

Verkehrs- **E**ntwicklungs- **P**lan 2020

Beschlossen vom Gemeinderat der Stadt Weinheim
am 23. November 2005

**Mobilität für Alle –
bei geringem Verkehrsaufwand**

**Verbesserung der Lebensqualität
durch Förderung des Umweltverbundes**

**Gute Erreichbarkeiten
für Wirtschafts- und Fremdenverkehr**

**Rücksichtsvolles Nebeneinander
von Fußgänger-, Radfahr- und Kfz-Verkehr**

Internetfassung (gekürzt um Fotos, einige Abbildungen, Anhang und Karten)

Auflage der Druckversion mit Fotos, Abbildungen, Anhang und Karten: 150
Schutzgebühr: 20,- €

Inhalt

1	Ausgangssituation	4
1.1	Anlass und Erfordernis für eine Planung der Verkehrsentwicklung	4
1.2	Verkehrsaufkommen in Weinheim	4
1.3	Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Weinheim	5
1.4	Erschließung durch Öffentliche Verkehrsmittel	7
1.5	Mobilität in Weinheim	10
2	Verkehrsmittelbezogene Mängelanalyse	11
2.1	Fußgängerverkehr	13
2.2	Fahrradverkehr	14
2.3	Motorisierter Individualverkehr	16
2.3.1	Überschreitung von Leistungsfähigkeiten oder Belastungen	17
2.3.2	Probleme in Verkehrsführung und Verkehrsregelung	18
2.3.3	Ungenügende Erschließung	19
2.3.4	Probleme des Wirtschaftsverkehrs	20
2.3.5	Potenzielle Mängel bei Siedlungserweiterungen	21
2.4	Öffentlicher Personennahverkehr	21
2.4.1	Ausgangssituation	22
2.4.2	Reisezeiten	24
2.4.3	Linienführung	25
2.4.4	Fahrplanangebot und Linienverknüpfung	25
2.4.5	Haltestellenausstattung und Umfeldgestaltung	26
2.4.6	Preisgestaltung	29
2.4.7	Analyse des Nahverkehrsplans	30
3	Rahmenbedingungen	31
3.1	Der demographische Wandel	31
3.1.1	Bevölkerungsprognosen	31
3.1.2	Die verkehrlichen Auswirkungen der Alterung	32
3.1.3	Folgewirkungen des demographischen Wandels auf Raumstrukturen	34
3.1.4	Auswirkungen der Entwicklungen auf den Personenverkehr	35
3.2	Darstellungen im Flächennutzungsplan	36
3.2.1	Wohnbauflächenausweisung bis 2020	37
3.2.2	Gewerbebauflächenausweisung bis 2020	38
3.3	Prognostiziertes Verkehrsaufkommen aus neuen Siedlungsgebieten	38
3.4	Politische Rahmenbedingungen für den Modal Split	39
3.5	Leitlinien und Ziele der städtischen Verkehrspolitik	40
3.5.1	Aussagen des Stadtentwicklungsgutachtens	40
3.5.2	Erarbeitung der Leitlinien und Ziele im Verkehrsforum	41
3.5.3	Leitlinien und Ziele für den Verkehr	41
4	Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse	47
4.1	Handlungsansätze im MIV	47
4.2	Handlungsansätze im ÖPNV	48
4.3	Das Netzmodell	48
4.4	Modellierte Lösungsmöglichkeiten	49
4.4.1	Modellberechnungen Innenstadt	50

4.4.2	Modellberechnungen Erschließung Gewann Hammelsbrunnen	52
4.4.3	Modellberechnungen Erschließung Gewerbegebiet Nordwest	52
4.4.4	Modellberechnungen Erweiterungen Süd	53
4.4.5	Modellberechnungen Erweiterungen Südwest	54
4.4.6	Modellberechnungen Anbindung Weststadt	55
4.4.7	Modellberechnungen Südumfahrung	56
4.5	Maßnahmen	58
4.5.1	Empfehlungen des Verkehrsgutachters für Maßnahmen im Straßennetz	58
4.5.2	Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs im Verkehrsforum	58

5 Handlungskonzept für eine für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung

5.1	Maßnahmen zur Erhöhung des ÖPNV auf der Schiene	63
5.1.1	Maßnahmen für die Einführung einer S-Bahn auf der Main-Neckar-Bahn	63
5.1.2	In einer Machbarkeitsuntersuchung zu prüfende Maßnahmen am Hauptbahnhof und seinem Umfeld	63
5.2	Maßnahmen zur Erhöhung der ÖPNV-Nutzung	64
5.2.1	Verbesserung der Gebietserschließung durch Änderung von Buslinienführungen	64
5.2.2	Verbesserung der Gebietserschließung durch neue Haltestellen	65
5.2.3	Verbesserung des Standards von Haltestellen	66
5.2.4	Verbesserung des Fahrtenangebots	66
5.2.5	Sonstige Maßnahmen zur Erhöhung der ÖPNV-Nutzung	67
5.3	Tiefbau-Investitionsmaßnahmen	67
5.3.1	Straßenneubau	67
5.3.2	Radwegneubau	68
5.3.3	Straßenumbau	68
5.3.4	Bauliche Ergänzungen	69
5.3.5	Garagenbau	69
5.4	Ordnungsmaßnahmen	70
5.4.1	Verkehrsregelnde Beschilderung	70
5.4.2	Ausweisung von Radfahrstreifen	70
5.4.3	Änderung von Lichtsignalanlagen	71
5.4.4	Wegweisende Beschilderung	71
5.4.5	Überwachung	71
5.5	Sonstige Maßnahmen	72
5.5.1	Nachhaltige Planung	72
5.5.2	Mobilitätsmanagement	72

In gesonderten pdf-Dokumenten:

Leitlinien, Ziele und Maßnahmen

Karte 1: Maßnahmen für den Motorisierten Individualverkehr

Karte 2: Maßnahmen für den Öffentlichen Personennahverkehr

Karte 3: Maßnahmen für den Fußgänger- und Radverkehr

Karte 4: Verkehrsbelastungen 2000

Anhänge 1 – 8: Daten und Analysen

Anhang 9: Mobilität im Lebenszyklus. Motive und Bedeutung der Mobilität älterer Menschen

1. Ausgangssituation

1.1 Anlass und Erfordernis für eine Planung der Verkehrsentwicklung

Der Stadtentwicklungsplan der Stadt Weinheim aus dem Jahr 1968 enthielt einen Gesamtverkehrsplan, der von der historischen Entwicklung völlig überholt wurde: Die Motorisierung der Bevölkerung war jedoch bereits 1990 viel stärker als 1968 angenommen, und auch das Wirtschaftsverkehrsaufkommen stieg durch die rasante wirtschaftliche Entwicklung des letzten Jahrhunderts so stark, dass die damals getroffenen Planungsabsichten schon früh Makulatur wurden. Einen neuen Verkehrsentwicklungsplan hat die Stadt seitdem nicht verabschiedet.

Problematisch in Weinheim ist die Lage der Stadt gleich eines dicken Pfropfens an zwei Tal-Ausgängen am Rand des Odenwaldes sowie die Topographie, die eine einfache ringförmige Umfahrung der Innenstadt nicht zulässt: Die Stadtbereiche in der Rheinebene liegen in einer Höhe von etwa 100 m üNN, die Bergstraße und die Tal-Ausgänge bei 105 bis 110 m üNN, und die am östlichen Stadtrand gelegene „Innen“stadt erstreckt sich bis zu einer Höhe von ca. 145 m üNN (Schloss).

1999 wurde die Stadtumfahrung mit dem Saukopftunnel eröffnet und hat einen Teil der Verkehrsströme aus dem Stadtgebiet verlagert. Verkehrszählungen vor und nach Tunnelöffnung haben jedoch gezeigt, dass sich die Belastungen durch den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Innenstadt nicht wesentlich reduziert haben: Der Saukopftunnel kann den Verkehr aus dem Birkenauer Tal und den östlich angrenzenden Gebieten weitgehend aufnehmen, der Kraftfahrzeugverkehr aus dem Gorbheimer Tal muss sich aber weiterhin durch die gesamte Stadt schlängeln.

Zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Innenstadt hatte die Ingenieursozietät Beck-Gravert-Schneider bereits 1979 im Auftrag der Stadt die „Verkehrsuntersuchung Innenstadt Weinheim“ erstellt, jedoch fanden die hier gemachten Maßnahmenvorschläge im Gemeinderat keine Mehrheit. Ein neuer Anlauf zum Beschluss wenigstens eines Teils der Maßnahmen scheiterte 1986 ebenso am Willen des Gemeinderats wie das Verkehrskonzept Innenstadt 1994. Im Rahmen des Stadtentwicklungsgutachtens 2001 wurde zwar auch das Thema Verkehr behandelt, die hier formulierten „Leitlinien und Ziele für die verkehrliche Entwicklung“ wurden allerdings nicht als Richtschnur für künftige Beschlüsse des Gemeinderats explizit verabschiedet.

Ein allgemeiner Konsens für die künftige Verkehrsentwicklung ist jedoch erforderlich, damit Maßnahmen im Verkehrssektor aufeinander abgestimmt sein können. Verbesserungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) werden gefordert, verhalten aber oft sehr schnell, da sie langfristig enorme Finanzmittel binden; auf der anderen Seite laufen die immer wieder geäußerten Wünsche nach dem Ausbau des Straßennetzes für den MIV den Bestrebungen der Förderung des ÖPNV entgegen, genauso wie der Wunsch nach „Grünen Wellen“ für den MIV, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bzw. mobilitätsbehinderte Personengruppen benachteiligen.

Gerade in Zeiten der Finanzknappheit der Kommunen ist es daher angezeigt, die Sinnhaftigkeit einzelner Maßnahmen auf ein – möglichst einvernehmlich beschlossenes – Verkehrsleitbild der Stadt abzustimmen und ihren Nutzen gegenüber anderen Maßnahmen zu verdeutlichen. Der Verkehrsentwicklungsplan soll daher die Leitlinien und die hieraus resultierenden Planungsziele definieren und Maßnahmen zur Lösung der Probleme darstellen.

1.2 Verkehrsaufkommen in Weinheim

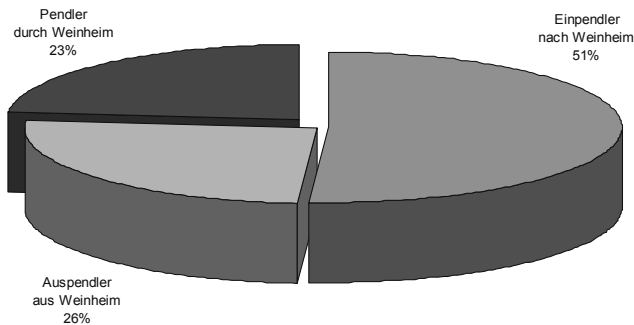
Bedeutsam für das Verkehrsaufkommen in Weinheim ist die Lage der verkehrserzeugenden Einrichtungen im Umland und im Stadtgebiet. Insbesondere die Stadt Mannheim und das Rhein-Neckar-Zentrum in Viernheim, aber auch die Stadt Heidelberg ziehen durch ihre Arbeitsplatzzentren und durch ihr reiches Angebot an Einzelhandelsbetrieben und Freizeitmöglichkeiten viel Verkehr an. Deshalb besteht ein großer Teil der Verkehrsströme in Weinheim aus Durchgangsverkehr aus den Odenwaldgemeinden in die benachbarten Zentren. Allein etwa 6.000 Berufspendler aus Abtsteinach, Gorbheimertal und Birkenau müssen auf dem Weg zur Arbeit die Stadt Weinheim durchqueren.

Aus der Statistik der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen können annähernd die Pendlerzahlen ermittelt werden; allerdings fehlen hier z.B. Freiberufler und Studenten (statistisch nicht erfasst). 2002 waren in Weinheim 17.348 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Nicht einmal ein Drittel dieser Personen (5.508) leben auch in Weinheim.

Die Stadt hat daher mit 11.840 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufseinpendlern (2002) eine besondere Bedeutung als Arbeitsplatzstandort in der Region. Die meisten davon kommen aus

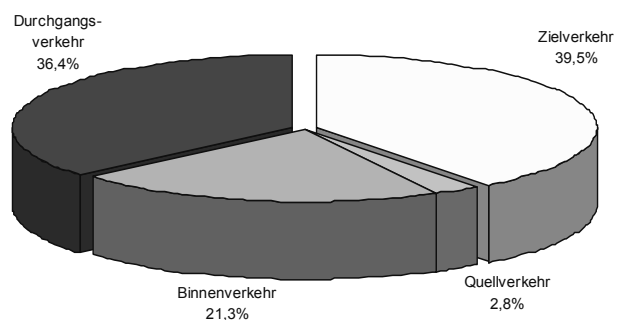
Hemsbach (8,8 %), Mannheim (8,0 %), Birkenau (8,1 %) und Mörlenbach (6,4 %)¹. Insgesamt machen die Einpendler aus den Odenwaldgemeinden fast die Hälfte aller Berufseinpendler aus. Hinzu kommen 8.118 Personen aus Weinheim, die zu ihren Arbeitsplätzen vor allem in Mannheim, Heidelberg und Viernheim pendeln müssen und somit ebenso das Straßennetz belasten.

Abbildung 1: Pendlerströme 2002



Die Ziele des Berufs- und Wirtschaftsverkehrs konzentrieren sich auf die Innenstadt mit rund 6.000 Beschäftigten, auf die Industriebetriebe um den Hauptbahnhof „3-Glocken“ (ca. 130) und „Naturin“ (ca. 600) sowie auf die von der B 38 gut erschlossene Firma Freudenberg (ca. 6.000 Arbeitsplätze). Weitere Konzentrationen sind die Gewerbegebiete „Süd“ und „West“.

Abbildung 2: Verkehrsarten in der Innenstadt 2004



Die Innenstadt wurde mit dem Saukopf-tunnel von viel Durchgangsverkehr entlastet. Aus dem Gorbheimer Tal kommende Fahrzeuge mit Zielen westlich von Weinheim queren allerdings weiterhin die Innenstadt. In der Bahnhofstraße ist der Anteil des Durchgangsverkehrs mit mehr als einem Drittel erheblich (Abbildung 2).

Zielorientiert in die Innenstadt sind dort nur knapp 60 % (Ziel- und Binnenverkehr). Auch der Binnenverkehr nimmt einen hohen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ein – trotz der in der Innenstadt geringen Distanzen und gutem ÖPNV-Angebot. Dagegen ist der Anteil des Zielverkehrs relativ niedrig. Der Quellverkehr war bei der Befragung auf Grund des Befragungsstandortes gering.

Die wichtigsten verkehrserzeugenden Standorte des Einzelhandels im Stadtgebiet sind die Innenstadt mit der Bahnhofstraße und der Fußgängerzone, das Miltzentrum in der Weststadt, der Bereich Freiburger Straße sowie der Verbrauchermarkt in der Gewerbestraße am südlichen Stadteingang. In der Viernheimer Straße entstand ein weiterer Betrieb für nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel.

Ebenso verkehrserzeugend sind die Sporteinrichtungen am Sepp-Herberger-Stadion, im Gorbheimer Tal und im Birkenauer Tal, das Hallenbad mit Sporthalle, die Kreissporthalle am Berufsschulzentrum sowie das Freizeitbad „Miramar“ mit bis zu 1.000 Besuchern täglich. Auch zu den anderen Badeanlagen sind große Besucherströme zu verzeichnen: An heißen Sommertagen kommen bis zu 10.000 Besucher an den Waidsee, das Waldschwimmbad hat bis zu 4.000 Besucher am Tag.

Der sonstige Freizeitverkehr verteilt sich unregelmäßig auf die verschiedenen Veranstaltungsorte wie Stadthalle, Kino und Kleinkunsthöfen sowie auf eine Diskothek im Gewerbegebiet Süd an der Bergstraße.

Bedeutsam für das Verkehrsaufkommen ist auch die touristische Attraktivität Weinheims. Die Ruine Windeck und die Wachenburg, die Altstadt mit dem Gerberviertel und dem Gastronomie-schwerpunkt Marktplatz, der Schlosspark, der Exotenwald und der Schau- und Sichtungsgarten Hermannshof sind sehr beliebte Naherholungs- und Ausflugsziele. Beispielsweise wurden im Exotenwald am Himmelfahrtstag 2001 über 1.300 Personen gezählt, den Hermannshof besuchten im Jahr 2003 zwischen März und Oktober über 80.000 Personen.

1.3 Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Weinheim

Die Stadt Weinheim ist mit der im Jahre 1970 eröffneten Autobahn A 5 sehr gut an das überörtliche Straßennetz angeschlossen. Sie verbindet die Stadt mit dem im Norden liegenden Rhein-Main-Verdichtungsraum und seinen Oberzentren Darmstadt und Frankfurt sowie dem südlich im Rhein-Neckar-Verdichtungsraum liegenden Oberzentrum Heidelberg, darüber hinaus erfüllt sie die Funktion einer weitläufigen Umgehungsstraße für den Fernverkehr in Nord-Süd-Richtung. In Ost-West-Richtung quert die Bundesstraße B 38 das Stadtgebiet, die das Rheintal mit dem vor-

¹ Arbeitsamt Mannheim; Stand Februar 2003; siehe Anhang 2

deren Odenwald verbindet; westlich der A 5 ist die B 38 bereits seit 1969 vierspurig ausgebaut und als Autobahn A 659 in Betrieb. Sie stellt damit auch die Verbindung zur A 6/ A 67, der zweiten wichtigen Nord-Süd-Verbindung in der Rheinebene, her.

Die Bundesstraße B 3 (Bergstraße) ist seit jeher eine regional bedeutsame Verbindung nach Schriesheim und Heidelberg im Süden bzw. nach Heppenheim, Bensheim und Darmstadt im Norden. Die Landesstraßen L 3408 Weinheim – Mörlenbach, die L 3257 Weinheim – Gorbheimer Tal, die L 596 Großsachsen – Rippenweier und die Kreisstraßen K 4133 Lützelsachsen – Viernheim verbinden die verschiedenen Unter- und Kleinzentren miteinander und mit dem Mittelzentrum Weinheim. Seit langem geplant ist eine neue Kreisstraße K 4229 für den Norden Weinheims, welche die Ortsdurchfahrt der B 3 durch Sulzbach und Hemsbach entlasten soll. Die Trasse soll entlang der Bahnlinie zwischen der B 38 und der hessischen Landesgrenze verlaufen.

Das Straßennetz der Stadt Weinheim musste aber nicht von Anbeginn den Anforderungen des motorisierten Verkehrs genügen. Es entstand angepasst an die jeweilige Entwicklung der Industrialisierung und den geltenden Zeitgeist. So verfügen in Weinheim die mittelalterlichen Stadtteile – von der Bischofsgasse nördlich der Weschnitz bis zur Stadtmühlgasse im Tal des Grundelbachs – mit ihren nur zwei bis sieben Meter breiten Gassen über kaum ausreichende Flächen für Kraftfahrzeuge.

Im Zusammenhang mit dem Bau der „Main-Neckar-Bahn“ im Jahre 1846, einer der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen in Deutschland, bekam Weinheim einen eigenen Bahnhof. Im Jahre 1895 wurde auch die Bahnlinie nach Fürth im Odenwald eingeweiht. Daher dehnte sich die Stadt Ende des 19. Jahrhunderts schnell bis zu den neuen Eisenbahnlinien aus. Im Osten wurde das Müllheimer Tal besiedelt. Diese Quartiere mit Straßenbreiten von 10 bis 12 m sind heute attraktive Wohngebiete, in denen allerdings größeres Verkehrsaufkommen Probleme bereitet.

Im Jahre 1887 wurde die 1 m-Spur-Bahnstrecke Weinheim – Mannheim als erste Schmalspurbahn Badens gebaut und mit Dampflokomotiven betrieben. 1891 wurde auch der Streckenzug Weinheim – Heidelberg eingeweiht. Bereits 1915 wurde die Strecke nach Mannheim, 1959 dann die Strecke nach Heidelberg elektrifiziert und von der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft (OEG), die heute mit den Mannheimer Verkehrsbetrieben (MVV) vereint ist, mit Straßenbahnen betrieben. Die heutige Streckenführung über die Bahnanlagen der Bundesbahn wurde 1912 mit dem Bau der sogenannten OEG-Brücke möglich.

Seit inzwischen 100 Jahren gehört das Automobil auch in Weinheim zum Erscheinungsbild der Stadt: 1901 wurde das erste Auto in Weinheim angemeldet. In der Folgezeit wurde das Straßennetz großzügiger geplant: Bis zur Mitte des letzten 20. Jahrhunderts entstand das „Nibelungenviertel“ am Hirschkopf, das Gebiet zwischen Bergstraße und Schlosspark („Prankel“) und das Gebiet westlich des Stahlbades zwischen der Strecke der Oberrheinischen Eisenbahn und der Mannheimer Straße. Ebenso wie diese genügen auch die nach dem 2. Weltkrieg entstandenen Siedlungserweiterungen noch heute den Erfordernissen des Kraftfahrzeugverkehrs.

Der Straßenzug Gorbheimer Talstraße – Müllheimer Straße – Grundelbachstraße und die Birkenauer Talstraße müssen den gesamten Verkehr aus den Odenwaldgemeinden aufnehmen. Die Querschnitte dieser Straßen konnten aufgrund der historischen Bebauung bzw. der Tallage nur eingeschränkt den Verkehrsbelastungen angepasst werden. Ebenso die wichtigste Verkehrsader der Innenstadt, der Straßenzug Bahnhofstraße – Dürrestraße. Die Bahnhofstraße wurde 1999/2000 unter Berücksichtigung der intensiven Einzelhandelsnutzung als Haupterschließungsstraße neu gestaltet.

In den südlichen Stadtbezirken müssen die Prankelstraße, die Beethovenstraße und der Straßenzug Lützelsachsener Straße – Weinheimer Straße den Hauptverkehr aufnehmen. In der Weststadt ist der Straßenzug Pappelallee – Breslauer Straße – Multring als Hauptsammelstraße und Zubringer zu den qualifizierten Straßen von Bedeutung. Die Anbindung der beiden Siedlungen Waid und Ofiling erfolgt über die Waidallee nach Norden und die Berliner Straße nach Süden.

Als in den 60er-Jahren das Automobil immer mehr zum „Volkswagen“ etablierte, wurde die Weststadt nach den Prinzipien der „autogerechten Stadt“ entwickelt: Mit den Straßenbreiten z.B. der Karlsruher Straße, der Konrad-Adenauer Straße oder des Friedrich-Ebert-Rings wurde damals über die Erfordernisse hinaus geplant und die künftigen Auswirkungen solch großzügiger Verkehrsflächen nicht gesehen.

1972 – bereits kurz nach Öffnung der A 5 – wurde die Westtangente zur Nord-Süd-Umfahrung des hochbelasteten innerstädtischen Abschnittes der B 3 und der Multring zur Erschließung der Weststadt angelegt. Während der vierspurig ausgebaute Multring aufgrund des fehlenden Anschlusses an übergeordnete Straßen ein Torso geblieben ist, genügt die nur zweispurig ausgebaute Westtangente den Erfordernissen des Verkehrs auch heute. Ebenfalls in den siebziger Jahren wurde zwischen Institutstraße und Grabengasse die bis dahin in beide Richtungen be-

fahrbare Hauptstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt und als Fußgängerzone eingerichtet. War damals der Widerstand groß, trug sie doch deutlich zur Aufwertung der Innenstadt bei.

1983 wurde mit der Garage Dürrestraße das erste große Parkhaus in der Weinheimer Innenstadt erstellt. Später kamen die Karlsberg-Tiefgarage, die Tiefgarage Burgenpassage und die Atrium-Tiefgarage hinzu. In der Innenstadt, begrenzt durch die Friedrichstraße/ Lindenstraße im Norden, die Grindelbachstraße im Osten, den Schlosspark im Süden und die Bergstraße im Westen, befinden sich heute ca. 2.200 Stellplätze. Davon stehen Besuchern der Innenstadt ca. 1.700 zur Verfügung. Im engeren Bereich um die Bahnhofstraße und auf Anwohnerparkplätzen ist das Parken eine Stunde mit Parkscheibe erlaubt (ca. 430). 480 Stellplätze sind kostenfrei, ca. 790 gebührenpflichtig, davon wiederum ca. 360 in einer Garage (siehe Anhang 1).

Ende der 80er Jahre kehrte sich der Trend zum üppigen Straßenbau um. „Verkehrsberuhigung“ war das Schlagwort: Bestehende Straßen wurden zurückgebaut, Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigte Bereiche fanden Einzug in die Städte. Für neue Siedlungserweiterungen wurde das voraussichtliche Verkehrsaufkommen prognostiziert und die Straßen dort den Erfordernissen entsprechend ausgebaut.

Immer drängender stellte sich jedoch das Problem des Durchgangsverkehrs aus den Odenwaldgemeinden durch die Stadt dar. 1985 wurden an der Landesgrenze Baden-Württemberg/Hessen ca. 19.000 Fahrzeuge am Tag gezählt; für das Jahr 2000 wurden 27.100 Fahrzeuge am Tag prognostiziert. Deshalb begannen bereits Ende der 80er Jahre die Planungen für einen Tunnel durch den nordöstlich der Stadt gelegenen „Saukopf“ zur Umgehung der Stadt. 1999 wurde der „Saukopftunnel“ dem Verkehr übergeben, der ihn auch dankbar annahm, so dass das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt spürbar zurückging.

Der Tunnel hat allerdings auch zusätzlichen Autoverkehr angezogen: Wurden 1999 am Stadteingang Birkenauer Tal ca. 20.900 und im Müllheimer Tal ca. 14.250 Fahrzeuge am Tag ermittelt (zusammen ca. 35.150 Kfz/Tag), so passierten im Jahr 2000 insgesamt etwa 41.650 Fahrzeuge die Landesgrenze: Ca. 17.150 im neuen Tunnel, 12.000 im Birkenauer Tal und weitere 12.500 im Müllheimer Tal. Dies waren ca. 6.500 mehr (+18,5 %) als ein halbes Jahr vorher und über 14.000 Kfz mehr als bei der Planung prognostiziert.² Dies bestätigte die oft zitierte Aussage, dass neue Straßen neuen Verkehr erzeugen.

Im Normalfall – ohne Großveranstaltungen oder größere Baustellen – kann das Straßennetz der Stadt Weinheim das Verkehrsaufkommen durchaus verträglich abwickeln. Problematisch sind lediglich jene Straßen in den älteren Bereichen der Stadt, die – gefördert durch die Attraktivität der historischen Bausubstanz – ein Vielfaches des Verkehrs aufnehmen müssen, für den sie ursprünglich angelegt wurden.

Diese Problematik trifft für den Personenverkehr genauso zu wie für den Güterverkehr. Der Wirtschaftsverkehr im Stadtgebiet funktioniert in den jüngeren Stadtbereichen relativ gut, in den älteren Stadtgebieten gibt es Konflikte auf Grund der Überlagerung von Nutzungsansprüchen durch Anwohner und Gewerbe. Besonders extrem ist dies in der Innenstadt um die Bahnhofstraße und die Hauptstraße.

Die Verkehrszahlen des Jahres 2000 sind in der Anlage in Karte 4 ersichtlich.

1.4 Erschließung durch Öffentliche Verkehrsmittel

Die Belastungen durch den Motorisierten Individualverkehr in Weinheim wären größer, läge die Stadt nicht mit einem eigenen Bahnhof an der Main-Neckar-Bahn und an der Strecke der „Oberrheinischen Eisenbahn“, und wäre sie nicht durch ein gut frequentiertes Regional- und Stadtbussystem erschlossen: Die Zahl der Einsteiger in Busse oder Bahnen in Weinheim liegt werktags bei immerhin ca. 10.000 Personen.

Am Bahnhof wird Weinheim von der zweigleisigen Main-Neckar-Bahn (Bahnlinie R 6 Frankfurt – Mannheim/ Heidelberg) und von der eingleisigen Weschnitzalbahn (R 68 Weinheim – Fürth) jeweils im Stundentakt, zu Berufsverkehrszeiten im Halbstundentakt bedient. Für die Main-Neckar-Bahn ist die Einführung einer S-Bahn beabsichtigt; hierfür wurden bisher Flächen für ein drittes Gleis freigehalten. Im Jahr 2001 nutzten ca. 2.900 Personen in Weinheim die Angebote der DB AG.

Die Bedienungshäufigkeiten der DB-Linien in Richtung Frankfurt, Mannheim, Heidelberg und Fürth am Bahnhof und ihre Verknüpfung mit den Bus-/Straßenbahn-Linien werden hier nicht aufgeführt. Diese Analyse ist dem Nahverkehrsplan vorbehalten, der in Zuständigkeit des Rhein-Neckar-Kreises erarbeitet wird.

² Quelle: B 38 Ortsumgehung Birkenau – Weinheim, Amt für Straßen- und Verkehrswesen Bensheim und Straßenbauamt Heidelberg 1999

Tabelle 1: Bahnangebot und Bahnnutzung (2001)³

Zugverbindung	Einsteiger pro Werktag
IC Frankfurt – Hamburg/ IC Darmstadt - Köln – Emden (2-h-Takt)	Ca. 550
IC Heidelberg – Karlsruhe (2-h-Takt)	Ca. 150
RE/ RB Mannheim (1-h-Takt)	Ca. 450
RE/ RB Darmstadt – Frankfurt (1-h-Takt)	Ca. 750
RB Fürth (Weschnitztalbahn, 1-h-Takt)	ca. 1.000
Einsteiger gesamt	ca. 2.900

Die Bedienung der OEG- Bahnlinie ist im Abschnitt Weinheim – Viernheim – Mannheim mit 10-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit sehr gut; auch im Abschnitt Weinheim – Schriesheim – Heidelberg soll nach Fertigstellung des Ausbaus der Strecke auf zwei Gleise der 10-Minutentakt eingeführt werden. Im Jahr 2002 wurden werktags insgesamt ca. 3.700 Einsteiger in diese Bahnlinie gezählt.

Tabelle 2: Einsteiger pro Tag an der OEG-Linie R 65 (2002)⁴

Haltestelle	Richtung Viernheim/ Mannheim			Richtung Schriesheim/ Heidelberg		
	Mo- Fr	Sa	So	Mo- Fr	Sa	So
Freiburger Straße	100	50	42	114	51	28
Blumenstraße	237	103	52	224	170	98
Stahlbad	246	104	83	261	88	94
Händelstraße	324	113	77	233	115	32
Luisenstraße	678	313	226	210	160	69
Weinheim OEG- Bahnhof	252	195	108	207	92	136
Rosenbrunnen	48	15	28	60	34	21
Lützelsachsen Pilgerhaus	115	45	19	67	57	12
Lützelsachsen Bahn. OEG	167	72	41	90	48	38
Hohensachsen	43	35	16	20	16	15
Einsteiger gesamt	2210	1045	692	1486	831	543

Der erste regionale Busverkehr nach Weinheim wurde 1911 nach Ober-Absteinach eingerichtet. 1929 wurden Birkenau und Löhrbach mit Bussen erschlossen. Linienerkehr nach Sulzbach gibt es seit 1925, weiter nach Hemsbach seit 1928. Der Bahnhof wird heute von fünf Regionalbuslinien angefahren. Die Linien von und nach Grasellenbach und Oberflockenbach sind gut frequentiert, die Linien nach Bensheim und Worms aber eher unbedeutend. Die Linie nach Mörtenbach ist eine wichtige Ergänzung der Eisenbahnlinie R 68 in den frühen Morgen- und späten Abendstunden, in denen die Bahn nicht mehr fährt.

Tabelle 3: Fahrgastzahlen der Regionalbuslinien

(Angabe BRN, 684= Fahrplanergänzung DB-Linie R 68; in Klammern Anzahl der Fahrten der Linie R 68)

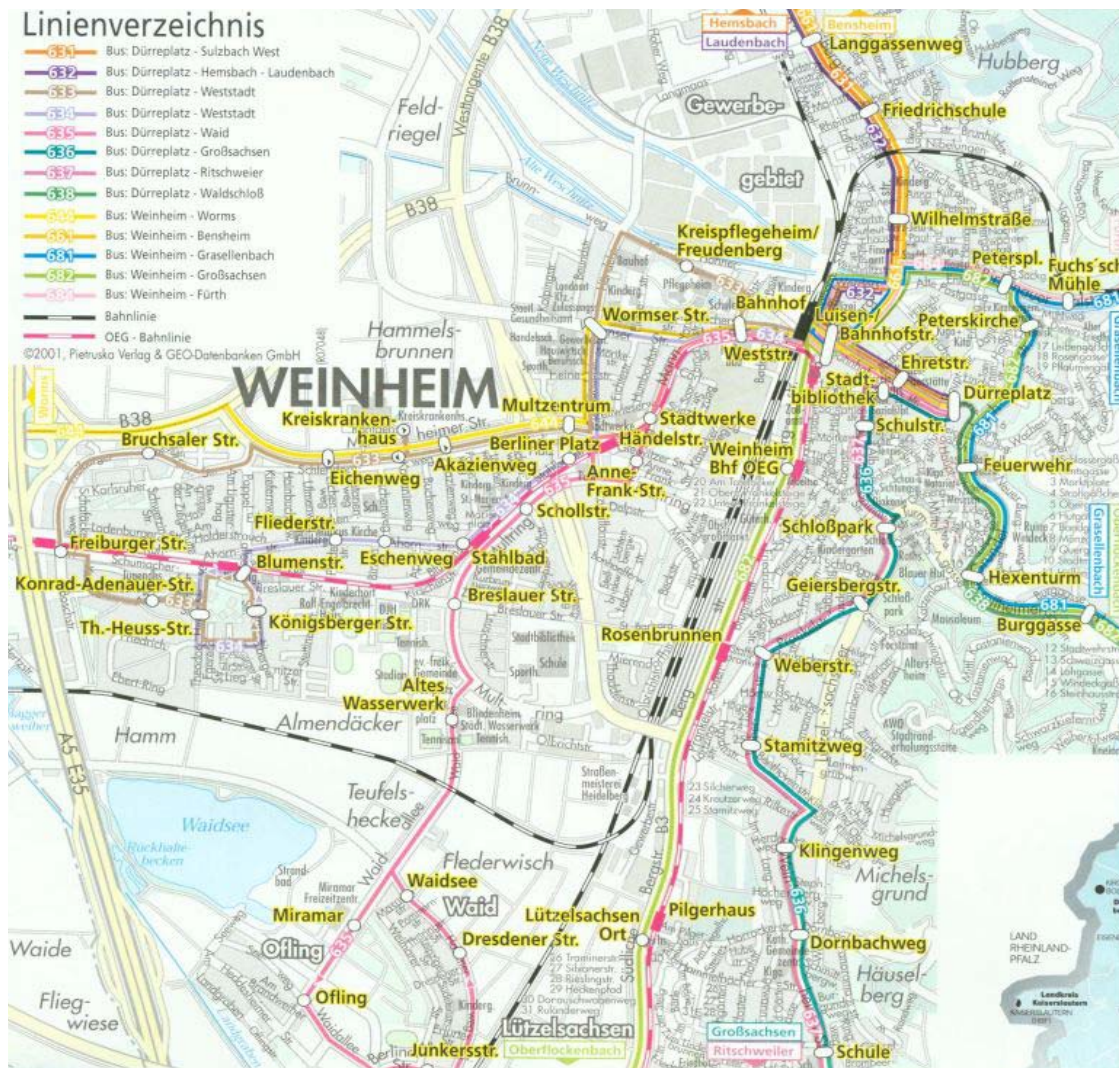
Linie	Richtung	Fahrgäste/ Tag			Fahrten/Tag		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
644	Worms	73	23	13	15	6	3
	Weinheim DB- Bahnhof	39	20	8	14	6	3
661	Bensheim	10	6	6	3	2	1
	Weinheim DB- Bahnhof	7	0	0	3	2	1
681	Grasellenbach	342	125	97	28	13	9
	Weinheim DB- Bahnhof	371	199	53	30	15	6
682	Bahnhof- Oberflockenb.- Großs.	198	21	25	13	8	4
	Bahnhof- Großs.- Oberflockenb.	220	46	14	13	6	3
684	Mörtenbach	10	43	8	2 (+26)	3 (+16)	1 (+14)
	Weinheim DB- Bahnhof	18	20	3	3 (+25)	4 (+16)	1 (+14)

Der Stadtbusverkehr in Weinheim begann 1958, als eine Buslinie eingeführt wurde, um die neue Weststadt an den alten Stadtkern anzuschließen; diese Linie wurde 1962 erweitert. 1967 wurde der Stadtbusverkehr durch eine Linie durch die Südstadt bis nach Lützelsachsen und Hohensachsen ergänzt. 1974 wurde auch „die Waid“, seit der Gemeindereform Weinheimer Stadtteil, wo das Miramar neu entstanden war, durch einen Stadtbus erschlossen und die Hohensachsener Linie bis Ritschweier verlängert. 1985 wurde eine zweite Weststadtlinie eingeführt. Die Anlage des Busbahnhofs erfolgte 1982 im Zusammenhang mit dem Bau des Parkhauses Dürrestraße.

³ Wulfhorst, 2003 „Flächennutzung und Verkehrsverknüpfung an Personenbahnhöfen“

⁴ Angaben MVV/OEG AG

Abbildung 3 : Liniennetzplan Weinheim



Die Linien des Stadtbusverkehrs erschließen die meisten Siedlungsbereiche und sind radial auf den Dürreplatz ausgerichtet. Ca. 12.100 Einwohner leben in einem Radius von 2.000 m um den zentralen Einkaufsbereich, der überwiegende Anteil der Einwohner in einer durchschnittlichen Entfernung lebt bis zu 5,5 km von diesem entfernt. Erschließungslücken gibt es in den Gewerbegebieten Süd und West (westlicher Teil) sowie im Neubaugebiet Lützelsachsen-West. Alle acht Stadtbuslinien führen über den Bahnhof und den als Zentralen Omnibusbahnhof ausgebauten Dürreplatz. Inzwischen sechs Ruftaxilinienvollständigen das Angebot.

