

NACHHALTIGER MOBILITÄTSPLAN WEINHEIM 2040

KURZFASSUNG



WEINHEIM-MOBIL.DE

Kurzfassung des Nachhaltigen Mobilitätsplan Weinheim 2040



Stand: 18. August 2026

Der nachhaltige Mobilitätsplan Weinheim 2040 wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr und des Landesministeriums für Verkehr Baden-Württemberg gefördert.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr



**nachhaltig
mobil
planen**

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Die Erarbeitung der Langfassung erfolgte durch das Fachbüro *R+T Verkehrsplanung GmbH* und das Moderationsbüro *Wer denkt was GmbH* im Auftrag der Stadt Weinheim.



WER I DENKT I WAS
vielfältig & bürgernah

Grußwort

Liebe Weinheimerinnen und Weinheimer,

wie wir uns in unserer Stadt bewegen, betrifft uns alle – jeden Tag. Auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen, zum Sport oder zu Freunden. Zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bus und Bahn oder mit dem Auto.

Deshalb ist Mobilität viel mehr als Verkehr. **Mobilität bedeutet Teilhabe, Erreichbarkeit und Lebensqualität.**

Der Mobilitätsplan ist dabei kein starres Programm, das wir Punkt für Punkt abarbeiten werden. Er ist unser Kompass für die kommenden Jahre. Was wir umsetzen, muss sinnvoll, finanzierbar und im Alltag der Menschen tatsächlich hilfreich sein. Maßnahmen werden deshalb Schritt für Schritt geplant, geprüft und – wo nötig – auch angepasst.

Viele Bürgerinnen und Bürger, Fachleute, Verwaltung und Politik haben an diesem Plan mitgewirkt und ihre unterschiedlichen Erfahrungen und Sichtweisen eingebracht. Dieses Planwerk ist aus der Mitte der Stadtgesellschaft für die Menschen unsrer schönen Stadt. Für dieses Engagement danke ich allen Beteiligten herzlich.

Die vorliegende Kurzfassung unseres Mobilitätsplans soll Ihnen einen schnellen und verständlichen Überblick darüber geben, **wo wir heute stehen, wohin wir wollen und welche Ideen es für die Mobilität von morgen gibt.**



Jedem und jeder, die vertieft in das Thema einsteigen möchten empfehle ich die ausführliche Fassung des Mobilitätsplanes. Sie ist auf der Homepage der Stadt in der Rubrik Stadtentwicklung einsehbar. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre – und freue mich darauf, gemeinsam mit Ihnen Weinheims Mobilität weiterzuentwickeln. Packen wir es gemeinsam an!

Ihr

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Michael Möslang'. The signature is fluid and stylized, with a long horizontal line extending from the end.

Michael Möslang
Oberbürgermeister

Inhaltsverzeichnis



Wie kam es zum Mobilitätsplan?

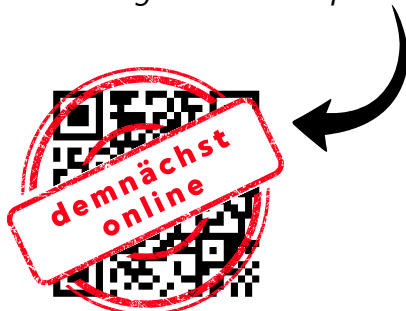
Anlass für die Erstellung des nachhaltigen Mobilitätsplans der Stadt Weinheim waren die Ergebnisse aus dem Prozess der Weinheimer Zukunftswerkstatt, der zum städtebaulichen Rahmenplan führte. In diesem Prozess nahm das Thema Mobilität eine besondere Rolle ein. Bereits damals wurde klar: Die Mobilität der Zukunft erfordert eine umfassende und fachlich fundierte Planung. Unmittelbar an die Zukunftswerkstatt schloss sich daher die Entwicklung des nachhaltigen Mobilitätsplans Weinheim 2040 an. Auch im Klimaschutzkonzept wurde die Erstellung dieses Plans als zentrale Maßnahme verankert.



Im Laufe des Prozesses wurden in vielen Punkten die Erkenntnisse aus der Zukunftswerkstatt bestätigt, aber auch deutlich vertieft und um wichtige Anhaltspunkte für eine gelingende Umsetzung ergänzt.

Durch die guten Erfahrungen mit den Beteiligungsformaten im Rahmen der Zukunftswerkstatt wurde ein ähnlich

Hier gibt es den vollständigen Nachhaltigen Mobilitätsplan!



1 Einführung

stark auf Bürgerbeteiligung ausgerichtetes Vorgehen auch für die Erstellung des Mobilitätsplans als zielführend angesehen. Zusammen mit den weiteren Erkenntnissen aus der Zukunftswerkstatt ist der nachhaltige Mobilitätsplan Weinheim 2040 ein Plan, der...

- alle Verkehrsträger integriert betrachtet
- eine langfristige Vision und einen klaren Umsetzungsplan hat
- auch die Wechselwirkungen mit dem Umland beachtet
- die aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewertet
- die Bürgerinnen und Bürger sowie Interessengruppen einbezieht

Damit entspricht der Weinheimer Mobilitätsplan den Leitlinien und Kriterien, die für einen sogenannten „Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)“ bestehen. Vom Bundesministerium für Verkehr wurde der Mobilitätsplan gemäß der SUMP-Leitlinien gefördert. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg fördert den Plan zusätzlich als Aktionsplan. So werden ca. 80% der Gesamtkosten von Bund und Land getragen. Dies schafft eine hervorragende Grundlage für weitergehende Fördermöglichkeiten in der Maßnahmenumsetzung.

Die Stadt Weinheim konnte für den Planungsprozess das Fachbüro R+T für die verkehrsplanerische Bearbeitung gewinnen und das Unternehmen „Wer denkt was“ für die Begleitung und Durchführung des Kommunikations- und Beteiligungsprozesses.

Das Rückgrat des Planungsprozesses: die Beteiligung

Die Erstellung des Mobilitätsplans erfolgte im Rahmen eines sehr umfassenden Beteiligungsprozesses. Die **Auftaktveranstaltung** im September 2024 gab der Öffentlichkeit die Möglichkeit, Anregungen, Ideen und Verbesserungsvorschläge einzubringen. Daran anschließend fand **eine erste Online-Beteiligung** statt, in der 286 Bürgerinnen und Bürger 790 Beiträge abgaben. Parallel dazu wurde eine **Haushaltsbefragung** durchgeführt, in der 5.000 zufällig ausgewählte Haushalte in Weinheim angeschrieben wurden, die ihre Einschätzung zu Mobilitätsthemen in Weinheim abgeben konnten. Durch die Teilnahme von rund 1.500 Weinheimerinnen und Weinheimern liegen erstmals repräsentative Ergebnisse zum Thema Mobilität vor, die eine weitere wichtige Grundlage für den Mobilitätsplan bildeten. Den gesamten Prozess begleitete zudem eine **Arbeitsgruppe**, die zur einen Hälfte aus Weinheimer Interessensvertretern und zur anderen Hälfte aus zufällig ausgewählten Weinheimer Bürgerinnen und Bürgern bestand, die nach Ortsteilen, Alter und Geschlecht den Querschnitt der

Hier sind alle Beteiligungsformate dokumentiert zum Nachlesen!



Weinheimer Bürgerschaft repräsentierten. In der Arbeitsgruppe wurden in verschiedenen Phasen während der Erstellung des Mobilitätsplans sehr intensiv zentrale inhaltliche Fragestellungen bearbeitet und diskutiert. Darüber hinaus fanden zwei weitere **Öffentlichkeitsveranstaltungen** statt, in denen alle Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit hatten, Zwischenstände zu bewerten und weiter zu entwickeln. In diesem Rahmen wurde in der ersten Öffentlichkeitsveranstaltung das Zielkonzept diskutiert und festgelegt und in der zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung Maßnahmenideen besprochen und bewertet. Dies war auch bei der **zweiten Online-Beteiligung** möglich, in der Maßnahmenpakete bewertet und kommentiert werden konnten. Sowohl die Arbeitsgruppe als auch die gesamte Öffentlichkeit haben den Prozess mit ihren Ideen umfassend bereichert und zu einem sehr guten Gelingen beigetragen.



Zweite Öffentlichkeitsveranstaltung am 15. Januar 2026: Viele Perspektiven - ein gemeinsames Ziel! Bürgerinnen und Bürger der Stadt Weinheim wollen die Mobilität der Zukunft mit gestalten!
Foto: Stadt Weinheim

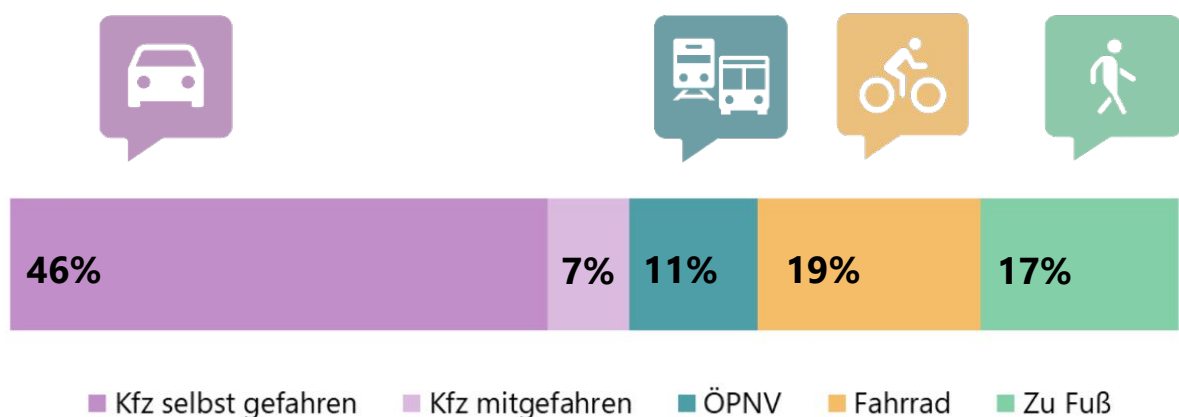
Wo stehen wir heute?

Um die Verkehrssituation in Weinheim besser zu verstehen, wurde sie gründlich untersucht. Dabei galt es herauszufinden, was gut funktioniert und wo es Verbesserungsbedarf gibt. Dafür wurden Verkehrszählungen und Befragungen durchgeführt sowie Verkehrsnetze abgefahren, aufgenommen und ausgewertet. Zusätzlich konnten Bürgerinnen und Bürger sowie Interessensgruppen ihre Erfahrungen und Hinweise direkt einbringen.

Ein wichtiger Teil der Untersuchung war die Haushaltsbefragung. Die Teilnehmenden haben dabei für einen bestimmten Tag festgehalten, welche Wege sie zurücklegen und welche Verkehrsmittel sie nutzen. So konnte ermittelt werden, mit welchen Verkehrsmitteln die Menschen in Weinheim unterwegs sind – der sogenannte Modal Split.

Einfluss der Wegstrecke auf den Modal Split

Bei der Betrachtung, welche Verkehrsmittel je nach Streckenlänge genutzt werden, ergibt sich ein klares Bild: Auf kurzen Wegen gehen viele Menschen zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad – was auch naheliegend ist. Auffällig ist jedoch, dass **39 % der besonders kurzen Wege** bis zu 2 Kilometern **mit dem Auto** zurückgelegt werden. Insgesamt machen diese kurzen Strecken sogar 45 % aller Wege in Weinheim aus und spielen damit eine besonders große Rolle im Alltag.



