden war der Altersgruppe der 16 bis 25-jährigen zuzuordnen, ein*e Teilnehmende*r war im Alter zwischen 26 und 45 Jahren, Vier Teilnehmende gehörten der Altersgruppe der 46 bis 65-jährigen an und drei

Teilnehmende waren älter als 65 Jahre. Eine Teilnehmende konnte aufgrund der Methodik der Zufallsauswahl keiner Altersgruppe zugeordnet werden.

Weiterhin nahmen zehn Interessenvertreter*innen an der Sitzung teil. Sie vertraten die Interessen der folgenden Vereine und Verbände: Weinheimer Automobil Club, ADFC Ortsgruppe Weinheim, Parents for Future, Lebendiges Weinheim, VCD Regionalverband Rhein-Neckar, Verkehrswacht Weinheim, Soziale Vielfalt Weinheim, Stadtjugendring Weinheim, Gesamtelternbeirat Weinheimer Schulen und Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein.

Zudem waren Vertreter*innen des Gemeinderats eingeladen, der Sitzung als passive Beisitzende beizuwohnen. Dieser Einladung folgten Vertreter*innen der GAL und SPD.

3. Ablauf des Abends

Das zweite Arbeitsgruppentreffen der Arbeitsgruppe Mobilität und Verkehr startete am 27.06.2022 um 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 sowie ein Ausblick auf die nächste Beteiligungsphase vermittelt. Dies verdeutlicht das folgende Schaubild:



Im Anschluss stellten Frau Knuffke und Frau Erven vom Planungsbüro AS+P die im Rahmen der Zukunftswerkstatt bereits gesammelten Hinweise zum Thema „Verkehr und Mobilität“ vor und erläuterten die daraus entwickelten Leitlinien, Strategien und Maßnahmen (siehe Punkt 4). Auch die Aktionsfelder, die in der Gruppenphase bearbeitet werden sollten, wurden dargestellt. Daran anschließend startete die Kleingruppenphase des zweiten Arbeitsgruppentreffens, in der in zwei Blöcken insgesamt vier Aktionsfelder diskutiert werden konnten. Hierfür waren die Interessenvertreter*innen bereits vorab jeweils einem Aktionsfeld zugeordnet worden, um eine ausgewogene Verteilung sicherzustellen. Die zufällig ausgewählten Bürger*innen konnten frei zwischen den beiden Aktionsfelder A oder B und C oder D wählen, allerdings war die Anzahl pro Gruppe auf fünf Zufallsbürger*innen beschränkt, um auch hier ungefähr gleich große Gruppen zu

garantieren. Im ersten Teil der Gruppenphase wurden die Aktionsfelder A und B (siehe Punkt 5) intensiv diskutiert. Am Ende der ersten Gruppenphase gab es jeweils kurze Zusammenfassungen durch die beiden Gruppenmoderatorinnen, bevor es in die Pause ging. Danach wählten die Zufallsbürger*innen erneut zwischen zwei Aktionsfeldern – diesmal C und D – und ähnlich wie im ersten Teil der Gruppenphase erfolgte dazu dann eine ausführliche Diskussion. Nach der Diskussion war auch hier Zeit für einen kurzen Austausch zwischen den Gruppen. Jede Gruppendiskussion wurde begleitet von einer Moderatorin von team ewen, die auch für die Dokumentation zuständig war, einer Mitarbeiterin von AS+P, die die planerische Sichtweise und Expertise einbringen konnte sowie einer/einem Mitarbeitenden des Amts für Stadtentwicklung Weinheim, der*die die spezifische Situation in Weinheim gut im Blick hatte und auch hier direkt auf offene Punkte reagieren konnte.

4. Vorstellung der Leitbilder, Strategien, Maßnahmen und Aktionsfelder

Der Fachimpuls startete mit Erläuterungen von Frau Carolin Erven, Projektleiterin bei AS+P, die den städtebaulichen Rahmenplan als Planungsinstrument und die Kernthemen der Stadtentwicklung nochmals in Erinnerung rief.

Einführung

Was haben wir aus der 1. Runde mitgenommen?



Planerische Strukturierung in die Ebenen des Rahmenplans



2

Anschließend erläuterte Frau Carolin Erven die Leitlinien, Strategien und Maßnahmen genauer, die sich aus den vorhergehenden Beteiligungsphasen, insbesondere aus der ersten Arbeitsgruppensitzung ergaben. Sie sind im Folgenden überblicksartig dargestellt.