2002 wurden insgesamt 3.200 Fahrgäste pro Tag im Stadtbusverkehr gezählt. Eine hohe Ausnutzung haben die Buslinien im Schülerverkehr, insbesondere die Regionalbusse. Im Schuljahr 2003/04 besuchten ca. 7.000 Kinder und Jugendliche die Schuleinrichtungen in Weinheim. Hiervon waren 1.139 Haupt- und Realschüler, 1.693 Gymnasiasten und 2.074 Schüler der gewerblichen, hauswirtschaftlichen und kaufmännischen Berufsschulen.

Die Linien der Stadtbusse fahren im Stundentakt. Durch Linienüberlagerung wird stellenweise ein Halbstundentakt erreicht. In den Abend- und Nachtstunden verkehren keine Linienbusse mehr, nach Waid/ Ofling und nach Ritschweier auch sonntags nicht. Die Bedienungshäufigkeiten sind Tabelle 4 zu entnehmen. Hierzu wurden folgende Festlegungen getroffen:

- Hauptverkehrszeit (HVZ): Ankünfte 6-9:00 h und 12-14:00 h, Abfahrten 16-19:00 h,
- Nebenverkehrszeit (NVZ): An 9:00- 12:00 h, Ab 14:00- 16:00 h
- Schwachverkehrszeit (SVZ): Abfahrten ab 19:00 h bis Dienstende, samstags, sonn- und feiertags Ankünfte bis 12:00 h, Abfahrten ab 12:00 h.

Tabelle 4: Fahrplanangebot der Linien in Weinheim (Stand: 2004)

Linie	Montag – Freitag			Samstag	Feiertag	
	HVZ	NVZ	SVZ	gesamt	gesamt	
631	Sulzbach-West	16	6	1	18	7
632	Laudenbach	13	6	1	4	-
633	Weststadt (Kreiskrankenhaus)	16	8	1	18	7
634	Weststadt (Berliner Platz)	17	10	1	20	7
635	Waid / Ofiling	8	4	-	7	-
636	Großsachsen	8	5	-	5	-
637	Ritschweier	7	5	1	8	-
638	Waldschloss	8	5	-	10	7
644	Worms	6	3	-	5	3
661	Bensheim	0	2	-	2	2
681	Gras-Ellenbach	22	8	5	13	7
682	Oberflockenbach- Großsachsen	6	2	1	6	5
682	Großsachsen- Oberflockenbach	6	4	2	7	2
684	Fürth	-	-	2	4	1
688	Nieder-Liebersbach	10	-	-	-	-
6900	Ruftaxi Ritschweier	-	-	4	10	12
6901	Ruftaxi Großs.- Rippenw.– Oberfl.b.	-	-	3	5	4
6902	Ruftaxi Waid/ Ofiling	-	-	4	10	11
6903	Ruftaxi Nächstenbach	12	6	5	11	9
6932	Ruftaxi Laudenbach	-	-	9	8	3
6970	Ruftaxi Gorchheimertal	-	-	2	3	2
R 65	OEG Rundlinie Heidelberg	25	20	9	41	31
R 65	OEG Rundlinie Viernheim	38	20	15	52	38

Die Verknüpfungen der 17 ÖPNV-Linien (15 Bus- und 2 gegenläufige Straßenbahn-Linien) und der Verbindungen der Deutschen Bahn-AG untereinander bestehen einerseits auf gemeinsam genutzten Stammstrecken, andererseits im Bahnhofsbereich sowie am ZOB Dürreplatz. Neben diesen sind auch die Umsteige-Haltestellen Bahnhofstraße und Luisenstraße und der OEG-Bahnhof stark belastete Haltestellen.

„Park and ride“ (P&R), „kiss and ride“ (K&R) und „bike and ride“ (B&R) sind am Weinheimer Bahnhof möglich. 65 kostenpflichtige P&R-Stellplätze sowie rund 70 Fahrradabstellplätze (B&R) werden am Bahnhof angeboten. An den wichtigsten OEG-Haltestellen bestehen ca. 160 Fahrradabstellplätze. P&R zu den Zielen in Weinheim selbst spielt im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr bisher eine nur untergeordnete Rolle, da P&R-Stellplätze an den nach Weinheim führenden Buslinien nicht angeboten werden.

1.5 Mobilität in Weinheim

Verkehr wird verursacht durch die Mobilität der Bevölkerung⁵. Hierbei wird unterschieden zwischen Mobilität zu Fuß, mit dem Rad, Kfz und ÖPNV. Die Auswirkungen der Mobilität auf den Verkehr sind abhängig vom Motorisierungsgrad der Bevölkerung. Dieser ist in Deutschland im Laufe des letzten Jahrhunderts auf 533 Pkw pro 1.000 Einwohner im Jahr 2001 gestiegen; in Weinheim lag diese Quote mit 600 Pkw pro 1.000 Einwohner deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Am 31.12.2006 waren in Weinheim 32.335 Fahrzeuge gemeldet, davon ca. 82,7% Pkw (26.750), ca. 6,4% Krafträder (2.060), ca. 5,3% Nutzfahrzeuge (1.120) und ca. 5,5% Anhänger und sonstige Fahrzeuge⁶.

Während sich die Anzahl der Fahrzeuge in Deutschland seit 1976 nahezu verdreifacht hat, stieg die Anzahl der Wege pro Person und Werktag seit 1976 von 2,9 auf lediglich 3,6 im Jahre 2002. Verkehrsprobleme sind also nicht im Wesentlichen durch gestiegenes Verkehrsaufkommen verursacht, sondern durch veränderte Verkehrsmittelwahl („Modal split“) aufgrund erhöhter Pkw-Verfügbarkeit, bzw. durch die immer stärkere Nutzung des Kraftfahrzeugs. Allerdings sind auch heute noch ca. 11-14% der Bevölkerung überhaupt nicht mobil.⁷

Um den Status quo der Verkehrsmittelwahl und die Veränderung gegenüber 1994 von zu ermitteln, wurde in der Innenstadt von Weinheim eine Befragung zur Verkehrssituation durchgeführt, die mit den Ergebnissen der Erhebung aus dem Jahr 1994 verglichen wurden. Optimal für den VEP wäre

⁵ Die Begriffe „Mobilität“ und „Verkehr“ unterscheiden sich dadurch, dass „Mobilität“ die Aktivitäten und Wege in den Vordergrund stellt, während „Verkehr“ ihre Durchführung mit den verschiedenen Verkehrsmitteln beschreibt. Für eine hohe Mobilität wichtig ist die gute Erreichbarkeit verschiedener Aktivitätsorte, während Funktionsverbesserungen im Verkehr vor allem auf die Vermeidung von Zeitverlusten durch die Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten abzielen.

⁶ Internetseite des Rhein-Neckar-Kreises/Zulassungsstellen/Statistik

⁷ Mobilität in Deutschland 2002, DIW Berlin

eine Haushaltsbefragung im Versorgungsbereich von Weinheim gewesen, um das Verkehrsverhalten des Teils der Bevölkerung zu ermitteln, das potentiell auf Weinheim orientiert ist. Eine solche Haushaltsbefragung hätte allerdings die finanziellen Möglichkeiten der Stadt gesprengt.

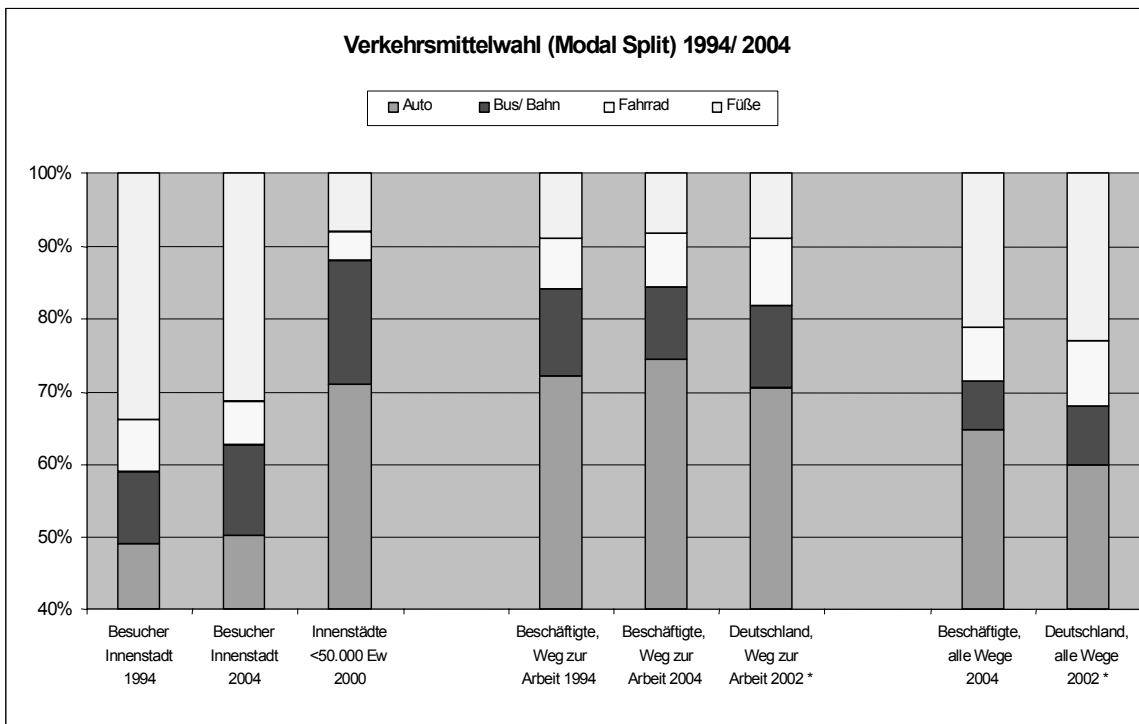
Der Anteil des MIV stieg von 63 auf 65%, der Anteil der ÖPNV Nutzer sank von 11 auf nur 7%, Fußgänger- und Radfahreranteil stiegen jeweils um 1% auf 20 bzw. 8%. Damit ist die Verkehrsmittelwahl in Weinheim durchschnittlich.

Die in der Innenstadt Beschäftigten wurden auch nach der Verkehrsmittelwahl beim Freizeitbesuch in der Innenstadt gefragt: 28% kommen zu Fuß. Der Anteil für ÖV und Fahrrad entspricht bei der Freizeitnutzung in etwa dem Durchschnitt wie bei allen Wegen. 54% der Wege in die Innenstadt werden mit dem Auto zurückgelegt.

In Abbildung 4 sind die Ergebnisse von 1994, 2004 und vergleichbare Daten aus Verdichtungsräumen in Deutschland gegenüber gestellt.⁸

Bei den Besuchern der Weinheimer Innenstadt sind fast die Hälfte zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn gekommen. Dagegen liegt die Nutzung des ÖPNV in Weinheim im Vergleich zu anderen Innenstädten deutlich zurück. Aus dem sehr starken Fußgängeranteil bei den Passanten lässt sich ableiten, dass die Innenstadt mehr von Anwohnern der näheren Umgebung aufgesucht wird als von weiter entfernt Wohnenden.

Abbildung 4: Vergleich des Modal Split in Weinheim mit Städten in Verdichtungsräumen⁹



Auf dem Weg zur Arbeit ist die ÖPNV-Nutzung noch schlechter und die Pkw-Nutzung deutlich höher als im Durchschnitt anderer Verdichtungsräume. Der ÖPNV hat gegenüber 1994 bei den in der Innenstadt Beschäftigten sogar an Attraktivität verloren. Fuhren 1994 noch 12% der Beschäftigten mit Bus und Bahn zur Arbeit, so sind es 2004 nur noch 10%. Auch die Anteile für das Fahrrad sind relativ niedrig, obwohl etwa ein Drittel der in der Innenstadt Beschäftigten in Weinheim wohnt und jeweils 10 bis 15 % entlang der nördlichen oder südlichen Bergstraße.

Aus der Befragung 2004 wird deutlich, dass das Auto in Weinheim gegenüber den Ergebnissen der Befragung 1994 weiterhin an Bedeutung zugenommen hat. Bedeutsam ist, dass fast drei Viertel der Befragten das Auto jeden Tag mindestens einmal bewegen. Häufigster Wegezweck ist dabei der Beruf (44%) und eine Kombination von Berufsweg mit Besorgung und Freizeit (42%). Die Nutzung des Kfz liegt bei allen Wegen in Weinheim um ca. 5% über dem Durchschnittswert in Verdichtungsräumen.

⁸ Zur besseren Darstellung der Differenzen wurden die Werte des MIV von 0 bis 40% abgeschnitten.
⁹ Quelle: Mobilitätspanel, Universität Karlsruhe/ Veröffentlichungen des VDV 2004

2. Verkehrsmittelbezogene Mängelanalyse

Um die Verkehrssituation genau zu erfassen, wurde vom Ingenieurbüro Verkehrsplanung Stottmeister, Bensheim, für die Verkehrssektoren Motorisierter Individualverkehr (MIV), ÖPNV, Radfahrer- und Fußgängerverkehr eine detaillierte Konfliktanalyse erarbeitet. Sie beschränkt sich schwerpunktmäßig auf die Kernstadt und bezieht sich auf die baulichen Voraussetzungen und verkehrsorganisatorischen Randbedingungen.

Konflikte entstehen dort, wo sich individuelle und gemeinschaftliche Zielvorstellungen der Verkehrsteilnehmer im täglichen Umgang miteinander nicht vertragen. Die Zielvorstellungen, die nicht immer vollständig erreicht werden können, lassen sich für die verschiedenen Verkehrssektoren u. a. wie folgt beschreiben:

Motorisierter Individualverkehr (MIV):

- Schnelles Erreichen des gewünschten Ziels, möglichst ohne Halte und Umwege
- Bequemes Fahren bei ausreichenden Fahrstreifenbreiten
- Durch andere Verkehrsteilnehmer (Rad, Fußgänger, ÖPNV) ungestörtes Fahren
- Leichtes Auffinden ausreichender Abstellmöglichkeiten für das Fahrzeug am Ziel

Öffentlicher Verkehr/ Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Keine langen und unbequemen Wege zur Haltestelle
- Gute, umfassende und leicht begreifbare Information über den ÖPNV
- Kein zu langes, aber witterungsgeschütztes Warten auf Bus oder Bahn
- Bequemes Ein- / Aussteigen (auch behindertengerecht)
- Fahren mit ausreichenden Sitzmöglichkeiten
- Schnelles Erreichen der gewünschten Zielhaltestelle ohne unnötige Halte und ohne Umsteigen
- Erreichen des gewünschten Ziels von der Zielhaltestelle aus auf kurzen, gut ausgeschilderten Wegen

Radverkehr

- Schnelles Erreichen des gewünschten Ziels, möglichst ohne Halte und Umwege
- Bequemes Fahren auf Wegen mit geringen Steigungen, ausreichenden Breiten und mit glatter Fahrbahnoberfläche
- Durch andere Verkehrsteilnehmer (MIV, Fußgänger) ungestörtes Fahren
- Fahren durch erlebnisreiches Umfeld (im Freizeitverkehr)
- Leichtes Auffinden von diebstahl- und witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten für das Rad am Ziel

Fußgängerverkehr

- Schnelles Erreichen des gewünschten Ziels, möglichst ohne Umwege
- Bequemes Gehen mit geringen Steigungen; möglichst keine Treppen; ggfs. ausreichende Ausruhmöglichkeiten
- Durch andere Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, MIV) ungestörtes Gehen
- Behindertengerechte Bordsteinabsenkungen und Signalisierungen
- Leichtes Auffinden der Ziele über gut ausgeschilderte Wege

Die unterschiedlichen Verkehrsmittel wurden für sich und auch im gegenseitigen Zusammenspiel untersucht. Deswegen sind manche Konflikte mehrfach aufgeführt. Fußgänger- und Radverkehr werden vor dem MIV behandelt, um zunächst die Aufmerksamkeit auf die wenigen Mängel bei diesen Verkehrsarten zu lenken bzw. die Aufmerksamkeit des Lesers nicht durch die vielen Probleme im MIV zu ermüden.

Anmerkung:

Die Bedeutung der in den Kapiteln 2.1 bis 2.4 aufgeführten Mängel ist unterschiedlich. Mit der Nennung oder Reihenfolge wird weder eine Wertung der Mängel, noch eine Priorisierung von Maßnahmen vorgenommen. Die Bewertung muss auch die Kosten für die Beseitigung der Mängel berücksichtigen und soll im Rahmen der politischen Abstimmungsprozesse erfolgen.

2.1 Fußgängerverkehr

Die Qualität von Fußwegebeziehungen wird nur von einem eingeschränkten Personenkreis wahrgenommen, da immer mehr Wege mit dem Kfz erledigt werden. Lediglich im Innenstadtbereich werden auch etwas längere Distanzen zu Fuß zurückgelegt, obwohl dies dort aufgrund der schwierigen Topographie insbesondere für mobilitätsbehinderte Personen schwierig ist.

Anlagen des Fußgängerverkehrs werden an den Zielvorstellungen einer schnellen, störungsarmen und beschwerdearmen Wegführung mit ausreichender Information über die Wegführung und die Ziele gemessen. Daneben sind auch von Bedeutung:

- Witterungsschutz (z. B. beim Schaufensterbummel)
- Gepäckaufbewahrung (z. B. beim Einkaufen)
- Information über Sehenswertes (z. B. für Touristen)
- Behindertengerechte Ausgestaltung (für Seh- und Gehbehinderte)
- Gute Ausstattung mit und gute Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen

Die Konfliktanalyse zum Fußgängerverkehr beschreibt die Probleme im Innenstadtbereich, in Knotenpunktbereichen an Hauptverkehrsstraßen und anderen Straßenübergängen. Insbesondere wurde die Qualität der Fußwegeverbindungen zu Schulen, zu Haltestellen des ÖPNV, in die Innenstadt sowie innerhalb der Innenstadt untersucht. Konflikte des Schülerverkehrs, Einkaufsverkehrs, Freizeit- und Tourismusverkehrs wurden im Innenstadtbereich, an Knotenpunkten der Hauptverkehrsstraßen und anderen Straßen-Übergängen festgestellt. Die Lage der festgestellten Mängel ist in Anhang 3 zusammengefasst dargestellt.

- Bei der Schulwegführung ist der Fußgängerverkehr größerer Schulen bedeutsam. Konflikte gibt es insbesondere auf den Routen der Schüler des Werner-Heisenberg-Gymnasiums, die durch die belebte Innenstadt verlaufen (F-Mangel 1). Wegen großer Schülerströme gibt es aber vor allem Gefährdungen im Bereich der Berufsschulen. Insbesondere in der Händelstraße muss auf eine gute Trennung der Fußgängerströme vom Kfz-Verkehr Wert gelegt werden (F-Mangel 2).
 - Die bevorzugten Geschäftsstraßen „Bahnhofstraße“ und „Hauptstraße“ können von Fußgängern über die Bushaltestellen „Bahnhofstraße“, „Stadtbibliothek“/ „Ehretstraße“ sowie „Dürreplatz“ und über die in unmittelbarer Umgebung liegenden Parkieranlagen der Parkleitbereiche A „Bahnhofstraße“ und B „Fußgängerzone“ zu Fuß gut erreicht werden. In der Bahnhofstraße besteht aufgrund der vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten auf beiden Seiten erhöhter Querungsbedarf; dem starken Querungsbedürfnis wird trotz der signalgesicherten Querungen an der Schulstraße und an der Hauptstraße sowie der Mittelinseln im Bereich des Kriegerdenkmals und im Bereich Atrium nicht ausreichend Rechnung getragen. Für freie Querungen zwischen den Hilfen ist die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h zu hoch und das Verkehrsaufkommen i.d.R. zu dicht; dies wird mit dem in der Befragung 2004 vorgebrachten Wunsch nach reduzierten Geschwindigkeiten in der oberen Bahnhofstraße bestätigt (F-Mangel 3).
 - Im verkehrsberuhigten Bereich der Hauptstraße zwischen Bahnhofstraße und Fußgängerzone am Karlsberg überlagert sich Einkaufsverkehr zu Fuß mit dem MIV. Vor der Fußgängerzone sollten allerdings Störungen durch den MIV minimiert werden (F-Mangel 4). Eine ähnliche Problematik, wenn auch nicht in demselben Maße, besteht im Bereich zwischen Grabengasse und Marktplatz, weil hier neben dem Einkaufsverkehr auch stärkerer Touristenverkehr zum historischen Marktplatz bzw. zum Gerberviertel zu beobachten ist.
 - Die Wege von den Parkierungseinrichtungen bzw. Bushaltestellen in die Einkaufsbereiche und zurück weisen keine oder zu wenig Möglichkeiten zum Ausruhen auf; des Weiteren gibt es keine Möglichkeit, Gepäck zwischenzulagern. Witterungsschutz ist nur durch individuelle Vordächer gegeben. In der Fußgängerzone selbst wird der Einkaufsverkehr häufig durch Andienungsverkehr gestört. Aufgrund der geringen Breite (6,50 m bis 8,00 m) und der zahlreichen Einbauten (Lampen, Pflanztröge, Bänke, Abfalleimer), die das Bild der Fußgängerzone positiv prägen, ist für Fußgänger das Durchkommen bei geparkten Lkw schwierig.
 - In der „Mittleren Hauptstraße“ zwischen Bahnhofstraße und Lindenstraße kommt es zu Konflikten des Schülerverkehrs zu Fuß (und zu Rad) mit dem Kfz-Verkehr. Das Parken bestimmt das Bild. Dieser Einkaufsbereich ist durch die Bahnhofstraße vom Karlsberg abgeschnitten (F-Mangel 5).
 - Die Gestaltung der öffentlichen Wege ist in der Innenstadt, z. B. vor öffentlichen Gebäuden oder an Bus-Haltestellen, in der Regel nicht seh- oder gehbehindertengerecht. An Bushaltestellen sind die Einstiegsbereiche nicht überall erhöht, so dass mobilitätsbehinderte Personen nicht gut einsteigen können. Ebenso fehlen an wichtigen Querungsstellen Bordsteinabsenkungen, aber auch Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder für Behinderte. Z.B. wird der in der unteren Bahn-
-

hofstraße bestehende Leitstreifen nicht zu den Fußgängerüberwegen geführt, Aufmerksamkeitsfelder fehlen hier sowie im Haltestellenbereich (F-Mangel 6).

- Für den Fußgängerverkehr von Touristen sind insbesondere die Parkplätze Marktplatz/ Hermannshof, Schlosspark – hier wegen den Busparkplätzen – und Rathaus von Bedeutung. Die Verbindungswege zu den Sehenswürdigkeiten über die Grabengasse, Rote Turmstraße, Mittulgasse und Hauptstraße sind nicht oder nicht ausreichend beschildert. Auch die touristischen Ziele selbst sind wie die öffentlichen Einrichtungen kaum oder nur schlecht gekennzeichnet (F-Mangel 7).
- Für den attraktiven Altstadtbereich reichen in den Spitzenstunden die Parkmöglichkeiten nicht aus (F-Mangel 8). Touristen müssen vom Parkplatz D3 „Marktplatz/ Hermannshof“ zum historischen Marktplatz durch die nachmittags stark frequentierte Rote Turmstraße. Die hier vorbeifahrenden Kfz-Mengen sind unverträglich mit dem Fußgängerverkehr. Der Parksuchverkehr stört den Fußgängerverkehr massiv, Ein- und Ausparkvorgänge über den markierten Fußweg hinweg stören.
- Die Grabengasse als Verbindung zwischen Hermannshof, Fußgängerzone und Gerberviertel weist zu schmale Gehwege auf und ist durch Parksuchverkehr in Richtung Parkplatz D4 „Museum“ belastet. Dieser Parkplatz liegt für Touristen nicht gut erreichbar und sollte eher Anliegern vorbehalten bleiben (F-Mangel 9).
- Der Bahnhof stellt für viele Besucher den Eingang in die Stadt dar. Diese finden wenig Orientierungsmöglichkeiten: Der Bahnhofsvorplatz ist von Fahrbahnflächen dominiert, es fehlen Informationen über die Stadt und ihre Ziele. Aufgrund der Entfernung des Bahnhofs zur Innenstadt und zu den touristischen Zielen haben hier besondere Bedeutung der ÖPNV und Fußwege. Informationen hierüber existieren kaum, teilweise schlecht auffindbar und unstrukturiert. Auf Initiative einer AGENDA Gruppe wurden Verbesserungen erreicht, die allerdings nicht genügen. Insbesondere sind die Wege zwischen den ÖV- Haltestellen (DB/ OEG/ Bus) und der Innenstadt nicht ausreichend gekennzeichnet (F-Mangel 10).
- Ein weiteres Problem besteht in der Unterführung des Suezkanalwegs: Hier sind die Breiten des Fußweges mit ca. 1,00 m und des verbleibenden Fahrstreifens (3,0 m) vor allem wegen der Länge der Tunnelführung sehr problematisch, zumal auch der Radverkehr hier entlang geführt wird. Die geringen Abmessungen sind gefährlich, da sich der MIV oft nicht an die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit hält, so dass die Unterführung als Angstrraum wahrgenommen wird (F-Mangel 11).

2.2 Fahrradverkehr

Der Fahrradverkehr hat in der Stadt Weinheim trotz ihrer bewegten Topographie einen beachtlichen Stellenwert. Zum einen ist durch Angebote qualitätvoller Fahrräder die Nutzung des Fahrrads trendfähig geworden, zum anderen haben die Ausweisung von neuen Radwegen und Fahrradabstellanlagen (insbesondere an Haltestellen des ÖPNV) hierzu beigetragen.

Schwierig haben es Radfahrer in Weinheim mit Ziel Innenstadt, da der von der Ebene aus zu überwindende Höhenunterschied bis zu 45 m beträgt (!); z.B. ist an der Verbindung der Radroute von der Weststadt über die Barbarabrücke in die Altstadt die Steigung der Albert-Ludwig-Grimm-Straße ab Freudenbergstraße in Richtung Rathaus sehr steil (R-Mangel 19).

Schwierigkeiten haben Radfahrer auch dann, wenn an einigen Hauptverkehrsachsen wie z.B. in der Grundelbachstraße und der Müllheimer Talstraße aufgrund eher schmaler Straßenbreiten keine Radwege oder Radfahrstreifen vorhanden sind (R-Mangel 8). So wurden in der Konfliktanalyse auch überwiegend Lücken im Radwegenetz, nicht ausreichende Radwegebreiten für Radfahrer und konfliktträchtige Querungsstellen analysiert. Eine Übersicht über die Lage der vom Ingenieurbüro VPS festgestellten Mängel im Radverkehrsnetz ist in Anhang 4 zu finden.

Das innerörtliche Radwegenetz zielt in der Regel auf den Schüler-, Berufs- und Einkaufsverkehr bzw. Zielverkehr zu den Sport- und Freizeitanlagen. Für die meisten Nutzer dieser Bereiche sind die Wege bekannt. Wegweisung ist deshalb hier von geringerer Bedeutung; es müssen lediglich ausreichende Kapazitäten und Qualitäten bereitgestellt werden. Hierbei sollte beachtet werden, dass einerseits kurze Wege für eher junge und kräftige Menschen und andererseits bequeme und sichere Wege für eher ältere und schwächere Menschen angeboten werden sollen.

Bei der Mängelanalyse wurde davon ausgegangen, dass innerhalb von Tempo-30-Zonen auf eine Markierung von Radwegen verzichtet werden kann, außerhalb aber auf eine gute und dauerhafte Markierung oder Kennzeichnung geachtet werden muss. Ebenso wurde unterstellt, dass – wenn möglich – in Einbahnstraßen Radverkehr grundsätzlich im Gegenverkehr zugelassen werden sollte. Neben der Ausschilderung ist hierfür i.d.R. eine Abmarkierung erforderlich. Im Bereich der

Knotenpunkte und an wichtigen Querungsstellen sollten ausreichend Querungshilfen vorhanden sein. Dies können z.B. Mittelinseln oder signalgesicherte Überwege sein. Sie müssen begriffbar gekennzeichnet sein und möglichst im Zuge der bevorzugten Radrouten liegen.

Bedeutsamen Radverkehr weisen in der Regel die Schulen mit größerem Einzugsradius auf: Werner-Heisenberg-Gymnasium, Dietrich-Bonhoeffer-Schule, Friedrichschule, Karrillon-Hauptsschule, die Berufsschulen und das Wirtschaftsgymnasium. Probleme in der Überlagerung des Fußgängerverkehrs mit dem MIV ergeben sich in der Regel in der Nähe der Schulen, wo der Radverkehr sich konzentriert.

- Der starke Radverkehr nach Schulschluss im Werner-Heisenberg-Gymnasium entgegen der Einbahnstraßenrichtung – zulässigerweise – ohne bauliche Absetzung oder Markierung sowie die Weiterführung in der engen und ebenfalls als Einbahnstraße geführten Hauptstraße ist problematisch (Rad-Mangel 1).
 - In der westlichen Friedrichstraße mit Fortsetzung über die Bergstraße ist der Schulweg für Radfahrer insbesondere aufgrund der nicht unbedeutenden Steigung kritisch. Ebenso sind in der Bahnhofstraße bergauf fahrende Radfahrer am Ende des Radstreifens nach der Schulstraße durch hohes Verkehrsaufkommen bzw. höhere Geschwindigkeiten des MIV gefährdet. (Rad-Mangel 2).
 - In der Hauptstraße zwischen Friedrich- und Bahnhofstraße ist zwar Radverkehr in Richtung Süden zugelassen, aber in Gegenrichtung am Karlsberg aus Richtung Babostraße weiterführend zur Hauptstraße nicht (Rad-Mangel 3).
 - In der Bahnhofstraße sind bergauf fahrende Radfahrer am Ende des Radstreifens nach der Schulstraße durch hohes Verkehrsaufkommen bzw. höhere Geschwindigkeiten des MIV gefährdet.
 - Im Bereich der Friedrichschule fehlen ausgewiesene Radwege zur Absicherung der Schulwege. Auch im Bereich der Karillon-Hauptschule fehlt eine gesicherte Radwegeverbindung in der Weststraße zwischen Mannheimer Straße und Viernheimer Straße, ebenso wie in der Wormser Straße und der Händelstraße. Dort ist der Güterverkehr aus dem Gewerbegebiet Nord-West eine erhebliche Gefahr für den Radverkehr zu und von den Berufsschulen und dem Wirtschaftsgymnasium (Rad-Mängel 4-6).
 - Es fehlen teilweise Verbindungen zu gefahrlos oder bequemer zu befahrenden Routen des Radwegenetzes. Lücken entstehen insbesondere durch Einbahnstraßen, die nicht für Radfahrer freigegeben sind (Rad-Mangel 8).
 - Fahrrad-Abstellanlagen sind im Bereich Bahnhof, an öffentlichen Dienststellen und bei anderen Zielen mit hohem Radverkehrsaufkommen (z.B. Einkaufszone, Eisdielen) nur unzureichend vorhanden (Rad-Mangel 9).
 - Bei parallel der Fahrbahn geführten Radwegen sind abbiegende Radrouten selten besonders gesichert oder gekennzeichnet (z.B. durch roten Fahrbahnbelag). Die in der Bergstraße von Norden kommenden Radstreifen fehlen zwischen Hopfenstraße und Bahnhofstraße. Im Bereich des Knotenpunktes mit der Hopfenstraße enden/ beginnen sie unvermittelt. Ein Hinweis auf das Abknicken der Radroute durch die Hopfenstraße wird nicht gegeben, Querungshilfen fehlen (Rad-Mangel 10).
 - In der Wormser Straße fehlt der Lückenschluss von der Mannheimer Straße Richtung Berufsschulen. Ebenso fehlt eine Radweg-Verbindung aus dem Bereich Milt durch die viel befahrene Händelstraße nach Norden (Rad-Mängel 12/ 13).
 - Die theoretische Möglichkeit zur Querung der Bahnlinie für Radfahrer aus der Nordstadt z.B. zum Berufsschulzentrum durch die Bahnunterführung zwischen Werderstraße und Höherweg ist aufgrund der langen, steilen Treppen nicht zumutbar (Rad-Mangel 14).
 - Im Knotenpunktbereich Bergstraße/ Werderstraße/ Friedrichstraße fehlt der Lückenschluss von der Alten Postgasse zur Werderstraße, um auch innerstädtisch ohne größere Umwege zum Bahnhof zu gelangen (Rad-Mangel 15).
 - Der Radweg entlang der Weschnitz aus Richtung Birkenau kreuzt am signalisierten Petersknoten ohne Querungshilfe die stark befahrene, hier 3-streifige Grundelbachstraße. Eine Querung ist hier in der Hauptverkehrszeit praktisch nicht möglich. Im Bereich der Birkenauer Talstraße sind aus Platzgründen keine Radwege oder Radstreifen ausgewiesen (Rad-Mangel 16/17).
 - Der Knotenpunkt Suezkanalweg/ Bergstraße ist für den parallel zur Bergstraße geführten Radweg problematisch, da die Querung im Sichtdreieck der wartenden Autofahrer liegt (Rad-Mangel 18).
-

- Häufig sind Radwege gemeinsam mit dem Fußgänger geführt, aber nicht ausreichend breit ausgebildet oder nicht gekennzeichnet (z.B. an der Mannheimer Straße zwischen Klausingstraße und OEG-Haltestelle, Rad-Mangel 7). Teilweise sind auch Radfahrstreifen auf der Fahrbahn von Hauptverkehrsstraßen nicht ausreichend breit (Rad-Mangel 21) oder es fehlt eine geordnete Führung aller Verkehrsteilnehmer (Rad-Mangel 25). Querungsstellen für Radwege/ Radstreifen sind oft nicht vorhanden. Die Hilfen gemäß der ERA 95¹⁰ werden nicht angewandt (Rad-Mangel 33). Die Einbindung der Radrouten in die Signalisierung ist in nur wenigen Fällen erfolgt.

An das überörtliche Radwegenetz sind teilweise andere Anforderungen zu stellen als an das innerörtliche, da es sich in erster Linie an die Freizeitradler wendet. Entsprechend bedeutsam sind weniger ausreichende Kapazitäten, sondern eher eine gute Information und eine sichere Verkehrsführung.

- Lücken im Netz durch fehlende Information wurden festgestellt zwischen Sulzbach-West und Sulzbach bis zum Gewerbegebiet Nord (viele Arbeitsplätze, Friedhof; Rad-Mangel 31). Teilweise werden die Wege auch nicht in ausreichender Breite gebaut bzw. markiert und korrekt gekennzeichnet (Rad-Mangel 20).
- Leider enden im überörtlichen ebenso wie im innerörtlichen Radwegenetz manche Radwege, Radstreifen oder Angebotsstreifen unvermittelt. Verbindungen fehlen oder werden nicht ausgewiesen, insbesondere auch beim Radweg an der Waidallee zum Strandbad (Rad-Mängel 23, 24, 28, 32). An anderer Stelle sind zwar auf dem Papier Radwanderrouen vorhanden, in der Natur sind sie aber kaum aufzufinden; andere Radwanderrouen werden zwar vor Ort mit blassen Wegweisern gewiesen, sie befinden sich aber nicht im Radwegeplan (Rad-Mängel 26/ 27).
- Weitere Mängel sind bei der Art der Ausschilderung von Rad(wander)rouen zu finden: Sowohl die Wahl der Schriftgrößen, der Zustand der Folien als auch die Bauart der Wegweiser sind minderer Qualität und deshalb teilweise bis zur Unkenntlichkeit verblasst. Hinweise auf die Streckenbeschaffenheit¹¹ oder Entfernungen fehlen (Rad-Mangel 29). Der Beginn der Radwanderrouen sollte bereits innerhalb der Siedlungsbereiche ausgewiesen werden (Rad-Mangel 30)

2.3 Motorisierter Individualverkehr

Aufgrund der Lage der Stadt Weinheim am Ausgang zweier Täler zum Odenwald kann der von dort kommende Verkehr die Stadt nicht umfahren. Der Verkehr aus dem Birkenauer Tal hat sich seit Eröffnung des Saukopftunnels in der Innenstadt zwar um ca. 40% und somit spürbar verringert; weiterhin erhebliche Probleme bereiten aber die Belastungen durch den Verkehr aus den über das Gorbheimer Tal erschlossenen Odenwaldgemeinden. Dieser Verkehr kann über die weiterhin stark befahrene Birkenauer Talstraße, über die Bahnhofstraße und – allerdings nur abends auf dem Rückweg – über die Mittelgasse geleitet werden.

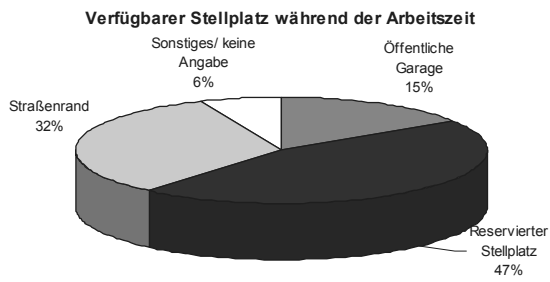
Die Beeinträchtigungen sind in der Bahnhofstraße und in der Mittelgasse hoch. Die Verkehrsimmissionen belasteten die Bahnhofstraße, weil sie Haupterschließung des Einkaufsbereichs Innenstadt mit sehr hohem Fußgängeraufkommen ist, und die Mittelgasse, weil sie nur 6 m breit ist und das Wohngebiet der historischen "Südlichen Altstadt" quert, die mit erheblichen finanziellen Mitteln saniert wurde. Ebenso belastet sind die Wohnbereiche entlang der Müllheimer Talstraße und der Grundelbachstraße: Auf dieser Strecke wurden im Jahre 2000 ca. 12.500 Fahrzeuge am Tag ermittelt; mittlerweile dürfte das Verkehrsaufkommen aufgrund neuer Wohngebiete im Gorbheimer Tal höher liegen (siehe Karte 4).

Weiterhin ist in der Innenstadt der Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr problematisch: Hier bestehen Konflikte zwischen dem Stellplatzbedarf der Anwohner, der Kunden von Einzelhandels-, Dienstleistungs- und anderen Gewerbebetrieben sowie der Beschäftigten. Nicht zutreffend ist jedoch, dass das Stellplatzangebot für Kunden und Besucher der Innenstadt nicht ausreichend ist: Im neuen Parkleitsystem werden nachmittags in der Regel ca. 200 freie Stellplätze angezeigt. Stellplatzmangel besteht allerdings zu den Hauptbesuchszeiten in den für Tourismus und Gastronomie attraktiven Bereichen der Altstadt (MIV-Mangel 35).