Der Modal Split in Weinheim
Quelle: Auswertung der Haushaltsbefragung 2024

Bewertung der Fußverkehrsinfrastruktur

In der Haushaltsbefragung bestätigen 58 % der Befragten, dass es ein durchgängiges Netz an Fußwegen gibt. Bei den Ampeln sehen viele jedoch Verbesserungsbedarf: 72 % sind mit den Wartezeiten nicht vollständig zufrieden.

Auch die Barrierefreiheit und die Attraktivität der Fußwege werden kritisch bewertet. Viele Gehwege sind zum Beispiel nicht in ihrer gesamten Breite nutzbar, weil auf den Gehwegen Fahrzeuge regelwidrig parken.

Die Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung wurden durch die Online-Beteiligung und die Öffentlichkeitsveranstaltungen bestätigt. Besonders wichtig ist den Beteiligten auch die Sicherheit auf Schulwegen.



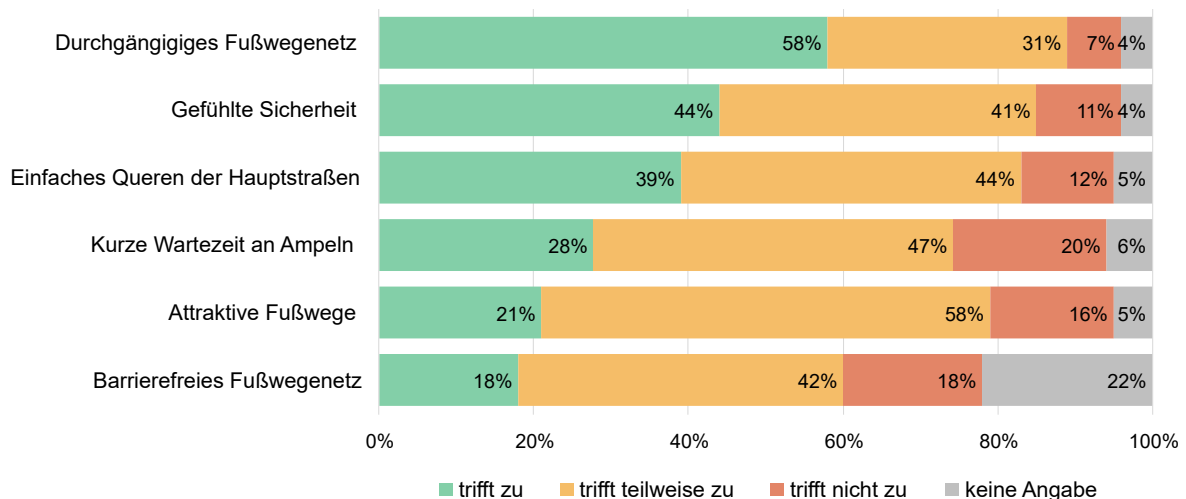
Barrierefrei ausgebaute Querungsmöglichkeit in Oberflockenbach.

Foto: Copyright Cyclomedia 2026



Beispielfoto für Gehwegparken mit unzulässiger Restbreite des Gehweges

Foto: Copyright Cyclomedia 2024



Quelle: Auswertung der Antworten zum Thema Fußverkehr aus der Haushaltsbefragung 2024

Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur

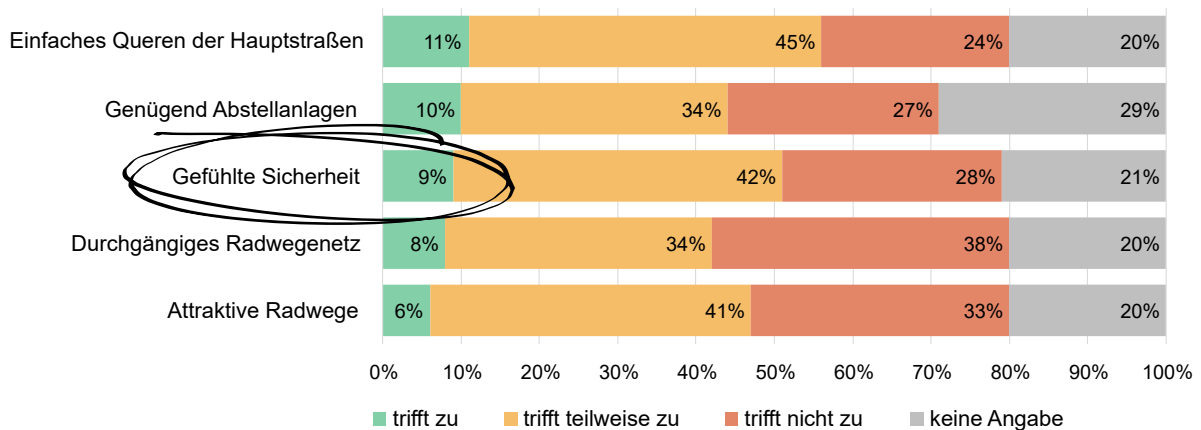
Während der Fußverkehr noch eine gemischte Bewertung erlangte, schneidet der Radverkehr in der Bewertung im Rahmen der Haushaltsbefragung deutlich schlechter ab. Attraktive Wege finden nur 6 % der Befragten in Weinheim auf, und nur 8 % ein durchgängiges Radverkehrsnetz. Sehr alarmierend ist allerdings, dass sich lediglich 9 % der Beteiligten mit dem Fahrrad sicher fühlen in Weinheim. Dieses Ergebnis der Haushaltsbefragung spiegelt sich auch in den weiteren Beteiligungsformaten wider. Im Radnetz werden besonders große Potentiale zur Verbesserung gesehen. Auch in den weiteren Beteiligungsformaten und der fachlichen Bewertung wurden für den Radverkehr erhebliche Defizite beschrieben.



In Beteiligungen oft als Negativ-Beispiel genannt: die Mannheimer Straße
Foto: Copyright Cyclomedia 2026



Farbliche Markierungen dienen einer gesteigerten Aufmerksamkeit zugunsten des Radverkehrs
Foto: Copyright Cyclomedia 2026



Quelle: Auswertung der Antworten zum Thema Radverkehr aus der Haushaltsbefragung 2024

Netzanalyse des Rad- und Fußverkehrs

Zur Analyse des Verkehrsnetzes wurden vom Fachbüro umfassende Befahrungen durchgeführt. Insbesondere das Fuß- und Radnetz wurde dabei ausführlich in Augenschein genommen. Sehr auffällig sind dabei rund 20 km Oberflächenschäden, die auf den Radwegen festgestellt wurden. Über eine Länge von 22 km ist gar keine Radverkehrsanlage vorhanden. Aber auch auf den Fußwegen zeigen sich deutliche Mängel, insbesondere in den vorhandenen Gehwegbreiten, die auf rund 21 km zu schmal sind. Auf einer Länge von 20 km wurden Behinderungen durch nicht erlaubtes Gehwegparken verzeichnet. Diese Befunde sind sehr eindeutig und zeigen nach Einschätzung der Fachgutachter, dass das Weinheimer Fuß- und Radverkehrsnetz überdurchschnittlich viele Mängel aufweist.



Beispielbild für Oberflächenschäden auf Gehwegen.
Foto: Stadt Weinheim



Beispielbild für zu schmale bzw. nicht vorhandene Gehwege und die entstehende Gefährdung.
Foto: Copyright Cyclomedia 2024

Mängel Fußverkehr	Länge/	Anzahl
Fehlende Gehwege	ca. 15 km	
Zu schmale Gehwege	ca. 21 km	
Zu schmale gemeinsame/ getrennte Geh-/Radwege	ca. 2 km	
Oberflächenschäden	ca. 7 km	
Behinderungen durch Gehwegparken	ca. 20 km	
Fehlende Querungshilfen		ca. 35 x
Behinderungen durch Engstellen/ Hindernissen		ca. 15 x
Fehlende Barrierefreiheit		ca. 65 x

Mängel Radverkehr	Länge/	Anzahl
Fehlende, unzureichende Markierung	ca. 9 km	
Oberflächenschäden	ca. 20 km	
Zu schmale Radverkehrsanlagen (baulich)	ca. 8 km	
Fehlende Radverkehrsanlagen	ca. 22 km	
Sonstige Mängel (z.B. Behinderungen durch Hindernisse, Konflikte durch Kfz-Geschwindigkeitsanpassungen und Überholvorgänge)	ca. 25 km	
Fehlende, unzureichende Beschilderung		ca. 70 x
Fehlende Querungshilfen		ca. 30 x
Fehlende Überleitungen		ca. 20 x

Bewertung des Busangebots

Bei der Beurteilung des Busangebots in Weinheim zeigt sich, dass es offensichtlich zahlreiche Weinheimerinnen und Weinheimer gibt, die das Busangebot gar nicht kennen oder es zu selten nutzen, um es bewerten zu können. Insgesamt fällt die Bewertung nicht auffällig schlecht aus. Bei den Befragten wird das Sicherheitsgefühl und die Sauberkeit der Busse positiv bewertet. Bemerkenswert ist aber die Bewertung des Taktes und des Preises. Beide Aspekte werden sehr negativ gesehen.

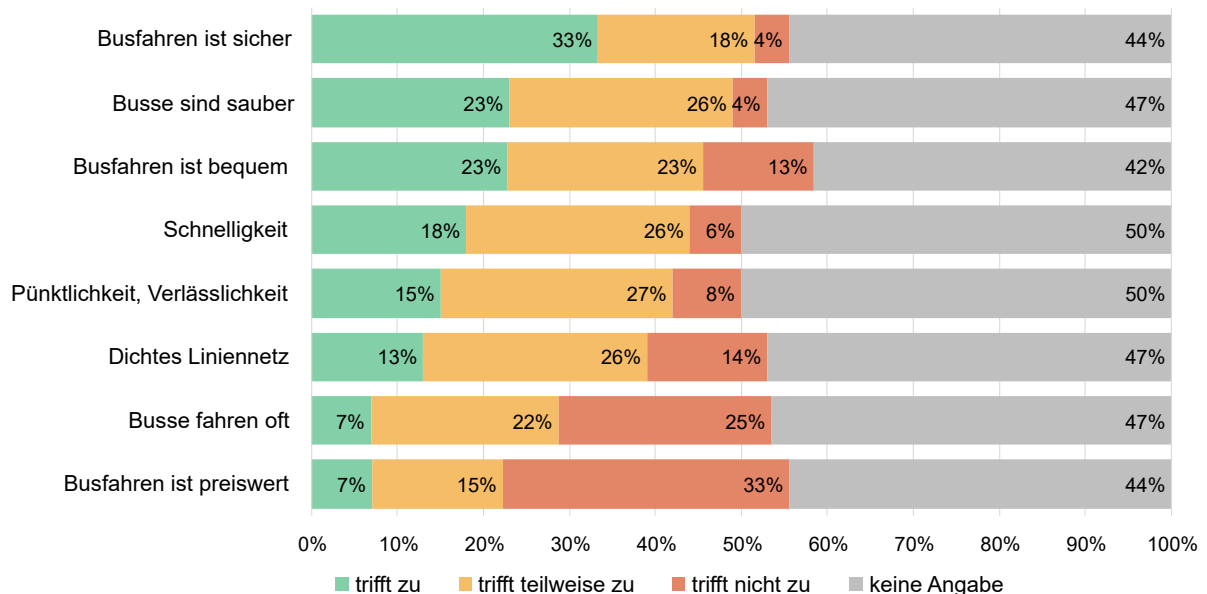
Darüber hinaus wurde in der Beteiligung die Bedienhäufigkeit in den Randzeiten bemängelt sowie Verspätungen und fehlende Anschlussmöglichkeiten. Häufig genannt wurde auch, dass die großen Busse in engen Straßenräumen als störend empfunden werden.