Leitlinien / Leitbild

Hinweise aus der 1. Runde AGs

- Sichere Verkehrswege schaffen
- Fokus auf Fuß- und Radverkehr legen
- Stadt der kurzen Wege forcieren
- ÖPNV stärken
- Barrierefreiheit ausbauen (= Mobilität für alle Zielgruppen)
- Informationen zu Mobilitätsangeboten zugänglich machen und verbreiten
- Parkraum intelligent managen
- Innenstadt attraktiv erreichbar machen
- Erschließung der Quartiere und Ortsteile verbessern

3

Strategien / Maßnahmen

Hinweise aus der 1. Runde AGs

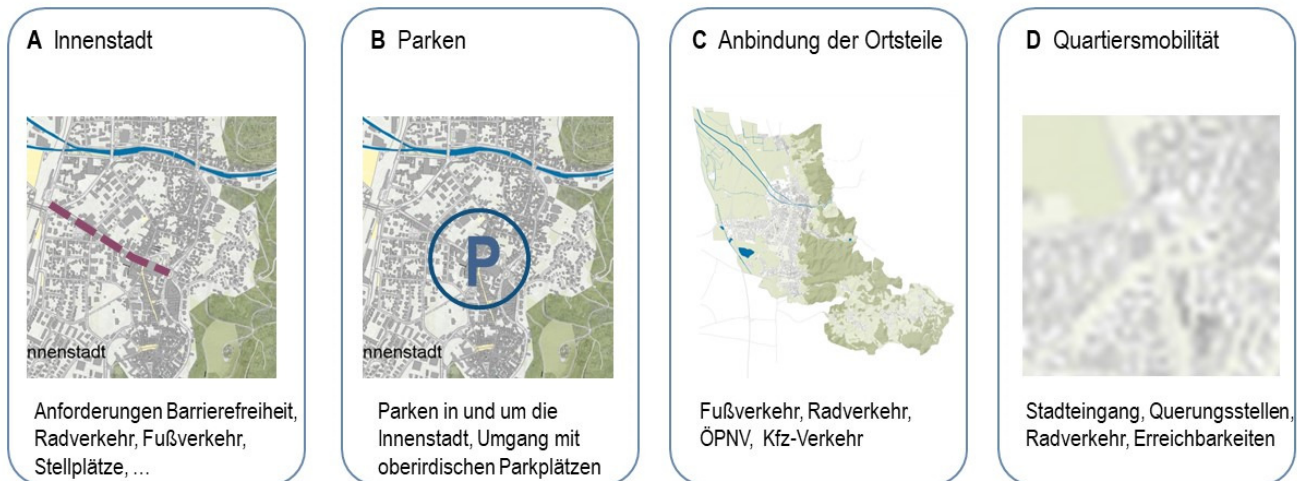
- Projekte auf Zeit, Verkehrsversuche durchführen
- Mobilitätsmanagement an Schulen (Schulwegsicherheit, Regulierung Eltern-Taxis, Anreize für Fuß- und Radverkehr, ...)
- sichere und barrierefreie Querungsstellen (z.B. mit Hilfe von Zebrastreifen und eingegengter Fahrbahnen)
- Qualität bestehender Infrastruktur pflegen, Mängel beseitigen
- durchgängige Hauptrouten für den Radverkehr definieren und ausbauen, Fahrradstellplätze anbieten
- Parkraummanagement: Strategien für unterschiedliche Zielgruppen differenzieren – Bewohner, Kunden Innenstadt, Pendler etc. (z.B. Parkhäuser besser ausnutzen, Parken zeitlich begrenzen, Kosten gezielt / gestaffelt erheben, Stellplätze punktuell reduzieren)
- Ausbau und Verdichtung des ÖPNV auf konzentrierten Routen kombiniert mit flexiblen Angeboten auf Nebenrouten und in Nebenzeiten
- Stadt der kurzen Wege / Quartierszentren stärken
- Information zu Mobilitätsangeboten offensiver streuen (analog und digital)

4

Daraus ergaben sich aus Sicht des Teams der Zukunftswerkstatt vier Aktionsfelder, zu denen noch mehr und vertieftes Input wünschenswert war. Auch diese stellte Frau Erven kurz vor, um den Teilnehmenden eine informierte Auswahlentscheidung für die folgende Gruppenphase zu ermöglichen. Die vier Aktionsfelder waren:

Aktionsfelder

Wo brauchen wir noch Ihren Input ? Wo wollen wir mehr wissen?



7

Sowohl zu den Leitlinien und Strategien als auch zu den Aktionsfeldern gab es keine weiteren Ergänzungen von Seiten der Teilnehmenden, die in der Darstellung die Diskussion der ersten Arbeitsgruppensitzung gut zusammengefasst fanden.

5. Ergebnisse der Diskussion zu den Aktionsfeldern

Jedes Aktionsfeld wurde von ca. zehn Personen diskutiert, dabei waren zufällig ausgewählte Bürger*innen und Interessenvertreter*innen jeweils ungefähr hälftig vertreten. Die folgenden Berichte fassen die Diskussion in den Kleingruppen zusammen.

Aktionsfeld A: INNENSTADT Modellbetrachtung Verkehrsraum Bahnhofstraße, Netzstrukturen und Verkehrsströme bei Veränderungen an der Bahnhofstraße – Möglichkeiten für eine autoarme Innenstadt?

(Team: Yvonne Knapstein, team ewen, Carolin Erven, AS+P, Traudl Höft, Amt für Stadtentwicklung Weinheim)

Die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe eröffneten die Diskussion zum Thema Verkehrsraum Bahnhofstraße mit formlosen, kurzen Gesprächsrunden zu vorgegebenen Leitfragen:

- Wie viel Raum sollen Fußgänger*innen, Rad- und Autofahrer*innen sowie Parkplätze einnehmen?
- Wie sollte eine sichere Querung der Bahnhofsstraße aussehen? Wo sollten diese sein?
- Welche Möglichkeiten für eine autoarme Innenstadt gibt es?