Über 60% der in der Innenstadt Beschäftigten können während der Arbeitszeit auf einem reservierten Stellplatz parken. Fast ein Drittel muss am Straßenrand einen Stellplatz finden (Abbildung 5). Von den Personen, die mehr als drei bis sechs Minuten vom Auto zu ihrem Arbeitsplatz laufen müssen, wird dies von fast 90 % akzeptiert. Bei Zugrundelegung eines zumutbaren Fußweges vom Auto zum Arbeitsplatz von 6 Minuten (ca. 500 m) stehen damit auch für die Beschäftigten in der Innenstadt ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Allerdings müssen 30% der Straßenrandparker länger als 3 Minuten nach einem freien Stellplatz suchen, 8% länger als 6 Minuten.

¹⁰ **Forschungsges. für Straßen und Verkehrswesen (FGSV):** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95, 1995.

¹¹ **FGSV:** Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, 1998.

Abbildung 5: Stellplätze für Beschäftigte in der Innenstadt

Für einen gemieteten Stellplatz muss überwiegend bis zu 20 € im Monat bezahlt werden. In öffentlichen Garagen ist Dauerparken deutlich teurer. 8 % sind bereit, sogar 40 € monatlich hierfür zu bezahlen; dieser Betrag übersteigt sogar die Kosten für eine Monatskarte des ÖPNV.

Gemessen an den Zielvorstellungen einer flüssigen, reibungslosen und konfliktfreien

Abwicklung des MIV wurden in der Mängelanalyse (Anhang 5) u. a. festgestellt

- unzureichende Verkehrsführung (u. a. durch Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Topographie),
- fehlende Kapazitäten oder fehlende Ersatzstraßen und
- unangepasste Verkehrsregelung (u.a. durch zu hohe zulässige Geschwindigkeiten; durch Fahrverbote; durch nicht angepasste Signalsteuerung).

Teilweise wirken sich die festgestellten Mängel auch auf ganze Netzbereiche aus (siehe z.B. Problem Grundelbachstraße/ Südumfahrung). Übersichtskarten über die festgestellten Konflikte sind im Anhang zu finden. Die wichtigsten Problempunkte sind in den folgenden Kapiteln dargestellt.

2.3.1. Überschreitung von Leistungsfähigkeiten oder Belastungen

- Der Knotenarm in Richtung Autobahn ist mit 2.400 bis 2.800 Pkw-E/h und Richtung belastet (Richtung Fürth/ Odenwald bis zu 1.300 Pkw-E/h¹²). Bei normalen Kapazitäten von 1.200-1.400 Pkw-E/h für einen frei abfließenden Fahrstreifen oder 700- 800 Pkw-E/ für eine signalisierte Spur weisen die gezählten Werte trotz der drei vorhandenen Fahrstreifen auf Aus- bis Überlastung hin. Die Querung dieses BAB-Zubringers durch Fußgänger ist wegen der hohen Annäherungsgeschwindigkeiten sicherheitstechnisch bedenklich und macht eine Fußgängerüberführung erforderlich (MIV-Mangel 8).
- Der Knotenpunkt Mannheimer Straße/ Pappelallee ist stark durch den Quell- und Zielverkehr in/ aus Richtung Stadtmitte (1.100- 1.500 Pkw-E/h je Richtung), aber auch vom/ zum Stadtteil Weinheim-West und dem Gewerbegebiet West (ca. 800- 1.000 Pkw-E/h je Richtung) belastet, so dass Koordinierungsprobleme mit dem Knotenpunkt Mannheimer Straße/ B 38 aufgrund der 3-armigen Lösung mit stark ausgelasteten Zufahrtsarmen auftreten. Die hohe Auslastung in den Hauptverkehrszeiten ist mit langen Wartezeiten verbunden (MIV-Mangel 9).
- Die Kreuzung B 38/ Westtangente/ Viernheimer Straße ist trotz Lichtsignalanlage im 24-Stunden-Betrieb seit Jahren ein Unfallschwerpunkt. Infolge der Größe der Verkehrsfläche und der abschüssigen Knotenpunktarme ist die Übersichtlichkeit oft nicht gegeben. Die häufige Nutzung durch Lastzüge nimmt weiterhin Sicht auf den Verkehr. Die zusätzlichen Belastungen durch die im Gewerbegebiet Nordwest entstandenen und noch geplanten neuen Gewerbeflächen für bis zu 2.000 Arbeitsplätze mit großflächigen Einzelhandelsbetrieben erhöhen die Problematik (MIV-Mängel 31).
- Der Streckenabschnitt der Birkenauer Talstraße zwischen Stadthalle und Petersknoten ist in der Spitzenstunde in Richtung Peterskirche mit knapp 1.000 Pkw-E, in der Gegenrichtung mit knapp 900 Pkw-E/h hoch belastet. In den angrenzenden Knotenpunkten ist eine Aufteilung auf weitere Fahrstreifen erforderlich, um den Verkehr signaltechnisch abwickeln zu können. Soll weiterer Verkehr von den Routen durch die Innenstadt in der Größenordnung von 400 bis 600 Pkw-E übernommen werden (z.B. von der Bahnhofstraße oder der Mittelgasse), muss die Kapazität dieses Streckenabschnitts erhöht werden. Ansonsten werden die Staulängen vor den Knotenpunkten weiter ansteigen; der Verkehrsfluss wird inakzeptabel behindert werden (MIV-Mangel 13).
- Die Leistungsfähigkeit des 3-armigen Knotenpunktes Bergstraße/ Birkenauer Talstraße ist u.a. dadurch beschränkt, dass zur Bergstraße parallel laufende Fußgänger signaltechnisch abgesichert werden. Nach der Eröffnung des Saukopftunnels ist die Route Mannheimer Straße/ Bergstraße/ Birkenauer Talstraße die wichtigste Fahrbeziehung. Aber auch die Führung der Fußgänger ist wegen der Nähe der Stadthalle besonders zu berücksichtigen (MIV-Mangel 12). Darüber hinaus ist die Begreifbarkeit der Abbiegemöglichkeiten an der Einfahrt in die Weschnitzstraße, die als Einbahnstraße von der Bergstraße in das angrenzende Mischgebiet u.a. zum Finanzamt

¹² Pkw-E/ h: Pkw-Einheiten pro Stunde; rechnerische Größe mit Einbeziehung des Lkw-Anteils

führt, aufgrund des Versatzes von Weschnitzstraße und Birkenauer Talstraße äußerst problematisch. Fahrzeuge können nur sehr langsam abbiegen und behindern den Verkehr kurz hinter der Lichtsignalanlage (MIV-Mangel 3). Dies wird dann besonders kritisch, wenn eine zusammenfassende Signalisierung mit dem Knotenpunkt Bergstraße/ Friedrichstraße erfolgen soll.

- Die Grindelbachstraße hat eine Querschnittsbelastung von ca. 1.200 Pkw-E/h, in der Hauptrichtung ca. 1.000 Pkw-E/h. Die angrenzende sensible Wohnbebauung (insbesondere im Gebiet Müll und das Gerberviertel) sind weitgehend ungeschützt diesen Belastungen ausgesetzt. Die derzeitige Verkehrsführung von der Grindelbachstraße über die Bahnhofstraße oder die Birkenauer Talstraße (im derzeitigen Ausbau) ist äußerst problematisch, da sie durch überwiegend bewohnte Siedlungsgebiete führt und das innerstädtische Verteilernetz mit Durchgangsverkehr belastet (MIV-Mangel 14). Die Abführung des Verkehrs über die Bahnhofstraße kann nur in der Morgenspitze geduldet werden, da sich zu diesem Zeitpunkt der Fußgängerverkehr insbesondere am Hauptknotenpunkt Bahnhofstraße/ Hauptstraße noch nicht einstellt. Dennoch: Es quert hier in der Morgenspitze starker Schülerverkehr in Richtung Werner-Heisenberg-Gymnasium.
- Die Abbiegemöglichkeiten aus der Grindelbachstraße in die Dürrestraße sind aus beiden Fahrrichtungen nicht gut. Insbesondere macht das Abbiegen von Norden her wegen des engen Radius und der zu knappen Wannenausrundung Probleme. Vor allem für Busse oder Lastwagen stellt das Rechtsabbiegen aus der Zufahrt von Norden ein Hindernis dar; ohne Inanspruchnahme der Fahrstreifen des Gegenverkehrs ist kein Abbiegen in die Dürrestraße möglich. Der starke morgendliche Abbiegeverkehr aus Richtung Gorbheimer Tal (ca. 750 Pkw-E/h) steht im Konflikt mit dem Gegenverkehr (ca. 400 Pkw-E/h) und ist kaum unsignalisiert zu bewältigen. Die Rückstaulängen sind sehr groß. Der Knotenpunkt liegt unsignalisiert an der Grenze seiner Kapazität. Die Wartezeiten werden laut Richtlinie als nicht mehr akzeptabel angesehen (MIV-Mangel 15).
- Die Strecke Rote Turmstraße/ Mittelgasse/ Hauptstraße ist nachmittags im Rückreiseverkehr in Richtung Gorbheimer Tal stark belastet (knapp 500 Pkw-E/h). Die Belastung vormittags ist unbedenklich, da der Verkehr aus der Müllheimer Talstraße über die Bahnhofsstraße fließt (ca. 750 Pkw-E/h). Nachmittags fahren aber nur ca. 130 Pkw-E/h über diese Route zurück. Die engen Straßenverhältnisse sowie die überwiegende Wohnnutzung stehen im Widerspruch zu den hohen Verkehrsstärken; enge Wohnstraßen sollten mit maximal 250 Pkw-E/h belastet werden¹³. Auch die südliche Altstadt als ein touristisches Zentrum mit dem historischen Marktplatz ist von diesem Durchgangsverkehr betroffen. Die Fußgängerachsen (z. B. Marktplatz - Schloss) werden von dem Kfz-Strom gequert (MIV-Mangel 18).
- Die Waidallee übernimmt die Verbindungsfunktion zu den Stadtteilen Waid und Ofling und erfüllt die Funktion einer Hauptsammelstraße; neue Wohnbauflächen in diesem Bereich sind geplant. Sie weist im Bereich des Knotenpunktes mit dem Multring eine Querschnittsbelastung von ca. 550 Pkw-E/h auf. Der zusätzliche Verkehr ist nicht mehr über die relativ schmal und teilweise ohne Fuß- und Radwege ausgebaute Waidallee abzuwickeln, ohne dass Störungen im Verkehrsfluss zu erwarten sind. Insbesondere sind die Anschlussknotenpunkte vom zusätzlichen Verkehrsaufkommen betroffen. Die Tempo-Begrenzung auf 30 km/h ist für eine Hauptsammelstraße nicht mehr zumutbar. Hier müssen andere Lösungen zur Gewährleistung der Funktion der Hauptsammelstraße sowie zum Schutz der Anwohner, Fußgänger und Radfahrer gefunden werden (MIV-Mangel 20).
- An verschiedenen Knotenpunkten am Multring werden Signalanlagen betrieben, obwohl auch ein unsignalisierter Betrieb möglich wäre. Die Betriebskosten sind deshalb unangemessen hoch. Durch die Signalisierung werden insbesondere in Schwachlastzeiten unnötige Halte verursacht. Linksabbiegeströme sind hiervon besonders betroffen (MIV-Mängel 33/ 34).

2.3.2. Probleme in Verkehrsführung und Verkehrsregelung

- Am Knotenpunkt Bergstraße/ Friedrichstraße kann über Friedrich- und Bismarckstraße die Innenstadt erreicht werden. Die Abbiegespur aus Richtung Norden ist knapp bemessen. In der Gegenrichtung ist das Einbiegen aus der Friedrichstraße in die Bergstraße lediglich nach Norden möglich (MIV-Mangel 4).
- Der Postknoten als 5-armiger Knotenpunkt mit versetzten Zufahrten und sehr hohem Fußgängeraufkommen ist generell problematisch. Aus allen Richtungen treten so starke Verkehrsströme auf, deren Weiterführung im Knotenpunkt Probleme aufwirft. In der Spitzenstunde werden hier über 2.700 Pkw-E/h über die vier Zufahrtsäste abgewickelt, so dass eine flüssige Verkehrsführung kaum gegeben ist. Insbesondere wird der West-Ost-Verkehr durch die OEG-Linie im Zusammenhang mit den unzureichenden Anmeldeöglichkeiten der Straßenbahn unmittelbar aus der angrenzenden Haltestelle Luisenstraße heraus behindert (MIV-Mangel 5).

¹³ Siehe Richtlinien für die Anlage von Straßen- Querschnitte

- Am Knotenpunkt Bergstraße/ Moltkestraße werden Rechtsabbieger auf der Geradeausspur geführt. Hier wird bei Sperrung des Rechtsabbiegens durch die OEG-Straßenbahn der Geradeausverkehr behindert. Auch durch die versetzten Zufahrten zur Moltkestraße und zum Parkplatz des Verbrauchermarktes ergeben sich Probleme bei der Verkehrsabwicklung (MIV-Mangel 6).
- Der Suezkanalweg führt durch ein Wohngebiet und nimmt zusätzlich den Quell- und Zielverkehr – insbesondere auch Lkw – zu einem bedeutenden gewerblichen Verkehrserzeuger (Firma Naturin) auf. Er stellt zudem eine Abkürzung zwischen Innenstadt und Weststadt dar, weil er eine Umfahrungsmöglichkeit des neuralgischen Knotenpunktes Bergstraße/ Mannheimer Straße bietet. In der Bahnunterführung ist die Durchfahrt aufgrund der geringen Breite von 3,00 m lediglich für eine Fahrtrichtung gleichzeitig möglich. Die Belastungen vormittags bei 350 Pkw/h und nachmittags bei knapp 500 Pkw/h liegen im Tunnelbereich an der Kapazitätsgrenze. Da der Fußgängerverkehr hier stark beeinträchtigt wird, ist hier nur Schrittgeschwindigkeit zugelassen, wird aber selten eingehalten (MIV-Mangel 7).
- Verkehr aus der Weststadt muss an der Cavailonstraße den Gleiskörper der OEG-Straßenbahnlinie queren, vor der Einmündung der Klausingstraße in die Mannheimer Straße erneut. Aufgrund dieser doppelten Querungsnotwendigkeit der Gleise wählt der MIV aus der Weststadt gerne die Klausingstraße als Umfahrung. Diese Wohnstraße ist hierfür nicht vorgesehen. Nach 700 Metern kreuzt die OEG-Bahn die Fahrtrichtung West-Ost erneut. Im ca. 950 m langen Abschnitt der Mannheimer Straße zwischen Händel- und Bergstraße befinden sich 6 (!!) Ampeln für den MIV. Hierdurch wird der Verkehrsfluss zu oft angehalten (MIV-Mangel 10).
- Der Knotenpunkt Händelstraße/ Stahlbadstraße stellt mit der zu querenden OEG-Trasse, dem naheliegenden Knotenpunkt Mannheimer Straße/ Händelstraße und den Zufahrtsbereichen zur Tankstelle eine unübersichtliche Situation dar. Die Markierung der Ausfahrt aus der Stahlbadstraße wird direkt in den Gegenverkehr geführt. Dies stellt eine große Gefahr dar. Um den Rückstau über die Bahngleise auch in hochbelasteten Zeiten zu vermeiden, wurde am Knotenpunkt Mannheimer Straße/ Händelstraße die Zufahrt aufgeweitet und ein 2-spuriges Linkseinbiegen in die Mannheimer Straße ermöglicht. Mit 6 Spuren im südlichen Knotenpunktsarm ist der Knotenpunkt sehr flächenintensiv (MIV-Mangel 11).
- Der Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Ehretstraße ist mit Einbindung der Luisenstraße sehr komplex, da jeweils zwei Links- bzw. Rechtsabbiegemöglichkeiten aus der Bahnhofstraße bestehen. Die Vorfahrtsituationen aus der Luisenstraße und der Ehretstraße sind nur schwierig zu erfassen: Ein blinkender Abbieger ist nicht direkt der richtigen Fahrtrichtung zuzuordnen (MIV-Mangel 16).
- Der durch breite, signalisierte Fußgängerüberwege gesperrte Straßenabschnitt im Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Hauptstraße verursacht für den MIV lange Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer, da sich hier die starken Fußgängerströme der Haupteinkaufsstraße mit der als Durchgangsstraße genutzten Bahnhofstraße kreuzen. Der in der Nähe befindliche derzeitige ZOB Dürreplatz erzeugt weiterhin sowohl starken Busverkehr als auch Fahrgastverkehr zu Fuß. Die Abbiegemöglichkeit in die Hauptstraße wird durch parallelen Fußgängerverkehr vor allem auf der südlichen Seite (am Karlsberg) behindert, so dass nicht selten mit Rückstau in den Knotenpunkt hinein gerechnet werden muss (MIV-Mangel 17).
- Der unsignalisierte Knotenpunkt Viernheimer Straße/ Händelstraße an der Hauptzufahrt zur Firma Freudenberg ist ein innerstädtischer Unfallschwerpunkt (siehe Anlage 7). Dies wurde mit der Sonderregelung „Vorfahrt achten“ für die kritischen Kreuzungsarme entschärft. Der Knoten ist überdimensioniert (MIV 32).

2.3.3. Ungenügende Erschließung

- Der 1,2 km außerhalb liegende Ortsteil Sulzbach-West ist nur über eine (Wohn-) Anliegerstraße bzw. Einbahnstraßen an Sulzbachs Ortsmitte angeschlossen. Eine kürzere Verbindung zu Einkaufsgelegenheiten sowie die Anbindung über den ÖPNV erfolgt über Hemsbach. Aufgrund der Einfahrverbote („nur für Anlieger frei“) ist Sulzbach-West ein sehr isolierter, aber ruhiger Wohnstandort. Der motorisierte Verkehr aus Sulzbach belastet Wohnbereiche vor allem um die Goethestraße (Schule) und – trotz Dammweg-Brückenerneuerung – auch Hemsbacher Wohngebiete (MIV-Mangel 1).
- Die Anbindung der Weststadt an die Innenstadt über die Mannheimer Straße und über den Schleichweg Suezkanalweg ist nicht ausreichend und als Anbindung an die Südstadt/ Innenstadt in der HVZ überlastet: Die gesamte Anbindung der Weststadt (über 16.100 Einwohner!) erfolgt über Pappelallee, Stahlbadstraße und Multring. Die Querungen der OEG stellen besondere Hindernisse dar. Eine direkte Fortführung des Multrings an die Bergstraße mit ausreichender Kapazität fehlt (MIV-Mangel 19a).

- Die Anbindung der Weststadt an das regionale Straßennetz (Westtangente) in nördlicher Richtung kann vom Multring nur über OEG-Übergang Stahlbad – Stahlbadstraße – Berliner Platz (Miltzentrum) oder den Streckenzug Cavailonstraße – Händelstraße – Mannheimer Straße erfolgen. In der südlichen Richtung kann die Westtangente direkt nur vom Multring, nicht aber von der nördlichen Weststadt bzw. vom Berliner Platz aus erreicht werden. Von dort wäre ein Umweg über den Streckenzug Mannheimer Straße – Händelstraße – Cavailonstraße – Multring oder über den OEG-Übergang an der Ahornstraße erforderlich, um auf die Westtangente zu gelangen (MIV-Mangel 19b).
- Das Siedlungsgebiet von Weinheim-Süd und Lützelsachsen ist nur ungenügend an die B 3 angeschlossen. Auch die Kapazitäten der Weinheimer Straße sind für diese Haupterschließungsachse eingeschränkt. Der mittig zwischen der B 3 und Weinheimer Straße liegende Streckenzug Am Mönchgarten – Sommergasse – Mühlbachweg – Höfenweg, der für eine bessere Erschließung der beidseits gelegenen Siedlungsgebiete – auch für den ÖPNV – ideal wäre, kann nicht uneingeschränkt für die Erschließung genutzt werden. Die Querung der Wintergasse in Richtung Höfenweg ist nur für Anlieger auf einem Feldweg befahrbar, obwohl eine Anbindung an die Muckenstürmer Straße möglich wäre (MIV-Mangel 21).

2.3.4. Probleme des Wirtschaftsverkehrs

Für den Lieferverkehr im Innenstadtbereich sowie für die Misch- und Gewerbegebiete ist deren umfeldverträgliche und leistungsfähige Anbindung bedeutsam. Deshalb wurden schwerpunktmäßig organisatorische Regelungen (zeitliche oder sachliche Beschränkungen der Andienung, Halte- oder Parkverbote), Informationen über das angesiedelte Gewerbe sowie Zu- und Abfahrtswege zur Andienung der Innenstadt und zu den Gewerbegebieten überprüft:

- Die Hauptstraße ist zwischen Bahnhofstraße und Lindenstraße als verkehrsberuhigter Bereich gewidmet. In Fahrtrichtung Norden ist sie Einbahnstraße mit zugelassenem Radverkehr in Gegenrichtung. Wegen der schmalen Fahrbahn und Pollern in Teilbereichen ist ein Halten von Lieferfahrzeugen auf der Fahrgasse unzulässig. Für das Andienen können nur die vorhandenen Pkw-Stellplätze genutzt werden, die meistens belegt sind. Daher treten Konflikte mit dem MIV, dem Rad- und Fußgängerverkehr auf (MIV-Mangel 22, s.a. F-Mangel 11).
- Die Hauptstraße ist zwischen Institutstraße und Grabengasse als Fußgängerzone und zwischen Bahnhofstraße und Institutstraße sowie zwischen Grabengasse und Hutplatz als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Im Bereich Karlsberg wurde das Halten mit einer Sonderregelung zugelassen. Die Einfahrt in die Bereiche ist dementsprechend unbeschränkt möglich. Im Bereich der Fußgängerzone ist die Andienung bis 10 Uhr zugelassen, diese Regelung wird aber nicht eingehalten bzw. nicht ausreichend überwacht; Konflikte mit dem Einkaufsverkehr sind die Folge (MIV-Mangel 23, s.a. F-Mangel 5). In der Fußgängerzone sind keine Halteplätze für das Be- und Entladen ausgewiesen.
- Der historische Marktplatz, das touristische Zentrum Weinheims, ist als Fußgängerzone ausgewiesen. Durch die von 8 bis 16:00 h zugelassene Andienung werden Fußgänger beeinträchtigt. Der Abfluss des Andienungsverkehrs der Hauptstraße erfolgt teilweise über den Marktplatz, was in diesem von Gastronomie geprägten Aufenthaltsbereich störend ist. (MIV-Mangel 24).
- Die unabhängig von der amtlichen Wegweisung bestehende Ausschilderung der Gewerbegebiete kann ihren Zweck nicht erfüllen. Die vielfältigen Zielangaben werden dem Kraftfahrer nicht nach Oberzielen zusammengefasst dargeboten, so dass eine Vielzahl von Zielen an einem Wegweiserbaum genannt wird, die vom MIV im Vorbeifahren gar nicht aufgenommen werden kann (z. T. auch aufgrund der zu kleinen Schriftgrößen). Die Wegweiser wiederum sind an Standorten der Hauptverkehrsstraßen oder Knotenpunkte aufgestellt, an denen in der Regel nicht gehalten werden kann. Es sind zu wenig Übersichtspläne zur weiteren Information in unmittelbarer Nähe der Wegweiserbäume vorhanden (MIV-Mangel 25).
- Die Freiburger Straße stellt die Haupterschließungsstraße für das Gewerbegebiet West dar (Querschnittsbelastung bis zu 1.100 Pkw-E/h). Infolge der Ansiedlung von Speditionen ist ein sehr starker Lkw-Verkehr festzustellen (bis zu 18 % in der Zeit zwischen 6:00 und 9:00 Uhr). Hierdurch werden die benachbarten Wohnbereiche stark belastet. Die Knotenpunkte Pappelallee/ Freiburger Straße und Mannheimer Straße/ Pappelallee sind sehr stark belastet. Mit hohen Wartezeiten ist in den Spitzenstunden schon heute zu rechnen. Der Lkw-Verkehr sucht sich deshalb Ersatzrouten, die nicht dafür vorgesehen sind (MIV-Mangel 26).
- Die Anbindung des Gewerbegebietes Nord-West erfolgt zum Teil über die von Wohnbebauung umgebene Händelstraße. Die Berufsschulen sowie die Joh.-Seb.-Bach-Schule liegen in der Nachbarschaft. Der Anliegerverkehr und insbesondere der Schülerverkehr überlagert sich in der

Händelstraße mit dem Güterverkehr (siehe F-Mangel 2). Die Anbindungen der Gewerbebetriebe sind nicht verträglich mit dem Wohnumfeld. Das gleiche gilt für die Zufahrt für Pkw und Lkw zum Firmenkomplex Naturin, die einerseits vom Nord-Westen über die Mannheimer Straße, andererseits vom Süden über den Käsackerweg durch Wohngebiet mit Tempo-30-Zonen-Beschilderung zwischen Anne-Frank-Straße und Carl-Benz-Straße erfolgt. Die Orientierung wird hier sehr erschwert, was sich in den komplizierten Wegweisungen widerspiegelt (MIV-Mangel 27).

2.3.5. Potenzielle Mängel bei Siedlungserweiterungen

- Entstehen in den Bereichen Tiefgewann¹⁴ und Holzweg weitere Gewerbeflächen bzw. bis zu 2.700 Arbeitsplätze (im FNP 2004 noch unberücksichtigt), wird Verkehr induziert, der über die vorhandenen Knotenpunkte mit dem Hauptverkehrsstraßennetz nicht mehr ohne weiteres abgewickelt werden kann. Die B 3 würde nicht ausreichen, um den künftigen Verkehr insbesondere in der historischen Ortsdurchfahrt von Sulzbach und an Knotenpunkten verträglich abzuwickeln (MIV-Mängel 2 und 28).
- In den Gewannen Hammelsbrunnen und Hirschberger sind im FNP neue Gewerbeflächen für bis zu 1.900 Arbeitsplätze dargestellt. Im Zuge des fortschreitenden Ausbaus werden zusätzliche Anbindungen an das überörtliche Straßennetz erforderlich. Eine vollständige Anbindung der geplanten Nutzungen des Bereichs über den Knotenpunkt Mannheimer Straße/ Röntgenstraße ist ohne den Ausbau weiterer Knotenpunkte nicht möglich. Auch die zusätzliche Erschließung über einen Vollausbau des Knotenpunktes Mannheimer Straße/ Pappelallee könnte nicht sämtliche Erschließungsverkehre aufnehmen. Nach einem Vollausbau des Gewerbegebietes wird der Knotenpunkt B 38 / Westtangente verstärkt belastet, so dass dieser bei gleichzeitigem Vollausbau der Gewerbegebiete Nordwest nicht mehr in allen Fahrbeziehungen leistungsfähig sein wird (MIV-Mangel 30).

2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

In der Mängelanalyse des ÖPNV des Ingenieurbüros VPS wurden – gemessen an den Zielvorstellungen für den ÖPNV – u.a. folgende Konflikte festgestellt:

- zu große Haltestelleneinzugsbereiche,
- nicht optimale Linienführung und zu geringe Fahrgeschwindigkeiten,
- unzureichendes Fahrplanangebot und
- nicht ausreichende Verknüpfung der Linien untereinander.

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln hat sich in Weinheim mit der Einrichtung von zahlreichen Fahrradabstellanlagen an der Bahnlinie der OEG und am Bahnhof (B&R) deutlich verbessert; allerdings ist die Entfernung eines großen Teils dieser Stellplätze zu den Bahnsteigen zu weit. Daneben ist auch die Qualität des Angebotes nicht immer optimal, wie z.B. infolge einer mangelbehafteten Haltestellenausstattung und Umfeldgestaltung. Eine Übersicht über die Mängel im ÖPNV ist in Anhang 6 zu finden.

Im Jahr 2002 führte der Verkehrsverbund Rhein-Neckar auf allen Linien eine Fahrgastzählung durch, die mit der Zahl der Fahrten pro Tag ins Verhältnis gesetzt werden kann. Die mittlere Fahrgastbelegung gibt Auskunft über die Auslastung der Buslinien. Legt man eine mittlere Belegung mit 10 Personen/Tag als befriedigend und mit weniger als vier Fahrgästen als ungenügend zugrunde, sind lediglich vier der dreizehn Linien befriedigend ausgelastet und sogar zwei Linien ungenügend (siehe Tabelle 5). Es ist deshalb zu überlegen, inwieweit unrentable Linien eingestellt werden könnten, um mit dem so gewonnenen Potential Verbesserungen in solchen Bereichen bringen zu können, in denen die ÖPNV-Erschließung bisher ungenügend ist.

¹⁴ Bei der Berechnung des Verkehrsmodells wurde das Tiefgewann als theoretische Erweiterung berücksichtigt, obwohl es im neuen FNP nicht als Baufläche dargestellt wird.

Tabelle 5: Auslastung der Buslinien

Betr	Linie	Richtung/ Strecke	Fahrgäste/ Tag			Fahrten/Tag			mittlere			
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
webu	631	nach Hemsbach/ Sulzbach-West	475	173	138	25	16	7	19,0	10,8	19,7	
		von Hemsbach/ Sulzbach-West	488	183	76	25	18	7	19,5	10,2	10,9	
	632	nach Hemsbach/ Laudenbach	197	60	-	14	8	0	14,1	7,5		
		von Hemsbach/ Laudenbach	193	59	-	16	9	0	12,1	6,6		
	633	Weststadt über Kreiskrankenhaus	258	125	40	28	20	7	9,2	6,3	5,6	
		Dürreplatz über Kreiskrankenhaus	254	103	44	28	20	7	9,1	5,1	6,2	
	634	Weststadt über Ahornstraße	272	228	29	28	20	7	9,7	11,4	4,1	
		Dürreplatz über Ahornstraße	289	127	33	28	20	7	10,3	6,4	4,7	
	635	Multring- Waid/ Ofiling	57	20	-	11	6	0	5,2	3,3		
		Dürreplatz über Multring	85	25	-	12	6	0	7,1	4,1		
	636	Großsachsen über Lü/ Ho	109	26	-	13	6	0	8,4	4,3		
		Dürreplatz über Ho/ Lü	110	39	-	13	6	0	8,5	6,5		
	637	Ritschweier über Lü/ Ho	110	31	-	13	7	0	8,5	4,4		
		Dürreplatz über Ho/ Lü	109	26	-	13	6	0	8,4	4,3		
	638	Turnerbad- Waldschloss	87	34	-	13	13	0	6,7	2,6		
		Turnerbad- Dürreplatz	98	32	-	13	13	0	7,5	2,5		
	BRN	644	Worms	73	23	13	15	6	3	4,9	3,8	4,3
			(Worms) Weinheim	39	20	8	14	6	3	2,8	3,3	2,7
661		Bensheim	8	6	6	3	2	1	2,7	3,0	6,0	
		(Bensheim) Weinheim	7	0	0	3	2	1	2,3	0,0	0,0	
681		Grasellenbach	342	125	97	28	13	9	12,2	9,6	10,8	
		(Grasellenbach) Weinheim	371	199	53	30	15	6	12,4	13,3	8,8	
682		Bahnhof- Oberflockenbach- Großs.	195	21	25	13	8	4	15,0	2,6	6,3	
		Bahnhof- Großs.- Oberflockenbach	209	46	14	13	6	3	16,1	7,7	4,7	
684		Mörlnbach (Ergänzung DB)	10	43	8	2 (+26)	3 (+16)	1 (+14)	5,0	14,3	8,0	
		(Mörlnb.) Weinh. (Ergänzung DB)	18	20	3	3 (+25)	4 (+16)	1 (+14)	6,0	5,0	3,0	
Fahrgäste/ Tag im Busverkehr			4463	1792	586							

mangelhaft		bis 7	bis 5	bis 3	bis 3
ausreichend		bis 15	bis 11	bis 7	bis 9
befriedigend bis gut		ab 16	ab 12	ab 8	ab 10

Ein Blick auf den Markterfolg anderer Stadtbusverkehre zeigt, dass noch bedeutendes Potential zur Weiterentwicklung und Attraktivierung des Busverkehrs in Weinheim vorhanden ist; so liegt der Kennwert „Fahrten pro 100 Einwohner und Tag“ in etablierten Stadtbusstädten erheblich über den Kennwerten Weinheims (Tabelle 6). Die in der folgenden Tabelle dargestellten ÖPNV-Systeme¹⁵ haben auf den wichtigen Achsen einen Halbstundentakt eingerichtet, der z.T. in den Hauptverkehrszeiten weiter verdichtet wird. Sie sind in der Ausprägung und auch in ihrer Erschließungswirkung mit dem Stadtbusverkehr in Weinheim vergleichbar. Auf Grund des hohen Anteils älterer Menschen in Weinheim (siehe Kap. 3.1) ist ein besseres Fahrtenangebot angezeigt.

Tabelle 6: Vergleich des Markterfolgs verschiedener Stadtbusverkehre

Stadt	Erschlossene Einwohner	Fahrgäste pro Tag	Fahrten pro 100 EW/Tag
Weinheim	ca. 36.000	ca. 3.200	14
Bad Salzuflen	ca. 30.000	ca. 4.500	15
Bad Hersfeld	ca. 25.000	ca. 5.000	20
Lemgo	ca. 26.000	ca. 6.300	24
Lindau	ca. 24.000	ca. 9.000	37

2.4.1 Haltestelleneinzugsbereiche

Ein Kriterium für die Bewertung der räumlichen Erschließung durch den ÖPNV ist die Abdeckung des Siedlungsgebietes für die Ziel- und Quellaktivitäten Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bilden und Freizeitausübung. Hier kommt es auf die Weglänge an, die z.B. zu Fuß zwischen der Haltestelle und dem Ort der Aktivität zurückzulegen ist (Haltestellen-Einzugsbereich). Je nach Verkehrszweck und Lage der Haltestelle in der Stadt (z.B. Zentrum, Stadtrand, außerhalb) wird dabei die Entfernung von den Verkehrsteilnehmern unterschiedlich beurteilt.

Der Nahverkehrsplan geht für Linien des Stadtbusverkehrs von Haltestellen-Einzugsbereichen von 300 bis 400 m (6- 8 Minuten Fußweg) und von 400 bis 600 m (8- 10 Minuten Fußweg) für Linien des Öffentlichen Schienen-Personennahverkehrs aus. In der Fachliteratur werden allerdings Haltestelleneinzugsbereiche mit einem Radius von *maximal* 250 m empfohlen (siehe Fiedler¹⁶). Dieser Radius entspricht bei einem Umwegfaktor von 1,2 einem Fußweg von 5 Minuten. Wegen der erfahrungsgemäß geringeren Akzeptanz der Fahrgäste in kleineren Städten wurde für Weinheim für Buslinien ein zumutbarer Radius von 200 m Haltestelleneinzugsbereich zu Grunde gelegt.

¹⁵ Quelle: Stadtbuseignung der Städte und Gemeinden des Rhein-Neckar-Kreises, s.o.

¹⁶ Fiedler, J.: ÖPNV Planung und Betrieb - Kurzgefasst.

Für die attraktive OEG-Straßenbahnlinie, die in der Hauptverkehrszeit nach Mannheim einen 10-Minutentakt aufweist, kann ein Einzugsbereich von 300 m akzeptiert werden. Diese für die Ebene geltenden zumutbaren Radien müssen allerdings verringert werden, wenn durch starke Steigungen das Gehen erschwert wird oder wenn – wie beim Reisezweck Einkaufen – Gepäck getragen werden muss. Im Innenstadtbereich werden deshalb die Einzugsbereiche mit einem Radius von 150 m bewertet.

In folgenden Stadtbereichen kann der ÖPNV gemäß diesen Zielvorgaben nicht flächendeckend angeboten werden:

- Sulzbach, Hemsbach und Sulzbach-West; in Sulzbach liegt insbesondere das Gemeindezentrum weitab von den Haltestellen (ÖPNV-Mängel 1 bis 3).
- Direktverbindungen zum Weinheimer Friedhof von der einwohnerstarken Weststadt sowie den südlichen und östlichen Stadtteilen fehlen (ÖPNV-Mangel 4)
- Gewerbegebiet Nord; die Firma Freudenberg wird nicht vom Linienbetrieb angedient; der Weg von der Bergstraße zum Werkstor ist sehr weit (ÖPNV-Mangel 6).
- Nordstadt in den Bereichen Nördliche Hauptstraße und des Abzweigs in Richtung Weiler Nächstenbach (ÖPNV-Mängel 7 und 8)
- Nord-Weststadt mit dem neuen Gewerbegebiet Viernheimer Straße und Zwischen Dämmen mit bis zu 1.950 Arbeitsplätzen (ÖPNV-Mangel 9)
- Innenstadt in den Bereichen Friedrichstraße/ Wemer-Heisenberg-Gymnasium, Grundelbachstraße/ Am Schlossberg, Grundelbachstraße/ südliche Hauptstraße und Gerberviertel (ÖPNV-Mängel 11,12 und 19)
- Gewerbegebiet West, Bereiche nordwestliche Freiburger Straße, Draisstraße – Daimlerstraße und südliche Schleife Boschstraße – Hertzstraße – Tullastraße (ÖPNV-Mängel 13 und 14)
- Gewerbegebiet Süd, Mierendorff- und Gewerbestraße (ÖPNV-Mängel 15 und 22)
- Weststadt, Wohnbereiche westlich und östlich der Westtangente und um das Rolf-Engelbrecht-Haus/ Jugendherberge (ÖPNV-Mängel 16, 17 und 31)
- Südstadt um Friedrich-Vogler-Straße/ Leibnizstraße und um Lützelsachsener Straße zwischen Prankelstraße und Beethovenstraße (ÖPNV-Mängel 18 und 20)
- Waid, Gewerbebereich Carl-Benz-Straße (zu Hirschberg gehörend), Wohnbereich um den Kindergarten, Strandbad Waidsee (in den Sommermonaten; keine Anbindung verschiedener Ortsteile) und Ofling (ÖPNV-Mängel 23 bis 25 und 30)
- Lützelsachsen, Bereiche Weinheimer Straße/ Hammelbacher Straße und Im Steiles – Hammelbacher Straße – Am Mönchgarten – Sommergasse – Mühlbachweg – Höfenweg (ÖPNV-Mängel 26 und 27)
- Hohensachsen, Bereich Am Pfad/ Kaiserstraße. Insbesondere wegen Hallenbad/ Sporthalle in der parallel verlaufenden Lessingstraße (ÖPNV-Mangel 28).