In Weinheim verkehren 7 Stadtbuslinien und 3 Regionalbuslinien.
Foto: Copyright Cyclomedia 2026



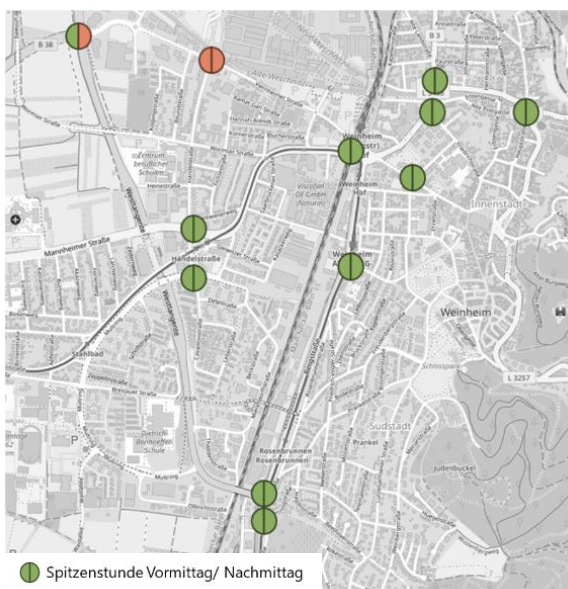
Beispielbild für eine modernisierte barrierefreie Bushaltestelle.
Foto: Stadt Weinheim



Quelle: Auswertung der Antworten zum Thema Busverkehr aus der Haushaltsbefragung 2024

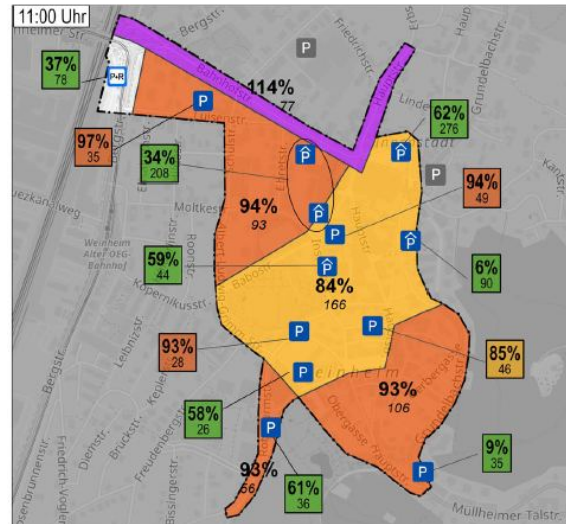
Bewertung Autoverkehr

Die Verkehrszählungen zeigen: Das Straßennetz in Weinheim funktioniert gut. Der überregionale Verkehr nutzt vor allem die Westtangente und die B38. So wird der Durchgangsverkehr weitgehend aus den anderen Bereichen der Stadt herausgehalten. Auch die meisten Kreuzungen kommen rechnerisch mit dem Verkehrsaufkommen gut zurecht. Lediglich an den Kreuzungen Händelstraße/Viernheimer Straße und B38/Viernheimer Straße kann es zu Engpässen kommen. In der Haushaltsbefragung sahen 76 % der Beteiligten eine gute Erreichbarkeit der Ziele mit dem Auto als gegeben an. Im Rahmen der Beteiligung wurden vielfältige Hinweise gegeben, dass die Ampelschaltungen verbessert werden können. In einigen Bereichen wird die Verkehrsmenge auf Grund beengter Straßenräume und fehlender Fußgängerbereiche als zu hoch bewertet.



Beurteilung der Kapazitätsauslastung von Knotenpunkten in Weinheim
Quelle: Erhebung R+T, Kartengrundlage Openstreetmap

3 Analyse



Übersicht der innerstädtischen Parkraumauslastung am 03.05.2025 zum Zeitpunkt von 11 Uhr.
Grafik: R+T

Die Erhebung des Parkraumes in der Innenstadt zeigt eine hohe Auslastung der oberirdischen Parkplätze – sowohl im Straßenraum als auch auf den Parkplätzen. Im Gegenzug weisen die Parkhäuser und Tiefgaragen zahlreiche freie Stellplätze auf. So sind selbst an Vormittagen an Werktagen mit hoher Auslastung noch rund 500 Stellplätze in der Innenstadt frei.



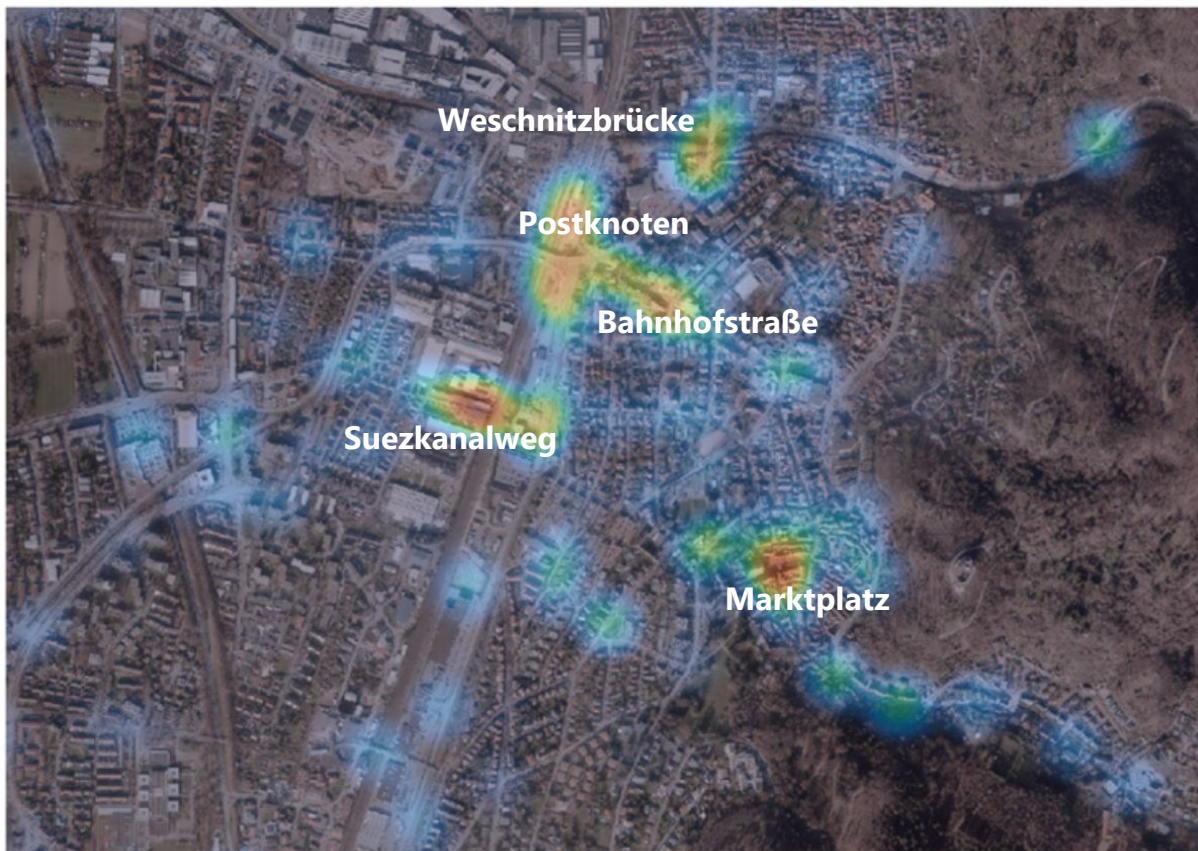
Knotenpunkte, welche auch vom schienengebundenen Nahverkehr genutzt werden, wurden in der Beteiligung besonders oft in Verbindung mit langen Wartezeiten genannt.
Foto: Copyright Cyclomedia 2026

Erkenntnisse aus der Online-Beteiligung

In der kartenbasierten Online-Beteiligung konnten die Bürger benennen, wo sie in Weinheim Potential für Verbesserungen sehen und was gut ist. Zudem konnten sie eigene Ideen einbringen. Dieses Beteiligungsformat wurde sehr rege genutzt und gab weitere Anregungen für den Prozess und die Analyse. Sehr häufig genannt wurden Aspekte, die den Radverkehr und den Fußverkehr betreffen. Beim Radverkehr ging es vielfach um die Infrastruktur und die Verkehrssicherheit, dies deckt sich sehr deutlich mit dem Ergebnis der repräsentativen Haushaltsbefragung. Die Beiträge zum Fußverkehr drehten sich vor allem um die Themen Barrierefreiheit

und Schulwege. Der Autoverkehr spielte vor allem im Zusammenhang mit dem Wunsch nach Verkehrsberuhigung und höherer Verkehrssicherheit eine Rolle. Häufige Einzelthemen waren das Gehwegparken und schlechte Ampelschaltungen.

Räumliche Schwerpunkte bildeten vor allem die innerstädtischen Knotenpunkte, der Suezkanalweg und der Innenstadtbereich um die Bahnhofstraße und den Marktplatz.

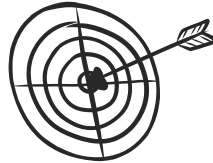


Schematische Darstellung der „Heatmap“ von Beiträgen aus der ersten Online-Beteiligung mit einer Verortung im Stadtgebiet. *Blau* stellt einzelne Nennungen dar bis hin zu *rot* mit häufiger Nennung. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der geobasierten Beteiligungsbeiträge

Wie soll sich Mobilität in der Zukunft entwickeln?

Für die weitere Entwicklung der Mobilität in Weinheim wurden verschiedene Ziele gemeinsam mit der Öffentlichkeit entwickelt. Die drei Oberziele „Weinheim für alle“, „Lebenswertes Weinheim“ und

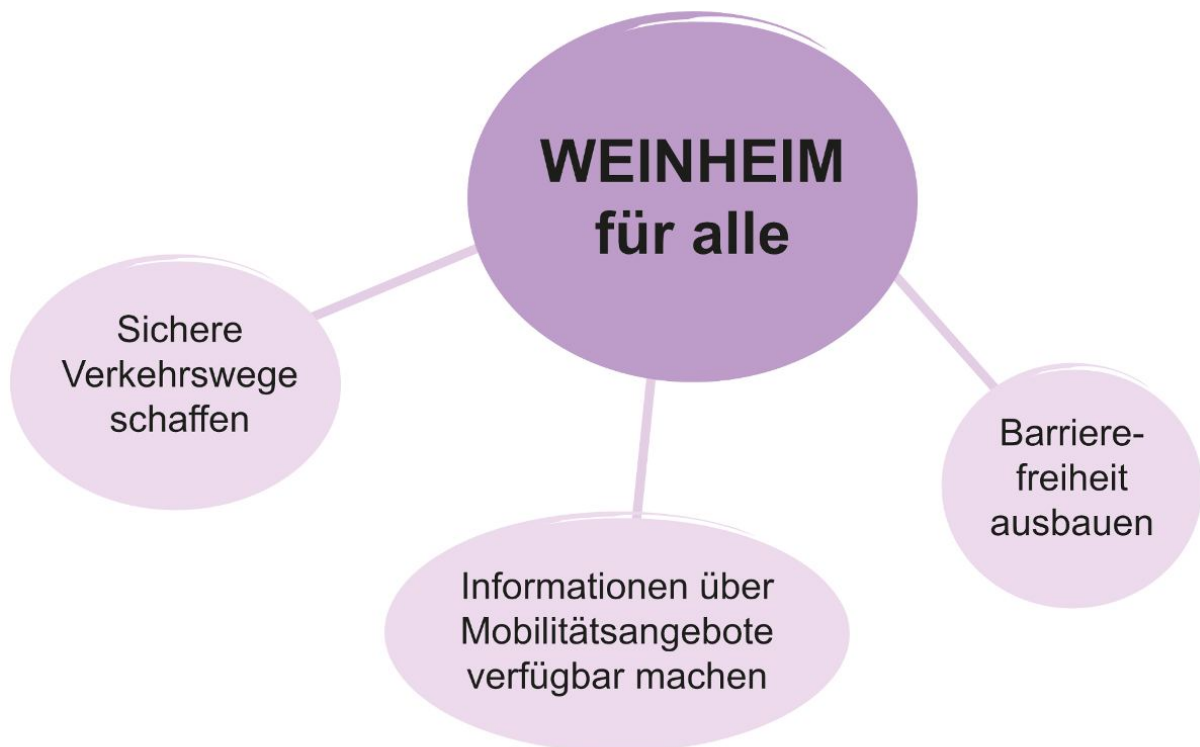
„Nachhaltiges und klimagerechtes Weinheim“ stammen aus der Zukunftswerkstatt des städtebaulichen Rahmenplans und bilden auch den Rahmen für die Ziele des Mobilitätsplans.