Anschließend wurden die Sichtweisen und Zukunftsperspektiven zu diesen Leitfragen gemeinsam diskutiert.

Die Diskutierenden waren sich einig, dass die Bahnhofstraße die Hauptschlagader für alle Verkehrsteilnehmenden darstelle. Sowohl für den Bus-, für den Rad- und Kfz-Verkehr als auch für Fußgänger*innen ist die Straße ein Eingangstor in die Innenstadt. Um den Eingang zur Weinheimer Innenstadt aus Richtung Bahnhof kommend zu beleben, solle der Bereich der unteren Bahnhofstraße attraktiver werden. Dazu bedürfe es der Initiative privater Eigentümer.

Diskutiert wurde über Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen. Dabei wurden aus Sicht der Teilnehmenden unterschiedliche Formate von Querungshilfen präferiert. Für die schnelle und unkomplizierte Querung der meisten Fußgänger seien Mittelinseln geeignet. Allerdings entstünden an solchen Mittelinseln Gefahren für Radfahrer sowie Menschen mit einer Behinderung (u.a. Seheingeschränkte oder gehörlose Personen).

Deshalb sei es wichtig, die bereits vorhandenen taktilen und akustischen Querungshilfen an Fußgängerampeln zu belassen und weitere zu ergänzen (z.B. im Bereich der unteren Bahnhofstraße auf Höhe der Bushaltestelle). Die Querungsstelle am Atrium solle mit Hilfe vorgezogener Seitenräume aufgewertet werden (aktuell verdrängten dort Autofahrer*innen Radfahrende). Die Querung / Fußgängerampel am Dürreplatz solle so belassen werden. Wünschenswert für eine sichere Querung auf der gesamten Länge der Bahnhofstraße sei durchgehend Tempo 30, so die Teilnehmenden.

Für Radfahrer*innen wurde eine Verlängerung des Radwegs über die Bismarckstraße hinaus angeregt. Ggf. würden dazu straßenbegleitende Kfz-Stellplätze zwischen Atrium und Schulstraße umgenutzt werden.

Für Autofahrer*innen wurden mehrere Aspekte diskutiert:

- Verkehr in der Bahnhofstraße nur in eine Richtung, andere Richtung über Grundelbach- und Birkenauer Talstraße führen und dort 3 Spuren anlegen. Dies würde zu weiterer Belastung der Grundelbach- und Birkenauer Talstraße führen, wo Anwohner eher entlastet werden sollten.
- Kreisverkehr am Dürreplatz würde einen fließenden Kfz-Verkehr begünstigen, den Raum für die anderen Verkehrsteilnehmenden jedoch reduzieren. Auch die Barrierefreiheit und sichere Querungsmöglichkeiten seien bei einem Kreisverkehr weniger gegeben.
- Ein ruhig fließender MIV sei wünschenswert. Deshalb könnte die Bushaltestelle am Dürreplatz in einer Bucht angeordnet werden, um den Kfz das Vorbeifahren zu ermöglichen. Einige Teilnehmende wiesen an dieser Stelle darauf hin, dass die aktuelle Ausführung dem ÖPNV den Vorrang gebe vor dem MIV, was zu begrüßen sei.
- Grundsätzlich sei dem ÖPNV Vorrang zu geben, auch auf Kosten des MIV.

Gesondert besprochen, weil prägend für die aktuelle Situation in der Bahnhofstraße, wurde das Thema „Parken“. Dabei konstatierten einige Anwesenden, dass gute Parkmöglichkeiten in der Nähe des Hauptbahnhofes und in den Parkhäusern entlang der Bahnhofstraße vorhanden seien und dass das straßenbegleitende Parken in der Bahnhofstraße verzichtbar sei bzw. andere Nutzungen Vorrang erhalten könnten. Wichtig sei es allerdings, die Standorte von Praxen zu berücksichtigen und dort Haltemöglichkeiten vorzusehen. Die Parkgebühren sollten sich im Niveau nicht wesentlich verändern, jedoch solle das Parken im Parkhaus attraktiver sein, als das Parken am Straßenrand. Ein Interessenvertreter berichtete von der Erfahrung, dass Besucher der Weinheimer Innenstadt generell die Angebote in Parkhäusern nicht präferiert nutzten – selbst wenn dazu weitere Anreize gesetzt würden.

Es gab aber auch andere Stimmen in der Gruppendiskussion, die dafür plädierten, keinen Verkehrsversuch mit dem Ziel einer starken Verkehrsberuhigung zu starten, weil weder die aktuellen Rahmenbedingungen passen würden noch die ansässigen Gewerbetreibenden bisher auf die Situation eingestellt seien. Auch die Durchfahrt und das oberirdische Parken solle zumindest momentan erhalten bleiben.