Werden die im Flächennutzungsplan dargestellten Siedlungsflächen erschlossen, ist in folgenden Bereichen die ÖPNV-Anbindung nicht ausreichend:

- Gewerbegebiet Holzweg mit potentiell 800 Arbeitsplätzen (ÖPNV-Mangel 5),
- Gewerbegebiet Tiefgewann mit bis zu 1.900 Arbeitsplätzen (ÖPNV-Mangel 6),
- Gewerbegebiet in den Gewannen Hirschberger und Hammelsbrunnen mit bis zu 1.900 Arbeitsplätzen (ÖPNV-Mangel 10),
- Gewerbegebiet „Hintere Mulf“ mit bis zu 750 Arbeitsplätzen (ÖPNV-Mangel 21),
- Siedlungserweiterung Ofling mit bis zu 240 Wohneinheiten (ÖPNV-Mangel 25),
- Siedlungserweiterung Lützelsachsen Schaffnereiäcker (ÖPNV-Mangel 29).

Die Anbindung Weinheims an das überregionale Schienennetz ist nur über den DB-Bahnhof und über die DB-Haltepunkte Lützelsachsen sowie Hemsbach angeschlossen. Dies ist nicht ausreichend für den wichtigen Regionalverkehr bzw. den täglichen Berufspendlerverkehr, der pro Tag mit bis zu 1.300 Einsteigern Richtung Frankfurt und mit bis zu 600 Einsteigern Richtung Heidelberg einen beachtlichen Umfang besitzt. Im südlichen Weinheim, in der Weststadt, in der Nordstadt und für die Firma Freudenberg, fehlen ausreichend schnelle Verbindungen in die Räume Heidelberg und Mannheim. Die OEG-Trasse erschließt zwar noch feiner, als es eine S-

Bahn ermöglichen könnte, sie büßt aber aufgrund der vielen Halte an Schnelligkeit ein, so dass zusätzliches Kunden-Potential nicht aktiviert werden kann. So ziehen viele Beschäftigte zum Berufspendeln die Fahrt mit dem Pkw vor (ÖPNV-Mängel 55 und 56).

Da auf der Trasse der Main-Neckar-Bahn über Darmstadt – Bensheim – Weinheim – Mannheim-Friedrichsfeld ab dem Jahr 2010 die Einführung von S-Bahn-Linien geplant ist und die Haltepunktabstände einer S-Bahn enger beieinander liegen als bei den Regionalbahnen der DB-AG, ist die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte sinnvoll.

2.4.2 Reisezeiten

Aussagekräftig für Verbesserungspotential im ÖPNV sind die Reisezeiten in Bezug auf die des Motorisierten Individualverkehrs; Zu- und Abgangszeiten sind hier allerdings ebenso wenig berücksichtigt, wie die Suche nach einem Stellplatz. Das Reisezeitverhältnis von Weinheim nach Mannheim beträgt ebenso wie nach Heidelberg 1,7, d.h. für eine Strecke, die mit dem Auto in 10 Minuten zurückgelegt wird, benötigt die OEG-Bahn 17 Minuten.

Die Reisezeiten des Busverkehrs im Stadtgebiet sind teilweise sehr gut, teilweise aber auch zu schlecht (Tabelle 7). Besonders negativ fällt die Linie 633 auf, da der Bus von der Endhaltestelle Theodor-Heuss-Straße aus zunächst durch das Gewerbegebiet West fährt, der IV aber den direkten Weg wählt. Die Fahrzeit des Busses aus der Weststadt über das Kreiskrankenhaus dauert zum Dürreplatz mit 21 Minuten ca. 12 Minuten länger als mit dem Pkw.

Entsprechendes gilt für die Linie 631, die zunächst Hemsbach-West bedient, bevor sie den Dürreplatz ansteuert, der MIV aber den Dammweg nutzen kann. Die Fahrzeit der Linie aus Sulzbach-West zum Dürreplatz dauert mit 23 Minuten Fahrzeit ca. 10 Minuten länger als mit dem Pkw. Auch die Fahrzeiten der Buslinien 636 und 637 (Hohensachsen und Ritschweier) sind mit 7-8 Minuten Differenz gegenüber denen des Pkw zu lange. Demgegenüber ist die Bus-Reisezeit vom Ortskern Sulzbach zum Dürreplatz sehr gut, weil auf dieser Strecke keine Tempo-30-Zonen liegen, wie z.B. auf der Strecke der Linien aus Hohensachsen und Ritschweier.

Tabelle 7: Reisezeiten ÖV/ MIV im Vergleich¹⁷

Linie	Strecke			km	Reisezeit			
					IV	ÖV	Diff.	Verhältnis
631	Sulzbach-West	Hemsbach	Dürreplatz	9,2	13:15	23:00	10:00	1,74
632		Sulzbach, Rathaus	Dürreplatz	4,2	10:00	12:00	2:00	1,20
633	Th.-Heuss-Straße	Krankenhaus	Dürreplatz	5,2	9:00	21:00	12:00	2,33
634	Th.-Heuss-Straße	Ahornstraße	Dürreplatz	3,7	11:00	15:00	4:00	1,36
635	Ofling	Waid	Dürreplatz	4,6	11:00	15:00	4:00	1,36
635	Waid, Junkersstr.	Multring	Dürreplatz	4,0	10:00	14:00	4:00	1,40
636	Ritschweier	Hohensachsen	Dürreplatz	7,9	13:00	21:00	8:00	1,62
637	Hohens., Anetplatz	Lützelsachsen	Dürreplatz	4,3	9:00	16:00	7:00	1,78
638		Waldschloss	Dürreplatz	3,1	4:45	7:00	2:30	1,47

Bewertung

gut:	< 1,25
ausreichend:	< 1,50
ungenügend:	>= 1,50

Mit der Linienführung des ÖPNV durch Tempo-30-Zonen soll eine ausreichende Erschließung des Stadtgebietes gewährleistet werden. Tempo-30-Zonen wirken sich auf den Busverkehr weitaus negativer aus als auf den MIV, da Brems- und Beschleunigungsvorgänge bei Beachtung von „Rechts vor links“ bei Bussen verzögerter ablaufen als bei Pkw. Somit wird die Reisegeschwindigkeit und somit die Attraktivität des ÖPNV erheblich verringert, insbesondere, wenn die Strecke mit Tempo 30 sehr lang ist. Deswegen fordern ÖPNV-Betreiber auf den bisher in T-30-Zonen verlaufenden Trassen des ÖPNV die Änderung der zulässigen Geschwindigkeit und der Vorfahrtssituationen. Im Einzelnen sind folgende ÖPNV-Trassen betroffen:

- Abschnitte der Müllheimer Talstraße und Grundelbachstraße (ÖPNV-Mangel 33)
- Waidallee in Teilabschnitten (ÖPNV-Mangel 34)
- Prankelstraße (ÖPNV-Mangel 35)
- Beethovenstraße/ Weinheimer Straße (ÖPNV-Mangel 36)
- Sachsenstraße (ÖPNV-Mangel 37)
- Händelstraße – Viernheimer Straße und Wormser Straße (ÖPNV-Mangel 37a)

¹⁷ eigene Erhebung/ Messung

2.4.3 Linienführung

Buslinien können entweder als Radiallinien zu einem Zentralen Omnibus-Bahnhof (ZOB) geführt werden – die Linien binden außenliegende Siedlungsgebiete „radial“ an das Zentrum an – oder als Durchmesserlinien von einem Ende der Stadt zu einem anderen mit Halt am ZOB.

Die Stadtbuslinien in Weinheim sind als Radiallinien konzipiert und enden entweder am Bahnhof (in der Regel die BRN-Linien) oder am ZOB Dürreplatz (die WeBu-Linien). Hierdurch sind „Querverkehre“ durch das Stadtgebiet nur mit Umsteigen möglich. Z.B. ist der touristisch bedeutsame Schlosspark vom Bahnhof aus nur mit Umsteigen am Dürreplatz erreichbar.

Der ZOB Dürreplatz ist Anfangs- und Endpunkt von 8 städtischen Bus- und 6 Ruftaxi-Linien; die hierdurch erforderliche Stellplatzkapazität ist unangemessen hoch und städtebaulich nicht mehr vertretbar. Damit verbunden ist, dass hier derzeit ein Ausgleich von Verspätungen, fahrplanmäßigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sowie von erforderlichen Personal-Ruhezeiten erfolgt. Sozialräume für die Fahrer sind hier angeordnet. Grundsätzlich ist es jedoch gleichgültig, wo diese Aufenthalte erfolgen, in den meisten Fällen wird jedoch der Aufenthalt am ZOB vorgezogen, da hier die erforderlichen sanitären und sozialen Einrichtungen vorhanden sind. Wertvoller Straßenraum in der Innenstadt wird durch wartende/ parkende Busse belegt (ÖPNV-Mangel 53).

Ein anderes Problem, das die Linienführung des Stadtbusverkehrs nur indirekt betrifft, ist die zu verbessernde Öffentlichkeitsarbeit: Wenn weder an den Bushaltestellen, noch in aktuellen Stadtplänen das Liniennetz nicht dargestellt, nicht nach Linien unterschieden oder veraltet eingezeichnet wird, sind die Basisgrundlagen einer Kunden-Information über den ÖPNV nicht gegeben (ÖPNV-Mangel 39).

Ein besonderes Problem ist die Linienführung der OEG-Straßenbahn-Ringlinie Mannheim – Heidelberg – Weinheim im Bereich Mannheimer Straße. Der Gleiskörper wird von Westen kommend in Höhe der Klausingstraße in die Mittellage der Mannheimer Straße überführt. Die Mittellage wird bis zum Postknoten beibehalten, wo die Trasse in die östliche Seitenlage der Bergstraße verschwenkt wird.

Dieser zweimalige Wechsel der Lage der Straßenbahn in die bzw. aus der Mittellage ist nicht sinnvoll, da hierdurch keine wesentlichen Abbiegebeziehungen für den MIV erleichtert werden (was in der Regel ein Grund für die Mittellage sein kann); eher nachteilig ist die Ermöglichung des Schleichweges über den Suezkanalweg zur Bergstraße. Dagegen wird die Hauptfahrtrichtung des MIV zweimal gestört (siehe auch MIV-Mangel 10). Die Anbindung an die DB wird dadurch erschwert, dass eine Haltestelle auf der DB-Brücke Mannheimer Straße als Ersatz für die zu schmalen Bahnsteige an der Haltestelle Luisenstraße nur schwer realisiert werden kann.

2.4.4 Fahrplanangebot und Linienverknüpfung

Ein Kriterium für die Bewertung von Haltestellen ist deren Bedienungshäufigkeit. Ein Großteil der Aktivitäten ist auf die Innenstadt (Arbeiten, Einkaufen, Bilden) sowie auf die Gewerbegebiete und auf den Bahnhof ausgerichtet. Daher ist hier von größter Bedeutung, häufig und ohne Umsteigen das Ziel erreichen zu können.

Um den unterschiedlichen Aktivitäten gerecht zu werden, muss eine gemeinsame Bewertung aller Ansprüche erfolgen. So ist die Bedienungshäufigkeit

- für Berufsverkehr in der Regel auf die Hauptverkehrszeit (HVZ) zu beziehen,
- für Einkaufsverkehr auf die Nebenverkehrszeit (NVZ) und
- für Freizeitverkehr und Tourismus auf ihren Schwerpunkt am Abend (Schwachverkehrszeit SVZ) oder am Wochenende.

Als grundsätzlicher Mangel im Fahrplanangebot wurde festgestellt, dass das ÖPNV-Angebot nach 19:00 Uhr stark zurückgeht. In vielen Fällen ist es nicht mehr vorhanden und wird nur auf wenigen Linien durch Ruftaxen ersetzt. Auch in der Befragung in der Weinheimer Innenstadt wurde das ungenügende Fahrtenangebot bemängelt. (ÖPNV-Mangel 41). Insbesondere fehlt ein Nachtbuskonzept für den Freizeitverkehr. Wegen der hohen gastronomischen Bedeutung der Bereiche um Marktplatz und Dürreplatz und wegen des guten kulturellen Angebots in der Innenstadt (Jugendzentrum, Kino, Stadthalle, Alte Druckerei, Muddys Club u.a.m.) wäre ein ÖPNV-Angebot von höchster Bedeutung (z.B. Diskobus-Konzept¹⁸, ÖPNV-Mangel 42).

¹⁸ Diskobus-Konzept: Das ÖPNV-Angebot wird z. B. stündlich durch eine Ringlinie zwischen wichtigen Diskotheken (oder anderen bedeutsamen Gastronomieeinrichtungen) in der Umgebung (bis 20 km, in einigen Fällen bis 50 km) in den Zeiten ab 22:00 Uhr aufrecht erhalten, um die Hin- und Rückfahrt, aber auch den beliebten Wechsel zwischen den Diskos zu ermöglichen. Die Linien werden teilweise von den Diskobesitzern gesponsort. Auch der Historische Marktplatz könnte in eine solche Rundlinie einbezogen werden

Auch die Wochenendanbindung der meisten Ortsteile ist ungenügend. Der angebotene Stundentakt ist meist nicht attraktiv genug (ÖPNV-Mängel 43 bis 45). Aber auch in der Hauptverkehrszeit wird ein „Gewohnheits-Autofahrer“ die Flexibilität des Pkw nicht aufgeben bzw. den ÖPNV nicht in Betracht ziehen, wenn er nicht davon ausgehen kann, dass in zumutbarer Wartezeit, d.h. in 10-15 Minuten ein Bus bzw. eine Bahn kommt. Bei einem 30-Minuten-Takt ist die Wartezeit zu lang. Deshalb wird der ÖPNV bisher überwiegend von sozial Schwachen, Senioren und Schülern benutzt.

In den Sommermonaten wird der Bereich Strandbad Waidsee nicht ausreichend vom ÖPNV bedient. Die Taktfolge der bestehenden Buslinie ist für einen Spitzentag im Sommer nicht ausreichend bemessen und am Wochenende gar nicht vorhanden. Dies ist gerade wegen der hier meist überfüllten bzw. wegen der nicht ausreichenden Pkw-Parkmöglichkeiten von Bedeutung. Dazu kommt, dass gerade während der Sommermonate die Luftbelastung aufgrund der regionaltypischen Smog-gefährdeten Wetterlagen sehr hoch ist, so dass in diesen Zeiten eine bessere ÖPNV-Erschließung des Strandbads aus allen Stadtbereichen sinnvoll wäre. (ÖPNV-Mangel 30).

Zwischen Weinheim und Schriesheim wird die OEG-Ringlinie lediglich eingleisig betrieben. Dadurch ist Fahrplanangebot eingeschränkt. Bei Verspätungen in einer Richtung wird auch der Gegenverkehr beeinträchtigt. In Großsachsen ist die gemeinsame Führung mit dem MIV äußerst problematisch (ÖPNV-Mangel 54).

2.4.5 Haltestellenausstattung und Umfeldgestaltung

Haltestellen sollten eine Grundausrüstung und – entsprechend ihrer Bedeutung – eine Zusatzausrüstung besitzen (siehe Tabelle 8), die verschiedene Qualitätsstufen berücksichtigen kann. Zur Festlegung einer zu wählenden Ausstattungskategorie sind Haltestellen folgenden Typen zuzuordnen:

Typ 1: Bushaltestelle mit geringem Fahrgastaufkommen ohne Knotenfunktion

Typ 2: Bushaltestelle mit durchschnittlichem Fahrgastaufkommen und jede Straßenbahnhaltestelle ohne oder mit untergeordneter Knotenfunktion

Typ 3: Bushaltestelle/ Straßenbahnhaltestelle mit zentraler Knotenfunktion und/ oder sehr hohem Fahrgastaufkommen

Typ 4: Bahnhof der Fernbahn

Gemäß dieser Typisierung sollte den Haltestellen eine Ausstattung zugeordnet werden, wobei grundsätzlich folgende Elemente vorzusehen sind:¹⁹

A Grundausrüstung gemäß den gesetzlichen Mindestanforderungen

- Haltestellen-Kennzeichnung mit dem Verkehrszeichen 224-50 (oder 224-51 für Schulbus-Haltestellen); dies ist auch eine StVO-Vorschrift
- Kennzeichnung mit dem Haltestellennamen
- Anzeige der Linien, welche die Haltestelle bedienen
- Aushang des Fahrplans für die Linien
- Angaben zum Unternehmen, welches für den Linienbetrieb zuständig ist

B Regelausrüstung als ergänzte Grundausrüstung

- Herstellung einer Barrierefreiheit der Zugänge und Zuwege
- Bordstein (mindestens in Normalhöhe) zur Erleichterung des Einsteigens
- Beleuchtung
- Blindenleitsystem in Abstimmung auf den Bedarf (z.B. Taststreifen, Aufmerksamkeitsfelder); der Bedarf ist mit dem örtlichen Blindenverband abzustimmen
- Wartefläche (befestigt); dem Fahrgastaufkommen und dem Umfeld in der Größe angepasst
- Fahrscheinautomat / Entwerter (soweit kein Fahrscheinverkauf im Fahrzeug)
- Abfallbehälter

¹⁹ FGSV: Schnittstellen des öffentlichen Personenverkehrs. Arbeitspapier mit Stand 18.2.03.

Tabelle 8: Qualitätsstandards von Haltestellen

Qualitätsstandard ● Grundausrüstung ○ Qualitätsstufe 1 ○ Qualitätsstufe 2	Merkmal													
	Bushaltestelle mit geringem Fahrgastaufkommen ohne Knotenfunktion	Bushaltestelle mit durchschnittlichem Fahrgastaufkommen ohne oder mit untergeordneter Knotenfunktion	Bushaltestelle mit zentraler Knotenfunktion und/oder sehr hohem Fahrgastaufkommen	Straßenbahnhaltestelle ohne oder mit untergeordneter Knotenfunktion	Straßenbahnhaltestelle mit zentraler Knotenfunktion und/oder sehr hohem Fahrgastaufkommen	Stadtschnellbahnhaltestelle ohne oder mit untergeordneter Knotenfunktion	Stadtschnellbahnhaltestelle mit zentraler Knotenfunktion und/oder sehr hohem Fahrgastaufkommen	Bahnhof/Haltepunkt der Regionalbahn ohne oder mit untergeordneter Knotenfunktion	Bahnhof/Haltepunkt der Regionalbahn mit zentraler Knotenfunktion und/oder sehr hohem Fahrgastaufkommen	Bahnhof/Haltepunkt der Fernbahn	Abfahrt-/Ankunftsstelle von Reisebussen	Flughafen/Übersiehafen	Binnenschiffs-Anleger	
Haltestellenbeschilderung[1]	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Niveaugleiche Einstiegsmöglichkeit[2]	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Barrierefreiheit der Zugänge und Zuwege[3]	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Beleuchtung	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Blindenleitsystem	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Feste, dem Fahrgastaufk. bemessene Wartefläche[4]	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Fahrplan, Liniennetzplan, Tarifinformation	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Fahrkartenautomat, Entwerter[5]	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Abfallbehälter	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	○	
Sitzgelegenheit	○	○	●	○	●	●	●	●	●	●	○	●	○	
Stadt- und Umgebungsplan	○	○	●	○	●	●	●	●	●	●	○	●	○	
Witterungsschutz inklusive Windschutz	○	○	●	○	●	●	●	●	●	●	○	●	○	
Uhr		○	●	○	●	●	●	●	●	●	○	●	○	
Notrufsäule/ Sprechstelle/ Personal/ Videoüberwach.		○	●	○	●	●	●	●	●	●		●		
Lautsprecher		○	●	○	●	●	●	●	●	●		●		
Wegweisung im Stationsumfeld			○	○	○	○	○	○	○	●	○	●	○	
Öffentliches Telefon			○	○	○	○	○	○	○	●	○	●	○	
Räumlichkeiten für Einzelhandel und Gastronomie			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
Besetzte Fahrkartenverk.- und Informationsstelle			○	○	○	○	○	○	○	●		●	○	
Dynamische Abfahrtszeitanzeige[6]			○	○	○	○	○	○	○	○		●	○	
Toilette			○		○	○	○	○	○	○	○	●	○	
Beheizte Wartebereiche			○		○	○	○	○	○	○	○	●	○	
Schließfächer			○		○		○		○	○	○	●	○	
Gepäckwagen										○	●		○	

[1] Bestehend aus dem Namen der Zugangsstelle sowie zugehörigen Piktogrammen bzw. Verkehrsschildern (H-Schild, U-Bahn bzw. S-Bahn-Piktogramm u.a.; Bezeichnung der verkehrenden Linien und deren Richtung; bei entsprechender räumlicher Ausdehnung der Zugangsstelle innere Wegweisung

[2] in der Regel durch entsprechende Ausgestaltung der Infrastruktur, bei sehr geringem Fahrgastaufkommen oder bei Sonderfällen können aber auch fahrzeugseitige Maßnahmen ergriffen werden (z. B. ausfahrbare Rampen bei Bussen)

[3] Bei Stationen in anderen Ebenen bzw. bei Fußgängerunter- und Überführungen ist die barrierefreie Zuwegung durch Rampen oder Aufzüge sicherzustellen, bei großem Verkehrsaufkommen auch durch Rolltreppen

[4] dabei Berücksichtigung etwaiger Fußgängerlängsverkehre, Nichtbeeinträchtigung von Zugängen zu angrenzenden Gebäuden sowie des Verweilens vor angrenzenden Schaufenstern, genügend breite Manövrierfläche für Kinderwagen und Rollstühle

[5] sofern kein Fahrkartenverkauf im Fahrzeug stattfindet oder aber besetzte Fahrkartenausgaben vorhanden sind

[6] an den Abfahrtsstellen und im Zugangsbereich, ggf. durch Bildschirme

C Erweiterte Regelausstattung für Haltestellen mit zentraler Knotenfunktion oder sehr hohem Verkehrsaufkommen

- Anpassung der Bordsteinkanten für weitgehend niveaugleichen Einstieg
- Sitzgelegenheit
- Stadt-/ Umgebungsplan
- Witterungsschutz für die Wartefläche und Fahrscheinautomaten
- Uhr
- Notrufsäule, Sprechstelle, Personal, Videoüberwachung
- Lautsprecher

D Komfortausstattung bei Haltestellen mit untergeordneter Knotenfunktion

- Wegweisung im Umfeld von der Haltestelle zu Zielen im Umfeld und zurück
- Öffentlich zugängliches Telefon
- Mit Personal besetzte Fahrkartenverkaufs- und Informationsstelle
- Öffentliche Toilette
- Beheizung der Wartebereiche
- Schließfächer
- Gepäckwagen (in der Regel nur in Bahnhöfen)
- Räumlichkeiten für Einzelhandel und Gastronomie, „Urbanität“
- Dynamische Abfahrtszeitanzeige/ dynamisches Fahrgastinformationssystem

Die meisten Straßenbahnhaltestellen haben eine gute Ausstattung, allerdings sind Instandhaltung und Pflege teilweise mangelhaft bzw. nicht zeitnah. Die Ausstattung der 146 Bushaltestellen im Stadtgebiet ist größtenteils ungenügend (siehe Anhang 8). Hier befinden sich i.d.R. nur das Haltestellenschild und ein Fahrplan. Eine von weitem lesbare Bezeichnung der Haltestelle, Informationen zu Liniennetz und Tarifen sowie Abfallbehälter fehlen nahezu an allen Bushaltestellen. Somit kann das räumlich und zeitlich differenzierte Angebot des ÖPNV vom Kunden nicht erfasst werden.

Die Ausstattung folgender Haltestellen ist besonders kritisch:

- Bushaltestellen im Bereich DB-Bahnhof (ÖPNV-Mängel 40 und 51):
 - Es existiert nur eine Wartehalle als Witterungsschutz, die von vielen Haltestellen zu weit entfernt liegt.
 - Der Fahrscheinautomat (OEG und Weschnitztalbahn) steht unter freiem Himmel, obwohl die Überdachung in der Nähe angeordnet ist.
 - Die Situation der Verknüpfung der Bus- und Straßenbahnlinien mit den Bundesbahnlinien ist äußerst unzureichend und aus betrieblicher Sicht nicht akzeptabel. Das Umsteigen wird hierdurch unnötigerweise erschwert.
 - Die Verteilung der Haltebereiche auf den gesamten Vorplatz und die Durchmischung mit Haltemöglichkeiten für Taxen, mit der Führung der Pkw-Zubringer, des Radverkehrs sowie des Fußgängerverkehrs ist unüberschaubar und stellt für Busreisende eine latente Gefährdung dar.
 - Es fehlen Informationen mit Liniennetzplan und Tabelle, welche Ziele mit welchen Linien zu erreichen sind. Das räumlich und zeitlich differenzierte Angebot des ÖPNV kann damit nicht vom Kunden erfasst werden.
 - Das P&R-Angebot ist ungenügend bzw. zu weit entfernt.
- Luisenstraße/ Bahnhofstraße (ÖPNV-Mangel 48):
 - Der OEG-Bahnsteig ist für das Fahrgastaufkommen dieser Umsteigehaltestelle zu schmal.
 - Die Umsteigewege von der OEG zur DB, zu den Regionalbussen Richtung Odenwald und zu den Stadtbussen am Haltebereich Bahnhofstraße sind lang, unübersichtlich und nicht bzw. schlecht ausgezeichnet.
 - Kein Witterungsschutz vorhanden im Bereich Postknoten und Bahnhofstraße.
- Bushaltestelle OEG-Bahnhof (ÖPNV-Mangel 50):
 - An dieser für den Einzugsbereich von Weinheim bedeutsamen Haltestelle der Buslinie 682 in/ aus Fahrtrichtung Großsachsen fehlt Witterungsschutz.

- Der Einsteigebereich ist nicht befestigt, sondern als Grünfläche ausgebildet und somit auch für den MIV schlecht erkennbar. Hierdurch besteht eine latente Unfallgefahr.
 - Eine Querungshilfe für Fußgänger über die dreispurige, vielbefahrene Bergstraße wäre sinnvoll.
- Haltestelle Händelstraße der OEG-Linie (ÖPNV-Mangel 52):
- Witterungsschutz und Haltestelleninformation dieser wichtigen Haltestelle für den Siedlungsschwerpunkt Weinheim-West (Miltzentrum, Hauptpost, Berufsschulen) sind in schlechtem Zustand; Kassenautomat und Informationstafel sind nicht vor der Witterung geschützt.
 - Sitzgelegenheiten und ein Umgebungsplan fehlen

Bei einem Drittel aller Haltestellen wäre ein Witterungsschutz für wartende Fahrgäste dringend erforderlich. An folgenden viel frequentierten Haltestellen ist dies zu bemängeln (ÖPNV-Mangel 46):

- Ehretstraße
- Bahnhofstraße
- Stadtbibliothek Richtung Lützelsachsen
- Miltzentrum
- Berliner Platz
- Bahn-Haltestelle Blumenstraße Fahrtrichtung Stadtmitte
- Bahn-Haltestelle Freiburger-Straße, beide Richtungen
- Feuerwehr (Grundelbachstrasse) Fahrtrichtung Müllheimer Tal
- Friedrichschule, Richtung Dürreplatz
- Lützelsachsen- Schule Fahrtrichtung Hohensachsen
- Bushaltestelle OEG-Bahnhof Fahrtrichtung Großsachsen
- Bushaltestelle Stahlbad Fahrtrichtung Dürreplatz
- Wormser Straße Fahrtrichtung Dürreplatz

Umgebungspläne fehlen an wichtigen Haltestellen; sind Informationstafeln vorhanden, sind diese häufig nicht an einer Stelle konzentriert und müssen erst gesucht werden (ÖPNV-Mangel 47). Dies betrifft insbesondere den ZOB Dürreplatz, den Haltestellenbereich Postknoten, die Bushaltestelle Akazienweg (für den Weg zum Krankenhaus), die Bushaltestellen Ehretstraße und Stadtbibliothek und die Straßenbahn-Haltestelle Händelstraße (Miltzentrum, Gewerbeschulen).

Ein barrierefreier Zugang für mobilitätsbehinderte Personen – das sind nicht nur Gehbehinderte, sondern auch Mütter mit Kinderwagen, Personen mit schwerem Gepäck, alte Menschen etc. – ist zu den wichtigsten Haltestellen gegeben. Niveaugleiche Einstiege oder Blindenleitsysteme gibt es nur an wenigen Haltestellen. Beleuchtung ist in der Regel nur an den Bahn-Haltestellen vorhanden, aber die Lichtqualität ist auch hier selten gut. An einigen wichtigen Haltestellen mit bedeutendem Fahrgastaufkommen fehlen Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten.

Zuletzt: Für den ortsfremden MIV sind manche Bus-Haltestellen nicht erkennbar, weil sie nur ungenügend gekennzeichnet sind. Am Miltzentrum liegen die Haltestellen beider Fahrtrichtungen in den Abbiegespuren des MIV; in Fahrtrichtung Innenstadt ist die Haltestelleninformation so weit zurückgesetzt, dass die Haltestelle vom MIV nur sehr spät als solche erkannt werden kann. Die Haltestelle Weststraße liegt in Fahrtrichtung Weinheim-West ohne besondere Kennzeichnung auf einem Radweg. Das Anhalten der Busse direkt hinter der LSA in Fahrtrichtung Weinheim-West ist problematisch, da der Bus zwar auf dem Radweg halten kann, aber für Pkw nicht ausreichend Platz für das Vorbeifahren verbleibt, ohne den abmarkierten besonderen Bahnkörper der OEG regelwidrig in Anspruch zu nehmen (ÖPNV-Mangel 49).

2.4.6 Preisgestaltung

Laut der Untersuchung „Stadtbuseignung der Städte und Gemeinden im Rhein-Neckar-Kreis“²⁰ sind die Kosten des Stadtbusverkehrs in Weinheim mit 0,72 € pro Fahrgast relativ niedrig. Der Zuschussbedarf mit etwa 50% der Kosten liegt unter dem Durchschnitt der Städte im Rhein-Neckar-Kreis.

²⁰ Untersuchung des VRN 2003

Die Preise für den ÖPNV sind für den Nutzer kontinuierlich gestiegen. Mittlerweile ist für eine Fahrt innerhalb des Stadtgebietes für einen Erwachsenen-Einzelfahrschein 1,60 € zu bezahlen; bei Kauf von Mehrfahrtenkarten reduziert sich der Preis auf 1,40 € (Tarifstand 1.1.2005). Dabei ist ein Fahrschein gültig für nur eine Fahrt in Richtung auf das Fahrtziel. Fahrtunterbrechungen innerhalb der Geltungsdauer sind in der für Weinheim geltenden Preisstufe 1 bis 60 Minuten erlaubt.

Innerhalb der meisten Städte des Rhein-Neckar-Verbundes, z.B. in Alzey, Buchen, Bürstadt, Eberbach, Edingen-Neckarhausen, Ilvesheim, Sinsheim, Viernheim, Walldorf, Walldürn, Wiesloch u.a. und zwischen verschiedenen Stadtteilverbindungen, gilt die Preisstufe 0, d.h. ein Preis von 1,20 € für die einfache Fahrt (1,00 € im 5er-Pack) – aber bisher nicht in Weinheim. Darüber haben verschiedene Stadtbusse eigene Sondertarife (Preise für Erwachsene):

- City-Tarif Heidelberg, Speyer-Shuttle, Stadtbus Grünstadt	1,00 €
- City Tarif Ludwigshafen, Quadrate-Ticket Mannheim	0,90 €
- City-Bus Schwetzingen, Stadtbus Plankstadt	0,50 €
- Unentgeltliche Beförderung an Samstagen in Mosbach	0,00 €

Weitere Sondertickets sollen die Nutzung des ÖPNV schmackhaft machen:

- Kongress-Ticket (Abnahme mind. 30 Stück)	3,00 €
- Entdecker-Ticket (für Zu- und Umzügler)	39,50 €
- Kindergarten-Monatskarte Main-Tauber-Kreis	29,00 €
- Fahrradjahreskarte	384,00 €

2.4.7 Analyse des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan beschäftigt sich zunächst mit den regionalen und überregionalen Verbindungen des ÖPNV. Hier wird kritisch angemerkt, dass der Wegfall der Interregio-Angebote zwar mit neuem IC-Halt kompensiert wurde, dass aber die bisherigen zweistündlichen Regional-Express-Angebote weggefallen sind und eine klare Vertaktung auf der Nebenverkehrsrelation fehlt. Diese Situation soll durch die geplante Einführung einer S-Bahn auf der Main-Neckar-Bahn und mit der geplanten Zweigleisigkeit der OEG-Bahn zwischen Weinheim und Schriesheim verbessert werden.

Der Nahverkehrsplan des Rhein-Neckar-Kreises bestätigt der Stadt Weinheim eine gute, am Wochenende durchschnittliche ÖPNV-Angebotsqualität. Im Stadtbusverkehr werden alle für den ÖPNV relevanten Einrichtungen in Weinheim angebunden. Die dem Nahverkehrsplan zugrunde liegende Untersuchung des Verkehrsverbundes „Stadtbuseignung der Städte und Gemeinden im Rhein-Neckar-Kreis“²¹ analysiert keine nennenswerten Erschließungsdefizite im Stadtgebiet, allerdings werden Haltestellen-Einzugsbereiche von 300 bis 400 m zugrunde gelegt. Die Fachliteratur beurteilt diese Erschließungsradien für zu groß, so dass sie keine gute Akzeptanz des ÖPNV erwarten lassen.

Auch die Analyse der Bedienungsqualität ergibt für alle Linien in Weinheim keine Unterschreitung hinsichtlich gewünschter Fahrtenzahlen. Allerdings stellt die Untersuchung fest, dass aufgrund der unterschiedlichen Bedienungsstruktur der Haltestellen am Dürreplatz und im Bereich des DB-Bahnhofs systematische Umsteigevorgänge nur zwischen ausgewählten Linien des Stadt- und Regionalverkehrs möglich sind. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit einer Modernisierung des Stadtverkehrs und dem Ausbau eines „Rendezvousystems“ zusätzliche Fahrgastpotentiale erreicht und somit die Marktausschöpfung weiter gesteigert werden könnten.

Das Rendezvousystem zwischen den Stadt- und Regionalbuslinien solle an einer zentralen Umsteigehaltestelle eingerichtet werden, sobald die Taktstruktur der einzelnen Linien miteinander kompatibel sind. Dabei solle Durchbindung heutiger Linienäste zu Durchmesserlinien in Betracht gezogen werden. Es müsse genau untersucht werden, welche Linien künftig den DB-Bahnhof und welche die Haltestelle Dürreplatz anfahren (oder beide) und wo definierte Umsteigemöglichkeiten bestehen.

Der Nahverkehrsplan stellt für Weinheim eine ungenügende Ausstattung mit Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen an den Verknüpfungspunkten sowie an Haltestellen eine ungenügende Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfeldes fest. Positiv vermerkt er die in Weinheim neu eingeführten Ruftaxiverkehre sowie die Verlängerung der Buslinie Weinheim – Hohensachsen bis nach Großsachsen. Zu prüfen sei allerdings, ob die Ruftaxi-Linie Richtung Großsachsen über die Achse der Relation Weinheim – Lützelsachsen (Weinheimer Straße) – Hohensachsen geführt werden könne, da nach Betriebsende der Linien 636 und 637 hier kein ÖPNV-Angebot stattfindet.

²¹ Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH VRN, Endbericht September 2003

Auf der Relation Dürreplatz – Waldschloss solle das bestehende Fahrtenangebot der WEBU-Linie 638 mit den BRN-Linien 681 und 682 abgestimmt werden, um parallele Fahrten zu vermeiden. Möglicherweise könnten auch die Stadtbuslinie durch die Fahrten der BRN weitgehend ersetzt und somit Fahrleistungen auf dieser Strecke eingespart werden.

Des Weiteren wird empfohlen, die Bedienungszeiten auf den Linien des Stadt- und Regionalverkehrs (Betriebsanfang und -ende) sowie des Ruftaxiverkehrs zu vereinheitlichen, um eine bessere Merkbarekeit des Angebotes zu gewährleisten. Sonntags Vormittags sollte generell auf allen Relationen mindestens ein ÖPNV-Angebot im Ruftaxi-Verkehr vorhanden sein. Fahrplantechnische und organisatorische Maßnahmen sind erforderlich, um unter Beibehaltung des Radiallinienkonzeptes beim Neuausbau des ZOB am Bahnhof erhöhte Kosten zu vermeiden.

3. Rahmenbedingungen

3.1 Der demographische Wandel

Bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans sind der allgemeine Bevölkerungsrückgang in Deutschland und die zunehmende Alterung der Bevölkerung in Deutschland zu berücksichtigen. Der Bevölkerungsrückgang und die zunehmende Alterung wirken sich auch in Weinheim dadurch aus, dass sich in den vergangenen Jahren zwar die Siedlungstätigkeit ausgedehnt hat, die Zahl der dort wohnenden und arbeitenden Bevölkerung aber nicht entsprechend gestiegen ist. Dies liegt darin begründet, dass der Siedlungszuwachs weniger aus Wanderungen, sondern mehr aus gestiegenen Ansprüchen an die Wohnfläche pro Person und die gestiegene Zahl der Single-Haushalte resultiert. Diese Entwicklung wird voraussichtlich auch im Planungszeitraum des VEP weiter fortschreiten.

Haushaltsverkleinerung, Wanderungen und die Veränderung der Lebens- und Altersstile der Bevölkerung führen zur Entwicklung von Schrumpfungs-, Stagnations- und Wachstumsräumen in Deutschland. Die demographische Entwicklung hat Konsequenzen für die Verkehrsplanung. Die erforderlichen Maßnahmen können nur aus Prognosen oder Szenarien und mit Beschreibungen bzw. Bewertungen des Ist-Zustandes abgeleitet werden.