Weinheim für Alle

Bei diesem Leitziel geht es darum, Allen die Teilhabe an der Mobilität zu ermöglichen. Dazu gehört, dass sich alle Bevölkerungsgruppen bei ihrer Mobilität

sicher fühlen und ohne Barrieren alle Ziele erreichen können. Folgende Handlungsziele wurden daher dem Leitziel Weinheim für Alle zugeordnet:



Lebenswertes Weinheim

Vor allem für den Innenstadtbereich ist es bedeutend, die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität der Stadt zu wahren und zu steigern. In Weinheim kann auf vielen der oft kurzen Wege das Fahrrad als Verkehrsmittel genutzt werden. Aber die Radinfrastruktur wurde in allen Beteiligungsformaten als unzureichend

bewertet. Ein lebenswertes Weinheim setzt voraus, dass sich Radfahrende und Zufußgehende auf ihren Wegen sicher und wohl fühlen. Gleichzeitig gilt es gerade in der Innenstadt, das Parken intelligent zu managen. Dementsprechend wurden dem Leitziel folgende Handlungsziele zugeordnet:

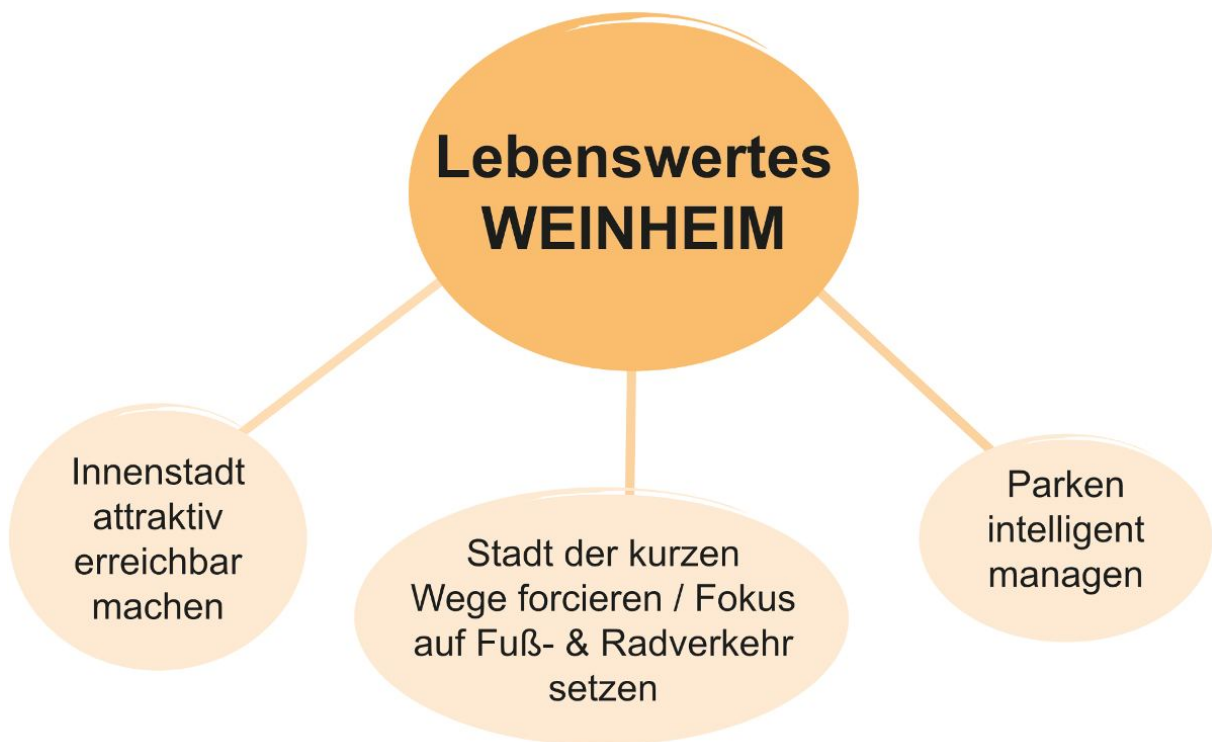


Foto: Bernd Dittrich

Nachhaltiges & klimagerechtes Weinheim

Dieses Leitziel fokussiert sich vor allem auf den ÖPNV und dessen Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln. Insbesondere auf längeren Strecken, die nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, ist eine effiziente Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln von großem Vorteil. Zudem

spielt der ÖPNV eine entscheidende Rolle bei der Erreichung der Klimaschutzziele im Sektor Verkehr. Darüber hinaus geht es um die nachhaltige Erschließung der Ortsteile. Diesem Leitziel wurden daher folgende Handlungsziele zugeordnet:

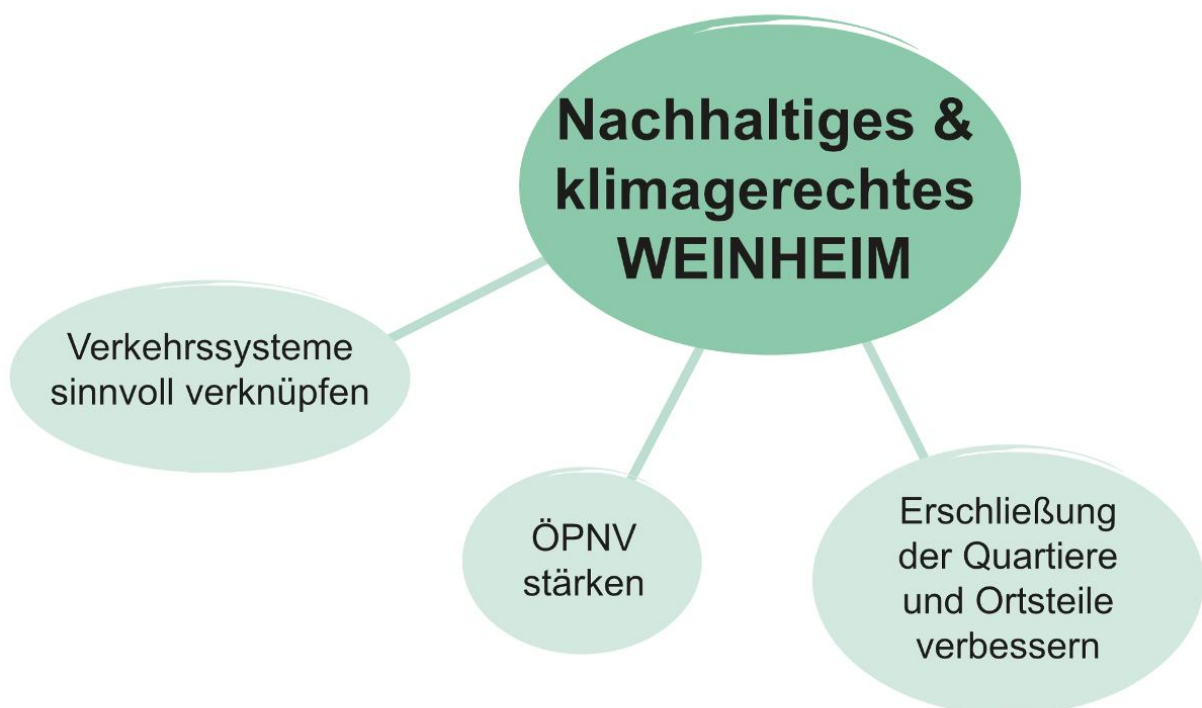


Foto: Wolf-Rüdiger Pfrang

Von den Handlungsfeldern zur Strategie

Aus der Analyse und den definierten Zielen ergeben sich die maßgeblichen **Handlungsfelder** des Mobilitätsplans Weinheim 2040. Diese sind:

- **Barrierefreiheit** und gegenseitige **Rücksichtnahme**
- **Verkehrssicherheit**, insbesondere ein zusammenhängendes, lückenloses **Fuß- und Radwegenetz**
- Optimierung von **Ampelschaltungen**
- Verbesserung der **Aufenthaltsqualität**
- Verbesserung des **ÖPNV-Angebotes**, um Angebotslücken zu schließen

Zur Erreichung der Ziele und zur Umsetzung der Handlungsfelder ist eine passende Strategie erforderlich. Die Erkenntnisse aus der fachlichen Analyse und den vielfältigen Beteiligungsformaten haben deutlich gezeigt: Statt einer Strategie, die auf kleinräumige Bereiche beschränkt ist und damit die Entwicklung inselhaft verfolgt, ist für Weinheim eine gesamtstädtische Betrachtung erforderlich, die dazu beiträgt, die Stadtteile besser zu vernetzen. Ein Entweder-oder, das Verkehrswege in der Innenstadt für einzelne Verkehrsarten den

Vorrang gibt und andere ausschließt, ist für Weinheim eine ebenso wenig passende Strategie.

Für die Bahnhofstraße wurde dies in der Vergangenheit tatsächlich überlegt. Für eine Bevorzugung des Fuß- und Radverkehrs in der Bahnhofstraße sollte der Verkehr in eine Ringumfahrung über Peterskirche, Stadthalle und Alte Post geführt werden, der die dortigen historischen Bereiche zerschneidet und zu höheren Verkehrsbelastungen führen würde.



Grafik: Stadt Weinheim mit Kartengrundlage Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung

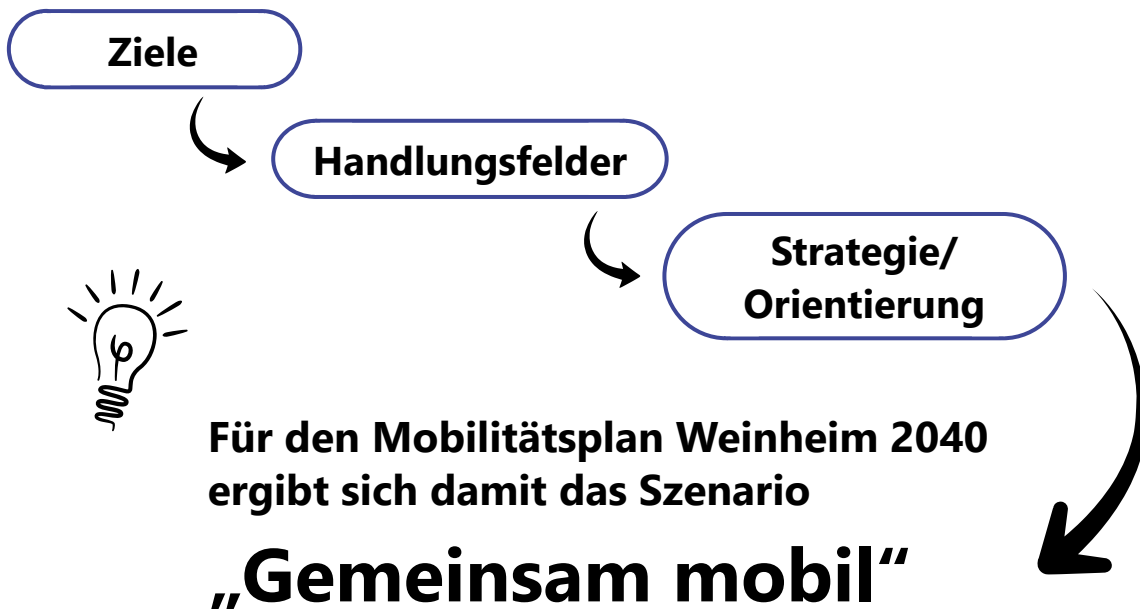
Diese Strategie passt nicht zu Weinheim, denn:

- gemeinsame Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer werden erschwert
- Nachteile entstehen für alle Verkehrsteilnehmer an verschiedenen Orten
- die Zerschneidung von Wohnbereichen verhindert eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt

Welche Strategie verfolgt der nachhaltige Mobilitätsplan 2040?