Im Laufe der Diskussion gab es darüber hinaus folgende allgemeine Hinweise:

- Beispiel für autoarme Innenstadt: Speyer am Dom
- intelligente Ampelschaltung für Weinheim wünschenswert (z.B. Optimierung der Verkehrsflüsse im Bereich Bahnhofstraße – Mannheimer Straße)
- Ladestationen ergänzen

Aktionsfeld B: PARKEN INNENSTADT Parken in und um die Innenstadt: Verortung der Parkplätze, Bewirtschaftung

(Team: Christiane Hauser, team ewen, Svenja Knuffke, AS+P, Sven-Patrick Marx, Amt für Stadtentwicklung Weinheim)

Die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe eröffneten die Diskussion zum Thema Parken in der Innenstadt mit formlosen, kurzen Gesprächsrunden zu vorgegebenen Leitfragen:

- Wo sollten Parkplätze bestehen bleiben?
- Wo könnten sie entfallen?
- Wie können Parkhäuser besser ausgelastet werden?
- Wie sollten die Tarife gestaltet werden?

Anschließend wurden die Sichtweisen und Zukunftsperspektiven zu diesen Leitfragen gemeinsam diskutiert.

Zum Parken in und um die Innenstadt vertraten die Teilnehmenden der Kleingruppe mehrheitlich die Meinung, dass sich das Weinheimer Stadtbild durch das Reduzieren oberirdischen Parkens deutlich verbessern lasse und dies wo möglich, umgesetzt werden solle. Dies stehe aber dem wahrgenommenen Anspruch von Autofahrer*innen entgegen, jederzeit möglichst nahe am Ziel parken zu können. Dies wurde in der Diskussion als nicht mehr zeitgemäß bezeichnet, für Veränderungen müssen die gut vorhandenen innerstädtischen Parkhauskapazitäten besser ins Bewusstsein gerückt und das „Mindset“ der Menschen verändert werden. Eine Möglichkeit dies zu erreichen, könne kostenfreier ÖPNV bei gleichzeitig höheren Parkgebühren sein (insbesondere wenn es gelänge, die Anbindung der Weinheimer Ortsteile an die Innenstadt zu verbessern). Die Verteilung der Parkhäuser in der Innenstadt wird als gut wahrgenommen. Ziel soll es sein, diese besser auszulasten, um so ebenerdige Parkplatzflächen anderweitig nutzen zu können.

Konkrete oberirdische Parkplätze, die man aus Sicht der Diskutierenden in der Innenstadt aufgeben und anderweitig nutzen könnte, sind:

- Institutparkplatz
- Amtshausplatz (eigentlich gut frequentiert, weil direkter Zugang zur Altstadt)
- Parkplatz Luisenstraße
- Bahnhofstraße (anstelle von Parkplätzen Radweg und breitere Fußwege)
- straßenbegleitende Parkplätze
- Wohnmobilstellplätze am Schlosspark (teilweise Behinderung/Zerstörung von Grünflächen)

Der oberirdische Parkplatz am Schlosspark/Hermannshof solle dagegen beibehalten werden, da dieser insbesondere bei Tourist*innen und Ortsfremden beliebt sei.

Wenn die Stadt Weinheim sich in diese Richtung ausrichten würde, wäre es aber wichtig, vorab mit den betroffenen Gewerbetreibenden in den Dialog zu treten, um eine auch für sie akzeptable Lösung zu finden. Auch Bürger*innen mit besonderen Bedürfnissen sowie Anwohnende müssten berücksichtigt werden. Zudem könne die Ausweisung eines Park+Ride-Parkplatzes (z.B. am Stadion) angedacht werden, von dem aus ein Pendelbus in enger Taktung Richtung

Innenstadt fahren könnte. Auch das Falschparken auf den noch verbleibenden oberirdischen Parkplätzen müsse strenger geahndet werden, so dass dies unattraktiv werde.

Folgende alternative Nutzungsideen für freiwerdende oberirdische Parkflächen wurden von den Diskutierenden genannt:

- Cafés
- Ausweitung der Fußgängerzone
- Spielplätze (barrierearm, mit Inklusionsangebot z.B. Rolli-Schaukel)
- Bänke
- Grünflächen
- Plätze zum Verweilen
- Fahrradparkplätze /VRN next bike
- Generell mehr Platz für Fußgänger*innen, damit werde die Innenstadt auch barriereärmer

Alle Anwesenden sprachen sich statt oberirdischer Parkplätze dafür aus, Parkhäuser in Weinheim zu belassen, da die Infrastruktur ohnehin bereits vorhanden sei und eine effiziente Flächenausnutzung durch gestapelte Nutzung möglich sei.