3.1.1 Bevölkerungsprognosen

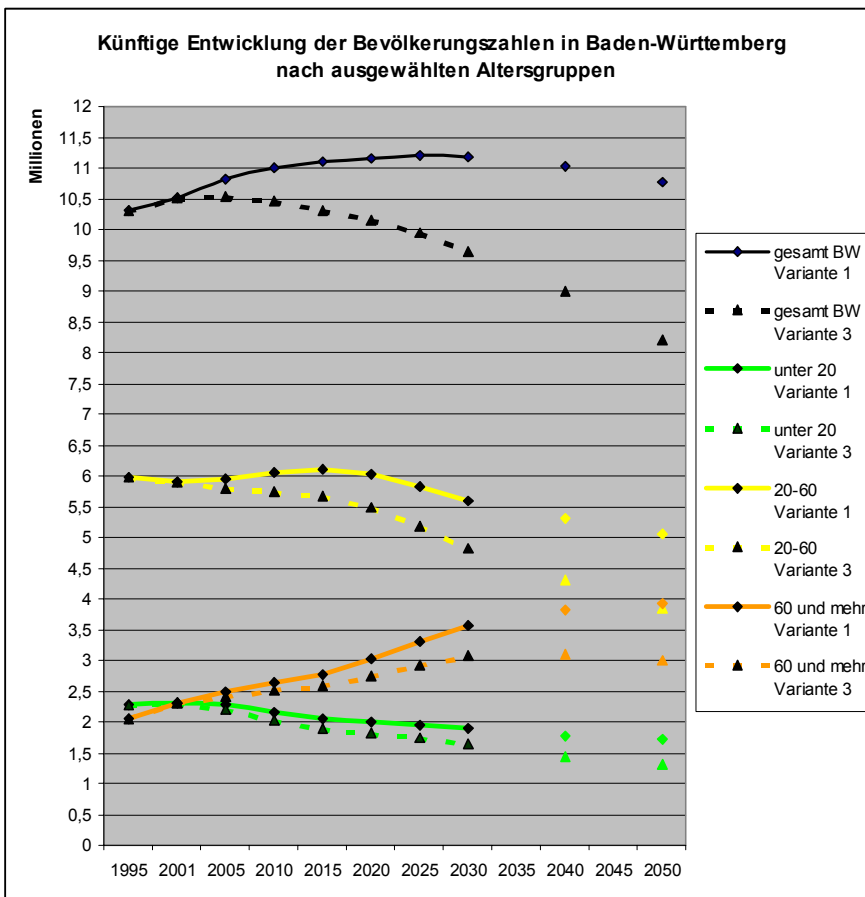


Abbildung 6

Die für den Bundesverkehrswegeplan zugrunde gelegte Prognose des BMVBW geht für 2015 von einem geringen Anwachsen der Bevölkerung in Deutschland aus. In der Folgezeit – über den Planungshorizont des VEP hinaus – berechnet das statistische Bundesamt in seiner „mittleren Variante“ aufgrund von Abhängigkeiten zu politischen Entscheidungen (z.B. Familienförderung, Einwanderungspolitik) eine Stagnation und einen leichten Rückgang der Bevölkerung bis 2030 sowie einen deutlichen Rückgang bis 2050.

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung prognostiziert für den Fall von nur gering möglicher Zuwanderung sogar einen Rückgang auf bis zu 60 Mio. Einwohner im Jahr 2050. Trotz unterschiedlicher Vorhersagen herrscht aber bei der langfristigen Entwicklung Einigkeit: Von Bevölkerungsrückgang ist auszugehen.

Dies trifft auch für Baden-Württemberg zu. Das Statistische Landesamt rechnet mit mehreren Varianten (Abbildung 6), die sich in der Annahme zusätzlicher Wanderungsgewinne von ca. 38.000 Personen pro Jahr (Var. 1), Wanderungsgewinne von ca. 50.000 Personen pro Jahr (Var. 2, nicht dargestellt) und in der Außerachtlassung von Wanderungen unterscheidet. Variante 3 stellt daher den Fall dar, wenn weder Zu- noch Fortzüge über die Landesgrenzen erfolgen würden.

Noch wichtiger als der allgemeine Bevölkerungsrückgang ist aber die Alterung der Bevölkerung auf Grund des starken Geburtenrückgangs und der höheren Lebenserwartung: Die Geburtenrate liegt in Baden-Württemberg 2004 bei 1,37 Kindern pro Frau. Die Lebenserwartung hat sich in den vergangenen 30 Jahren um sieben Jahre erhöht; bis 2050 rechnen die Statistiker mit einem weiteren Anwachsen um 5 Jahre.

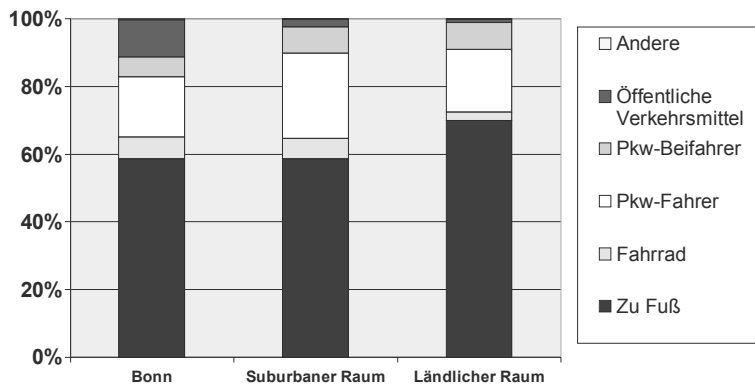
Zum Jahresende 2000 lag der Bevölkerungsanteil der über 60-jährigen mit 23 % erstmals über dem der unter 20-jährigen. Die über 60-jährigen werden nach der Prognose des statistischen Bundesamts bzw. Landesamts bis 2050 bis auf einen Anteil von 37 % an der Gesamtbevölkerung zunehmen, Hochaltrige von heute 4 % auf 12 %. Während um 1900 noch fast jeder Zweite in der Bevölkerung unter 20 Jahre alt war, ist dies heute nur noch jeder sechste, im Jahr 2050 voraussichtlich nur jeder Siebte. Jeder Dritte ist dann 60 Jahre und älter.

Die Entwicklung der Altersstruktur in Weinheim liegt im allgemeinen bundesweiten Trend. Im Zeitraum 1993 bis 2001 hat die Altersgruppe der Senioren über 65 mit +10,8 % am stärksten zugenommen. Damit liegt in Weinheim der Anteil älterer Menschen bereits höher als im Kreisdurchschnitt, was darauf hindeutet, dass der allgemein zu beobachtende Prozess des überproportionalen Anstiegs des Anteils älterer Menschen in Weinheim mit beschleunigter Geschwindigkeit abläuft. Im Rhein-Neckar-Kreis beträgt der Anteil der über 65-Jährigen nur 16,3 % an der Gesamtbevölkerung gegenüber einem Anteil der Altersgruppe der Kinder und Jugendlichen (unter 15 Jahren) von 15,8 % (2001), in Weinheim steht einem Anteil der unter 15-Jährigen von 14,5 % bereits ein Anteil der über 65-Jährigen von 19,4 % gegenüber.

3.1.2 Die verkehrlichen Auswirkungen der Alterung

In der Zeit nach dem Planungshorizont des VEP gelten vermutlich andere Lebens- und Mobilitätsbedingungen. Aber trotzdem gibt es Tatsachen, die generell mit dem Altern eines Menschen einher gehen und verallgemeinert werden können. Zu diesem Thema wurde mit dem Forschungsprojekt "FRAME - Freizeitmobilität älterer Menschen"²² eine gute wissenschaftliche Grundlage gelegt. Das Forschungsprojekt hat die Auswirkungen der Alterung wissenschaftlich untersucht.

Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl der über 60-Jährigen (FRAME Haupterhebung)



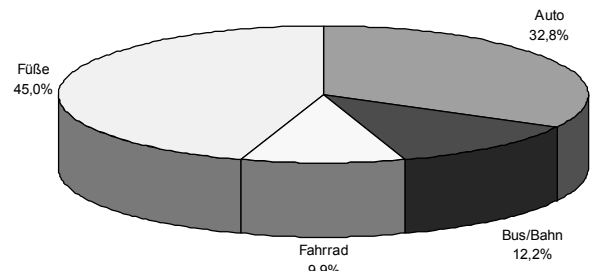
Hierbei wurden 4.500 Personen ab 60 Jahre in drei typischen Untersuchungsgebieten befragt: In der Stadt Bonn mit einer Bevölkerungsdichte von 2.000 EW/km² und sehr gutem ÖV, im suburbanen Ring von Bonn mit ca. 500 EW/km² und punktuell gutem ÖV, und einem Teil der Eifel als ländlichen Raum mit einer Dichte von 150 EW/km², wo überwiegend flexible ÖV-Angebote bestehen und wo es nur in den Unterzentren eine gute Anbindung gibt.

Die Untersuchung ergab, dass zwar 87 % der über 60-Jährigen die Möglichkeit haben, selbst Auto zu fahren oder mitgenommen zu werden, dass diese aber trotzdem im Schnitt ca. 60 % ihrer Freizeitwege zu Fuß erledigen, im ländlichen Raum sogar fast 70 %. Das Auto wird im Schnitt für nur knapp 20 % der Wege genutzt. Dies wird durch die Aktivitäten der meisten Älteren unterstrichen: Spaziergang, Friedhofsbesuch, Besuch bei Verwandten, Essen gehen oder etwas Trinken gehen. Die Untersuchung macht auch deutlich, dass zunehmende Führerschein-ausstattung und Autoverfügbarkeit im Alter zwar höhere Mobilität bedeutet im Sinne von "Möglichkeiten", aber nicht automatisch mehr Verkehr in Form von zurückgelegten Distanzen impliziert. Vielfach berichten Ältere davon, dass sie das Autofahren nicht völlig aufgeben wollen, aber eben deutlich weniger fahren, als in "jungen Jahren".

²² Ein vom BMBF gefördertes Verbundprojekt am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund unter der Leitung von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, 10/2000 bis 2/2004.

Dieses Ergebnis wird durch die Befragung der Passanten in der Weinheimer Innenstadt im Grundsatz bestätigt, wenn auch nicht ganz so ausgeprägt wie in der Untersuchung FRAME²³: Nur 33 % der über 60-Jährigen in Weinheim nutzen für ihre Mobilität das Auto. Berücksichtigt man aber, dass bei der Befragung in der Weinheimer Innenstadt nur die *mobile* Bevölkerung über 60 erfasst wurden, d.h. solche Personen, die noch aus dem Haus gehen können (nicht aber der Anteil der älteren Bevölkerung, die bettlägerig oder in anderer Form immobil ist), liegt der Anteil der über 60-jährigen, die das Auto nutzen, sicher noch niedriger.

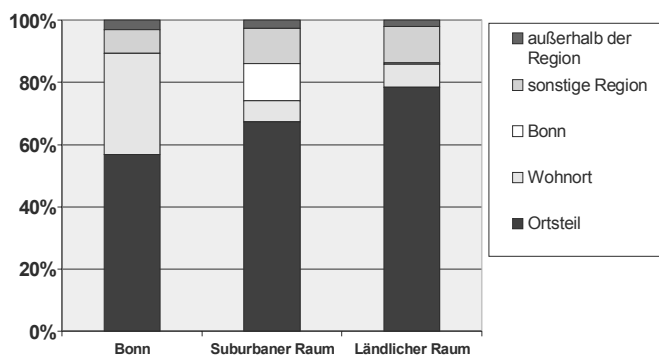
Abbildung 8: Modal-split der über 60-jährigen in Weinheim



Als Grund hierfür wird in FRAME angegeben, dass allgemein verbreitet eher das Wunschbild von den "fitten Alten" ist. Derartige Fälle sind jedoch als Ausnahmefälle zu bewerten. Ungern wird von einer beeinträchtigten Gesundheit im Alter oder von einem Ruhestand mit altersbedingt eingeschränkter Fitness ausgegangen. Auch wenn Tatsache zu sein scheint, dass die heutigen Älteren gesünder sind als je zuvor, nehmen aber dennoch mit dem Alter leichte oder temporäre Beeinträchtigungen zu, so dass damit der Aktionsradius nicht mehr ganz so groß ist.

Des Weiteren wurde festgestellt, dass im Durchschnitt nur 10 % der Älteren, die laut Umfrage überhaupt mobil sind, allein 50 % aller Pkw-Distanzen zurücklegen. Bei den ermittelten 10 % der Bevölkerung mit einer solchen verkehrsaufwändigen Freizeit handelt es sich tendenziell um die jüngere Altersklasse – nämlich die gerade erst 60-jährigen – mit guter Bildung und hohem Einkommen, Personen mit guter Gesundheit sowie eher Personen aus dem suburbanen Raum. Aufgrund der aktuellen Gesetzgebung (v.a. Hartz IV) und der zukünftig unsicheren Finanzierbarkeit staatlicher Renten ist eine uneingeschränkte Expansion der Gruppe einkommensstarker Rentner und damit eine stärkere Autonutzung bei Senioren eher fraglich.²⁴

Abbildung 9: Ziele der älteren Generation (Quelle: FRAME Haupterhebung)



Dazu kommt, dass im Alter alltägliche Wege gern zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, um regelmäßige und fitnessfördernde Bewegung zu haben oder die Rehabilitation von Krankheiten zu unterstützen. Ebenso treten physische/psychische Unsicherheiten auf, die man sich in jungen Jahren nicht vorstellen konnte oder wollte.

Länger anhaltende Gesundheit führt im Alter zunächst zur länger anhaltenden Möglichkeit, den Pkw zu nutzen, aber es ist nicht automatisch von einem größeren Anteil an weiträumiger Mobilität auszugehen. Aufgrund der Autoabhängigkeit im suburbanen Raum ziehen Ältere, die nicht mehr Auto fahren können oder wollen, im Alter eher in (Klein-) Städte mit zentralerem Versorgungs- und Freizeitangebot. Deshalb ist gerade in Weinheim die Entwicklung von Wohnungen für Senioren wichtig. Dies bedeutet aber als Rahmenbedingung für die Verkehrsplanung, dass auch aufgrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft eher mit zunehmender Bedeutung der Mobilität zu Fuß und mit dem ÖPNV zu rechnen ist.

Länger anhaltende Gesundheit führt im Alter zunächst zur länger anhaltenden

Eine weitere Folge der Zunahme der älteren Bevölkerung ist die stärkere Bedeutung des Themas Verkehrssicherheit. Die Risikokennziffern [Unfälle / Kilometer] steigen ab 70/75 Jahre deutlich an, d.h. Sicherheitsarbeit wird wichtiger. Ältere berichten von Unsicherheit bei komplexen Verkehrssituationen und bei Situationen, wo sie z.B. längere Reaktionszeiten nicht durch umsichtigeres Verhalten ausgleichen können. Zur Verkehrssicherheit gehören insbesondere auch erhöhte Sicherheit für ältere Fußgänger und Radfahrer.

Andererseits gehören die über 60-jährigen zu der Bevölkerungsgruppe, bei der unerfüllte Freizeitwünsche besonders zu erwarten sind. Als häufigste Gründe, gewünschte Freizeitaktivitäten nicht realisieren zu können, werden neben mangelnder Gesundheit und Alleinsein auch die Mängel im ÖPNV-Angebot genannt²⁵. Deshalb ist insgesamt der Bereich der gesundheitsför-

²³ Passantenbefragung in der Weinheimer Innenstadt am 5.7.2004; allerdings wurde nach *allen* Wegen gefragt, nicht nur nach Freizeitwegen
²⁴ Forschungsprojekt FRAME, s.o.
²⁵ Forschungsprojekt FRAME, s.o.

dernden Mobilität deutlich zu stärken. Zudem ist im Verkehrsbereich die Beseitigung von Barrieren und die stärkere Berücksichtigung der Interessen Älterer notwendig.

3.1.3 Folgewirkungen des demographischen Wandels auf Raumstrukturen²⁶

Nicht nur Menge, Verteilung und Altersstruktur der Wohnbevölkerung bestimmen die Verkehrsentwicklung, sondern auch die Verteilung der Ziele: In Zukunft werden sich aufgrund der geänderten demographischen Rahmenbedingungen die Konzentration und Ausdünnung von Streulagen noch fortsetzen (z.B. Arbeitsplätze, Einzelhandel, Schulen, Kindergärten). Aus den demographischen Veränderungen ergeben sich teilräumliche Unterschiede der Bevölkerungsentwicklung

- a) großräumig – insbesondere zwischen Ost- und Westdeutschland,
- b) interregional, wirtschaftsstrukturell bedingt – zwischen prosperierenden Agglomerationsräumen auf der einen Seite und peripheren ländlichen Räumen auf der anderen Seite,
- c) intraregional – zwischen schrumpfenden Kernstädten und wachsendem Stadtumland („Suburbanisierung“)

Diese langfristigen demographischen Veränderungen werden modifiziert durch Entwicklung von Wirtschaft und Arbeitslosigkeit, Erwerbsbeteiligung von Frauen und von Personen über 55 Jahre, durch Migrationspolitik sowie durch Lebensweisen, präferierte Lebensstile, bevorzugte Lebensgemeinschaften und Standortpräferenzen.

In den potentiellen „Entleerungsräumen“ ist der Sterbeüberschuss überproportional hoch, da die interregionalen Abwanderungen wie auch die intraregionalen Wanderungen durch jüngere Altersgruppen getragen werden. Diese werden kaum durch Wanderungsgewinne aus dem Ausland kompensiert, da sich diese Zuwanderungen vor allem auf die wirtschaftsstarke Agglomerationsräume konzentrieren.

Kleinräumig dominieren Abwanderungstendenzen aus Teilbereichen von Kernstädten, insbesondere aus Quartieren mit Geschosswohnungsbau der Gründerzeit und der 20er und 30er Jahre, die bisher keine umfassende Sanierung erfahren haben und aus Großwohnsiedlungen der 70er und 80er Jahre.

Die prosperierenden Metropolregionen sind demgegenüber auch weiterhin durch einen Zuwanderungsdruck geprägt, der kaum flächenmäßig in den Kernstädten oder dem engeren Stadtumland aufgenommen werden kann. Die „Suburbanisierungsringe“ der Kernstädte werden sich weiter ausdehnen, die Anteile der Tages- und Wochen-Fernpendler werden zunehmen.

In diesen prosperierenden Metropolregionen profitieren neben den kleineren Gemeinden im Stadtumland häufig auch die Klein- und Mittelstädte in der Region von Zuwanderungen. Neben den finanzstärkeren Familienhaushalten konzentrieren sich zunehmend auch doppelverdienende Zweipersonenhaushalte (ohne Kinder) im Stadtumland, weil allenfalls dort die erwünschte Wohnform finanzierbar sind und entsprechende Angebote aus den Kernstädten fehlen.

Parallel zur „Suburbanisierung“ der Wohnbevölkerung und der Wohnsiedlungsflächen ist vermehrt auch eine Suburbanisierung von gewerblich-industriellen Arbeitsplätzen, von Dienstleistungsarbeitsplätzen und von Arbeitsplätzen des Handels und der Freizeit festzustellen. Die Siedlungstendenzen der „Entleerung“ und der „Suburbanisierung“ sind damit ungebrochen, so dass weitere Entdichtungen von Nutzungen und von Bebauung sowie weitere Entmischungen von Funktionen zu erwarten sind.

Das Stadtumland in Agglomerationsräumen wie auch in Räumen mit Verdichtungsansätzen hat absolute und relative Siedlungsflächenzuwächse, da durch veränderte Wohnformen im Stadtumland und generell sinkende Haushaltsgrößen die spezifische Wohnfläche pro Einwohner ebenso wie die spezifische Siedlungs- und Verkehrsfläche pro Einwohner zunimmt. Dies gilt wegen wirtschaftsstruktureller und betriebsorganisatorischer Veränderungen auch für spezifische Arbeitsplatzflächen.

Auf Grund der derzeitigen raumordnungs- und planungsrechtlichen Rahmenbedingungen (Schwäche der Regionalplanung/ kommunale Planungshoheit) sowie der Kostenstrukturen für Boden und Verkehr sind die siedlungsstrukturellen Ordnungsvorstellungen, z.B. die Förderung von Standorten mit zentralörtlichen Funktionen nicht oder nur teilweise wirksam. Insbesondere in Schrumpfungsräumen wird die Funktionsfähigkeit oder der wirtschaftliche Betrieb von Anlagen in Frage gestellt sein.

²⁶ Entnommen aus: Demographische Veränderungen – Konsequenzen für Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote, Papier des wissenschaftlichen Beirats beim BMVBW, Januar 2004, in Informationen zur Raumentwicklung Heft 6.2004

Die Sicherung „gleichwertiger“ Lebensverhältnisse nach § 2 des Raumordnungsgesetzes wird dadurch erschwert, dass infrastrukturelle und betriebliche Aufwendungen für die Wegeaufwände der Personen, Haushalte und Unternehmen steigen. Dadurch steigen auch die spezifischen Kosten der Infrastrukturbereitstellung sowohl in Entleerungsräumen als auch in Wachstumsregionen.

In den demographischen Veränderungen liegen aber auch Chancen, beispielsweise in

- einem qualifizierten Rückbau bei gleichzeitiger Aufwertung (Wohnformen, Freiräume, Verkehrsflächen),
- einer Beseitigung infrastruktureller Defizite,
- einer inneren Entdichtung von Städten und einer Siedlungsentwicklung im Bestand mit nachfragegerechten Wohnformen,
- einer Verringerung des Siedlungsdrucks und der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme im Stadtumland, und
- einer Senkung der Boden- und Immobilienpreise an zentralen, stadtintegrierten Standorten.

3.1.4 Auswirkungen der Entwicklungen auf den Personenverkehr²⁷

Die Entwicklung des Personenverkehrs der letzten Jahrzehnte in Deutschland lässt sich grob in 5 Punkten zusammenfassen:

- Zunehmende Ausdehnung der Aktionsräume,
- relativ konstante Anzahl Wege, der Aktivitäten pro Person,
- relativ konstantes individuelles Reisezeitbudget (im Verkehr verbrachte Zeit),
- zunehmende Geschwindigkeiten unter der Voraussetzung stark gesteigener Ausbaustandards der Verkehrsinfrastruktur,
- zunehmende Verlagerung der Verkehrsmittelnutzung auf privaten Pkw.

Trotz steigender spezifischer Mobilität und steigender Verkehrsbeteiligung aller Altersklassen ist in Deutschland langfristig eine Abnahme von Personenverkehrsaufkommen und Personenverkehrsleistungen zu erwarten. Ursachen sind insbesondere die zu erwartende absolute Abnahme der Gesamtbevölkerung und insbesondere der Besetzung der „mobileren“ Altersklassen. Infolge der Lockerung zeitlicher Bindungen (Arbeitszeiten, Öffnungszeiten, Kommunikationszeiten) werden zeitliche Belastungsschwankungen nivelliert, so dass punktuelle Kapazitätsengpässe in der Verkehrsinfrastruktur verringert werden.

Die Siedlungsdichte wird – verursacht durch die Ausdehnung der Siedlungsentwicklung in die Fläche und „Suburbanisierung“ von Wohnstandorten, Arbeitsplatzangeboten und Angeboten des Handels und der Freizeit – weiterhin abnehmen und kleinräumliche Einrichtungen immer mehr verschwinden. Dies hat tendenziell wachsende Distanzen und *mehr* Pkw-Verkehr des Einzelnen zur Folge: Verkehrsnachfrage, Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistungen werden räumlich und zeitlich disperser.

In suburbanen Räumen ist somit insgesamt Verkehrswachstum zu erwarten, das jedoch insbesondere aus der Zunahme einkommensstarker, mobiler und individuell hochmotorisierter Haushalte sowie aus der siedlungsstrukturellen Entmischung von Funktionen resultiert. Die Verkehrsnachfragestrukturen sind in diesen Räumen allerdings mittel- und langfristig weniger radial (zentrenbezogen) und auf Hauptachsen gebündelt als derzeit. Tangentiale und sich auf das Stadtumland beschränkende Verkehrsbeziehungen gewinnen an Bedeutung.

Infolge alters-, haushalts- und wohnstandortstruktureller Einflüsse (z.B. Zunahme der Motorisierung von Frauen und Rentnern, Zunahme von Kleinhaushalten und von Haushalten an peripheren Wohnstandorten) nimmt die individuelle Motorisierung auch weiterhin – allerdings gedämpft – zu. Gleichzeitig nimmt der Anteil immobiler Personen und Haushalte zu, die auf Grund finanzieller Einschränkungen mehr auf den ÖPNV angewiesen sind.

Bei der erwarteten Zunahme räumlich und zeitlich disperser Verkehrsnachfragestrukturen sind einschneidende Veränderungen für Straßennetze in Stadtregionen möglich bzw. erforderlich:

- Partielle Entlastung von radialen Hauptverkehrs- und Verkehrsstraßen, insbesondere in Spitzenzeiten, d.h. ein Abbau von Staus,
- Eine dauerhafte Entlastung bisheriger Ausweichstrecken („Schleichwege“) während Spitzenzeiten,
- Eine partielle Verlagerung von Wegen mit nichtmotorisierten und öffentlichen Verkehrsträgern auf Wege mit individuell-motorisierten Verkehrsmitteln infolge der relativen Attraktivitätssteige-

²⁷ Entnommen aus: Demographische Veränderungen, s.o.

rung der Angebotssituation im Straßenverkehr und im ruhenden Verkehr infolge von Verkehrs-entlastungen, und

- Erweiterung von Möglichkeiten zur Entlastung von Ortsdurchfahrten, zur Ausweitung von Bereichen flächenhafter Verkehrsberuhigung

Im Zusammenspiel mit der Zunahme der individuellen Motorisierung bedeuten die Zunahmen räumlich und zeitlich disperser Verkehrsnachfragestrukturen wie auch räumlich und zeitlich punktueller Konzentrationen der Verkehrsnachfrage für den ÖPNV – insbesondere schienengebundener Art – eine Abnahme der Gesamtnachfrage. Dies kann zwar zu einem erwünschten Abbau von Spitzenbelastungen, aber auch zu einer Abnahme der Fahrzeugauslastung (Schüler, nichtmotorisierte Haushalte und alte Menschen) und damit zu einer weiteren Verringerung der Kostendeckung und Wirtschaftlichkeit führen. Differenzierten und bedarfsgerechten Bedienungsformen kommt eine stark zunehmende Bedeutung zu. Werden jedoch zur Anpassung an diese Nachfrage die Angebotsqualitäten im ÖPNV reduziert, führt dies zu weiteren Verkehrsnachfrageverlagerungen zu Ungunsten des ÖPNV.

Die mittel- und langfristigen Rückgänge der Schülerzahlen bedeuten für den ÖPNV Fahrgastverluste und zwangsläufig Einnahmeverluste. Konsequenzen können erhebliche Zunahmen der spezifischen Kosten pro Beförderungsfall und deswegen Einschränkungen der Angebotsqualitäten oder des gesamten Angebots sein. Diese Rückgänge können bei Anpassung des Angebots an die Bedürfnisse der Senioren (s. S. 32) möglicherweise kompensiert werden.

Des Weiteren sind auch langfristige Veränderungen der Nachfragestrukturen und Mobilitätsansprüche zu erwarten. Die Verfügbarkeit eines Pkw für jeden Haushalt wird angesichts der sich abzeichnenden Entwicklung der öffentlichen und privaten Haushalte in Zukunft nicht mehr in demselben Maße gewährleistet sein wie heute.

Genauso gehen aber mit dem Bevölkerungsrückgang und der Alterung auch Verluste für die öffentlichen Haushalte einher. Dies wird die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auch in Weinheim zunehmend erschweren. Zwar wird vom BMVBW für die nächsten zehn Jahre auch bei rückläufiger Bevölkerung von insgesamt *keiner* spürbaren Verkehrsentlastung ausgegangen. Aber die früher massiven Zuwachsraten des Verkehrs haben sich abgeschwächt. Die Verkehrswissenschaftler gehen davon aus, dass eine Sättigung der Verkehrsnachfrage wahrscheinlich ist. Wichtig ist, dass sich die Verkehrsprognose des BMVBW auf die wenigen Jahre mit geringem Bevölkerungswachstum bis spätestens 2020 bezieht, bevor das Verkehrsaufkommen überall zurückgeht. Diese Entwicklung wird auch die Stadt Weinheim nicht verschonen. Deshalb sollte der nur noch leicht ansteigenden Verkehrsnachfrage – insbesondere angesichts leerer Kassen – mit effizientem Mitteleinsatz begegnet werden.

Angesichts geringerer Bevölkerungszahlen ist der weitere Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen zu hinterfragen. Durch neue Straßen werden zum einen die Raumwiderstände weiter verringert, weil man größere Distanzen schneller überwinden kann, zum anderen steigt der Verkehrsaufwand, weil Standortentscheidungen – Wohnen, Arbeiten, auch Einkauf, Ausflüge usw. – vor dem Hintergrund immer höherer Raumdurchlässigkeit getroffen werden können. Die Anzahl der Wege der Bevölkerung verändert sich kaum, wohl aber die Länge der Wege.

Der Neubau von Straßeninfrastruktur muss aber auch allein deswegen in Frage gestellt werden, da Planungs- und Bauzeit so lang sind, dass Bauwerke, deren Planung heute begonnen wird, erst eröffnet werden, wenn die Bevölkerungszahl schon spürbar abnimmt (nicht zu reden von den immensen Instandhaltungskosten, die in den nächsten Jahrzehnten finanziert werden müssen). Zur Bewältigung des Verkehrswachstums in den Agglomerationsräumen sind deshalb kurzfristig und mittelfristig finanzierbare Infrastrukturvorhaben vor Realisierung einer ergänzenden Überprüfung und Bewertung hinsichtlich der langfristigen Erfordernisse zu unterziehen.

Darüber hinaus sind verstärkt Konzepte und Maßnahmen zur Effizienzsteigerung der Verkehrsabwicklung sowie Maßnahmen der Unterhaltung und Erneuerung der Verkehrsinfrastrukturen erforderlich. Die mittel- und langfristige Zunahme räumlich und zeitlich disperser Verkehrsnachfragestrukturen erfordert im motorisierten Individualverkehr, insbesondere aber im ÖPNV eine vermehrte Nutzung, Ausgestaltung und Fortentwicklung differenzierter Angebote und Betriebsformen.

3.2 Darstellungen im Flächennutzungsplan

Die von der Stadt Weinheim angestrebte städtebauliche Entwicklung bis zum Jahr 2020 ist im neuen Flächennutzungsplan dargestellt. Diesen Darstellungen liegt die geschilderte demographische Entwicklung zugrunde. In den folgenden Kapiteln werden die geplanten Wohnbauflächen und Gewerbebauflächen betrachtet, aus denen das künftige Verkehrsaufkommen ermittelt werden muss.

Weiterhin sind folgende im Flächennutzungsplan dargestellte Maßnahmen für die Verkehrsplanung relevant:

- Geplante Vereinssporthalle im Bereich des heutigen Stadionparkplatzes
- Geplante Verlegung des Festplatzes nach Süden östlich der Waidallee
- Verlagerung der Feuerwache in den Bereich „Zwischen Dämmen“ (im Bau)
- Gewünschter S-Bahn- Haltepunkt Sulzbach (Bereich Dornäcker)
- Gewünschter S-Bahn- Haltepunkt Weinheim Süd (Bereich Güterbahnhof)
- Gewünschter S-Bahn- Haltepunkt Lützelsachsen (Umbau)

3.2.1 Wohnbauflächenausweisung bis 2020

In der Stadt Weinheim leben ca. 42.600 Menschen (Oktober 2004), hiervon in der Kernstadt Weinheim östlich der Bergstraße ca. 13.300, in den nach 1945 entstandenen Wohngebieten der Weststadt ca. 16.200 und in den „angewachsenen“ Stadtteilen Lützelsachsen und Hohensachsen weitere 6.700 Einwohner. Die übrigen 6.400 leben in den Odenwald-Stadtteilen und Sulzbach.

Nach der Bevölkerungsprognose des Regionalplanes 'Unterer Neckar' wird für die Stadt Weinheim bis zum Jahr 2015 ein Anstieg der Einwohnerzahl auf ca. 45.800 EW erwartet. Die Flächennutzungsplanung geht allerdings auf Grund der in der Vergangenheit nicht erreichten Prognosen des Regionalplans von einem Einwohnerzuwachs bis zum Jahr 2020 von lediglich +2.500 auf dann ca. 44.800 EW aus. Die tatsächliche Einwohnerentwicklung wird aber insbesondere auch durch städtische Entscheidungen mit beeinflusst. Eine Rolle spielt hier sicherlich die Qualität als Wohn- und Arbeitsplatzstandort und ein entsprechendes Flächenangebot.

Entwicklungsschwerpunkte für Wohnbebauung sieht der FNP im Bereich Lützelsachsen, Waid / Ofiling sowie am Südrand der Weststadt, für Gewerbe im Nordwesten Weinheims vor. Der Entwicklungsschwerpunkt für den Wohnflächenbedarf im Süden des Gemeindegebietes wurde unter anderem deswegen dort ausgebildet, da hier die besten Voraussetzungen für eine leistungsfähige ÖV-Anbindung (OEG-Bahn- und künftige S-Bahn-Haltepunkte) vorliegen. U.a. wurden bei der Flächenauswahl eine Bewertung nach folgenden Kriterien aus dem Bereich „Verkehr“ zugrunde gelegt:

- Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel: Entfernung zu einem DB- oder OEG-Haltepunkt \leq 700 m, zu einer Bushaltestelle \leq 400 m (\approx 6 min.) bzw. $>$ 400 m
- Überörtliche Anbindung: Auf kurzem Weg erreichbar, Ortsdurchfahrt erforderlich, nur mit erhöhtem Zeitaufwand erreichbar
- Straßenerschließung: Vorhanden bzw. mit geringem Aufwand herstellbar, mit durchschnittlichem bzw. nur mit erhöhtem Aufwand herstellbar.

Wohnbauflächen und Mischbauflächen sind dort geplant, wo die räumliche Nähe von Wohnen und Arbeiten im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ ermöglicht werden kann. Die geplante Zahl der Wohneinheiten der dargestellten Wohn- und Mischbauflächen ist in der folgenden Tabelle dargestellt; hierbei wurde von 35 WE/ha ausgegangen:

- Sulzbach „Unter der Straße“	1,1 ha	40 WE
- Sulzbach „Dornäcker I“	2,8 ha	100 WE
- Sulzbach „Dornäcker II“	3,2 ha	110 WE
- Weinheim „Römerloch Ost“	0,8 ha	30 WE
- Weinheim „Fichtestraße“	1,1 ha	40 WE
- Weinheim „Westlich Kolpingstraße“	1,7 ha	60 WE
- Weinheim „Allmendäcker“	6,1 ha	210 WE
- Weinheim „Östlich Hammerweg“	2,9 ha	100 WE
- Weinheim „Nördlich Seeweg“	1,6 ha	55 WE
- Weinheim „Ofiling II“	1,4 ha	50 WE
- Lützelsachsen „Schaffnereiäcker“	10,6 ha	370 WE
- Lützelsachsen „Südlich Bachwiesenstraße“	1,8 ha	60 WE
- Lützelsachsen „Straßengewann“	2,1 ha	75 WE
- Lützelsachsen „West II“	2,8 ha	100 WE

3.2.2 Gewerbebauflächenausweisung bis 2020

Basis der Bauflächenprognose für Gewerbe waren die zu erwartende Zunahme an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Verhältnis zum erwarteten Bevölkerungszuwachs und die zu erwartende Verlagerung von bestehenden Arbeitsplätzen. Zur Gewährleistung der beabsichtigten künftigen städtebaulichen Entwicklung der Stadt Weinheim wurden auch zusätzliche Sonderbauflächen für großflächigen Einzelhandel im Flächennutzungsplan dargestellt. Diese sind bei der künftigen Verkehrsplanung besonders zu berücksichtigen. Auf dieser Basis sind im Flächennutzungsplan Gewerbe- und Sonderbauflächen in einem Umfang von insgesamt ca. 55 ha ausgewiesen. Die Zahl der Arbeitsplätze in den einzelnen Gebieten ist je nach geplanter Art des Gewerbes unterschiedlich.

Aus Tabelle 9 ergibt sich (bei Bruttoflächen nach Abzug von 40 % für Erschließung und Grünflächen) folgendes zusätzliches Arbeitsplatzangebot in den einzelnen Gebieten:

- Tiefgewann (Branche 1) brutto 9,1 ha 550- 2.730 Arbeitsplätze
- Gewinn Holzweg (Branche 1) brutto 6,4 ha 380- 1.920 Arbeitsplätze
- Zwischen Dämmen (Branche 1) brutto 9,8 ha 590- 2.440 Arbeitsplätze
- Viernheimer Straße (Branche 3) netto 5,9 ha 290- 890 Arbeitsplätze
- Viernheimer Straße (Branche 5) netto 4,4 ha 45- 220 Arbeitsplätze
- Hammelsbrunnen I (Branche 1) brutto 8,5 ha 510-2.550 Arbeitsplätze
- Güterbahnhof Nord (Branche 3) netto 3,8 ha 190- 570 Arbeitsplätze
- Güterbahnhof Süd (Branche 5) netto 3,5 ha 35- 175 Arbeitsplätze
- Hintere Mult (Branche 3) brutto 12,0 ha 720- 3.600 Arbeitsplätze

Tabelle 9: Flächenbedarf pro Arbeitsplatz/ Arbeitsplätze pro ha Nettobauland

	Branche	Gebäudetypen	m ² Nettobauland/ Beschäftigte	Beschäftigte/ ha Nettobauland
1	Dienstleistungen; Industrie (Produktion, Labor, Büro)	Bürogebäude; Produktionsgebäude inkl. Büro und Schulung	20- 100	500- 100
2	Speditionen (inkl. Verladeeinrichtungen)	Große Lagergebäude	100- 200	200- 100
3	Handwerk, Baugewerbe, High- Tech-Produktion	Gewerbehöfe (Werkstätten, Labors, Lager, Büro)	67- 200	150- 50
4	Forschung, Entwicklung	Kleine bis mittlere Einheiten, Kombigebäude	200	50
5	Handel, Lager, Vertrieb	Mittlere/ große Lagergebäude, Verkaufs- und Ausstellungsflächen	200- 1.000	50- 10

3.3 Prognostiziertes Verkehrsaufkommen aus neuen Siedlungsgebieten

Die vom BMVBW für Deutschland bis etwa zum Jahr 2015 sich verlangsamende Steigerung des Verkehrsaufkommens und die folgende Abnahme bis zum Jahr 2020 auf etwa das Niveau von 2000 kann auch für Weinheim so angenommen werden. Die Stadt gehört zwar inzwischen zur „Metropolregion Rhein/ Neckar“, hat aber bisher kein solch ausgeprägtes Verkehrswachstum, so dass mittelfristig der Durchgangsverkehr von den Wohnorten in den ländlichen Gebieten entsprechend des Bundestrends abnehmen wird.