Die erarbeiteten Handlungsfelder für Weinheim sind nicht auf einzelne Räume begrenzt und erfordern daher eine integrierte Betrachtung. Daraus ergibt sich eine ausgewogene **Strategie mit der Orientierung** auf:

- die **Bedürfnisse** der **Bürgerinnen und Bürger** sowie Gäste der Stadt Weinheim
- eine **integrierte Betrachtung** des Stadtgebietes
- das **Abbauen von Barrieren**
- ein **sinnvolles Miteinander** der Verkehrsmittel



Das Szenario „gemeinsam mobil“ bedeutet:

Alle Formen der **Mobilität** sind **gleichberechtigt** und im gesamten Stadtgebiet **präsent**. Das Zusammenwachsen von Innenstadt, Nordstadt und Weststadt durch den **Abbau von Barrieren** wird forciert und ein flächendeckendes und zusammenhängendes **Radverkehrsnetz für Alltag und Freizeit** wird umgesetzt. Es wird zudem eine bessere **Anbindung der Ortsteile** an Kern- und Weststadt hergestellt. **Regionale Mobilitätsangebote** werden unterstützt und

der Ausbau des **ÖPNV** vorangetrieben. Ganz grundsätzlich ist für eine **sichere Mobilität** im öffentlichen Raum zu sorgen. Nicht zuletzt soll eine **umfeldgerechte Gestaltung** der Straßenräume im bebauten Stadtgebiet für sichere Verkehrsanlagen sorgen sowie für eine höhere Aufenthaltsqualität und ein besseres Miteinander. Dazu trägt auch die **Aufwertung jener Stadträume bei, die ein hohes Potenzial haben**.

Mit dieser Strategie können wir die Ziele für ein **lebenswertes, nachhaltiges und klimagerechtes** Weinheim für **Alle** erreichen!

- Lebenswert ist es, mit dem **Verkehrsmittel der individuellen Wahl** sicher ans Ziel zu kommen
- Beheben von **Defiziten im Fuß- und Radverkehr** entspricht den **Wünschen vieler Bürgerinnen und Bürger**
- Eine **sichere Mobilität** dient der Lebensqualität Aller
- **Entlastung** der Straßen durch **Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl**
- Erreichen der **Klimaschutzziele**



Weinheim hat Potenzial

Im Vergleich mit anderen Mittelstädten zeigt Weinheim einen Nachholbedarf beim Fuß- und Radverkehr. Hierbei sind kurze Wege der Schlüssel für die Förderung der nachhaltigen Mobilität. Dies wird im Vergleich mit den Städten Konstanz und Trier deutlich. Auf Wegen über 5 km zeigen sich keine großen Unterschiede zu Weinheim. Bei Wegen bis zu 5 km hingegen ist der Kfz-Anteil in Weinheim deutlich höher. Hier zeigt sich das Potential Weinheims, kurze Wege auf andere Verkehrsmittel zu verlagern. Dies bedeutet, dass die Stadt Weinheim die nachhaltige Mobilitätsentwicklung weitgehend selbst in der Hand hat. Regionale Maßnahmen, z. B. ein Ausbau des Schienenverkehrs bringen zusätzliche Erfolge. Sie können aber die städtischen Maßnahmen, die die kurzen Wege im Fokus haben, nur ergänzen.

Die heutigen hohen Anteile des Fuß- und Radverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl bei „Vorreiterstädten“ sind das Ergebnis jahrzehntelanger Umsetzung von Maßnahmen für weitgehend gleich-

5 Strategie

berechtigte Bedingungen für alle Verkehrsmittel, d. h. die Förderung des Mobilitätsverbunds. Die unterschiedlichen Mobilitätsangebote wurden und werden so weiterentwickelt, dass eine möglichst hohe Wahlfreiheit angestrebt wird.

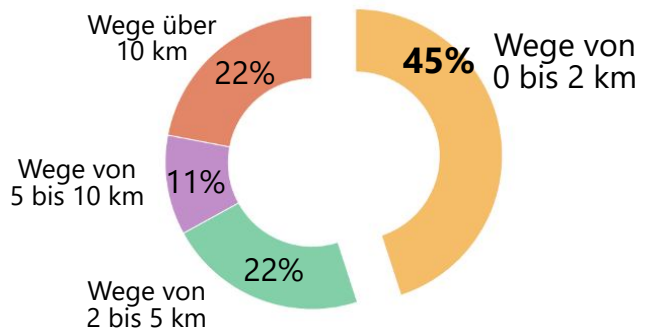
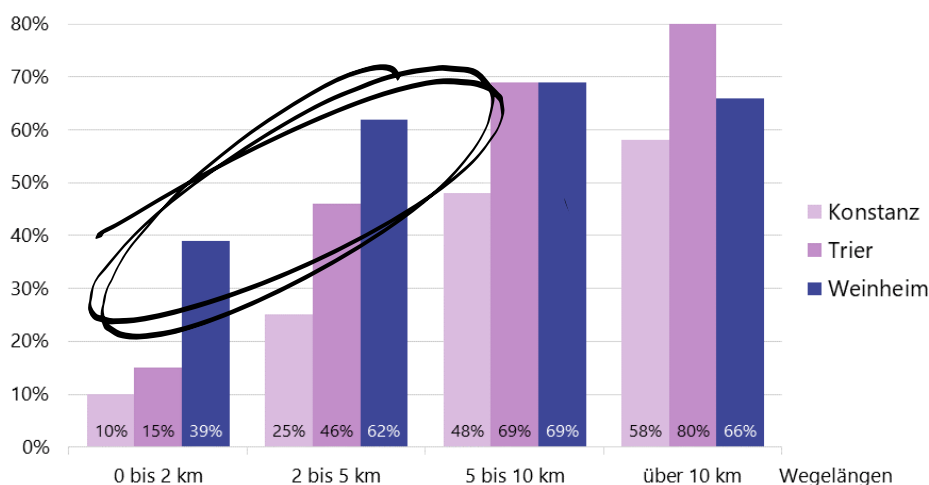


Diagramm zur Verteilung der Wegelängen in Weinheim

Da heute 45% der Wege von Weinheimern Wege bis 2 km Länge sind und weitere 22% der Wege eine Länge von 2 bis 5 km aufweisen, wird das große Potential in Weinheim sichtbar. Auf den Strecken von ca. 5 km und in Bereichen mit bewegterem Gelände kommt dem Potential von Pedelegs eine besonders große Bedeutung zu.



Kfz-Anteil nach Wegelängen in Konstanz, Trier und Weinheim.

Quelle: Eigene Darstellung nach Datenvergleich R+T auf Grundlage SrV 2023

Mit welchen Maßnahmen erreichen wir unsere Ziele?

Aus den Zielen und Handlungsfeldern wurde unter der Prämisse „gemeinsam mobil“ eine Vielzahl von Maßnahmen abgeleitet. Erarbeitet wurden diese Maßnahmen gemeinsam mit den Weinheimerinnen und Weinheimern im Rahmen der Beteiligung und im Zusammenspiel mit der fachlichen Expertise der Planenden. Vertiefend wurden die Schwerpunktmaßnahmen in der Arbeitsgruppe diskutiert und weiter entwickelt. Für die Online-Beteiligung wurden die Einzelmaßnahmen dann in Maßnahmenpaketen zusammengefasst und strukturiert.



Foto: Ilona Andersen

Hier sind alle Maßnahmen detailliert zum Nachlesen!



Foto: Wolf-Rüdiger Pfrang

Weinheim für Alle unsere Maßnahmen



Beispielfoto für einen barrierearmen Verkehrsraum mit umfeldgerechter Gestaltung
Foto: R+T



Beispielfoto für einen barrierearmen Verkehrsraum mit umfeldgerechter Gestaltung
Foto: R+T

Wir machen unsere Nachbarschaft sicherer!

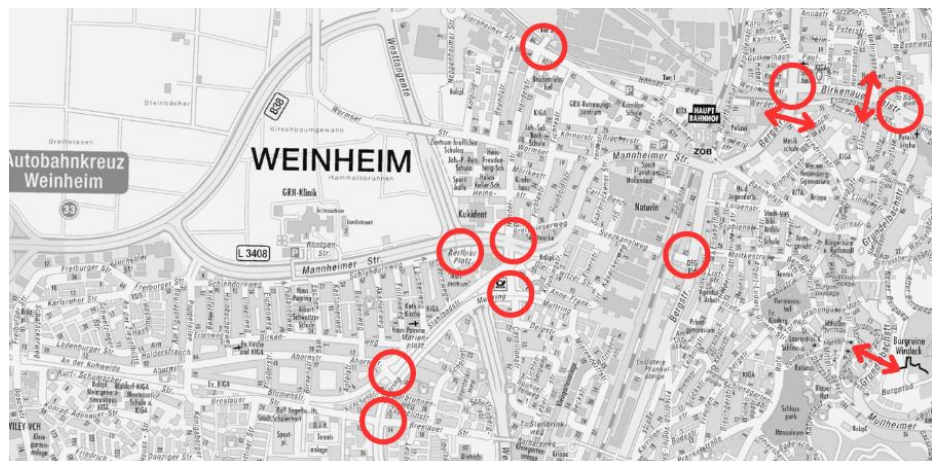
- Sichere Straßen und Wege sind die Grundlage dafür, dass alle Menschen mobil sein können – egal ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Auto oder mit Bus und Bahn.
- Umfeldgerechte Geschwindigkeiten und bessere Kontrollen. Durch eindeutige Gestaltung und klare Verkehrsregeln soll sichergestellt werden, dass zulässige Geschwindigkeiten eingehalten werden. Mehr Kontrollen sind zum Beispiel beim Parken erforderlich, damit Wege freigehalten werden und sicher genutzt werden können.
- Sichere Straßenräume – Gefahrenstellen gilt es gezielt zu verbessern, der Schutz von Kindern und Mobilitätseingeschränkten ist von besonderer Bedeutung.
- Besondere Lösungen sind für Ortskerne erforderlich, die insbesondere die Aufenthaltsqualität hervorheben.

Wir verbessern die Erreichbarkeit und bauen Barrieren ab!

- Knotenpunkte sind zeitgemäß zu gestalten, um die Verkehrssicherheit insbesondere für den Rad- und Fußverkehr zu erhöhen.
- Attraktive Gestaltung von Straßenräumen
- Sicherheit durch aufgeräumte und gut einsehbare Infrastruktur mit freien Seitenräumen, um allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Fortbewegung zu ermöglichen.