Zu den vorhandenen Parkhäusern gab es eine ganze Reihe von Verbesserungsvorschlägen:

- Ein- und Ausfahrten optimieren (z.B. Bahnhofstraße als Einbahnstraße)
- E-Ladepunkte in Parkhäusern (nicht oberirdisch), damit Anreiz für E-Autofahrer*innen, diese zu nutzen
- Fahrraddeck und/oder Nextbike-Parkplätze
- Tiefgarage am Institutplatz (Karlsberg) attraktiver machen, ist aktuell zu dunkel und eng und wird deshalb kaum genutzt
- Burgengarage (Schlossbergterrasse) kaum genutzt, obwohl eigentlich sehr gute Lage, ungünstig dort: Parkautomat nur am Eingang, auf 2. Etage gar keiner
- Parkhaus am Atrium: auch Parkautomat nur am Eingang – Verbesserung notwendig
- Parkhaus Weinheim-Galerie (Dürreplatz) ist nicht für 1h kostenfrei, wie andere Parkhäuser - würde Einkaufen dort attraktiver machen
- oberirdische Parkplätze (am Schlosspark, in den Schlosshöfen und Rote Turm Parkplatz) behalten
- Mit Hilfe von Beleuchtung, Bewegungsmeldern etc. Attraktivität und Sicherheitsgefühl in den Parkhäusern steigern
- Schaffung von finanziellen Anreizen, zumindest anfangs zur Reduzierung des oberirdischen Parkens die Parkhäuser günstig lassen (sind im Vergleich zu anderen Städten sehr günstig) – Vereinheitlichung der Tarifstruktur wünschenswert
- am Luisenplatz statt der oberirdischen Parkplätze Errichtung einer Tiefgarage mit mehreren Ebenen, die z.B. von Kund*innen der Bahnhofstraße sowie Besucher*innen der Bibliothek und der Volkshochschule genutzt werden können, Begrünung

Aktionsfeld C: ANBINDUNG DER ORTSTEILE Netzstrukturen, Veränderungsmöglichkeiten,

Grenzen

(Team: Yvonne Knapstein, team ewen, Carolin Erven, AS+P, Traudl Höft, Amt für Stadtentwicklung Weinheim)

Die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe eröffneten die Diskussion zum Thema Anbindung der Ortsteile mit formlosen, kurzen Gesprächsrunden zu vorgegebenen Leitfragen:

- Welche Veränderungen sind bei der Anbindung wünschenswert?
- Wie können Veränderungen konkret umgesetzt werden?
 - durch Radverbindungen
 - durch ÖPNV-Angebot

- durch Veränderungen für den motorisierten Individualverkehr (v.a. Auto)
- ...

Anschließend wurden die Sichtweisen und Zukunftsperspektiven zu diesen Leitfragen gemeinsam diskutiert.

Zunächst diskutierten die Teilnehmenden zum ÖPNV in Weinheim, zu dem es verschiedene Hinweise gab:

- Angebot der ÖPNV-Linien abends zu gering, damit Anbindung sehr schwierig
- Auslastung der großen Busse oft gering, deswegen kleinere Busse einsetzen, dafür häufigere Fahrten; auch Ruftaxis denkbar (gerade in kleineren Ortsteilen) – führt ggf. zur Reduzierung des Autoverkehrs
- für Ritschweier Anbindung zur OEG Lützelsachsen und S-Bahn Lützelsachsen schaffen (z.B. on-Demand-Verkehr)
- Idee: Ringbuslinie: OEG – Rippenweier – Ritschweier - Oberflockenbach
- Bushaltestellen barrierefrei (alle, auch in Oberflockenbach, wo teils sehr steile Bushaltestellen ein ebenerdiges Aussteigen ohne Wegrollen verhindern)
- Fehlende Verbindung von Ritschweier nach Oberflockenbach, Wünschmichelbach, Steinklingen – anbinden
- Über kostenfreien ÖPNV nachdenken, aktuell sei insbesondere der Kurzstreckentarif unattraktiv
- VRN-App barrierefrei gestalten
- Bei Heiligkreuz Kirche B+R denkbar: Bis dahin könnte man aus den Ortsteilen mit dem Rad fahren und dann auf den Bus Richtung Stadt/Linie 5 umsteigen.

Auch zum Radverkehr gab es zahlreiche Anregungen und Verbesserungsvorschläge:

- Nextbike-Stationen und E-Bikes in den Ortsteilen wurde als nicht sinnvoll erachtet, weil dort viele Anwohnende ohnehin eigene Fahrräder besäßen.
- Ladestationen für E-Bikes und -Autos bei den Gaststätten „Zum Jöste Andres“ in Rittenweier und dem Gasthof zur Rose in Oberflockenbach anbieten
- mehr Stellplätze für Fahrräder im gesamten Stadtgebiet
- Fahrradwege ausbauen
- Zustand der bestehenden Straßen verbessern
- Radweg Oberflockenbach – Ritschweier – Rippenweier → Richtung Großsachsen wird ein eigener Radweg als wünschenswert gesehen
- Touristische Radfahrer*innen bzw. Rennradfahrer*innen nutzen die Route Talstraße – Heiligkreuz – Apfelbaumweg – Ursenbacher Höhe, aber es fehle ein eigener Radweg.
- Straßenseitig parkende Autos stellten Hindernisse für Radfahrende dar (z.B. Sulzbach auf der B3) – Park-/Halteverbot?
- Für Weinheimer Straße verschiedene Optionen prüfen:
 - Fahrradstreifen
 - Fahrradstraße
 - Anliegerverkehr

Auch Hinweise zu einzelnen Ortsteilen wurden im Laufe der Diskussion festgehalten (siehe auch Karte in Anlage 1):