Bei der Modellprognose des Verkehrsaufkommens wurde deshalb auf Prognosewerte für das Verkehrsaufkommen für das Jahr 2020 verzichtet und die Verkehrswerte der Analyse (Jahr 2002) auch als Bezugsgröße für die Prognose eingesetzt. Das für Weinheim selbst ermittelte Wachstum – welches das Quell-, Binnen-, und Zielverkehrsaufkommen erhöht – wurde im Verkehrsmodell durch die Überlagerung mit den Verkehren aus den geplanten Wohn- und Gewerbesiedlungen dargestellt.

Das Verkehrsaufkommen aus geplanten Wohngebieten resultiert aus der voraussichtlichen Anzahl der Einwohner pro Wohneinheit. Hierbei wurde der für Klein- und Mittelstädte der Region geltende Wert von 2,1 Einwohnern pro Wohneinheit angenommen. Für die neuen Gewerbeflächen wurden Annahmen für die Zahl der Arbeitsplätze getroffen. Hieraus resultieren folgende Zahlen:

- Sulzbach „Unter der Straße“ und „Dornäcker“ 550 Einwohner
- Weinheim „Römerloch Ost“ 70 Einwohner
- Weinheim „Fichtestraße“ und „Westlich Kolpingstraße“ 220 Einwohner
- Weinheim „Allmendäcker“ 460 Einwohner

- Weinheim Waid und Ofiling	440 Einwohner
- Weinheim Hohensachsen- West II	440 Einwohner
- Lützelsachsen zwischen B 3 und Bahn	1.100 Einwohner
- Lützelsachsen „West II“	220 Einwohner
- Weinheim Tiefgewann	1.900 Arbeitsplätze
- Weinheim Gewann Holzweg	800 Arbeitsplätze
- Weinheim Zwischen Dämmen	1.250 Arbeitsplätze
- Weinheim Viernheimer Straße	750 Arbeitsplätze
- Weinheim Hammelsbrunnen I	1.900 Arbeitsplätze
- Weinheim Güterbahnhof	400 Arbeitsplätze
- Weinheim Hintere Molt	750 Arbeitsplätze

Für die Berechnung des Verkehrsaufkommens der neuen Siedlungs- und Gewerbegebiete wurde vom Ingenieurbüro Verkehrsplanung Stottmeister zu Grunde gelegt:

- Je Einwohner 2 Wege pro Tag, MIV-Anteil 60 %
- Je Arbeitsplatz 2,5 Wege pro Tag, MIV-Anteil 95 %
- Besucher in Wohngebieten: 5% der Einwohner, 0,5 Wege pro Tag, MIV-Anteil 80%
- Besucher in Gewerbegebieten: 4 % der Arbeitsplatzanzahl, 1,5 Wege pro Tag, MIV-Anteil 60% (beim Krankenhaus nur 50 % wegen vorhandenem ÖPNV)
- Besetzungsgrad je Pkw jeweils 1,1
- Quellverkehrsanteil vormittägliche Spitzenstunde Einwohner 15 %, Besucher 3 %
- Zielverkehrsanteil vormittägliche Spitzenstunde Einwohner 3 %, Besucher 3 %
- Quellverkehrsanteil nachmittägliche Spitzenstunde Einwohner 6 %, Besucher 12 %
- Zielverkehrsanteil nachmittägliche Spitzenstunde Einwohner 13 %, Besucher 12 %

Mit diesen Daten wurde das Verkehrsaufkommen der Gebiete bestimmt und in das Verkehrsmodell (Kapitel 4.3) eingespeist. Dieses stellt die Belastungen und Kapazitätsauslastungen des Hauptverkehrsstraßennetzes (Vorbehaltsnetz) im Stadtgebiet zum Status quo (Jahr 2002) und unter Zugrundelegung verschiedener Modellfälle dar. Bei den Modellfällen wurde immer vom ungünstigsten Fall ausgegangen, d.h. von der Besiedelung *aller* heute geplanten Wohn- und Gewerbegebiete. Die tatsächliche Zahlen werden also eher unter den Zahlen des Verkehrsmodells liegen.

3.4 Politische Rahmenbedingungen für den Modal Split

Deutschland hat die auf der Konferenz für Umwelt und Entwicklung der Vereinten Nationen (UNCED) in Rio de Janeiro im Juni 1992 beschlossene Agenda 21 unterzeichnet. Die Agenda 21, die mit ihren 40 Kapiteln alle wesentlichen Politikbereiche einer umweltverträglichen, „*nachhaltigen Entwicklung*“ anspricht, ist das in Rio von mehr als 170 Staaten verabschiedete Aktionsprogramm für das 21. Jahrhundert. Wesentlicher Ansatz ist dabei die Integration von Umweltaspekten in alle anderen Politikbereiche.

Mobilität und Verkehr²⁸ durchdringen – in positiver wie in negativer Hinsicht – alle Bereiche des Lebens und Wirtschaftens. *Nachhaltige* Mobilität ist dabei eine sektorale Anforderung innerhalb des Gesamtkonzeptes „Nachhaltige Entwicklung“, mit spezifischen Problemlagen, aber auch engen Verknüpfungen mit anderen Sektoren.

Mobilität von Personen und Gütern ist Voraussetzung für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung und ist daher unverzichtbar; gleichzeitig verursacht vor allem die in Form von motorisiertem Verkehr realisierte Mobilität vielfältige Konflikte mit den allgemeinen Nachhaltigkeitszielen: Steigendes Verkehrsaufkommen verursacht die Steigerung von Flächenverbrauch, Unfallzahlen sowie Lärm- und Emissionsbelastungen.

Auch wenn die Wachstumsimpulse innerhalb des Verkehrssektors stärker auf dem Straßengüterverkehr und im Luftverkehr liegen, sind die ökologischen Auswirkungen und vor allem die Schadstoffbelastungen durch den Straßenverkehr in den Ballungsräumen weiterhin negativ. Nachhaltige Mobilität versucht, die negativen Folgen zunehmender Verkehrsbelastung zu reduzieren, ohne Einbußen bei Komfort und Schnelligkeit hinnehmen zu müssen.

²⁸ siehe Fußnote 5 (Seite 8)

Die Belastungsarten durch den Verkehr sind nur durch sektorinterne Verbesserungen reduzierbar. Die Zielsetzung und Konkretisierung zum Bereich Mobilität aus der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie²⁹ beinhaltet deshalb u.a.

- Dämpfung des Wachstums der Verkehrsleistung durch Effizienzsteigerung,
- Verbesserung des Modal Split zugunsten von Schiene/ ÖPNV/ Wasserstraße,
- Förderung des Rad- und Fußverkehrs mit Ziel der deutlichen Erhöhung des Radverkehrsanteils,
- weiterer Abbau der CO₂- und Schadstoffemissionen, insbesondere der verkehrsbezogenen CO₂-Emissionen,
- Verringerung der Lärmbelastungen mit Zielwerten von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts und Priorität zunächst bei der Lärmsanierung,
- Reduzierung des Anteils der Fahrbahnen an der Straßenraum-Gesamtbreite auf maximal 40 %, bei raumwirksamen Mittelstreifen max. 50 % der Straßenbreite und
- Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Bundesregierung setzt diese Strategie in verschiedenen Programmen um. Insbesondere mit der „Ökosteuern“ wird größerer Energieverbrauch finanziell belastet. Die damit verbundenen finanziellen Einschränkungen für den Bürger werden sich auch dadurch auswirken, dass immer mehr auf ein Auto verzichten wollen oder müssen. Dies bedeutet, dass die „nachhaltigen“ Mobilitätsarten Fußgänger-, Radfahrer- und Öffentlicher Personennahverkehr an Bedeutung gewinnen.

Die Nachhaltigkeitsstrategie der Agenda 21 beinhaltet auch die Verpflichtung der Kommunen zu nachhaltiger Verkehrsentwicklung. Viele Städte haben deshalb eine eigene AGENDA 21 als Selbstverpflichtung beschlossen, um auf kommunaler Ebene mitzuhelfen, das angestrebte Ziel der Reduzierung der CO₂-Emissionen gegenüber dem Referenzjahr um 20 % bis zum Jahr 2005 zu erreichen.

Das Zieljahr ist überschritten und Deutschland hat trotz einiger Bemühungen das angestrebte Ziel nicht erreicht. Um so wichtiger ist es, bei den bisherigen Bemühungen nicht nachzulassen bzw. wichtige Maßnahmen umzusetzen. Die Voraussetzungen für Mobilität und Verkehr zu Fuß, mit dem Rad und mit Bus und Bahn sollten weiter verbessert oder gar denen des Motorisierten Individualverkehrs angeglichen werden. Es wäre erforderlich, dass sich die Stadt Weinheim ihrer kommunalen Verantwortung für eine nachhaltige Entwicklung bewusst wird und Maßnahmen ergreift, die dieser Verantwortung Rechnung tragen. Die Bemühungen der Stadt hierzu sind bisher nicht ausreichend. Insbesondere sind keine Anstrengungen erkennbar, die Gewohnheiten der Bürger durch Information, Beratung, Bewusstseinsweckung, Motivation und Fortbildung zu verändern.

3.5 Leitlinien und Ziele der städtischen Verkehrspolitik

3.5.1 Aussagen des Stadtentwicklungsgutachtens

Die Beseitigung der in Kapitel 2 dargestellten Konflikte ist vor dem Hintergrund der geschilderten Rahmenbedingungen eine große Herausforderung für die nächsten Jahrzehnte. Aufgrund der voraussichtlich auch weiterhin angespannten Haushaltssituation der Stadt wird es schwierig sein, alle zur Beseitigung der Probleme vorgeschlagenen Maßnahmen tatsächlich zu realisieren und gleichzeitig eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu fördern. Dazu kommt, dass manche Maßnahmen an anderer Stelle Verschlechterungen hervorrufen können.

Damit dies nicht geschieht und einzelne Maßnahmen nicht abhängig von tagespolitischen Meinungen beschlossen werden, ist deren Ausrichtung auf ein allgemein akzeptiertes Leitbild für die verkehrliche Entwicklung erforderlich. Ein solches wurde im Stadtentwicklungsgutachten der Stadt Weinheim vom Juni 2001 formuliert:

„Ziel der Verkehrspolitik sollte es sein, für motorisierte und nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer eine gemeinsame und sichere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zu ermöglichen. Für Fußgänger und Radfahrer als diejenigen Verkehrsteilnehmer, die am längsten im Verkehrsraum verweilen, soll dieser so attraktiv wie möglich gestaltet werden. ...“

Im Verbund der umweltverträglichen Verkehrsmittel spielt der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) die wichtigste Rolle. Das Bewusstsein in der Bevölkerung zu Fragen der Verkehrsentwicklung soll sensibilisiert werden, um eine Reduzierung der Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu errei-

²⁹ „Perspektiven für Deutschland: Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung“ (Die Bundesregierung 2001)

chen. Die Förderung ökologischer und sozial verträglicher Mobilitätsformen, die Rücksicht nehmen auf die spezifischen Nutzungsbedürfnisse der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer, ist auszubauen.

Eine Voraussetzung für die Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel ist, den ÖPNV in seiner Attraktivität zu verbessern und die Bedingungen für den Rad- und Fußgängerverkehr zu optimieren. Zur Attraktivitätssteigerung des Service-Angebotes des ÖPNV gehört die umfassende Information über das vorhandene Verkehrsangebot genauso wie die Vereinfachung und Verbesserung des Taktsystems und die kundenfreundliche Gestaltung der Bahnhöfe und Haltestellen.“

Im weiteren formuliert das Stadtentwicklungsgutachten zum Themenbereich Verkehr sechs Einzelziele, die allerdings unter dem Vorbehalt einer Verkehrsuntersuchung für Gesamt-Weinheim gestellt werden.

3.5.2 Erarbeitung der Leitlinien und Ziele im Verkehrsforum

Der Gemeinderat der Stadt Weinheim hat zur Formulierung konkreter Leitlinien und Ziele für den Verkehrsentwicklungsplan sowie zur Erarbeitung der hieraus resultierenden Maßnahmen ein „Verkehrsforum“ gegründet, in dem 13 Personen des Gemeinderats und 13 Vertreter verschiedener Interessengruppen (jeweils eine Schlüsselperson, drei davon in Doppelfunktion) in mehreren Sitzungen an die Thematik der Verkehrsentwicklungsplanung herangeführt werden. Ziel des Verkehrsforums sollte die Einigung aller Beteiligten auf themenbezogene Empfehlungen an den Gemeinderat sein.³⁰

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, wie sie von der AGENDA 21 vorgegeben ist, und daraus folgernd ein Leitbild für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung wurde von den Mitgliedern des Verkehrsforums nicht in Frage gestellt. Bevor man sich den Schwächen der Weinheimer Verkehrsinfrastruktur zuwandte, wurden eine Vielzahl von Stärken der Stadt Weinheim herausgearbeitet, auf die man zum Erreichen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Zukunft aufbauen kann. Danach wurde ausgehend von den in den Kapiteln 1 bis 3 dargestellten demographischen und politischen Rahmenbedingungen, Stärken und Schwächen des Verkehrs sowie von einer Definition von Mobilität („Mobilität ist die Chance zur Teilnahme am öffentlichen Leben“) und der Verpflichtung der Städte zu nachhaltiger Entwicklung gemäß der Agenda 21 ein Leitbild für die Verkehrsentwicklung für die nächsten 10 bis 15 Jahre formuliert.

Aufbauend auf dem Leitbild wurde im Verkehrsforum von allen Forumsteilnehmern eine Vielzahl von Zielen erarbeitet und diskutiert. Sie wurden dokumentiert, wenn sich ein Konsens abzeichnete. Die erarbeiteten Ziele wurden dann mit den Vorschlägen der Verwaltung abgeglichen und verändert, bestätigt oder auch gestrichen.

Die Leitlinien und Ziele als Ergebnis der ersten vierstündigen Sitzung des Verkehrsforums wurden vom Gemeinderat der Stadt Weinheim am 11. Mai 2005 beschlossen.

Die Stadt Weinheim fördert eine Mobilität

- die den Stadtfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Einkauf, Freizeit) angemessene Erreichbarkeit sichert,
- die verschiedenen Verkehrsmitteln – Füße, Fahrrad, ÖPNV, Auto – und Verkehrsmittel-Kombinationen (P&R, B&R etc.) nach ihren Stärken in unterschiedlich erschlossenen Stadtgebieten unterschiedliches Gewicht beimisst,
- die Allen gleiche Chancen einräumt – auch mobilitätsbehinderten Menschen,
- die Umweltbelastungen reduziert,
- die Gefährdungen und Beeinträchtigungen verringert und
- die Freiräume und Stadträume schafft und erhält.

3.5.3 Leitlinien und Ziele für den Verkehr

Oberziel A

Die Stadt berücksichtigt bei verkehrspolitischen Maßnahmen insbesondere die Belange der Wirtschaft und des Fremdenverkehrs, um die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts zu gewährleisten. Die gute Anbindung der Gewerbe- und Industriegebiete an das regionale und überregionale Straßennetz und an den Öffentlichen Verkehr sind von hoher Bedeutung.

³⁰ Hilfreich für das Vorgehen war die Veröffentlichung von Ursula Funke und Ewald Müller (Hrsg.): Stadtkonzeption Live, Erfahrungsberichte aus neun Städten, Neue Schriften den Deutschen Städtetages 1999

Ziel A 1:**Gliederung des Straßennetzes in Hauptverkehrs- und Gebietserschließungsstraßen**Begründung:

Weinheim verfügt über eine gute verkehrliche überörtliche Erschließung. Diese wird auch künftig ausreichen, da aufgrund geänderter Bevölkerungsstrukturen das Autoverkehrsaufkommen mittelfristig stagnieren wird. Die zur B 3 parallel verlaufende A 5, der Saukopftunnel und die Westtangente entlasten die Stadtdurchfahrt. Dennoch genügen insbesondere in der Innenstadt einige Straßen den Anforderungen des Durchgangsverkehrs nicht (z.B. Rote Turmstraße/ Mittelgasse, Hauptstraße am Karlsberg). Dort müssen die Anforderungen der anderen Verkehrsteilnehmer und der Anlieger ein stärkeres Gewicht bekommen.

Ziel A 2:**Ergänzung der Erschließung der Gewerbegebiete mit neuen Straßen, wo andere Maßnahmen keine Entlastung bringen**Begründung:

Die regionale Erreichbarkeit der Stadt ist gut, allerdings sind einige Stadtbereiche nur ungenügend an Hauptverkehrsstraßen angebunden. Insbesondere um das Gewerbegebiet West, die Firmen Freudenberg und Naturin zu erreichen, muss der Gewerbeverkehr durch Wohngebiete fahren. Hier ist zu prüfen, wie die Erschließung verbessert werden kann.

Ziel A 3:**Verbesserung der äußeren Erreichbarkeit aller Stadtbereiche (Wie komme ich in diesen Stadtteil?); insbesondere Überwindung der Bahnbarriere**Begründung:

Durch die Überlagerung verschiedener Fahrzeugströme auf nur wenige Straßen ist der Verkehrsfluss zeitweise stockend; einige Knotenpunkte sind in manchen Spitzenstunden überlastet. Durch die ungünstige topographische Lage der hochgelegenen Innenstadt am Ausgang zweier Täler und beschränkte Übergangsmöglichkeiten über die Trasse der Main-Neckar-Bahn sind verschiedene Stadtbereiche voneinander abgeschnitten. In der Mannheimer Straße wird durch 6 Ampeln auf 1.000 m und die Mittellage der OEG-Gleise der Verkehrsfluss gestört. Ein Anschluss an die BAB 5 im Süden der Stadt fehlt.

Ziel A 4:**Verbesserung der inneren Erreichbarkeit aller Stadtbereiche (Wie erreiche ich mein Ziel in diesem Stadtteil?) und der Orientierungsmöglichkeiten**Begründung:

Die Altstadt hat eine hohe Bedeutung für den Freizeitverkehr. Auch die Innenstadt ist mit einem guten Stellplatzangebot und „eine Stunde frei Parken“ attraktiv für Besucher. Störungen des Verkehrsflusses des MIV durch hohes Verkehrsaufkommen und viel Fußgängerquerungen beeinträchtigen allerdings die Orientierung und damit die Erreichbarkeit. Ortsfremden Personen fällt die Orientierung schwer, wenn zu wenig oder auch zu viel beschildert ist. Insbesondere die Beschilderung der touristischen Ziele und des Einzelhandelsbereichs für Fußgänger ist ungenügend.

Ziel A 5:**Verbesserung der ÖPNV- Erschließung (insbesondere der Arbeitsplätze)**Begründung:

Die regionale Erreichbarkeit im Bahnverkehr (DB und OEG) bzw. die Anbindung an das Umland sowie das innerstädtische ÖPNV-Angebot ist gut, erschließt aber nicht alle Arbeitsplatzbereiche. Die Anbindung an den regionalen Bahnverkehr ist im Bereich Süd und Nord noch ausbaufähig.

Ziel A 6:**Förderung von Mobilitätsmanagement und stadtverträglicher Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs**

Begründung:

Das ÖPNV-Potenzial wird vom Pendlerverkehr zu den Arbeitsplätzen bisher noch zu wenig genutzt. Die Stadt hat ein gutes Marketing, die Informationen über den ÖPNV erreichen aber zu wenig das Zielpotenzial. Die Motivation, für den Weg zur Arbeit den ÖPNV zu nutzen, könnte verbessert und dadurch der Flächenbedarf für Kfz-Stellplätze reduziert werden. In der Innenstadt könnte das Vorhandensein von großen Speditionen in Weinheim für den Wirtschaftsverkehr genutzt werden (Citylogistik).

Oberziel B

Die Stadt gewährleistet für alle Bürgerinnen und Bürger eine hohe räumliche Mobilität als Chance zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Dies bedeutet die Gewährleistung hoher Chancen und Wahlmöglichkeiten bei geringem Verkehrsaufwand (d.h. geringer Energieverbrauch, weniger Umweltbelastung, kurze Entfernung, geringer Zeitaufwand, geringe Kosten, weniger Gefährdung, weniger Stress...). Sie möchte zum Umsteigen vom Auto auf Bus und Bahn motivieren.

Ziel B 1:**Bessere Nutzung der vorhandenen Potenziale im ÖPNV insbesondere durch Verbesserung der Haltestellen-Ausstattung****Begründung:**

Der bisherige Markterfolg des Weinheimer Stadtbusverkehrs mit 14 Fahrten/Tag pro 100 Einwohnern ist im Vergleich zu anderen Städten noch steigerungsfähig. Insbesondere die Haltestellen-Ausstattung an nahezu allen Bus-Haltestellen ist mangelhaft und lädt nicht zur Nutzung des ÖPNV ein. Die Bedeutung des ÖPNV wird jedoch durch die Alterung der Bevölkerung bzw. wegen der geringen Kfz-Nutzung und Abnahme der Kfz-Mobilität im Alter, aufgrund künftig steigender privater Aufwendungen für gleichwertige Lebensbedingungen (Hartz IV; Rentenproblem) und dadurch potenziell geringere Pkw-Verfügbarkeit in den nächsten Jahren zunehmen.

Ziel B 2:**Barrierefreiheit im ganzen Stadtgebiet als Voraussetzung für gleiche Mobilitätschancen mobilitätsbehinderter Menschen****Begründung:**

Für mobilitätsbehinderte Personen (Senioren, Personen mit Kinderwagen oder Traglasten, Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte etc.) ist das freie Fortbewegen in Weinheim mühsam. An manchen Stellen gibt es unüberwindbare Barrieren. Aufgrund des in Weinheim bereits heute hohen und künftig noch steigenden Anteils der über 60-Jährigen (2004: 28 %) gewinnt Barrierefreiheit immer mehr an Bedeutung.

Ziel B 3:**Verbesserung der räumlichen Erschließung durch den ÖPNV durch maximale Einzugsbereiche der Haltestellen von 250 bis 350 m (je nach topographischen Verhältnissen)****Begründung:**

Die Potenziale des ÖPNV sind mit mehreren Bahn-, Regionalbus- und Stadtbuslinien sehr gut. Die Erschließung der Stadtbereiche ist allerdings nicht flächendeckend; die Anbindung an den regionalen Bahnverkehr sind im Bereich Süd und Nord noch ausbaufähig. Die Haltestelleneinzugsbereiche sind teilweise unakzeptabel groß. Insbesondere ist die ÖPNV-Anbindung der touristischen Ziele Altstadt und Schlosspark ungenügend, abends und an Wochenenden fehlt sie.

Ziel B 4:**Verdichtung des Fahrtenangebots des ÖPNV in der Hauptverkehrszeit auf 15-Minuten-Takt (Kernstadt) und 30-Minuten-Takt (übriges Stadtgebiet)****Begründung:**

Der Stundentakt der DB, insbesondere auch auf der Weschnitztalbahn, ist ein gut akzeptiertes Angebot. Auch die verschiedenen Ruftaxiangebote werden gut angenommen. Die Fahrtenhäufigkeit der Stadtbusse ist allerdings mit 14 Fahrten pro 100 Einwohner/Tag insgesamt nur befriedigend. Das Fahrplanangebot ist nach 19:00 h, frühmorgens und an Wochenenden ungenügend. Insbesondere Verdichtungen des Fahrplanangebotes bilden den Anreiz zum Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn bzw. zu stärkerer Nutzung des ÖPNV.

Ziel B 5:

Verkürzung der Reisezeiten des ÖPNV auf ein Reisezeitverhältnis zum MIV von 1,5 aus allen Stadtbereichen zu jedem Ziel im Stadtgebiet (Haltestelle bis Haltestelle)

Begründung:

Die Reisezeiten einiger Stadtbuslinien (zwischen den Endhaltestellen, ohne Fußwege) sind gegenüber denen des MIV teilweise zu hoch. Z.B. beträgt die Dauer einer Busfahrt mit Linie 633 von der Weststadt zum Dürreplatz (21 Min.) mehr als doppelt so viel wie eine Fahrt mit dem Auto (9 Min.). Hierdurch wird Busfahren unattraktiv.

Ziel B 6:

Günstigere Fahrpreise

Begründung:

Die Fahrpreise sind in Weinheim trotz unterdurchschnittlicher Kosten (0,72 €/ Fahrgast) z.T. wesentlich teurer als in vergleichbaren Städten im VRN: In Weinheim gilt Preisstufe 1 (1,60 €) dagegen gilt z.B. in Alzey, Buchen, Bürstadt, Eberbach, Edingen- Neckarhausen, Ilvesheim, Sinsheim, Viernheim und in Walldorf- Wiesloch Preisstufe 0 (1,20 €). Für Plankstadt und Schwetzingen gibt es ein City-Ticket für 0,50 €. Das Angebot besonderer günstiger Tickets (Jobticket, City-Ticket) ist in Weinheim ungenügend. Eine bessere Auslastung des ÖPNV ist insbesondere auch durch attraktive Fahrpreise möglich.

Oberziel C

Die Stadt fördert ein rücksichtsvolles Nebeneinander („Verkehrskultur“). Für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeugverkehr sollen gleichermaßen ausreichend Flächen zur Verfügung stehen.

Ziel C 1:

Vermeidung von Umwegen für Fußgänger und Radfahrer/ Schließung der Lücken im Radwegenetz

Begründung:

Das Radwegenetz ist lückenhaft. In der Innenstadt sind Fußgänger dem motorisierten Verkehr an vielen Stellen ungeschützt „ausgeliefert“. Insbesondere durch den Höhenunterschied von bis zu 45 m zwischen Ebene und Innenstadt ist jede zusätzliche Strecke für den Fußgänger- und Fahrradverkehr mühsam. Ohnehin sind Fußgänger und Radfahrer aufgrund des Wunsches nach „energiermer Fortbewegung“ äußerst umwegempfindlich.

Ziel C 2:

Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere für mobilitätsbehinderte Personen

Begründung:

Aufenthalt und Durchgangsverkehr überlagern sich in vielen Stadtbereichen, auch in den Stadtteilen. Schmale Geh- und Radwege, Lücken im Radwegenetz und fehlende oder nicht barrierefreie Quermöglichkeiten führen zu Gefährdungen von Fußgängern und Radfahrern, insbesondere auf Schulwegen und in der Unterführung Suezkanalweg.

Ziel C 3:

Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Förderung von Gestalt und Kultur öffentlicher Stadträume (z.B. Geschäftsstraßen, Bahnhof, Unterführungen)

Begründung:

Insbesondere in der Innenstadt beeinträchtigt der Autoverkehr – insbesondere starker Durchgangsverkehr – die Aufenthaltsqualität. In attraktiven Stadtbereichen verursacht eine „autogerechte“ Gestaltung die Dominanz des Autoverkehrs, was zu Nutzungskonflikten mit Fußgängern führt (z.B. am Karlsberg oder im Bereich des Marktplatzes). Insbesondere das Erscheinungsbild des Hauptbahnhofs und der Unterführungen ist äußerst mangelhaft.

Ziel C 4:**Entschärfung von Konfliktpunkten zwischen den Verkehrsteilnehmern**Begründung:

In der Stadt gibt es immer noch Unfallschwerpunkte, an denen das Gefährdungspotenzial nicht beseitigt werden konnte. Andere Konflikte wie z.B. die häufigen Querungen der OEG im Bereich des Postknotens oder die intensive Nutzung der Verkehrsflächen der Waidallee im Bereich des Sportparks machen den Verkehr unattraktiv. Lücken im Radwegenetz, geringe Radwegbreiten, fehlende Radfahrerführung führen zu Konflikten zwischen Radfahren und MIV.

Ziel C 5:**Berücksichtigung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer und auch der Anlieger der an die Straßen angrenzenden Grundstücke durch Kompromisse (insbesondere bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit)**Begründung:

Nicht überall können für alle Verkehrsteilnehmer richtliniengemäß breite Flächen angeboten werden; insbesondere in den vor dem 20. Jahrhundert entstandenen Stadtbereichen können die Straßenquerschnitte nicht mehr den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer gerecht werden. In der Innenstadt kommt es zu Konflikten wegen zu wenig Stellplätzen für Anwohner.

Ziel C 6:**Förderung der Verkehrssicherheit und Geschwindigkeitsmanagement**Begründung:

Die Beeinträchtigungen von Fußgängern, Radfahrern oder auch Anliegern an belasteten Straßen und die Sicherheit insbesondere schwächerer Verkehrsteilnehmer muss mehr ins Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer gerückt werden. Ursache von Konflikten ist oft mangelnde Verkehrsdisziplin wie z.B. überhöhte Geschwindigkeit und rücksichtsloses Parken („wildes Parken“) bzw. zu wenig Kontrollen. Insbesondere, wo alternative Strecken für den Durchgangsverkehr nicht zur Verfügung stehen, ist Rücksichtnahme erforderlich.

Oberziel D

Die Stadt verbessert die Lebensqualität durch Verringerung der Lärm- und Abgasbelastungen und Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten in öffentlichen Räumen. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Füße, Fahrrad, ÖPNV) sollen zumindest gleichwertig mit dem MIV, aber nicht zu Lasten des Autoverkehrs gefördert werden.

Ziel D 1:**Stärkung der kompakten „Stadt der kurzen Wege“ durch Innenentwicklung vor Außenentwicklung**Begründung:

Weinheim ist als Stadt der kurzen Wege mit den OEG-Rundlinien, dem stadtnahen Bahnhof und dem Dürreplatz, mit ausreichend Parkplätzen für Besucher in der Innenstadt und mit großen Entwicklungschancen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs und des Hauptbahnhofs, des ehemaligen Birkenmeier- und des Schlossberg-Areals besonders zukunftsfähig.

Ziel D 2:**Reduzierung der Beeinträchtigung von Wohngebieten durch Verlagerungen des Gewerbe- und Freizeitverkehrs auf weniger empfindliche Strecken (Verkehrslenkung)**Begründung:

Die Belastungen durch den Verkehr sind in einigen Wohngebieten besonders hoch. Auch einige Hauptverkehrsstraßen (z.B. Grundelbachstraße – Bahnhofstraße, Prankelstraße – Rote Turmstraße – Mittelgasse) sind sehr stark belastet.

Ziel D 3:

Erhöhung der Verkehrsanteile für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Füße, Fahrrad, ÖPNV) in der Innenstadt auf 40 bis 50 % durch Motivierung zur Änderung des Verkehrsverhaltens

Begründung:

Der Anteil der Nutzer von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln ist in Weinheim heute schlechter als vor 10 Jahren (35 % ggü. 37 %) und schlechter als in vergleichbaren Städten mit ähnlich gutem Potenzial (bis zu 50 %). Die in der AGENDA 21 dargestellte globale Verantwortung beauftragt die Kommunen, für eine nachhaltige Entwicklung zu sorgen, d.h. unter anderem zu einer Verbesserung des Modal Split zugunsten von Schiene und ÖPNV und zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs.

Ziel D 4:

Vernetzung der Verkehrssysteme und Verbesserung der Umsteigequalitäten zwischen den Verkehrsmitteln, insbesondere am Hauptbahnhof

Begründung:

Im Bahnhofsbereich sind die Entfernungen von der Bahn zum Bus oder zur OEG sehr groß; mehrere Straßen müssen überquert werden. Die Fahrpläne von Bussen und Bahnen sind nicht optimal aufeinander abgestimmt. Orientierungsmöglichkeiten für Ortsfremde sind kaum gegeben. Es gibt keine Barrierefreiheit, das Erscheinungsbild insbesondere des Bahnhofsvorplatzes und der Unterführungen ist schlecht. Es gibt zu wenig Stellplätze für Park&Ride oder für Abholer; auch am Dürreplatz und am OEG-Bahnhof sind die Umsteigebeziehungen nicht optimal.

Ziel D 5:

Erschließung neuer Siedlungsgebiete auch für Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Begründung:

Im Flächennutzungsplan sind ca. 41 ha Wohn- und ca. 3 ha Mischgebiete (50% Wohnanteil) sowie ca. 51 ha Gewerbegebiete neu dargestellt. Einschließlich des Bedarfs aus der allgemeinen Wohnflächenzunahme deckt dies den Bedarf für die prognostizierte Zunahme der Einwohnerzahl um ca. 2.500 EW. Unter Berücksichtigung eines Ansatzes für erforderliche Betriebsverlagerungen bieten die neuen gewerblichen Flächen gemeinsam mit dem Bestand und den aktuellen Entwicklungen ein gemittelttes Potenzial für ca. 3.500 Arbeitsplätze. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung müssen bei Konkretisierung der Planung von vornherein auch die umweltfreundlichen Verkehrsmittel berücksichtigt werden.

Ziel D 6:

Bessere Einbindung der Stadt- und Ortsteile

Begründung:

Die Identifizierung der Bürgerinnen und Bürger mit der Stadt ist in Weinheim sehr hoch. Allerdings sind die Stadt- und Ortsteile aufgrund ihrer Entfernung oder ungenügender verkehrlicher Anbindungen vom Geschehen in der Stadt teilweise abgeschnitten. Die Möglichkeiten zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sind insbesondere für mobilitätsbehinderte Personen aufgrund geringer Fahrtendichte des ÖPNV, hoher Reisezeiten einiger Stadtbuslinien und fehlender Barrierefreiheit schlecht. Die Öffentlichkeitsarbeit für den ÖPNV z.B. durch eine Mobilitätsberatung ist ausbaufähig.

4. Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse

4.1 Handlungsansätze im MIV

Das hohe Verkehrsaufkommen durch den MIV verursacht nicht nur die in Kapitel 0 geschilderten Probleme im Verkehrsablauf, sondern auch Umweltschäden und immer mehr schwerwiegende negative soziale Auswirkungen, z.B. zunehmender Lärm auf den Straßen, Kraftstoff- und Nervenverschleiß bei der Parkplatzsuche, aber auch volkswirtschaftliche Verluste durch immer längere Zeiten, die im Stau oder stockendem Verkehr zugebracht werden.

Die Darstellung der verschiedenen Lösungsmöglichkeiten im folgenden Text (Kapitel 4.5) macht deutlich, dass nicht alles Wünschenswerte realisiert werden kann. Gerade auch der Stadt Weinheim sind finanzielle Grenzen gesetzt. Insbesondere die topographischen Gegebenheiten in Weinheim führen dazu, dass manche Maßnahmen deutlich eingeschränkt oder möglicherweise ganz aufgegeben werden müssen. Deswegen sind andere Mittel und Methoden erforderlich – ergänzend oder als Alternative – die Verkehrsprobleme nachhaltig zu bewältigen.

Handlungsleitend für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung sind drei Strategien:

1. Verkehrsvermeidung,
2. Verkehrsverlagerung und
3. verträgliche Abwicklung des Verkehrs.

Die Optimierung des Verkehrs bedeutet zum einen die Ermöglichung bzw. Verbesserung kurzer Distanzen (unabhängig vom Verkehrsmittel), die Schaffung bzw. Verbesserung eines effizienten ÖPNV-Angebotes und nicht zuletzt Mobilitätsmanagement, mit dem den Nutzern Anreize zur Änderung ihres Mobilitätsverhaltens gegeben werden können. Beides setzt kompakte und dichte Siedlungen voraus. Vor allem der Verkehr zu Fuß und per Rad braucht Dichte und Nutzungsmischung sowie eine hohe Vielfalt von Zielangeboten, die kleinräumlich erreichbar sind.

Diese Voraussetzungen sind in Weinheim größtenteils gegeben bzw. werden bei der im FNP geplanten Siedlungsflächen-Neuausweisung berücksichtigt. Die Ergänzung von gut erschlossenen und günstig gelegenen Gebieten durch Bebauung geringer Dichte ("innere Suburbanisierung") ist sinnvoll, weil damit die Abwanderung in die entfernte Peripherie gebremst wird. Von großer Bedeutung ist auch die funktionale Aufwertung schlecht ausgestatteter Wohnsiedlungen, z.B. durch die wohnungsnaher Ansiedlung von Wohnfolgenutzungen oder durch bessere Anbindung dieser Lagen an die mit ÖPNV erreichbaren Wohnfolgenutzungen.

Zur Optimierung des Verkehrs in Weinheim gehört auch die Förderung des Wirtschaftsverkehrs und Gewährleistung des Durchgangsverkehrs auf der B 3 und aus den Odenwaldgemeinden. Die Leitlinie „Berücksichtigung der Belange der Wirtschaft und des Fremdenverkehrs“ und damit die Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses stellt jedoch keinen Gegensatz zu den anderen Leitlinien „Mobilität für Alle“, „Rücksichtsvolles Nebeneinander“ und „Verbesserung der Lebensqualität“ dar. Mit sinnvollen Umbaumaßnahmen im Straßennetz und an zentralen Kreuzungen oder auch nur mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen können durchaus mehrere Ziele auf einmal erreicht werden.

Dagegen ist der Ausbau des Straßennetzes als "Klassiker der Verkehrsplanung" bei Finanzknappheit und rückläufiger Bevölkerungsentwicklung verstärkt auf seine Sinnhaftigkeit zu prüfen. Die Strategie der Parallelförderung von ÖPNV und MIV ist bei knappen Kassen wenig sinnvoll. Auch der gewohnte Infrastrukturausbau, nämlich höchste Ausbaustandards der Straßennetze überall, ist kaum noch finanzierbar. Dies gilt genauso für den ÖPNV. Auch dort gilt im Hinblick auf den demographischen Wandel das Motto "Erreichbarkeit statt Geschwindigkeit". In Weinheim ist Nachverdichtung und kleinteilige Erreichbarkeit des ÖV-Netzes erforderlich.

Die Verkehrsplanung hat in den letzten zwei Jahrzehnten ein breites Spektrum nicht-infrastruktureller Ansätze entwickelt, wie z.B. Mobilitätszentralen oder Mobilitätsmanagement in Betrieben oder Innenstädten. Die organisatorischen Ansätze sind dabei flexibel und preisgünstig. Die gewünschten wirtschaftlichen Wachstumsimpulse können dabei durchaus auch von einem intelligenten Verkehrsmanagement ausgehen, besonders im Umgang mit bestehenden Verkehrsproblemen.