Beispielfoto für eine klare Aufteilung der Verkehrsfläche.
Foto: R+T



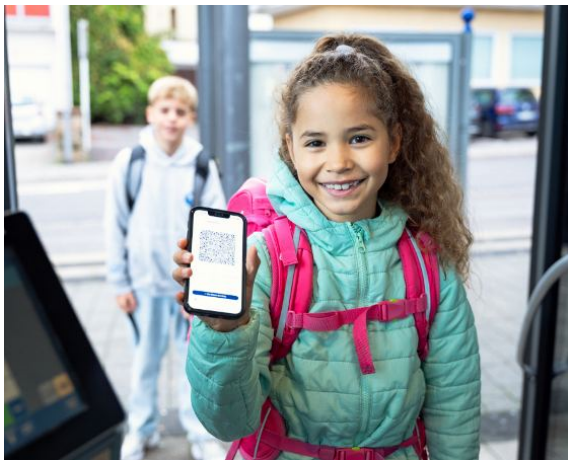
Ausschnitt des Stadtplans mit Knotenpunkten/ Wegeverbindungen, welche auf Grund der Analyse und Beteiligung im Vordergrund stehen.
Grafik: Eigene Darstellung



Foto: Copyright Cyclomedia 2026

Wir nutzen das besser, was es schon gibt!

- Informationen zu Mobilität besser zugänglich machen und Kommunikation zu Mobilität verbessern (z.B. Internetauftritt, Bündelung von Informationen).
- Nutzung von Angeboten Dritter (z.B. Verkehrsverbund Rhein Neckar)



Der VRN bietet Workshops für Kinder und Senioren an, um mehr Sicherheit beim Busfahren zu vermitteln.
Foto: VRN



Foto: VRN

6 Maßnahmen



Verkehrsinfos

Die Infrastruktur auf modernem Stand zu halten, bedeutet auch: Straßen zu sanieren oder neu zu bauen. Dabei sind Baustellen mitunter nicht vermeidbar. Die Verkehrsbehörde macht hier auf mögliche Behinderungen aufmerksam, auch für Nutzer von Bussen und Bahnen. ...mehr



Bahnverkehr

Weinheim hat Anschluss an den Regional- und Fernverkehr der DB auf der Main-Neckar-Bahn und in den Odenwald (Weinstadtalbahn). Die Ringlinie 5 der rnv (frühere "ODG") erschließt große Teile des Stadtgebiets und bindet Weinheim an Heidelberg, Mannheim und Viernheim an. ...mehr



Busverkehr

Stadt- und Regionalbuslinien bieten umfassende Fahrmöglichkeiten. Das im April 2014 neu in Betrieb gegangene Stadtbushaltesystem hat vieles verbessert: bessere Vernetzung, bessere Erschließung der Stadtteile, ausgedehnte Betriebszeiten. ...mehr



Ruftaxi

Am späten Abend aus der Innenstadt, zurück in die Ortschaft Weinheim? Dies und mehr ermöglicht das Ruftaxi Weinheim mit zusätzlichen Fahrmöglichkeiten außerhalb der Betriebszeiten der Busse - zu festen Fahrpreisen, auf Bestellung durch den Fahrgast. ...mehr



Carsharing

Das Carsharing ist die umweltfreundliche Alternative zum eigenen Auto und lohnt sich für alle, die z.B. das Auto nicht täglich für den Arbeitsweg benötigen. Sowohl Angebot als auch Nachfrage für Carsharing wächst in Weinheim. ...mehr



Parkplätze Innenstadt

Wer einen Parkplatz sucht, wird in Weinheim in einem der zahlreichen Parkhäuser oder auf Parkplätzen, dank Park-/Leitsystem, sicher fündig. Auf vielen Parkplätzen und in einigen Parkhäusern ist das Parken in der ersten Stunde kostenfrei. ...mehr



Radfahren

Der Radweg entlang der Bergstraße begeistert Besucher, die die Unterschiedlichkeit der Bergstraßengemeinden "erfahren" möchten. Sportliche Räder bevorzugen die Mountainbikerstrecken durch den Odenwald. ...mehr



Fahrradvermietssystem "VRNnextbike"

Das Fahrradvermietssystem VRNnextbike ist eine praktische und günstige Ergänzung zu Bus und Bahn oder auch zum Carsharing. VRNnextbike-Stationen sind immer in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs platziert, so dass Sie die Angebote optimal miteinander kombinieren können. Und das Beste daran: VRNnextbike kann stadtübergreifend im VRN-Gebiet genutzt werden. ...mehr

Auszug von der städtischen Webseite, wo zu Mobilitätsthemen informiert wird.
Quelle: Stadt Weinheim



Foto: VRN

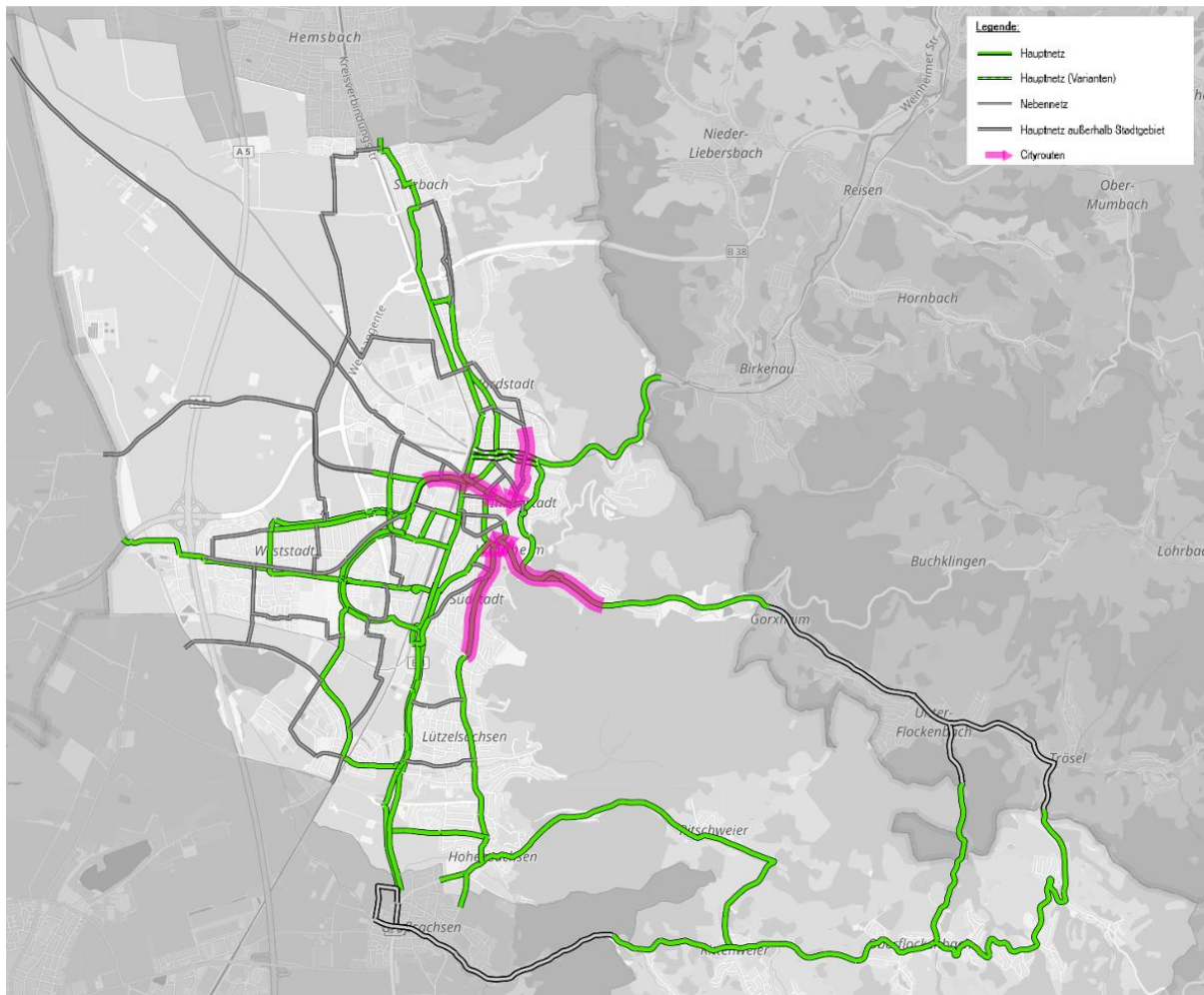
Lebenswertes Weinheim unsere Maßnahmen



Beispielfoto für eine Radverkehrsanlage in Weinheim.
Foto: Stadt Weinheim

Wir fördern Radverkehr gezielt!

- Herstellung zusammenhängender attraktiver Radrouten, um das Potential auf den vielen kurzen Wegen Weinheims besser zu nutzen.
- Orientierung für weiteren Ausbau der Radinfrastruktur mit der Rad-schnellverbindung als wichtiger Bestandteil der Westachse und City-Routen zur besseren Anbin-dung der Innenstadt



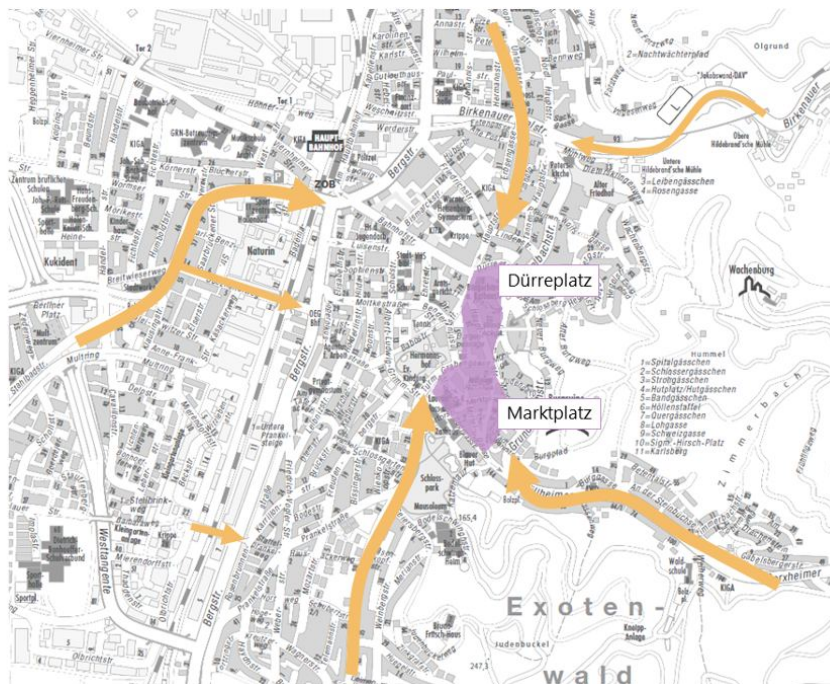
Auszug aus dem Radnetz in Weinheim: grün stellt das Hauptnetz dar, in pink sind die neuen Innen-stadtzugänge als „Cityroute“ gekennzeichnet.
Grafik: R+T

Wir machen die Innenstadt gemeinsam erlebbar!

- Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum schaffen, z.B. in der Bahnhofstraße oder an der Weschnitzbrücke.
- Aufwertung der Innenstadtzüge aus allen Richtungen zur Stärkung der Innenstadt und des Bereichs um den Marktplatz



Beispielfoto für einen aufgewerteten Innenstadtbereich.
Foto: R+T



Schematische Darstellung der Innenstadtzugänge
Grafik: Stadt Weinheim



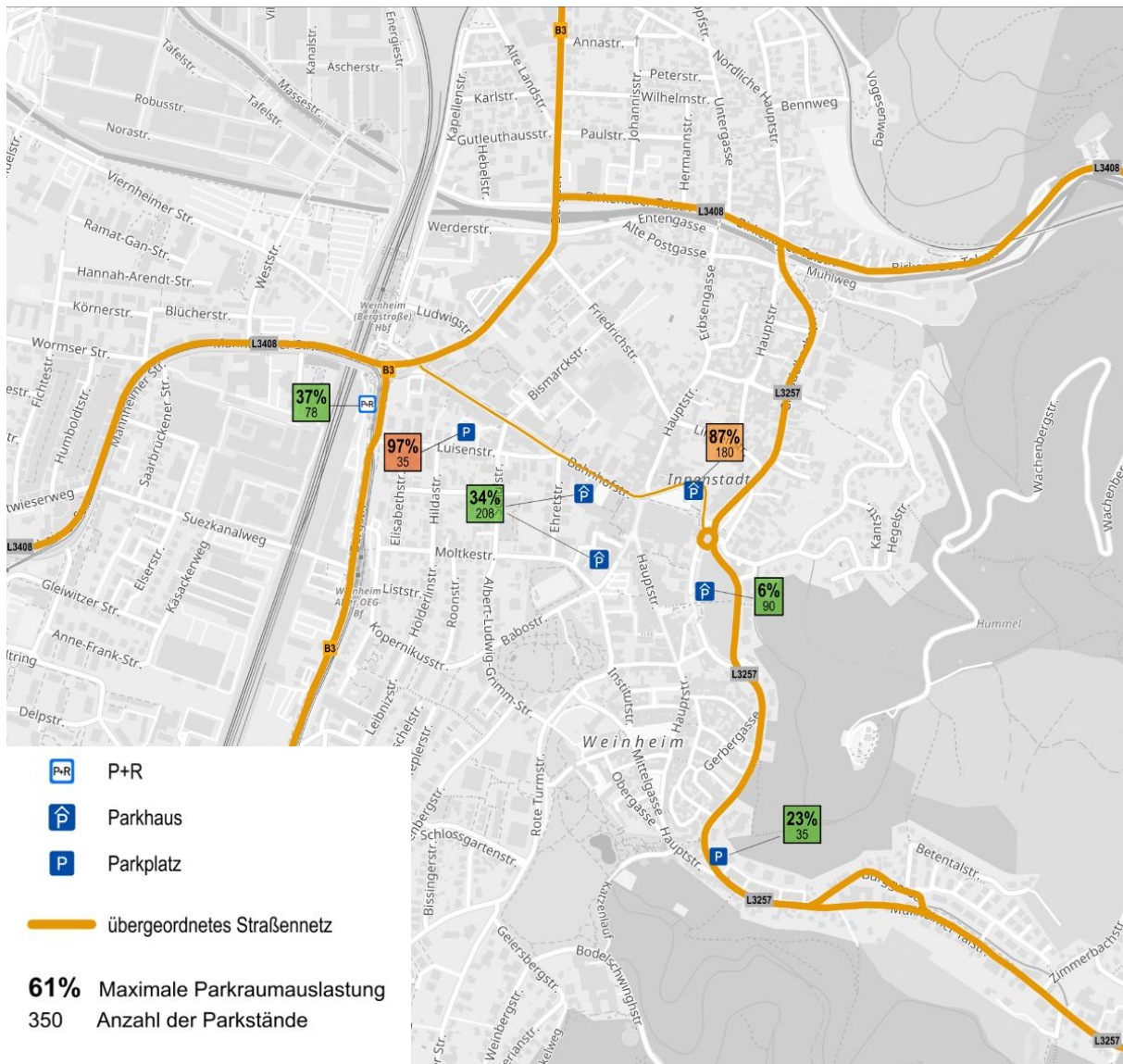
Foto: Copyright Cyclomedia 2026

Wir parken richtig gut!

- Bevorzugtes Parken in aufgewerteten, attraktiven Parkhäusern und Tiefgaragen, um die freien Kapazitäten besser zu nutzen und dorthin besser zu leiten.
- Parkende Fahrzeuge sollten keine Hindernisse sein.



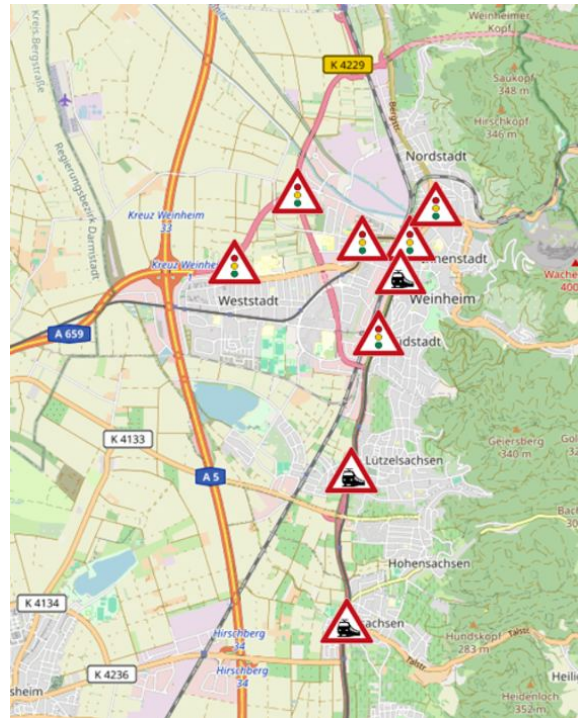
Abbildung des bisherigen Parkleitsystems. Dieses soll aktualisiert werden.
Foto: Copyright Cyclomedia 2026



Schematische Abbildung der Parkraumauslastung in der Innenstadt.
Quelle: Erhebung und Grafik R+T mit Kartengrundlage OpenStreetMap

Ampeln können mehr!

- Optimierung und bessere Koordination der Ampelanlagen, auch im Zusammenspiel zwischen Bahnübergängen und Straßenampeln
- Bessere Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs
- Verbesserungen beim Störfallmanagement (Umleitungsverkehere A 5 und B 38)



Schematische Ansicht zum Handlungsbedarf von Optimierungen an Signalanlagen
Grafik: R+T



Foto: Copyright Cyclomedia 2026

Nachhaltiges & klimagerechtes Weinheim unsere Maßnahmen



Foto: Copyright Cyclomedia 2026



Foto: Gunnar Fuchs

Verbinden statt wechseln!

- Mobilitätsstationen an wichtigen Haltepunkten des Öffentlichen Personennahverkehrs ausbauen, um bessere Verknüpfungen von Verkehrsmitteln zu erzielen.
- Park + Ride fördern
- Regionale Anbindungen stärken, insbesondere zur besseren Erreichbarkeit der Ortsteile.



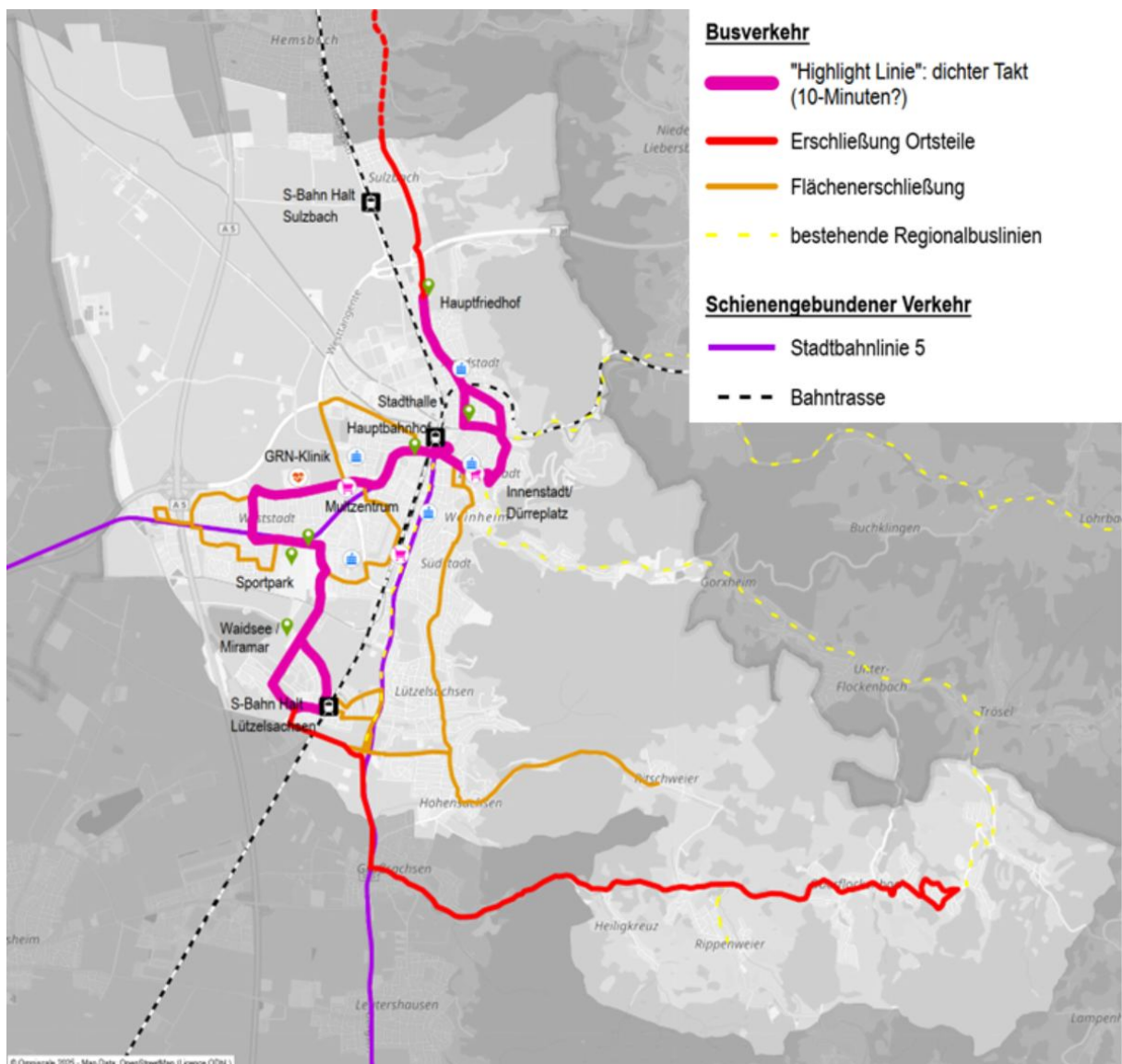
Foto: Stadt Weinheim



Foto: Copyright Cyclomedia 2026

Wir verbinden nach Maß!