- Sulzbach: Anbindung an den ÖPNV gut, zwischen Sulzbach und Nordstadt gute Radverbindung, aber mit schlechtem Belag
- Lützelsachsen: Prioritäten von Auto- und Radverkehr insbesondere an Schulen umdrehen (Radstreifen oder Fahrradstraßen) und Durchgangsverkehr unterbinden
- Von Oberflockenbach die bessere / kürzere Radroute prüfen: Gorbheimer Tal oder Ritschweier/Hohensachsen:
- Hohensachsen: enger Straßenraum für Auto und Radfahrende Richtung Oberflockenbach

Aktionsfeld D: QUARTIERSMOBILITÄT Modellbetrachtung Verkehrsräume Schollstraße-Cavallonstraße-Anne-Frank-Straße-Haltestelle Händelstraße und angrenzende Quartiere, Netzstrukturen und Verkehrsströme, Erreichbarkeiten der Haltestellen, der Quartiere, der Grünräume

(Team: Christiane Hauser, team ewen, Svenja Knuffke, AS+P, Sven-Patrick Marx, Amt für Stadtentwicklung Weinheim)

Die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe eröffneten die Diskussion zum Thema Anbindung der Ortsteile mit formlosen, kurzen Gesprächsrunden zu vorgegebenen Leitfragen:

- Wie bewege ich mich am besten in diesem Quartier/Bereich?
- Wie erreiche ich am besten:
 - die Nachbarquartiere
 - die ÖPNV-Haltestelle (Händelstraße)
 - Grünräume (Gorki-Park)
 - das Multzentrum
 - die Innenstadt?
- Wo besteht Verbesserungsbedarf?

Anschließend wurden die räumlich meist recht konkreten Hinweise und Verbesserungsvorschläge zu diesen Leitfragen gemeinsam zusammengetragen und diskutiert. Wo eine Verortung auf der Karte stattfand, ist in Anlage 2 zu sehen.

Zur Erreichbarkeit der Nachbarquartiere gab es folgende Anmerkungen:

- Barbarasteg von Bonhoeffer-Schule bildet gute Verbindung in Weststadt
- Idee: Brücke Fußgänger-/Radfahrer*innen zwischen Multzentrum und Innenstadt im Bereich Multring / Suezkanalweg (allgemeine Anmerkung: wenn möglich, immer eher Brücke als Unterführung zur Verbindung nutzen, da diese besser angenommen wird)

Die Erreichbarkeit des ÖPNV wurde als teilweise unbefriedigend eingeschätzt. Konkrete Hinweise dazu waren:

- teilweise weite und umständliche Wege bis zu den Haltestellen
- Einsatz von kleinen Bussen zur Verknüpfung von Quartieren möglich? (z.B. Gebiet um Leberstraße)
- Haltestelle Händelstraße: aus Richtung Post kommend sehr umständlich zu erreichen, verschiedene Ampeln plus Gleisquerung, besser wäre eine kombinierte Ampel vor den Schienen

Mit Blick auf die an die Weststadt angrenzenden Grünräume, insbesondere den Waidsee, wurde festgestellt, dass die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV wegen der zu großen Taktung sehr eingeschränkt sei. Dies führe dazu, dass viele Besucher*innen (auch des miramars) das Auto nutzen würden. Hier gäbe es Verbesserungsbedarf.

Das Multzentrum werde von vielen Anwohner*innen aus der Weststadt als Zentrum für die Quartiersversorgung genutzt, auch aus Mangel an Alternativen. Der Weg dorthin wurde allerdings gerade für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen als sehr unattraktiv beschrieben, da rund um das Multzentrum Barrieren (in Form von großen Straßen, unsicheren, unkomfortablen Querungen o.ä.) seien. Dies führe dazu, dass die eigentlich gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigbare Entfernung aus dem Wohngebiet zum Multzentrum häufig mit dem Auto gefahren werden und so häufig zu Staus führe. Mit Blick auf die Verkehrsführung wurde zudem angemerkt, dass aus Richtung Post kommend kein Linksabbiegen möglich sei, was zu zusätzlichen Wegen führe.

Veränderungsbedarf wurde zudem konkret für folgende Orte/Aspekte gesehen:

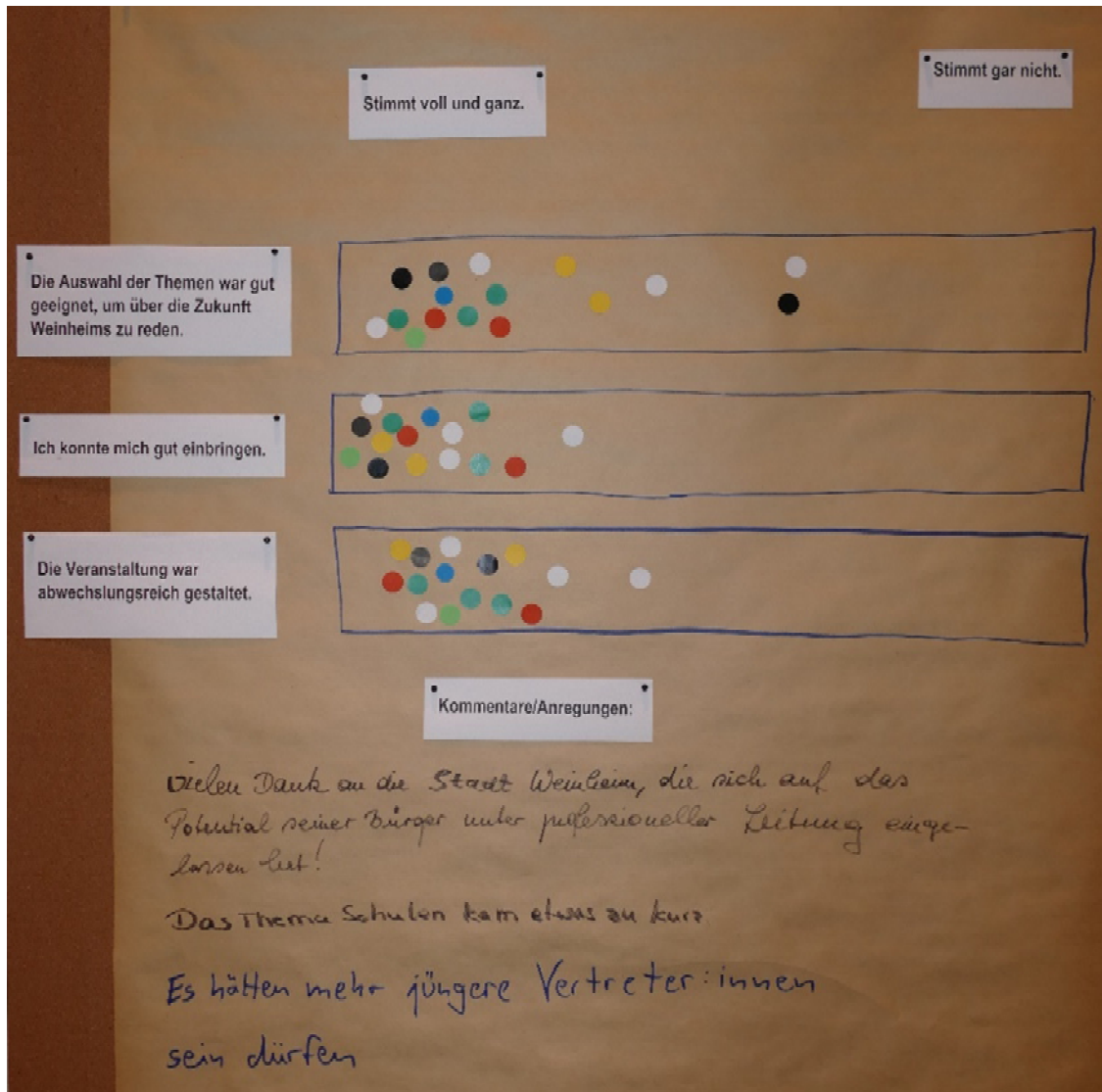
- Radwege:
 - Cavailonstraße und Stahlbadstraße für Radfahrer*innen unzumutbar, Anbindung zum Multzentrum schaffen
 - Vorschlag: Suezkanalstraße für Autoverkehr komplett sperren, fand aber keine Mehrheit in der Gruppendiskussion
 - Abbiegen (v.a. nach links) für Radfahrer*innen teilweise sehr schwierig (gilt im gesamten Stadtgebiet), macht Radfahren unattraktiv
 - Häufig dysfunktionale Wegführung, gefährlich insbesondere für Kinder und Ortsfremde
- Gewerbegebiet Süd: ÖPNV-Anbindung für Arbeitnehmer*innen nicht attraktiv
- Parksituation in der gesamten Weststadt sehr angespannt, daher Parken häufig auf den Straßen – Behinderung für alle Verkehrsteilnehmer*innen (z.B. Mierendorffstraße – Durchkommen für LKW Richtung Gewerbegebiet West teilweise sehr erschwert)
- Nahversorgung im Quartier fehlt (sowohl für Anwohner*innen als auch für Arbeitnehmer*innen, die ihre Mittagspause vor Ort verbringen wollen)
- Bei Postbankfiliale: Kreisverkehr statt Ampeln für besseren Verkehrsfluss, Die Auswirkungen auf die Überwindbarkeit eines Kreisverkehrs für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen wurde kontrovers diskutiert.
- Multring:
 - halbieren und nur noch zweispurig führen, damit auch Temporeduzierung
 - zu prüfende alternative Nutzung
 - Wohnraum
 - Pavillons für Nahversorgung und Bistros
 - Treffpunkt schaffen (Stil: „Piazza“) mit Sitzmöglichkeiten
 - Grillplatz, Grünfläche
 - Platz für Skatingbahn
 - Radweg neu anlegen