Auch beim Thema Wohnmobilität wird angesichts des überdurchschnittlichen Anteils älterer Personen in Weinheim die Wichtigkeit vorsorgender Wohnstandortberatung deutlich. Vielen ist beim Umzug in die ruhige, grüne „kindgerechte“ suburbane Umgebung z.B. der Weinheimer Odenwaldstadtteile nicht klar, dass die Pkw-Abhängigkeit im Alter zum Problem werden kann. Aber auch die Veränderung in der Freizeitorientierung der "empty nester" – nämlich wenn die Kinder aus dem Haus sind und der Ruhestand erreicht ist – gilt als Zeitpunkt für eine mögliche räumliche Umorientierung. Hier ist weitsichtige Planung gefragt, um den Wechsel hin zu einem zentraleren Wohnstandort zu erleichtern.

4.2 Handlungsansätze im ÖPNV

Hier ist festzustellen, dass trotz großer Fortschritte weitere Potenziale zur Modernisierung bestehen. Ansatz für dünn besiedelte Gebiete sind flexible Bedienungsformen wie das Ruf-Taxi, wie es in Weinheim bereits existiert, aber auch Taxibusse, Bürgerbusse und ähnliche Formen.

Die Verständlichkeit der ÖPNV-Angebote muss sich dabei an der Wahrnehmung durch mobilitätsbehinderte Personen oder auch Immigranten orientieren. Insbesondere im Alter steigt der Wunsch nach sozialer Sicherheit, persönlichem Service, physischer Sicherheit, gemeinsamen Aktivitäten. Dies ist in Weinheim insbesondere wegen des hohen Seniorenanteils wichtig.

Die hohe Pkw-Verfügbarkeit zukünftiger Senioren macht die Gewinnung Älterer als ÖPNV-Nutzer zur Aufgabe, denn nach Jahrzehnten der Autoorientierung fällt der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel schwer – auch und gerade wenn man dazu gezwungen ist. Eine europaweit erforderliche Wiederholung der Führerscheinprüfung wird auch bei Senioren dazu führen, dass viele ihre Fahrerlaubnis abgeben müssen.

Wichtig ist die Erkenntnis, dass jede Art der Verkehrsmittelnutzung gelernt werden will. So wie man Fahrrad-Fahren oder Auto-Fahren lernen muss, muss auch die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln gelernt werden. Zudem muss durch "Nachschulungen" Älterer dem technischen Fortschritt des ÖV der letzten Jahrzehnte Rechnung getragen werden, um einen "Umstieg" zu erleichtern. Ansätze bietet vor allem der "biographische Umbruch zum Rentnerleben" als Anlass, Informationspakete für Neu-Rentner oder Schnuppertickets anzubieten. Auch der "Tausch des Führerscheins gegen eine ÖPNV-Zeitkarte" wurde bereits an vielen Orten erprobt.

Entscheidend für die weitere Verkehrsentwicklung in Weinheim könnte die Einführung einer S-Bahn auf der Main-Neckar-Bahn sein. Nicht nur wegen der hierdurch erforderlichen Modernisierungen im Bahnhofsbereich, sondern allein auch durch die Werbung des VRN, die regional viele Menschen erreichen wird.

Die positiven Effekte eines S-Bahn-Anschlusses in Weinheim sollten allerdings einhergehen mit einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des Umsteigepunktes am Bahnhof. Wie bereits dargestellt, liegen hier viele Mängel. Ein wesentliches Element des künftigen Verkehrsentwicklungsplanes sollte daher die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes zusammen mit einer besseren Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel (DB und OEG-Bahn, Regional- und Stadtbusse, Taxi, Fahrrad und Pkw) sein. Hierzu gehört die Verlegung der OEG-Haltestelle auf die Brücke der Mannheimer Straße ebenso hinzu wie die Errichtung zusätzlicher P&R-Stellplätze und die barrierefrei Zugänglichkeit der Bahngleise von oben (OEG-Brücke), unten (bestehende Unterführungen), Westen (Vierzheimer Straße) und Osten.

Des Weiteren ist sowohl eine räumliche Verdichtung des bereits guten Busliniennetzes im Stadtgebiet Weinheims als auch ein zeitliche Verdichtung des Fahrtenangebots sinnvoll, um potenzielle Pkw-Nutzer für Alltagswege zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Bisher werden die Busse auch in Weinheim nahezu überwiegend von Schülern, einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen und einigen wenigen Idealisten genutzt. Sowohl die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle als auch die erforderliche Wartezeit schrecken nicht nur bequeme Menschen davon ab, Bus zu fahren: Die Verkehrsmittel-Entscheidung fällt bei einer Wege- und Wartezeit von mehr als 10 Minuten in der Regel zu Gunsten des Pkw aus.

4.3 Das Netzmodell

Manche Ordnungsmaßnahmen oder bauliche Maßnahmen werden die Wahl der Wegstrecken des MIV verändern. Diese Veränderungen sollten mit Hilfe des Verkehrsmodells abgeschätzt werden. Zielsetzung der Untersuchungen war dabei, die Auswirkungen vornehmlich auf die Belastung bzw. Kapazitätsauslastung des Hauptverkehrsstraßennetzes (Vorbehaltsnetz) festzustellen.

Das Stadtgebiet und auch das Umland wurde in insgesamt 67 Verkehrszellen eingeteilt, um bedeutende Verkehrsflüsse lagegerecht in das städtische Straßennetz einbinden zu können. Das Netzmodell stellt dar

- Streckenabschnitte mit ihren Grundkapazitäten, Grundgeschwindigkeiten und Empfindlichkeiten bezüglich Kapazitätsänderungen bei Belastung,
- Knotenpunkte mit ihren Kapazitäten der Fahrbeziehungen (geradeaus, rechtsab, linksab...) und Abbiegeverboten und
- Anbindungen der Verkehrszellen mit ihren mittleren örtlichen Erreichbarkeit der aufzusuchenden Stellplätze im Zielverkehr und des Hauptverkehrsnetzes im Quellverkehr sowie der Verteilung der Quell- und Zielverkehre auf das Verkehrsnetz im Bereich der Verkehrszellen

Die Streckenabschnitte wurden entsprechend der Anzahl der verfügbaren Fahrstreifen sowie der zulässigen Geschwindigkeiten bestimmten Streckentypen zugeordnet. Die Knotenpunkte wurden nach Knotenpunkttypen gemäß der vorliegenden Verkehrsregelung festgelegt (Rechtsvor-Links, geregelte Vorfahrt, signalgesteuert, niveaufrei). Abbiegeverbote und Einbahnstraßenregelungen wurden komplett abgebildet.

Die Verkehrsdaten basieren auf Berechnungen des Binnenverkehrs aus den vorhandenen Siedlungsstrukturen, die mit dem Quell- und Zielverkehr aus dem Umland von Weinheim überlagert wurden. Die sich hieraus ableitenden Verkehrsverflechtungen innerhalb und außerhalb von Weinheim wurden in Matrizen für die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde berechnet.

Der Pendlerverkehr aus der amtlichen Statistik wurde auf die aktuellen Verhältnisse angepasst. Die sich daraus ergebenden Matrizen wurden anhand der Verkehrserhebungen aus den Jahren 1999, 2000 und 2002 (an 47 Knotenpunkten und 11 Parkplätzen) geeicht, um die zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen im Verkehrsaufkommen, die Durchgangsverkehre durch Weinheimer Gebiet sowie die inzwischen eingetretenen Verkehrsverlagerungen im Verkehrsmodell zu berücksichtigen.

Für jede Verkehrsbeziehung wurden mit dem Verkehrsmodell optimale Fahrtrouten bestimmt und die befahrenen Strecken entsprechend belastet. Aus der Überlagerung sämtlicher Routenbelastungen ergibt sich die Netzbelastung. Aufgrund der Vergleiche von Belastungen aus dem Rechenmodell mit den gezählten Belastungen ergaben sich Hinweise auf erforderliche Änderungen der Verkehrsbeziehungsmatrix, die nicht mit den Modellberechnungen zum Verkehrsaufkommen erfasst werden konnten. Durch sukzessive und gezielte Änderungen der Verkehrsbeziehungsmatrizen konnte eine gute Übereinstimmung mit den gezählten Werten erreicht werden.

Da für einfache Maßnahmen (wie z.B. Wegweisung, Verkehrsinformation, Ausgestaltung des Straßenumfeldes, Einrichtung von Querungshilfen etc.) keine wesentlichen Wirkungen auf die Verteilung des Verkehrs im Netz zu erwarten sind, werden diese hierbei nicht berücksichtigt. Ebenso wurden Qualitätsverbesserungen durch die neu konzipierten Steuerungen der Lichtsignalanlagen auf dem Streckenzug Mannheimer Straße – Bergstraße – Birkenauer Talstraße nicht berücksichtigt. Die Maßnahmenuntersuchung konzentriert sich deshalb auf Netzergänzungen durch Straßeneubau oder bedeutende Qualitätsverbesserungen durch Ausbau von Streckenzügen.

4.4 Modellerte Lösungsmöglichkeiten

Um die ermittelten Kapazitätsengpässe zu beseitigen, wurden neben der Beibehaltung des Bestandes verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten ermittelt und deren Auswirkungen auf das Verkehrsmodell untersucht. Außerdem wurde das Verkehrsmodell um die strukturellen Erweiterungen durch neue Wohn- und Gewerbegebiete ergänzt und die Belastungen maßnahmen-spezifisch berücksichtigt.

Im Verkehrsmodell wurden folgende Maßnahmen im Straßennetz untersucht:

1. Bahnhofstraße/ Hauptstraße:
Umfahrung des verkehrsberuhigten Bereichs durch Ermöglichung der Durchfahrt der Tiefgaragen Atrium/ Karlsberg in beiden Richtungen.
 2. Bahnhofstraße:
zwischen Tiefgarage Atrium und Hauptstraße: Ausweisung als Einbahnstraße Richtung Westen (für ÖPNV beide Fahrtrichtungen frei)
 3. Hauptstraße zwischen Bahnhofstraße und Institutstraße:
Ausweisung als Fußgängerzone
 4. Parkplatz Museum:
nur Anliegerparken; Ersatz durch Stellplatzanlage beim Rathaus/ Minigolfplatz
 5. Rote Turmstraße/ Mittulgasse/ Hauptstraße zwischen Grabengasse und Grundelbachstraße: Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich, nur für Anlieger
 6. Friedrichstraße/ Mittlere Hauptstraße/ Lindenstraße:
Umdrehen der Einbahnrichtung zwischen Haupt- und Bismarckstraße, zwischen Bahnhof- und Lindenstraße und zwischen Haupt- und Tannenstraße
 7. Birkenauer Talstraße zwischen Stadthallenknoten und Petersknoten:
Anlage eines zusätzlichen Fahrstreifens in Fahrtrichtung West-Ost
 8. Erschließung Gewerbegebiet Hammelsbrunnen
 - a) lediglich über die Röntgenstraße
-

- b) a) mit Ausbau des Knotens Mannheimer Straße/ Pappelallee, Anschluss an die B 38 und ohne innere Verbindung der östlichen und westlichen Bereiche
 - c) wie b) und Ausbau eines weiteren Knotens an der Westtangente in Höhe Heinestraße und Anschluss an die Wormser Straße und mit innerer Verbindung Ost-West im nördlichen Bereich
9. Erschließung Lützelsachsen Mitte:
Ausbau des Straßenzugs Am Mönchgarten – Mühlbachweg – Höfenweg
 10. Suezkanalweg:
Ausweisung nur für Radfahrer und Fußgänger
 11. Innenstadt- Südumfahrung:
 - a) Variante 1 (Nördlicher Multring – Westliche Müllheimer Talstraße)
 - b) Variante 2 (Prankelstraße/ Freudenbergstraße – Westl. Müllheimer Talstraße)
 - c) Variante 3 (Südliche Westtangente – Östliche Müllheimer Talstraße)
 - d) Variante 4 (Prankelstraße/ Bergstraße – Waldschwimmbad)
 - e) Variante 5 (Muckensturmer Straße – Waldschwimmbad)
 12. Gewerbegebiet West:
Anbindung Boschstraße westlich der Autobahn an die Muckensturmer Straße
 13. Waidallee:
Ausbau zwischen Multring und Berliner-/ Muckensturmer Straße
 14. Multring-Nord:
 - a) Verlängerung bis zur Bergstraße
 - b) Anbindung an die Westtangente in alle Richtungen
 15. Gewerbegebiet Nordwest:
 - a) Anbindung der Viernheimer Straße an die Wormser Straße
 - b) Anbindung der Heinestraße an die Westtangente
 16. Wohn-/ Mischgebiet Schaffnereiäcker:
Zweite Anbindung an die Südliche Bergstraße nördlich der Bachwiesenstraße
 17. Theodor-Heuss-Straße:
Straßenausbau bis Hammerweg
 18. Autobahnanbindung Weinheim-Süd:
Neue Anschluss-Stelle an der K 4133/ Muckensturmer Straße

Für die geplanten Siedlungsmaßnahmen wurde jeweils das Verkehrsaufkommen abgeschätzt (siehe Kapitel 3.3). Hierbei wurde auch berücksichtigt, dass die Neuansiedlungen nicht nur neuen Verkehr induzieren, sondern auch bestehende Verkehrsströme ersetzen, die in anderen Verkehrsbeziehungen wieder wegfallen.

Im Netzmodell wurden Verkehrsbelastungen der wichtigen Netzergänzungen oder Qualitätsverbesserungen abgebildet. Für jede Maßnahme wurden mit dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde je zwei Modellfälle berechnet. Die Einzelmaßnahmen wurden zu Maßnahmenbündeln zusammengefasst, um den Berechnungsaufwand zu minimieren und die Übersichtlichkeit gewährleisten zu können.

4.4.1 Modellberechnungen Innenstadt

Modellfall 1:

Verbesserte Durchfahrt von der Garage Atrium zur Garage Karlsberg

Wird die Tiefgarage Karlsberg verstärkt über die Tiefgarage Atrium angefahren, so werden insbesondere die Dr.-Bender-Straße und die Institutstraße entlastet. Die Entlastungen des Innenstadt-Straßennetzes werden durch andere Verkehrsteilnehmer genutzt, so dass allein durch diese Maßnahme keine wesentlichen Verbesserungen erreicht werden können

Modellfall 2:Bahnhofstraße ab Atrium in Richtung Osten sperren

Die Verlagerung des MIV aus der Bahnhofstraße führt vormittags zu einer verträglichen Erhöhung der Auslastung der Birkenauer Talstraße. Nachmittags erhöhen sich die Belastungen im Straßenzug Kopernikusstraße – Rote-Turmstraße – Mittulgasse sowie auf der Birkenauer Talstraße sehr stark. Die Verdrängungswirkungen sind nicht ohne kapazitätssteigernde Maßnahmen auf dem Abschnitt der Bergstraße ab Bahnhofstraße bis Birkenauer Talstraße (z.B. Grüne Welle bis in die Grindelbachstraße, freies Rechtsabbiegen an der Stadthalle und am Petersknoten) aufzufangen. In der Altstadt würden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung noch dringender.

Modellfall 3:Umwidmung der Hauptstraße am Karlsberg zur Fußgängerzone

Diese Maßnahme hat vormittags eine erhöhte, aber nicht kritische Belastung der Ehretstraße und der Schulstraße zur Folge. Dies verbessert sich, wenn die Durchfahrt von der Tiefgarage Atrium zur Tiefgarage Karlsberg verbessert wird (MF 1).

Modellfall 4:Ausbau einer großen Parkgarage Rote-Turmstraße/ Minigolfplatz; Sperrung der Mittulgasse (frei nur für Anlieger), Umwidmung der Hauptstraße von der Grabengasse bis Hutplatz zur Fußgängerzone

Vormittags gibt es kaum Auswirkungen im Verkehrsnetz der Innenstadt, nachmittags allerdings wird der Abfluss von der neuen Parkgarage nach Osten auf den Straßenzug Institutstraße – Dr.-Bender-Straße – Ehretstraße verlagert, der dadurch sehr stark belastet wird. Diese Erhöhung wird stärker sein als die Entlastung durch MF 1. Die durch die Verdrängung bewirkten Mehrbelastungen des angrenzenden Straßennetzes sind im Altstadtbereich verkraftbar, da der starke nachmittägliche Durchgangsverkehr in die Bahnhofstraße und Birkenauer Talstraße verdrängt wird. Für den Streckenzug Bergstraße ab Bahnhofstraße – Birkenauer Talstraße sind allerdings Begleitmaßnahmen (z.B. Grüne Welle bis in die Grindelbachstraße, freies Rechtsabbiegen an der Stadthalle und am Petersknoten) zu treffen, um die Mehrbelastungen umfeldverträglich abzuwickeln.

Modellfall 5:Beruhigung der Altstadt, Sperrung der Bahnhofstraße ab Atrium Richtung in Osten (Kombination MF 2 bis 4), Erweiterung der Birkenauer Talstraße um eine Fahrspur nach Osten

Die Altstadt wird um 500 bis 650 Kfz/h entlastet. Diese Verkehrsmengen werden von der erweiterten Kapazitäten der Birkenauer Talstraße problemlos aufgenommen. Mit Kapazitätserhöhungen im Bereich des Stadthallenknotens werden die Reisezeitverluste von 60 - 90 Sekunden, die für den Zielverkehr von Westen durch den Umweg über die Birkenauer Talstraße in das Gorchheimer Tal entstehen, nahezu kompensiert.

Stark ausgelastet wird der Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Hauptstraße in der für das Einkaufen nicht so wichtigen vormittäglichen Spitzenstunde. Höhere Belastungen erfahren die A.-L.-Grimm-Straße und die Kopernikusstraße. In der nachmittäglichen Haupt-Einkaufszeit wird die Ost-West-Richtung auf der Bahnhofstraße zunehmen, wodurch Schleichverkehre entstehen: Nicht mehr alle Verkehrsteilnehmer nach Süden werden am Postknoten nach links abbiegen, sondern wählen Routen über die Ehretstraße und die Schulstraße nach Lützelsachsen. Hier müssten zusätzlich entsprechende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen werden.

An dem im Zuge der Umgestaltung des Schlossberg-Areals geplanten Kreisverkehrsplatz Grindelbachstraße/ Am Schlossberg/ Dürrestraße wird es wegen der Linksabbiegemöglichkeit von der südlichen Grindelbachstraße in die Dürrestraße an der nördlichen Zufahrt zu Wartezeiten von über 90 Sekunden kommen, wenn nicht der Zielverkehr in die Innenstadt bereits schon vor dem Kreis in der Grindelbachstraße gebunden werden kann.

Modellfall 6:Umdrehen der Einbahnrichtungen Friedrichstraße und Lindenstraße, Sperrung der Bahnhofstraße ab Atrium in Richtung Osten und Umwidmung der Hauptstraße am Karlsberg zur Fußgängerzone

Hiermit wird die Erreichbarkeit des nördlichen Innenstadtbereichs verbessert, in der Bahnhofstraße treten günstige Beruhigungen auf. In der vormittäglichen Spitzenstunde sind keine unverträglichen Verlagerungen zu erwarten. In der Birkenauer Talstraße und in der Mittulgasse kommt es nachmittags zu höheren Belastungen, die in der Mittulgasse nicht mehr akzeptierbar sind. In der Birkenauer Talstraße können die Kapazitäten mit einer weiteren Fahrspur Richtung Osten wieder bereitgestellt werden.

Modellfall 7:Umdrehen der Einbahnrichtung Friedrichstraße und Lindenstraße. Sperrung Bahnhofstraße ab Atrium in Richtung Osten, Umwidmung der Hauptstraße am Karlsberg zur Fußgängerzone und Beruhigung der Altstadt (Kombination von MF 5 und 6)

In der Altstadt und im Einkaufsbereich verbessert sich die Lage deutlich. Die Maßnahmen im Streckenzug Bergstraße ab Bahnhofstraße – Birkenauer Talstraße sind unumgänglich.

Modellfall 8:Vollständige Sperrung der Bahnhofstraße im Bereich Hauptstraße

Dies wäre verkehrsverträglich nur möglich ohne Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in der Altstadt (MF Innenstadt 4) und mit den Maßnahmen im Streckenzug Bergstraße ab Bahnhofstraße – Birkenauer Talstraße. Eine Verkehrsberuhigung in der Altstadt wäre dann nur noch mit einer Südumfahrung machbar.

4.4.2 Modellberechnungen Erschließung Gewinn Hammelsbrunnen

Modellfall 1:Erschließung des ersten Bauabschnitts über den Knotenpunkt Mannheimer Straße/ Röntgenstraße und ausgebauten Knotenpunkt Mannheimer Straße/ Pappelallee

Die vorhandene Anbindung Röntgenstraße wäre durch das hinzukommende Verkehrsaufkommen als alleinige Erschließung total überlastet. Das Verkehrsaufkommen im östlichen Bereich wird insbesondere in der vormittäglichen Spitzenstunde zu Engpässen im Knotenpunkt Mannheimer Straße/ Röntgenstraße führen, wenn nicht ein Ausgleich der Belastungen durch eine innere Verbindung der östlichen und westlichen Bereiche erfolgt und damit die anderen Knotenpunkte ausgleichend belastet werden.

Ein Anschluss an die B 38 wird in diesem Ausbaustand nicht erforderlich sein. Seine Belastungen wären sehr gering und könnten wahrscheinlich über den Knotenpunkt Mannheimer Straße/ Pappelallee abgeführt werden. Hierzu wäre eine detaillierte Untersuchung der signaltechnischen Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erforderlich.

Modellfall 2:Vollständige Bebauung, Erschließung wie MF 1 mit Anschlüssen an die B 38 und die Westtangente sowie eine Verbindung zur Wormser Straße

Der Knotenpunkt Mannheimer Straße/ Röntgenstraße wird immer noch sehr stark ausgelastet werden. Ein Ausbau auf 2 Linksabbiegespuren wird erforderlich werden, um die Leistungsfähigkeit sicherstellen zu können.

Auch der Knotenpunkt mit der Westtangente wird stark ausgelastet. Die Belastung der Wormser Straße wird relativ hoch werden, so dass hier über Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Verdrängung des Verkehrs in weniger sensible Stadtbereiche nachgedacht werden muss (z. B. auch durch den Bau einer weiteren Erschließungsstraße des Gewerbegebiets Viernheimer Straße).

Der Knotenpunkt an der B 38 erbringt vormittags eine starke Entlastung des ansonsten kritischen Knotenpunktes Mannheimer Straße/ Pappelallee. Aufgrund der starken Belastungen der B 38 (im Verkehrsmodell 1.410 PkwE in der Spitzenstunde nachmittags) ist ein planfreier Anschluss anzustreben (Brücke).

Es wäre zu prüfen, ob eine südliche innere Verbindung zwischen den östlichen und westlichen Bereichen ausgebaut werden sollte, um nicht nur gute ÖPNV-Erschließung zu ermöglichen, sondern auch um die Belastungen besser auf die Anschlussknotenpunkte zu verteilen. Eine detaillierte Untersuchung der Auslastungsverhältnisse und der Knotenpunktsignalisierung sollte hierzu für beide Knotenpunkte erfolgen.

4.4.3 Modellberechnungen Erschließung Gewerbegebiet Nordwest

Modellfall 1:Vollständige Erschließung der Gewerbegebiete Viernheimer Straße- West und Zwischen Dämmen

Die Belastungen der westlichen Viernheimer Straße werden stark ansteigen, so dass in beiden Fahrtrichtungen die zwei Fahrbahnen gut ausgelastet sein werden.

Modellfall 2:MF 1 und MF Hammelsbrunnen 2

Der Ausbau des Gewerbegebiets Nordwest zusammen mit dem Vollausbau des Bereichs Hammelsbrunnen lässt ein verstärktes Verkehrsaufkommen erwarten. Dadurch wird der Knotenpunkt B 38/ Viernheimer Straße und die Wormser Straße noch stärker belastet (als allein bei MF Hammelsbrunnen 2), so dass hier Abhilfe geschaffen werden sollte. Ohne weiteren Netzausbau (z. B. Anschluss der Heinestraße an die Westtangente) würde die Wormser Straße unannehmbar stark belastet.

Bei Ausbau eines Knotenpunktes an der Westtangente (MF Hammelsbrunnen 2) zur Anbindung auch der Heinestraße würde eine kurze Verbindung zur Berufsschule und zu den Gewerbebetrieben (z. B. Kukident) geschaffen, die auch stark angenommen wird. Eine Entlastung der Händelstraße geht damit einher.

Modellfall 3:Sämtliche Strukturweiterungen und Verbindung der Viernheimer Straße mit der Wormser Straße

Die Belastung der Wormser Straße durch Quell- und Zielverkehr aus den Bereichen Hammelsbrunnen und Nord-West wird mit dieser zusätzlichen Anbindung reduziert. Wenn keine Verkehrsberuhigungsmaßnahme für die Wormser Straße unternommen werden, um unerwünschten Durchgangsverkehr von/ zur Westtangente zu vermeiden, erhöhen sich die Belastungen der Wormser Straße auch im Abschnitt bis zur Mannheimer Straße. Die Händelstraße hingegen wird deutlich entlastet.

Modellfall 4:Sämtliche Strukturweiterungen und Anbindung Heinestraße an die Westtangente

Vor allem der Güterverkehr der Fa. Kukident wird sich auf diese neue Straße verlagern, während sich der übrige, mehr auf die Stadt Weinheim bezogene Verkehr eher in Richtung Viernheimer Straße/ Händelstraße orientieren wird. Dennoch wird eine merkliche Entlastung des Wohngebietes an der Händelstraße insbesondere vom Lkw-Verkehr erreicht.

4.4.4 Modellberechnungen Erweiterungen Süd

Modellfall 1:Erweiterung Hohensachsen-West II

Aufgrund der Lage des neuen Siedlungsgebietes wird der Quell- und Zielverkehr schwerpunktmäßig über die naheliegende Muckensturmer Straße abgewickelt werden, welche diese Zusatzbelastung aufzunehmen im Stand ist.

Modellfall 2:MF 1 und Erschließung der Gebiete Lützelsachsen- West II und Schaffnereiäcker ohne zweiten Anschluss an die südliche Bergstraße

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen führt zu einer stärkeren Belastung des Straßenzuges Weinheimer und Lützelsachsener Straße. Die Belastungen können für die gesamte Tempo-30-Zone als zumutbar angesehen werden, wenn zusätzlich der Straßenzug Am Mönchgarten – Mühlbachweg – Höfenweg ausgebaut und an die Muckensturmer Straße angeschlossen wird. Über den Höfenweg kann dann ein Teil des Quell- und Zielverkehrs in Richtung Muckensturmer Straße/ Südliche Bergstraße abfließen, so dass die empfindlichen Straßenbereiche um Schule und Kirche trotz verstärkten Verkehrsaufkommens gegenüber heute entlastet werden können. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen kann problemlos über die leistungsfähige Muckensturmer Straße abgewickelt werden.

Modellfall 3:Sämtliche Siedlungserweiterungen und Netzerweiterung Lützelsachsen im Straßenzug Am Mönchgarten – Mühlbachweg – Höfenweg

Auswirkungen der Netzerweiterung haben vor allem die Neubaugebiete in Lützelsachsen und im angrenzenden Hohensachsen. In Überlagerung mit den übrigen Strukturweiterungen (Waid/ Ofiling, Hintere Mulf) werden allerdings auch die Belastungen der Südlichen Bergstraße und der Muckensturmer Straße betroffen sein.

³¹ Auf die Weiterführung des Verkehrs im Norden kann nicht mit ausreichender Sicherheit geschlossen werden, da die Verteilung des Verkehrs aufgrund fehlender Verkehrszählungen im Bereich Sulzbach nicht ausreichend abgesichert ist.

Durch alle Siedlungserweiterungen steigen die Belastungen auf der Weinheimer Straße und auf der Muckensturmer Straße an. Auch die Südliche Bergstraße wird zusätzlichen Verkehr aufnehmen haben. Die B 3 wird vor allem in Knotenpunktbereichen (z. B. Prankelstraße und Zepelinbrücke) Kapazitätsprobleme erhalten, wenn sich der Verkehr der neuen Siedlungsgebiete nicht auf Ziele benachbarter Gemeinden ausrichtet. Eine Fahrstreifenergänzung auf der B 3 durch gesonderte oder verlängerte Abbiegespuren kann deshalb erforderlich werden.

Auch die Belastungen in Richtung Großsachsen werden zunehmen, voraussichtlich aber weniger Probleme bereiten. Innerhalb von Großsachsen entlang der B 3 sind allerdings die Einschränkungen durch die im Straßenraum geführte OEG-Straßenbahnlinie zu bedenken, die gerade in den Spitzenstunden zu Kapazitätseinbußen führen wird. Eine Ortsumfahrung oder ein Autobahnanschluss an der K 4133 (Muckensturmer Straße) ist zu prüfen, wenn die OEG-Linie in der Ortsmitte verbleiben soll bzw. gegebenenfalls auf eine zweigleisige Führung erweitert werden sollte.

Modellfall 4:

Sämtliche Siedlungserweiterungen und zweite Anbindung Schaffnereiäcker an die B 3

Die Siedlungserweiterung im Bereich Schaffnereiäcker um bis zu 1.200 Wohneinheiten wird einen starken Quell- und Zielverkehr hervorrufen. Nicht nur aus Sicherheitsgründen sollte hier eine zweite Zufahrtmöglichkeit geschaffen werden, sondern auch, um eine Buslinie durch das Gebiet hindurchführen zu können. Da der Verkehr in der Realität jeweils den kürzeren Weg wählt, würde sich das Verkehrsaufkommen auf die neue Einmündung und den Knotenpunkt Bachwiesenstraße verteilen. Die Verkehrsmengen sind im Mittel so gering, dass sie ohne weiteres in den bestehenden Signalphasen mit abgeführt werden könnten.

4.4.5 Modellberechnungen Erweiterungen Südwest

Modellfall 1:

Erweiterungen Waid und Ofling

Die Belastung der Waidallee liegt aufgrund des durch die Neuansiedlungen entstehenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens in der Größenordnung der Belastung der Prankelstraße oder dem Multring. Die Waidallee sollte nördlich der Güterbahn zur Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses insbesondere für den Busverkehr und zum Schutz für Fußgänger und Radfahrer ausgebaut werden.

Modellfall 2:

MF 1 und Erweiterung Hintere Mult

Die Erweiterung des Gewerbegebietes Hintere Mult um ca. 750 Arbeitsplätze wird zu erhöhtem Verkehrsaufkommen führen, welches auch nach Süden und Süd-Westen ausstrahlen wird. Die Zu- und Abfahrtrouten über die Waidallee, den Multring und die Westtangente sind von dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen betroffen. Der Ausbau der Waidallee wäre auch allein hierfür erforderlich, um Konflikte mit dem Quell- und Zielverkehr sowie dem Fuß- und Radverkehr zumindest im Bereich Altes Wasserwerk zu vermeiden.

Der südliche Teil der Westtangente (vom südlichen Ende des Multrings bis zur Südlichen Bergstraße) sollte durchgängig zweispurig ausgebaut und mit entsprechenden zusätzlichen Abbiegespuren versehen werden, um Überlastungen vor allem in den Knotenpunktbereichen zu vermeiden.

Modellfall 3:

Erweiterung Allmendäcker

Das Siedlungsgebiet Allmendäcker mit zusätzlichen ca. 460 Wohneinheiten ist vornehmlich über die Stettiner Straße an die Breslauer Straße angeschlossen. Dadurch wird diese vermehrt belastet, ohne aber ihre Kapazitätsgrenzen zu erreichen. Auch die an sie angrenzenden Knotenpunkte werden nicht überlastet, da hier ausreichende Abbiegespuren vorhanden sind. Lediglich im Bereich des Kindergartens sind geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit des MIV sinnvoll.

Die zusätzlichen Verkehre in der Pappelallee führen allerdings zu einer erhöhten Auslastung der Knotenpunkte mit der Freiburger Straße und der Mannheimer Straße. Hier werden Probleme in der Verkehrsabwicklung auftreten, wenn nicht anderweitig Ersatz geschaffen werden kann. Eine Entlastung dieses Netzbereichs würde die Anbindung des Gewerbegebietes West an die Muckensturmer Straße ermöglichen.

Modellfall 4:Sämtliche Siedlungserweiterungen und Anschluss des Gewerbegebiets West an die Muckensturmer Straße

Der Zu- und Abfluss zum/ aus dem Gewerbegebiet West kann merklich reduziert werden: Bis zu 240 Pkw-E/h werden im Zufluss zum Gewerbegebiet nachmittags diese neue Anbindung nutzen. Im Gegenzug wird die Breslauer Straße um ca. 10 % (bis zu 40 Pkw-E/h) entlastet. Ohne diese Anbindung wäre die Pappelallee und ihr Anschluss an die Mannheimer Straße stark überlastungsgefährdet.

Modellfall 5:Alle Siedlungserweiterungen und Verlängerung der Theodor- Heuss- Straße bis zum Hammerweg

Durch einen Ausbau als Tempo-30-Straße soll eine kürzere Anbindung der einwohnerstarken Weststadt an den Waidsee einerseits mit dem Pkw und andererseits mit dem Bus ermöglicht werden. Die Belastung der neuen Verbindung wird für den Normaltag nicht sehr hoch ausfallen, so dass die Theodor- Heuss-Straße nicht übermäßig Durchgangsverkehr in Richtung Muckensturmer Straße aufnehmen wird. Dies ist auch durch die westliche Lage begründet. Eine Busschleuse könnte MIV fernhalten.

Die Waidallee wird dementsprechend zwar entlastet, allerdings nicht sehr stark.

Dennoch wird diese Straße gerade in der Badesaison höhere Bedeutung erlangen. Allerdings sollten vor der Anlage weiterer Parkplätze bessere Busverbindungen aus dem gesamten Stadtgebiet an den Waidsee eingerichtet werden. Heute führt nur die Linie 634 in Richtung Waidsee, die nur wenige Bereiche der Stadt abdecken kann.

Modellfall 6:Alle Siedlungserweiterungen und Ausbau der Waidallee

Die Siedlungsmaßnahmen in Waid/ Ofiling, Hintere Mulf und Allmendäcker haben Auswirkungen auf die Waidallee. Mit dem Netzausbau der Waidallee werden Probleme und Konflikte vermieden; der Verkehr kann umfeldverträglicher abgewickelt werden. Es werden aber auch Durchgangsverkehre in/ aus Richtung Weststadt angezogen, die vor allem im Bereich „Altes Wasserkwerk“ zusammen mit dem dort verstärkt auftretenden Ziel- und Quellverkehr der Sportanlagen zu eher unzumutbaren Verkehrsverhältnissen führen. Deshalb ist der großzügige Ausbau besonders in diesem Bereich wichtig.

Modellfall 7:Alle Siedlungserweiterungen, Netzergänzungen und zusätzlicher Autobahnanschluss Weinheim Waid an der K 4133/ Muckensturmer Straße

Aufgrund des Anschlusses Weinheim-Waid ist es möglich, sowohl über die neue Anbindung des Gewerbegebiets West als auch von der Muckensturmer Straße selbst die BAB in beiden Richtungen zu erreichen bzw. von ihr abzufahren. Da der Verkehr aus dem Gewerbegebiet West nicht mehr über die hoch belasteten Knotenpunkte Pappelallee/ Mannheimer Straße und Mannheimer Straße/ B 38 fahren muss, wird der Abschnitt zwischen B 38 und Pappelallee um bis zu 13 % entlastet. Dadurch sind Überlastungen unwahrscheinlich.

Die Waidallee wird um bis zu 50 Pkw E/h mehr belastet, kann dies nach dem Ausbau aber problemlos bewältigen. Die kritische Ortsdurchfahrt Großsachsen wird um bis zu 100 Kfz/h (ca. 20 %) entlastet, da Verkehr aus Weinheim mit Zielrichtung Süden nicht mehr bis zum Anschluss Hirschberg fahren muss.

Der große Verkehrserzeuger Freudenberg kann über die Route Muckensturmer Straße – Autobahn – B38 – Viernheimer Straße schneller erreicht werden. Die Strecke über die Südliche Bergstraße mit ihren vielen Lichtsignalanlagen ist für viele unattraktiver als über die Autobahn, so dass diese Route entlastet wird.

4.4.6 Modellberechnungen Anbindung Weststadt

Modellfall 1:Sämtliche Siedlungserweiterungen und Verbindung Multring-Nord bis Bergstraße

Die Fortführung des nördlichen Multrings bis an die Bergstraße mit Anschlussknoten im Bereich Friedrich-Vogler-Straße ist für viele der Strukturweiterungen von Belang, da hierdurch umfangreiche Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind. Auch wenn der parallel verlaufende Tunnel des Suezkanalweges noch geöffnet wäre, wird ein starkes Verkehrsaufkommen auf die Multringverlängerung konzentriert.

Verlagert wird vor allem Verkehr von/ nach der Weststadt, der vorher u. a. über den südlichen Multring verlief. Vor allem der Quell- und Zielverkehr aus dem Bereich Mult wird nun direkt über die Bergstraße geführt: Hierdurch werden vormals erforderliche Umwegfahrten durch Wohngebiete vermieden. Die Mannheimer Straße wird insbesondere im Bereich Postknoten um bis zu 10 % (100 - 150 Kfz) entlastet. Die Bergstraße wird zwischen dem neuen Anschlussknoten und der südlichen Westtangente teilweise stärker belastet, zeitweise aber auch entlastet. Eine Erweiterung der südlichen Westtangente (MF Südwest 2) wäre nicht unbedingt erforderlich.

Modellfall 2:

MF 1 und Anschluss des nördlichen Multrings an die Westtangente

Die geringe Auslastung der Westtangente zwischen B 38 und südlichem Multring erlaubt, die derzeit nur nach Süden zu befahrende Abfahrtrampe zur Westtangente auch für den Verkehr nach Norden frei zu geben. Die Auffahrtrampe auf der Gegenseite für den Richtung Multring fahrenden Verkehr soll ebenfalls für abbiegende Verkehre aus Norden kommend geöffnet werden. Dies kann LSA-gesteuert, aber auch mit einem Kreisverkehrsplatz geschehen; Flächen hierfür sind vorhanden.