- Kernelement eines neuen Busverkehrs: „Highlightlinie“ im dichten Takt, die vom Hauptfriedhof über Stadthalle, Innenstadt, Hauptbahnhof, Krankenhaus, Sportpark und Waidsee zentrale Weinheimer Ziele in einem engen Takt miteinander verbindet und damit auch die Verbindung von West-, Kern- und Nordstadt herstellt.
- Ergänzung durch Flächenerschließung mit kleineren Fahrzeugen (tw. On-Demand), mit besonderem Blick auf die Odenwaldortsteile und die Stärkung der Randzeiten
- Vereinfachen der Tarifstruktur



Perspektivischer Linienvverlauf einer „Highlightlinie“ sowie anderen ÖPNV Angeboten
Grafik: von R+T

Weinheim für Alle unsere Maßnahmen

- M1** Straßenräume für ein **sicheres Miteinander**
u.a. Umfeldgerechte Straßenräume; Barrieren abbauen;
- M2** Zügiger Abschluss des **barrierefreien Ausbaus von Bus- und Stadtbahnhaltestellen**
- M3** Umgestaltung von **Knotenpunkten und Querungsstellen**
- M4** Durchführung **konsequenter Kontrollen** (Wegenutzung, Parken, Geschwindigkeit)
- M5** **Sichere Schulwege** – sicher zur Schule
Schulwegsicherheit; Schulisches Mobilitätsmanagement

- M6** Maßnahmen für eine **seniorengerechte Mobilität**
u.a. Beratung; Unterstützung; seniorengerechte Infrastruktur
- M7** **ÖPNV-Angebote vereinfachen und verstärkt bewerben**
u.a. Informationen; einfachere Tarifgestaltung
- M8** Kurzfristige Maßnahmen zur **Behebung von Sicherheitsmängeln**
- M9** Verbesserte **Information zu Mobilitätsangeboten**
u.a. Echtzeitinformationen verfügbar machen
- M10** **Baustellenmanagement**

Lebenswertes Weinheim unsere Maßnahmen

- M11** Herstellung eines **zusammenhängenden Netzes für den Radverkehr**
- M12** **Verbessern** der vorhandenen **Radwegeinfrastruktur**
- M13** Fortsetzung des Programms zum **Ausbau von Radabstellanlagen**
- M14** Behebung von **Mängeln im Fußverkehrsnetz**
- M15** **Verbessern der Aufenthaltsqualität**

- M16** Kurzfristiges Umsetzungsprogramm zur **Optimierung von Signalanlagen**
- M17** **Attraktive Gestaltung der Innenstadtzugänge (insbesondere Fuß- und Radverkehr)**
- M18** Weiterentwicklung des **Parkraummanagements**
- M19** **Attraktivitätssteigerungen Parkierungsanlagen + Modernisierung Parkleitsystem**
- M20** **Organisieren von Lieferverkehr**

Nachhaltiges & klimagerechtes Weinheim

- M21** **Stadtbuskonzept**
- M22** Verbesserte **Erschließung der Odenwald-Ortsteile im ÖPNV**
- M23** Verbesserte **Erschließung und Verbindung der Ortsteile**
- M24** Verbessern des **Haltestellenumfelds**, vor allem an Umsteigehaltestellen

- M25** Weiterentwicklung **Fahrradleihsystem**
- M26** Verbesserte **Anbindung an die Umgebung Weinheims** (Verflechtungsraum)
- M27** Fördern des **betrieblichen Mobilitätsmanagements**
- M28** Fördern der **Elektromobilität**

Maßnahmenbewertung

In der zweiten Online-Beteiligung im Frühjahr 2026 konnte Feedback und eine eigene Priorisierung zu 28 vorgestellten Maßnahmenideen abgegeben werden. Es beteiligten sich 237 Bürgerinnen und Bürger mit 330 Kommentaren und 1.580 „Daumen-hoch“ Bewertungen, welche zum Ausdruck brachten, welche Maßnahmen der Bevölkerung besonders wichtig sind. Jeder in der Beteiligung konnte maximal acht „Daumen-hoch“ abgeben.

Bei der Bewertung der Maßnahmen ergab sich ein klarer inhaltlicher Schwerpunkt beim Radverkehr sowie der Verkehrssicherheit.

Folgende Platzierung der Maßnahmen ergab sich:

Hier gibt es die ausführliche Auswertung der Beteiligung zum Nachlesen!



M11 Herstellung eines zusammenhängenden **Netzes** für den **Radverkehr**

M12 Verbesserung der vorhandenen **Radwegeinfrastruktur**

M5 **Sichere Schulwege** - sicher zur Schule

M1 Straßenräume für ein **sicheres Miteinander**

M17 **Attraktive** Gestaltung der **Innenstadtzugänge**

M4 Durchführung konsequenter **Kontrollen**

■ Verteilung der „Daumen-hoch“ Bewertungen



Darstellung zum Verhältnis der abgegebenen „Daumen-hoch“ Bewertung für die sechs Maßnahmen mit den meisten Bewertungen

So geht es weiter!

Im Rahmen der Beteiligung und Erarbeitung des Mobilitätsplans haben sich zahlreiche Schwerpunktthemen aus den Maßnahmenpaketen herauskristallisiert. Einige Maßnahmen befinden sich bereits in der Planung und Umsetzung. Dazu gehören u.a. die Radschnellverbindung (von Mannheim über Viernheim nach Weinheim) und auch die Neugestaltung der Sommergasse. Im Rahmen des Umbaus der Sommergasse fand der Fußverkehr eine besondere Beachtung. Mit der Einrichtung eines bereits geplanten Kreisverkehrs an der Viernheimer Straße / Händelstraße werden Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit erhöht und die Leistungsfähigkeit verbessert.

Für die Umsetzung der weiteren Maßnahmen sind die Machbarkeiten zu prüfen und, wo erforderlich, konkrete Planungen zu erstellen.



Foto: Ilona Andersen

7 Umsetzung



Foto: VRN

Wesentliche räumliche und inhaltliche Schwerpunkte für die erste Phase der Umsetzung sind:

- Maßnahmen Innenstadt – Parkraummanagement, Cityrouten, Verkehr rund um den Marktplatz, Bahnhofstraße im Bereich Dürreplatz
- Drehscheibe Händelknoten – Barrierefreier Ausbau der Haltestelle, Radschnellverbindung, Umgestaltung Knotenpunkt Händelstraße/ Mannheimer Straße, Radverkehrsführung Mannheimer Straße, Erreichbarkeit des Multizentrums
- Optimierung der Ampelschaltungen
- Verbesserungen Stadtbusverkehr inkl. Verbesserung der Anbindung der Ortsteile im Rahmen der Neuausschreibung
- Kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Schwerpunkt auf Schulwege und Radverkehr

Ein Schwerpunkt der Maßnahmen liegt im Bereich der Innenstadt. Zur besseren Erreichbarkeit für den Radverkehr sollen die sogenannten City-Routen erstellt werden. Für eine gute Auffindbarkeit der gut erreichbaren Parkieranlagen soll unter anderem das Parkleitsystem überarbeitet und Parkhäuser/Tiefgara-

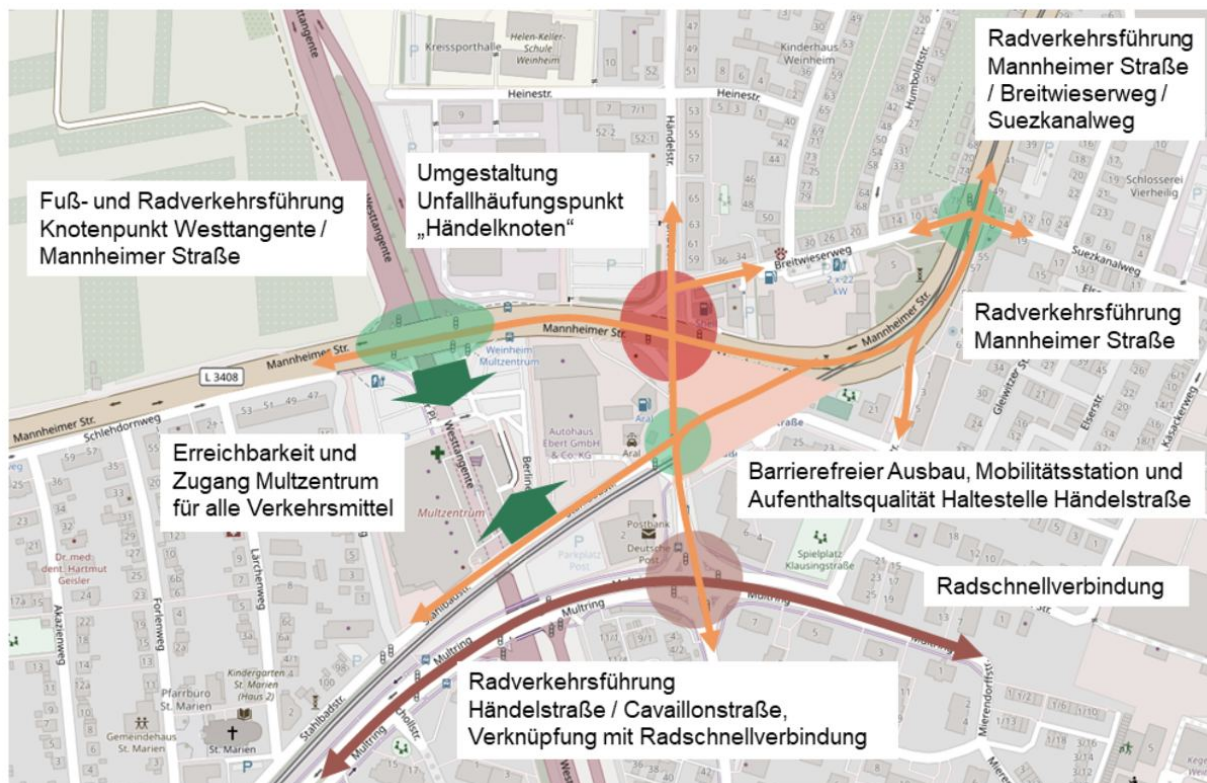
gen aufgewertet werden. Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung der Innenstadt sind die Verkehrslenkung und Entlastung der Altstadt, sowie die bessere Verknüpfung der Hauptstraße über die Bahnhofstraße hinweg.



Schematische Darstellung des Handlungsschwerpunkts Innenstadt mit deren Zugängen, Aufwertung der Bahnhofstraße und Verkehrslenkung in der Altstadt
Grafik: R+T mit Kartengrundlage OpenStreetMap

Einen weiteren Schwerpunkt mit Maßnahmen bildet der Bereich um den Händelknoten (Mannheimer Straße / Händelstraße). Dort ist der barrierefreie Umbau der OEG-Haltestelle vorgesehen. Zu prüfen sind hier Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich um die Haltestelle. Der Knotenpunkt selbst muss an vielen Stellen verbessert werden, damit er zukünftig für alle Verkehrsteilnehmenden verkehrssi-

cher und gut nutzbar ist. Zudem soll die Radverkehrsführung in der Mannheimer Straße verbessert werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Anbindung der Radschnellverbindung spielt im Bereich Cavailonknoten / Händelknoten ebenso eine wichtige Rolle wie die Frage der besseren Erreichbarkeit des Moltzentrums aus den umliegenden Wohngebieten.



Schematische Ansicht des Handlungsschwerpunkts Händelknoten inkl. erweitertem Umfeld
Grafik: R+T mit Kartengrundlage OpenStreetMap

Diese Maßnahmen sollen prioritär angegangen werden, weitere Maßnahmen sind im Umsetzungskonzept enthalten. Das Umsetzungskonzept ist gemäß der zur Verfügung stehenden Ressourcen fortzuschreiben. Gerade auch in Zeiten knapper Kassen ist eine gründliche Priorisierung der Maßnahmen erforderlich. Dies soll auch zu einem gezielten Anwerben von Fördermitteln von Land und Bund dienen, für das der Mobilitätsplan im Ganzen eine unverzichtbare Grundlage darstellt.

Darüber hinaus werden umgesetzte Maßnahmen später evaluiert und die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft. Unter Umständen sind Anpassungen erforderlich, um eine bessere Wirksamkeit zu erzielen.

Auch im Rahmen der weiteren Umsetzung werden Öffentlichkeit und Interessensvertreter mit einbezogen.

Wichtige Punkte für die Umsetzung

- Einstieg in konkrete Planungen
- Verfügbarkeit von Geld und Personal klären
- Fördermittel beantragen
- Bürgerinnen und Bürger informieren und einbeziehen
- Fortschreiben des Umsetzungskonzeptes
- Prüfen, ob die Maßnahmen erfolgreich waren



Foto: Konstantin Dehn