6. Ausblick

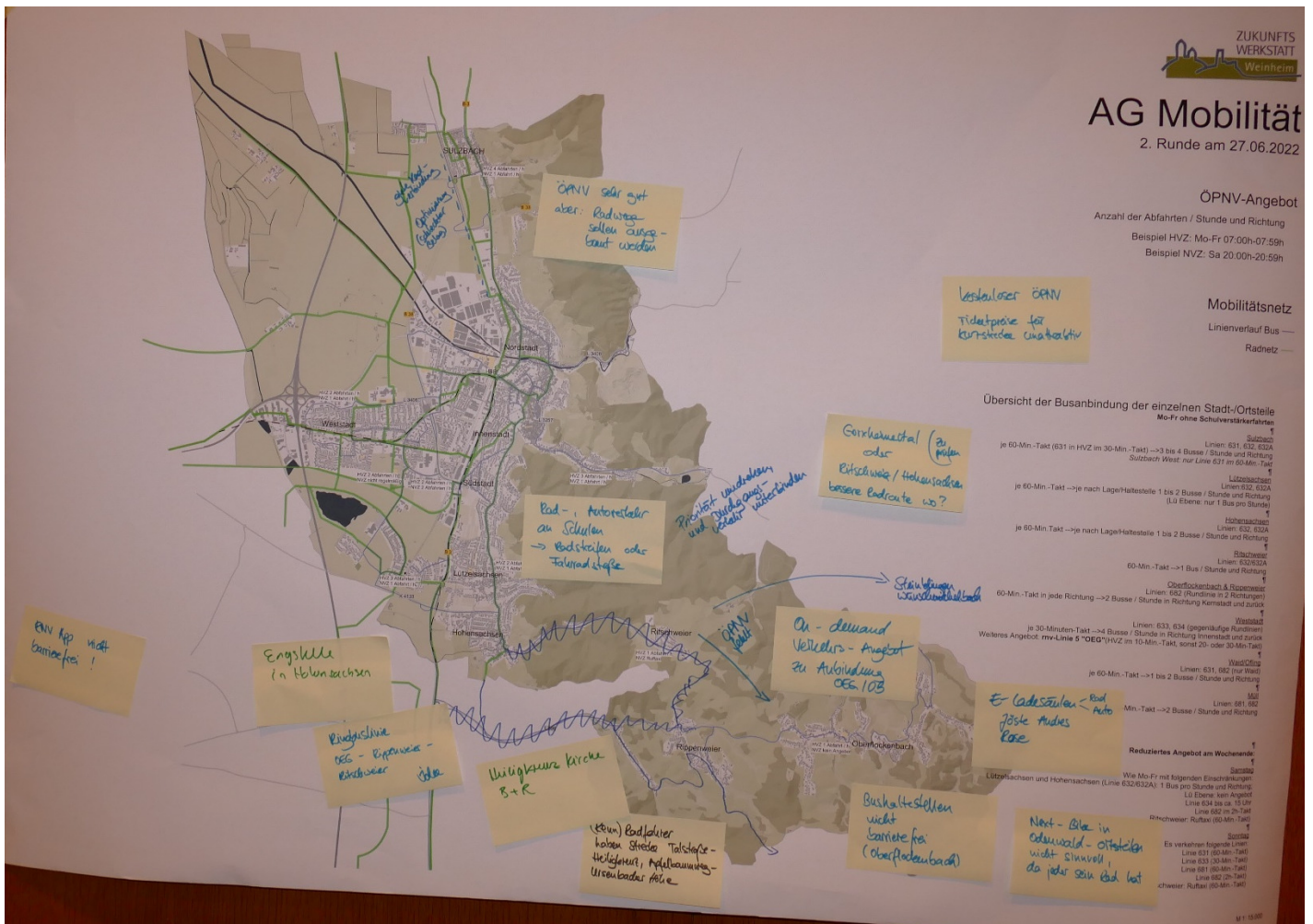
Nach Ende der Gruppenphase kamen alle Teilnehmenden nochmals kurz im Plenum zusammen, um Botschafter*innen für das öffentliche Forum zu benennen. Vier Mitglieder der Arbeitsgruppe – zwei Interessensvertreter*innen und zwei zufällig ausgewählte Bürger*innen – erklärten sich bereit, diese Rolle zu übernehmen. Sie werden beim öffentlichen Forum, das am 15.09.2022 in der Stadthalle Weinheim stattfindet, über einige zentrale Themen sowie die Arbeit in der Arbeitsgruppe „Mobilität und Verkehr“ berichten.

Herr Marx vom Amt für Stadtentwicklung der Stadt Weinheim dankte allen Teilnehmenden im Namen des gesamten Teams der Zukunftswerkstatt Weinheim und gab einen kurzen Ausblick auf die weiteren Beteiligungsphasen der Zukunftswerkstatt: Parallel zum öffentlichen Forum am 15.09.2022 wird eine 2. Online-Beteiligung starten, die vier bis sechs Wochen aktiv sein wird. Danach treffen sich die Mitglieder aller vier Arbeitsgruppen nochmals für einen gemeinsamen, digitalen Termin, bevor der städtebauliche Rahmenplan für Weinheim dann in der ersten Jahreshälfte 2023 vom Weinheimer Gemeinderat verabschiedet werden soll.

Der Bitte um ein kurzes Feedback zur AG-Sitzung kamen viele Teilnehmer*innen nach, die Bewertung fiel insgesamt positiv aus, wie die folgende Abbildung zeigt:



Anlage 1: Karte Aktionsfeld C



Anlage 2: Karte Aktionsfeld D