Der Verkehr aus dem Gebiet Mult, der nach Norden will, musste zuvor über den Händelknoten fahren und kann nun ohne Störung durch die OEG und die stark belastete Mannheimer Straße die Westtangente erreichen. Die hierdurch frei werdenden Kapazitäten auf der Mannheimer Straße bis zum Postknoten werden aber durch Verkehre aus anderen Verkehrsbeziehungen wieder aufgefüllt werden. Der durch Wohnbereiche führende nördliche Multring und der Knotenpunkt an der Bergstraße werden entlastet, so dass der Knotenausbau nicht so flächenintensiv zu erfolgen braucht.

4.4.7 Modellberechnungen Südumfahrung

Modellfall 0:

Sämtliche Siedlungserweiterungen und Netzverbesserungen ohne Südumfahrung

Die Grindelbachstraße ist infolge der simulierten Innenstadtumfahrung (beruhigte Altstadt) trotz Realisierung der kapazitätssteigernden Maßnahmen in den Spitzenzeiten stark und die Birkenauer Talstraße zeitweise überlastet. Der Bereich um die Stadthalle ist nachmittags ständig überlastet. Zeitweise Überlastungen sind auch in der Innenstadt, insbesondere im Bereich Postknoten, und an der Mannheimer Straße feststellbar. Auf der Südlichen Bergstraße ist das Verkehrsaufkommen aufgrund der neuen südlichen Wohn- und Gewerbegebiete deutlich gestiegen.

Der nördliche Multring ist wegen der neuen Anbindung an die Bergstraße mit seinen Nachbar-knotenpunkten höher belastet. Der Anschluss des Multrings an die Bergstraße ist aufgrund der Sperrung des Tunnels Suezkanalweg gut ausgelastet.

Modellfall 1:

Sämtliche Siedlungserweiterungen und Netzverbesserungen mit Kurzverbindung Nördlicher Multring – Müllheimer Talstraße (Variante 1)

Durch die kurze Verbindung vom Müllheimer Tal zur Bergstraße (ca. 1 km) wird der Durchgangsverkehr sinnvoll um die Innenstadt herum geleitet. Die Kapazität ist im Verkehrsmodell in der Hauptrichtung vormittags mit 665 und nachmittags mit 692 PkwE/h vollständig ausgelastet (vergleichbar mit unterer Bahnhofstraße 2000). Dadurch wird der Streckenzug Grindelbachstraße – Birkenauer Talstraße – Bergstraße – Mannheimer Straße gegenüber MF 0 merklich entlastet. Die Müllheimer Talstraße bleibt aber weiterhin stark belastet, was der Umfeldnutzung nicht gerecht wird.

Aufgrund der Empfindlichkeit der Grindelbachstraße hat diese vormittags trotz hoher Entlastung noch eine starke Auslastung. Diese wird im Wesentlichen durch die (gewünschten) Quell- und Zielverkehre erreicht. Auch die Weststadt ist durch diese Anbindung unter den Bahnanlagen der OEG und der DB sowie unter der Bergstraße hindurch auf kurzem Wege erreichbar. Die Bergstraße wird im Bereich des ehem. Güterbahnhofs angebunden. Die Kapazität des nördlichen Multrings ist voll ausgelastet. Die Verteilung des Verkehrs auf das weitere Netz erscheint ohne größere Probleme möglich, insbesondere wegen der besseren Anbindung des Multrings an die Westtangente (MF Multring 2) für Verkehr Richtung Mannheim, Heidelberg und Darmstadt.

Modellfall 2:

Sämtliche Siedlungserweiterungen und Netzverbesserungen mit Kurzverbindung Freudenbergstraße – Müllheimer Talstraße (Variante 2)

Auch diese kurze Innenstadtumgehung (ca. 700 m) ist im Verkehrsmodell in der Hauptrichtung vormittags mit 589 und nachmittags mit 652 PkwE/h gut frequentiert, so dass der Streckenzug Grindelbachstraße – Birkenauer Talstraße – Bergstraße – Mannheimer Straße gegenüber Modellfall 0 merklich entlastet wird. Die Müllheimer Talstraße bleibt aber wie bei Modellfall 1 wei-

terhin vor- und nachmittags, die Grundelbachstraße auch vormittags trotz hoher Entlastung noch stark belastet.

Der Verkehr wird über die Prankelstraße und die Friedrich-Vogler-Straße zur Bergstraße abgeleitet. Unabhängig von den Anbindungsproblemen in dem dicht bebauten Bereich wird nun die Prankelstraße stark belastet. Auch die Friedrich-Vogler-Straße wird zusammen mit der Multriganbindung an die Bergstraße für den Durchgangsverkehr stark in Anspruch genommen.

Modellfall 3:

Sämtliche Siedlungserweiterungen und Netzverbesserungen mit Verbindung Südliche Westtangente – Müll (Variante 3)

Diese Variante (ca. 1,8 km) wird im Verkehrsmodell in der Hauptrichtung mit 569 PkwE/h vormittags und 562 PkwE/h nachmittags (etwa wie Südliche Bergstraße 2000) geringer frequentiert als MF 1 und 2.

Die Entlastungen des Streckenzuges Grundelbachstraße bis Mannheimer Straße sind nicht mehr so stark wie in den MF 1 und 2. Dies macht sich vornehmlich in der nachmittäglichen Spitzenstunde bemerkbar, in der die Auslastung der Birkenauer Talstraße trotz Ausbau zeitweise hoch werden kann. Durch den Anschluss im Bereich Müll sind die Beeinträchtigungen im Siedlungsbereich geringer als MF 1 und 2. Wichtige Bereiche des Bereichs Müll verbleiben dennoch stark beeinträchtigt. Die Grundelbachstraße ist wie bei MF 1 und 2 vormittags trotz Entlastung immer noch stark belastet.

Die westliche Anbindung erfolgt im Bereich des Knotenpunktes Westtangente – Bergstraße nach Tieferlegung des OEG-Gleiskörpers. Die bessere Verbindung zur Westtangente führt zu einer erhöhten, allerdings nicht kritischen Ausnutzung.

Modellfall 4:

Sämtliche Siedlungserweiterungen und Netzverbesserungen mit Verbindung Südliche Bergstraße – Waldschwimmbad (Variante 4)

Die neue Südumfahrung zweigt vor dem Stadtbereich Müll von der Müllheimer Talstraße ab. Damit wird dieser gesamte Ortsteil vom schädlichen Durchgangsverkehr entlastet. Die westliche Anbindung erfolgt im Bereich des Knotenpunktes Prankelstraße – Bergstraße, so dass diese Umfahrung länger ist als der Saukopftunnel (ca. 3 km). Die Auslastung dieser Verbindung im Verkehrsmodell in der Hauptrichtung mit 549 PkwE/h vormittags und 536 PkwE/h nachmittags ist eher nur mittel.

Trotz der gegenüber MF 3 etwas ungünstigeren Fahrtrouten wird diese Strecke sowohl vormittags als auch nachmittags akzeptiert, so dass im Innenstadtbereich gute Entlastungswirkungen erreicht werden. Die Grundelbachstraße ist aufgrund ihrer Empfindlichkeit trotz hoher Entlastung wie bei MF 1 bis 3 vormittags stark ausgelastet.

Der Versatz der Anschlüsse der Südumfahrung und der Westtangente an die südliche Bergstraße im Zusammenhang mit der Querung der im 10-Minuten-Takt verkehrenden OEG-Bahn ist aus Kapazitätsgründen problematisch, wenn kein großzügiger Ausbau erfolgt (z.B. mit Tieferlegung der Bahn).

Modellfall 5:

Sämtliche Siedlungserweiterungen und Netzverbesserungen mit Verbindung Muckensturmer Straße – Waldschwimmbad (Variante 5)

Diese Verbindung (ca. 3,2 km) wird gegenüber den anderen Varianten weniger angenommen, da die Stadtbereiche von Weinheim schlechter erreicht werden. Die Auslastung ist im Verkehrsmodell in der Hauptrichtung mit 395 PkwE/h vormittags und 341 PkwE/h nachmittags geringer als in der Breslauer Straße 2000.

Die Route Grundelbachstraße – Birkenauer Talstraße – Bergstraße – Mannheimer Straße wird gegenüber der MF 4 wieder stärker belastet. Damit wird das wichtigste Ziel der Umfahrung nicht erreicht. Allerdings wird die Anbindung in Richtung Mannheim/ Viernheim verstärkt über die Muckensturmer Straße angenommen.

Auch der Verkehr von und zu den Gewerbestandorten Süd und West sowie der auf die Weststadt bezogene Verkehr wird nun verstärkt über die südliche Bergstraße verlaufen und die Auslastung dort merklich erhöhen.

4.5 Maßnahmen

4.5.1 Empfehlungen des Verkehrsgutachters für Maßnahmen im Straßennetz

Unter der Voraussetzung, dass sämtliche Wohn- und Gewerbeansiedlungen realisiert werden, empfiehlt das Ingenieurbüro für Verkehrsplanung Dr. Stottmeister die folgenden Maßnahmen für den Aus-/ Umbau des Straßennetzes. Die Reihenfolge der Umsetzung der Maßnahmen richtet sich u.a. nach der Realisierung der Siedlungsstrukturen und nach dem erforderlichen Planungsvorlauf.

1. Erweiterung der Birkenauer Talstraße auf 2 Fahrstreifen Richtung Osten und Verkehrsberuhigung in der Rote Turmstraße, Mittelgasse und Hauptstraße.
2. Verkehrsberuhigung der oberen Bahnhofstraße, Umkehrung der Einbahnstraßen in der nördlichen Innenstadt.
3. Verkehrsberuhigung in der Hauptstraße zwischen Bahnhofstraße und Institutstraße.
4. Verlängerung des nördlichen Multrings an die Bergstraße und Verbesserung der Anbindung an die Westtangente (mit Sperrung des Suezkanalwegs).
5. Ausbau der Waidallee zwischen Multring und Muckensturmer Straße.
6. Autobahnanschluss BAB 5 „Weinheim- Süd“ an der K 4133/ Muckensturmer Straße mit Anbindungsstraße für das Gewerbegebiet West
7. Neubau einer leistungsfähigen Gewerbestraße zwischen Viernheimer Straße und Heinestraße verbunden mit einer Durchfahrsperrung auf der Wormser Straße im Bereich der Berufsschule.
8. Verlängerung der Theodor-Heuss-Straße bis zum Hammerweg.
9. Straßenausbau zwischen Am Mönchgarten und Muckensturmer Straße zur Verbesserung der inneren Erschließung von Lützelsachsen.
10. Ausbau einer Südumfahrung in Anlehnung an die Variante 4, wobei der westliche Anschluss im Bereich der Zeppelinbrücke erfolgen sollte um einen Versatz von wichtigen Verkehrsströmen zu vermeiden.
11. Erschließung des Gewanns Hammelsbrunnen in einer ersten Stufe über Röntgenstraße und verlängerte Pappelallee. Im zweiten Abschnitt Anschluss an die Westtangente und an die B 38 mit innerer Ost-West-Verbindung.
12. Erschließung des Gewanns Schaffneräcker mit Anbindung an die Bachwiesenstraße und nördlich davon an die Südliche Bergstraße.

4.5.2 Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs im Verkehrsforum/ Bürgerbeteiligung

Mit den Modellberechnungen wurde nachgewiesen, welche Maßnahmen realisiert werden können, ohne dass wesentliche Verschlechterungen an anderen Stellen eintreten. Diese Maßnahmen wurden durch weitere Maßnahmenvorschläge ergänzt, den beschlossenen Zielen (Kapitel 3.5) zugeordnet und dementsprechend nummeriert. Es wurde dargestellt, welche Nutzergruppe von dieser Maßnahme profitiert und welchen Zweck die Maßnahme erfüllen soll. Dieser Maßnahmenkatalog wurde so erweitert, dass zur Erreichung jedes Zieles geeignete Maßnahmenvorschläge benannt wurden.

Die Maßnahmen wurden unterschieden in Investitions-, Ordnungs-, Betriebliche und Sonstige Maßnahmen. Als Orientierung für die Beurteilung, welche Maßnahmen in den nächsten 10 bis 15 Jahren überhaupt angegangen werden können, wurde eine erste Kostenschätzung vorgenommen. Diese wurde derart in Kostenstufen unterteilt, dass jede Kostenstufe (mit Ausnahme der zweiten) das fünffache der nächstunteren Stufe beinhaltet:

- | | | |
|--------------------|------------------------|-----------------------|
| • unter 2.000 € | • 50.000- 200.000 € | • 5,0 Mio.- 25 Mio. € |
| • 2.000- 10.000 € | • 0,2 Mio.- 1,0 Mio. € | • über 25 Millionen € |
| • 10.000- 50.000 € | • 1,0 Mio.- 5,0 Mio. € | |

Genauere Kostenangaben von betrieblichen Maßnahmen des ÖPNV sind als Prognose noch schwieriger als bei Investitionsmaßnahmen, da es laufende/ jährliche Kosten sind. Kostensteigerungen von Linienveränderungen des ÖPNV wirken sich in der Steigerung der „Nutzwagenkilometer“ aus (derzeit ca. 2,85 €/km), welche die Weinheimer Busunternehmen (WEBU) als Betreiberin an die Dienstleister zu zahlen hat. Die Anteile der Stadt, die bei veränderten Verhältnissen an die WEBU zu zahlen sind, müssen dann neu ausgehandelt werden. Dennoch machen die für die jeweiligen Maßnahmenvorschläge dargestellten Betriebskosten die finanziellen Auswirkungen der Maßnahmen deutlich.

Des Weiteren wurden gegenseitige Abhängigkeiten und Finanzierungshilfen (z.B. GVFG-Mittel, Sanierungsmittel) oder Zuständigkeiten anderer Aufgabenträger sowie die zeitliche Realisierbarkeit der Maßnahmen dargestellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass manche Mängel im Rahmen normaler Erhaltungsmaßnahmen (z.B. Markierung, Wegweisung, Information), aber andere nur nach umfangreichen Voruntersuchungen und Ausführungsplanungen behoben werden können.

In zwei weiteren vierstündigen Sitzungen wurden im Verkehrsforum die zunächst rund 160 Maßnahmevorschläge diskutiert. Hierbei ging es noch nicht um Prioritäten, Finanzierungen oder Realisierungszeitpunkte, sondern lediglich darum, welche Maßnahmen überhaupt befürwortet werden bzw. allgemeinen Konsens finden. Als Basis für die Maßnahmendiskussion dienten die in Kapitel 3.5 dargestellten, vom Gemeinderat beschlossenen Leitlinien und Ziele.

Das vom Verkehrsforum empfohlene Maßnahmenpaket wurde vom Gemeinderat akzeptiert und eine Bürgerbeteiligung beschlossen.

Bürgerbeteiligung

Die Maßnahmeübersichtskarten und die einzelnen Maßnahmevorschläge für den Verkehrsentwicklungsplan 2020 wurden zwei Monate im Bürgerbüro der Stadt öffentlich ausgehängt. In jeder Woche wurde in der Presse ein Artikel zu bestimmten Maßnahmeschwerpunkten veröffentlicht, und einmal in der Woche gab es während zwei Stunden die Möglichkeit, im persönlichen Gespräch mit dem Sachbearbeiter Bedenken und Anregungen vorzutragen bzw. über den Sinn und Zweck einzelner Maßnahmen zu diskutieren.

Laut Auskunft des Bürgerbüros nahmen wöchentlich ca. 20-30 Personen Einsicht in die Unterlagen. Die „Sprechstunde“ wurde von etwa 20 Personen wahrgenommen. Insgesamt gingen 58 Stellungnahmen ein.

Die Bürgeranregungen wurden den Mitgliedern des Verkehrsforums übersandt und in einer vierten und letzten Sitzung des Verkehrsforums beraten. Maßnahmen, für die allgemeiner Konsens bestand, wurden dem Maßnahmenkatalog hinzugefügt; er erweiterte sich hierdurch auf ca. 215 Maßnahmen.

Zum Abschluss wurde im Verkehrsforum jede Maßnahme in eine Prioritätsstufe eingeordnet. Bei der Auswahl der Maßnahmen für den VEP bestand schnell Einigkeit, dass das Paket „Hauptbahnhof und Bahnhofsumfeld“ oberste Priorität haben muss. Aufgrund der Komplexität einzelner Maßnahmen und Ideen wurde vom Verkehrsforum empfohlen, zunächst eine Machbarkeitsuntersuchung für die Maßnahmevorschläge im Bahnhofsumfeld zu beauftragen. Die konkrete Aufgabe einer solchen Untersuchung soll dabei darin bestehen, auf der Grundlage der beschlossenen Zielvorstellungen die verkehrliche und technische Machbarkeit zu untersuchen, Realisierungskosten abzuschätzen, für Teilbereiche auch Alternativen zu entwickeln und zu prüfen sowie ein räumliches und zeitliches Gesamtkonzept zu entwickeln, auf dessen Grundlage die weitere Planung erfolgen kann. Insbesondere im Hinblick auf die Einführung der S-Bahn muss die Stadt ihre kommunalpolitischen Vorstellungen konkretisieren können, und zwar unter Beachtung ihrer finanziellen Möglichkeiten.

Als weiterer Konsens im Verkehrsforum wurde das Paket „Verbesserungen des Busverkehrs“ verabschiedet. Die Bestandsanalyse und auch zahlreiche Bürgeranregungen haben verdeutlicht, dass es im Weinheimer ÖPNV noch einigen Verbesserungsbedarf gibt. Die Kosten für einzelne Maßnahmevorschläge wie z.B. für eine Taktverdichtung oder die Änderung einer Linienführung und die Einflüsse solcher Maßnahmen auf das Kundenaufkommen und damit die Einnahmen sind allerdings nur mit betrieblichen Untersuchungen abschätzbar. Diese können von der Verwaltung nicht geleistet werden, erscheinen aber machbar im Zusammenhang mit der Neuausschreibung der Konzession für die Weinheimer Linien, die im Jahr 2009 auslaufen.

Das Verkehrsforum hat eine funktionale Ausschreibung empfohlen, bei der ein jährlicher Betrag festgelegt wird, für den eine Leistung angeboten werden soll. Zusammen mit der Festlegung von Mindestkriterien und Zielvorstellungen für den Busverkehr könnte dafür Sorge getragen werden, dass Standards eingehalten und Verbesserungen erreicht werden, aber auch keine Verschlechterungen gegenüber der Ausgangssituation eintreten können.

Des Weiteren hat das Verkehrsforum alle jene Maßnahmen „zu einem Paket geschnürt“, deren Umsetzung mit relativ geringem finanziellen Aufwand umsetzbar sind. Dies sind vor allem ordnungsrechtliche Maßnahmen, die i.d.R. mit dem geringsten Aufwand an Planungsressourcen und Finanzen sowie relativ kurzfristig realisierbar sind, oder bauliche Maßnahmen wie z.B. Mittelinseln als Querungshilfen für Fußgänger. Die Schwelle für die Aufnahme in den VEP wurde hierbei bei einem Betrag von 50.000 € gesetzt. Hierdurch kommt – bei Heranziehung des Mittelwertes für alle Maßnahmen – in der Summe ein Gesamtbetrag von weniger als 800.000 € zusammen, der sich auf einen Finanzierungszeitraum von 15 Jahren erstreckt.

Als letztes wurden die teureren Maßnahmen in Prioritäten ersten, zweiten und dritten Ranges eingeteilt. Für bauliche Maßnahmen sind umfangreiche Untersuchungen und Analysen erforderlich, die in der Regel einen hohen finanziellen Aufwand erfordern und kurzfristig kaum zu realisieren sind. Darüber hinaus gibt es Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, die entweder umfangreiche Einzelkonzepte (z.B. Fußgängerwegweisung, Nachbarschaftsbusse, Anlieferungskonzepte, Parkraummanagement) oder eine politische und betriebliche Verhaltensänderung erfordern (z.B. Verzahnung der Verkehrsträger, grundsätzliche Berücksichtigung von Mobilitäts-behinderten, Einrichten einer Mobilitätszentrale).

Im Verkehrsforum wurde über sämtliche Themen und Maßnahmen beraten, die in den kommunalpolitischen Diskussionen der Vergangenheit eine Rolle spielten. In insgesamt 4 Sitzungen unter der Leitung von Professor Dr.-Ing. Topp ist es gelungen, ein Konzept zu erarbeiten, das den Entwicklungszielen dieser Stadt entspricht, das inhaltliche Prioritäten setzt und darüber hinaus einen zeitlichen Rahmen für die Umsetzung vorgibt, der die verkehrspolitischen Dringlichkeiten und finanziellen Möglichkeiten berücksichtigt. Alle Entscheidungen (= Empfehlungen für den Gemeinderat) wurden im Konsens der Teilnehmer des Verkehrsforums getroffen.

5. Handlungskonzept für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung

Am 23.11.2005 hat der Gemeinderat der Stadt Weinheim das vom Verkehrsforum empfohlene, in Prioritätsstufen eingeteilte Maßnahmenpaket als den „Verkehrsentwicklungsplan 2020“ beschlossen. Der Maßnahmenkatalog enthält alle die Maßnahmen, die im Verkehrsentwicklungsplan 2020 Berücksichtigung finden sollen. Sie sind gegliedert nach „bereits realisiert“, Maßnahmen erster Priorität (Umsetzung bis 2010), zweiter Priorität (Umsetzung bis 2020) und langfristige Maßnahmen, deren Realisierung dem Verkehrsforum in den nächsten fünfzehn Jahren unwahrscheinlich erschien. Es ist davon auszugehen, dass für die Umsetzung der Maßnahmen die jeweiligen Haushaltsmöglichkeiten der Stadt von entscheidender Bedeutung sein werden.

5.1 Maßnahmen zur Erhöhung des ÖPNV auf der Schiene

5.1.1 Maßnahmen für die Einführung einer S-Bahn auf der Main-Neckar-Bahn

Maßnahme				geschätzte Investition							Finanzierung	
Nr.	Priorität	Beschreibung	Zweck	< 2 Tsd. €	2 - 10 Tsd. €	10 - 50 Tsd. €	50 - 200 Tsd. €	0,2 - 1 Mio. €	1 - 5 Mio. €	5 - 25 Mio. €		> 25 Mio. €
B 2.2	1	Errichtung von Aufzügen auf die Bahnsteige am Bahnhof (von bestehender Unterführung)	Barrierefreiheit für gleiche Mobilitätschancen mobilitätsbehinderter Menschen				x					DB AG/ GVFG
B 2.6	1	Erhöhung der Bahnsteige 1 bis 4 am Hauptbahnhof auf eine Höhe von 76 cm und eine Länge von 210 m	Barrierefreiheit für gleiche Mobilitätschancen mobilitätsbehinderter Menschen					x				DB AG/ GVFG
B 3.2	1	Bau eines S-Bahn- Haltepunktes Weinheim- Süd (Barbarabrücke)	Verbesserung der Erschließung der Südstadt und der Mult						x			DB AG/ GVFG
B 3.3	1	Ertüchtigung des Haltepunktes Lützelsachsen zum S-Bahn-Haltepunkt	Verbesserung der Erschließung von Lützelsachsen und Waid						x			DB AG/ GVFG
B 3.11	1	Bau eines S-Bahn-Haltepunktes Sulzbach	Verbesserung der räumlichen Erschließung durch den ÖPNV						x			DB AG/ GVFG

5.1.2 In einer Machbarkeitsuntersuchung zu prüfende Maßnahmen am Hauptbahnhof und seinem Umfeld

(Prüfung der technischen, finanziellen und organisatorischen Randbedingungen)

Maßnahme				geschätzte Investition							Finanzierung	
Nr.	Priorität	Beschreibung	Zweck	< 2 Tsd. €	2 - 10 Tsd. €	10 - 50 Tsd. €	50 - 200 Tsd. €	0,2 - 1 Mio. €	1 - 5 Mio. €	5 - 25 Mio. €		> 25 Mio. €
B 1.1	1	Einrichten eines "Zentralen Omnibus- Bahnhof" (ZOB) mit Rendezvous-Haltestellen am Bahnhof	Verknüpfung der Bus- und Bahn-Haltestellen						x			Stadt/ GVFG
C 1.8	1	Öffnung der Bahnunterführung zum Bahnhofsvorplatz und nach Westen	Verbesserung der barrierefreien Erreichbarkeit von Bus und Bahn, Verkürzung Schulweg				x					Stadt/ DB AG/ GVFG
C 3.1	1	Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes	Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit						x			Stadt/ GVFG
A 3.2	2	Anpassung des Gleiskörpers der OEG zwischen Bergstraße und Klausingstraße	Verbess. des Verkehrsflusses und der Erschließung, Schaffung einer sicheren Radwegverbindung							x		Stadt/ MVV/ GVFG
C 4.8	2	Planfreie Querung der OEG in der Bergstraße (mit A 3.2)	Ordnung des Verkehrs, Vermeidung von Konflikten mit IV							x		Stadt/ MVV/ GVFG
D 4.2	2	Neubau von Parkdecks mit 150 Stellplätzen an der Bergstraße südlich der Mannheimer Straße an der OEG-Brücke	Erweiterung des Stellplatzangebots für P&R						x			Stadt/ GVFG
D 4.3	2	Neubau von Bus-Haltestellen an der Bergstraße südlich der OEG-Brücke zwischen Bergstraße und Bahntrasse	Verknüpfung des ÖPNV, Verbess. der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit				x					Stadt/ GVFG
D 4.4	2	Neubau eines Straßenbahn-Haltepunktes auf der OEG-Brücke/ Mannheimer Straße	Verknüpfung der Straßenbahn mit Bus und DB, Verbesserung der Aufenthaltsqualität					x				Stadt/ GVFG

5.2.2 Verbesserung der Gebietserschließung durch neue Haltestellen

Maßnahme				geschätzte Investition							Finanzierung	
Nr.	Priorität	Beschreibung	Zweck	< 2 Tsd. €	2- 10 Tsd. €	10- 50 Tsd. €	50- 200 Tsd. €	0,2- 1 Mio. €	1- 5 Mio. €	5- 25 Mio. €		> 25 Mio. €
A 5.1	1	Anlage von Bushaltestellen mit Regelausstattung im Straßenzug Multring - Mierendorffstraße - Olbrichtstraße	Erschließung der Firma Naturin und des Gewerbegebiets Süd			x						Betreiber/ Stadt
A 5.13	1	Anlage einer Bushaltestelle mit Regelausstattung an der Stadthalle	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung der Stadthalle		x							Betreiber/ Stadt
B 3.9	1	Anlage einer Haltestelle mit erweiterter Regelausstattung in der Institutstraße an der Burgenpassage	Bessere Erschließung des Einkaufsbereichs Fußgängerzone			x						Betreiber/ Stadt
B 3.10.1	1	Anlage einer Bushaltestelle mit Regelausstattung an der Bergstraße am Abzweig nach Nächstenbach	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung der Nordstadt		x							Betreiber/ Stadt
B 3.10.2	1	Anlage einer Bushaltestelle mit Regelausstattung in der Grundelbachstraße am Burgpfad	Bessere Erschließung der südlichen Altstadt (und der Ruine Windeck)		x							Betreiber/ Stadt
B 3.10.3	1	Anlage von Bushaltestellen mit Regelausstattung an der Händel-/ Viernheimer Straße und Westtangente/ Zufahrt zur Mannheimer Straße	Verbesserung der Erschließung des Gewerbegebiets Nordwest und der Firma Freudenberg			x						Betreiber/ Stadt
B 3.10.4	1	Anlage einer Bushaltestelle mit Regelausstattung in der Freiburger Straße-West	Verbesserung der Erschließung der westlichen Freiburger Straße		x							Betreiber/ Stadt
B 3.10.5	1	Anlage von Bushaltestellen mit Regelausstattung an der Eisleber Straße/ Junkersstraße und am Kindergarten Waid	Bessere Erschließung von Gewerbegebiet Speck und Waid			x						Betreiber/ Stadt
B 3.10.6	1	Anlage einer Bushaltestelle mit Regelausstattung an der Hammelbächer Straße	Bessere Erschließung von Lützelsachsen-West		x							Betreiber/ Stadt
B 3.10.7	1	Anlage von Bushaltestellen mit Regelausstattung in Sulzbach am Gemeindezentrum und in der Andersenstraße	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung von Sulzbach			x						Betreiber/ Stadt
B 3.10.8	1	Anlage einer Bushaltestelle mit Regelausstattung Nördliche Hauptstraße/ Hirschkopfstraße	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung der Nordstadt		x							Betreiber/ Stadt
B 3.10.9	1	Anlage einer Bushaltestelle mit Regelausstattung in der Mittelgasse am Hutplatz	Bessere Erschließung der südlichen Altstadt		x							Betreiber/ Stadt
B 3.10.10	1	Anlage einer Bushaltestelle mit Regelausstattung Ecke Bismarckstraße/ Friedrichstraße	Verbesserung der Erschließung des Gymnasiums und der Musikschule		x							Betreiber/ Stadt
B 3.10.11	1	Anlage von Bushaltestellen mit Regelausstattung in der Prankelstraße, Karillonstraße und Friedrich-Vogler- Straße	Verbesserung der Erschließung der Südstadt			x						Betreiber/ Stadt
B 3.10.12	1	Anlage einer Bushaltestelle mit Regelausstattung in der Leberstraße	Erschließung des Wohngebiets Mult östlich der Stadtquerung		x							Betreiber/ Stadt
B 3.10.13	1	Anlage von Bushaltestellen mit Regelausstattung in der Boschstraße und in der Hertzstraße	Verbesserung der Erschließung des Gewerbegebiets			x						Betreiber/ Stadt
B 2.1	2	Umgestaltung der Bushaltestelle OEG-Bahnhof an der Bergstraße mit Hochbord, Witterungsschutz	Bessere ÖPNV-Verknüpfung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit				x					Stadt/ GVFG
B 5.6	2	Am Dürreplatz Reduzierung auf zwei Doppelhaltestellen (30-40 m) als "Zentraler Umsteige-Punkt" (ZUP)	Verbesserung der städtebaulichen Situation			x						Stadt/ GVFG
B 1.2	3	Ausbau der Bahnhaltstellen Händelstraße mit erweiterter Regelausstattung (insbesondere Bahnsteighöhe)	Verbesserung der ÖPNV-Attraktivität, insbesondere Aufenthaltsqualität und der Kundeninformation				x					GVFG
B 3.1	3	Bau eines OEG-Bahn-Haltepunktes "Rolf-Engelbrecht-Haus/ Jugendherberge"	Verbesserung der Erschließung der Weststadt, insbes. DJH und R.Engelbrecht-Haus					x				GVFG
B 3.12	3	zusätzlicher Haltepunkt "Weinheim Nordstadt" an der Weschnitztalbahn (nur bei Durchbindung der Bahn nach MA/HD)	Verbesserung der räumlichen Erschließung durch den ÖPNV						x			DB AG

5.2.3 Verbesserung des Standards von Haltestellen

Maßnahme				geschätzte Investition							Finanzierung	
Nr.	Priorität	Beschreibung	Zweck	< 2 Tsd. €	2-10 Tsd. €	10-50 Tsd. €	50-200 Tsd. €	0,2-1 Mio. €	1-5 Mio. €	5-25 Mio. €		> 25 Mio. €
B 1.3	1	Ausstattung von ca. 50 Haltestellen mit Abfallbehältern mit Einsatzbehälter	Verbesserung der Aufenthaltsqualität, insbesondere Erhöhung der Sauberkeit			x						Betreiber/ Stadt
B 1.4	1	Ausstattung von ca. 120 Haltestellen mit Standard-Beschilderung (Name, Linie, Tarif- und Netzinformation)	Verbesserung der der Kundeninformation				x					Betreiber/ Stadt
B 1.5	1	Ausstattung von 60 Haltestellen mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheit	Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV, insbesondere Aufenthaltsqualität				x					Stadt/ GVFG
B 1.6	1	Ausstattung von 60 Haltestellen mit guter Beleuchtung	Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV, insbesondere Aufenthaltsqualität				x					Stadt/ GVFG
B 1.7	1	Ausstattung von 25 Haltestellen mit Umgebungsplänen und Wegweisung	Verbesserung der der Kundeninformation			x						Betreiber/ Stadt

5.2.4 Verbesserung des Fahrtenangebots

Betriebliche Maßnahmen:

Maßnahme				geschätzte Betriebskosten/ Jahr							Finanzierung	
Nr.	Priorität	Beschreibung	Zweck	< 2 Tsd. €	2-10 Tsd. €	10-50 Tsd. €	50-200 Tsd. €	0,2-1 Mio. €	1-5 Mio. €	5-25 Mio. €		> 25 Mio. €
B 4.2	1	Abendlicher Halbstundentakt für die Bahnlinie 5R	Verdichtung des Fahrtenangebots			x						Stadt/ Betreiber
B 4.3	1	Verdichten des Fahrtenangebots in die Weststadt	Erhöhung der Chancen und Wahlmöglichkeiten der Mobilität			x						Betreiber/ Stadt
B 4.4	1	Verdichten des Fahrtenangebots nach Sulzbach/Hemsbach	Erhöhung der Chancen und Wahlmöglichkeiten der Mobilität			x						Betreiber/ Stadt
B 4.5	1	Verdichten des Fahrtenangebots Richtung Gorchheimer Tal	Erhöhung der Chancen und Wahlmöglichkeiten der Mobilität			x						Betreiber/ Stadt
B 4.6	1	Verdichten des Fahrtenangebots an Samstagen zwischen in Lützelsachsen/ Hohensachsen	Erhöhung der Chancen und Wahlmöglichkeiten der Mobilität			x						Betreiber/ Stadt
B 4.7	1	Verdichtung des Fahrtaktes von Sulzbach nach Weinheim auf 20 Minuten, nach 20:00 h einmal die Stunde	Erhöhung der Chancen und Wahlmöglichkeiten der Mobilität			x						Betreiber/ Stadt
D 3.1	1	Erweiterung der Betriebszeiten mit halbstündigem Fahrtenangebot zwischen 5:30 h bis 22:30 h	Erhöhung der Chancen und Wahlmöglichkeiten der Mobilität					x				Betreiber/ Stadt
D 3.10	1	Erweiterung der Betriebszeiten des Busverkehrs am Wochenende bis 23/24:00 h	Erhöhung der Chancen und Wahlmöglichkeiten der Mobilität			x						Betreiber/ Stadt
D 4.6	1	Abstimmung der Ankunfts-/ Abfahrtszeiten der Busse aufeinander und auf OEG und DB (insbes. am Hauptbahnhof/ neuen ZOB)	Verbesserung der Vernetzung des ÖPNV			x						Betreiber/ Stadt

Investitionsmaßnahmen:

Maßnahme				geschätzte Investition							Finanzierung	
Nr.	Priorität	Beschreibung	Zweck	< 2 Tsd. €	2-10 Tsd. €	10-50 Tsd. €	50-200 Tsd. €	0,2-1 Mio. €	1-5 Mio. €	5-25 Mio. €		> 25 Mio. €
B 1.9	2	Zusätzliche Weiche zur besseren Anbindung der Weschnitztalbahn an die Main-Neckar-Bahn	Bessere Nutzung der vorhandenen Potenziale im ÖPNV									DB AG
B 4.1	2	Zweigleisiger Ausbau der OEG-Bahn zwischen Weinheim und Schriesheim	Ermöglichung des 10-Minuten-Taktes nach Heidelberg						x			MVV

5.2.5 Sonstige Maßnahmen zur Erhöhung der ÖPNV-Nutzung

Maßnahme		Beschreibung	Zweck	geschätzte Investition							Finanzierung
Nr.	Priorität			< 2 Tsd. €	2-10 Tsd. €	10-50 Tsd. €	50-200 Tsd. €	0,2-1 Mio. €	1-5 Mio. €	5-25 Mio. €	
B 1.10	1	Anbringung der Busfahrpläne in der Fußgängerzone am Windeckgässchen und Spitalgässchen	Bessere Nutzung der vorhandenen Potenziale im ÖPNV	x							Stadt/ WeBu
B 4.2	1	Abendlicher Halbstundentakt für die OEG- Linie 5R	Verdichtung des Fahrtenangebots			x/a					Stadt/ Betreiber
B 6.1	1	Verhandlungen mit dem VRN für ein City-Ticket oder Preisstufe 0 in Weinheim	Verbesserung der Chancen und Wahlmöglichkeiten der Mobilität	x							Stadt
B 6.2	1	Ausloten der Möglichkeiten zur Einführung von Jobtickets für die städtischen Mitarbeiter	Erhöhung der Verkehrsanteile für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in der Innenstadt	x							Stadt
B 6.3	1	Motivation von Unternehmen und Betrieben, für ihre Mitarbeiter einen Zuschuss für Jobtickets zu leisten	Erhöhung der Verkehrsanteile für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes	x							Stadt
B 6.4	1	Zusammenschluss von Kleinbetrieben der Innenstadt, um die Einführung eines Innenstadt-Jobtickets zu erreichen	Erhöhung der Verkehrsanteile für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes	x							Stadt
D 3.2	1	Initiierung eines regionalen stündlichen Nachtbusystems zu Gastronomie- und Tanzlokalen	Angebot für Nachtschwärmer, insbesondere Gastronomie- und Diskothekenbesucher				x				Stadt, betroffene Gemeinden, Gastronomie
D 3.4	1	Aushang der ÖPNV-Liniennetzpläne auch an Parkplätzen in Haltestellennähe	Verbesserung der der Information für potentielle Nutzer des ÖPNV			x					WeBu
D 3.7	1	Entdecker-Ticket des VRN als Angebot für Neubürger	Erhöhung der Verkehrsanteile für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes	x							Stadt
D 3.8	1	ÖPNV-Paket für Neubürger	Erhöhung der Verkehrsanteile für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes	x							Stadt
D 4.7	1	Konzept für die ÖPNV-Anbindung der S-Bahn-Haltepunkte Lützelsachsen und Weinheim Süd	Vernetzung der Verkehrssysteme, Verbesserung der Umsteigequalitäten zwischen den Verkehrsmitteln	x							WeBu

5.3 Tiefbau-Investitionsmaßnahmen

5.3.1 Straßenneubau

Maßnahme		Beschreibung	Zweck	geschätzte Investition							Finanzierung
Nr.	Priorität			< 2 Tsd. €	2-10 Tsd. €	10-50 Tsd. €	50-200 Tsd. €	0,2-1 Mio. €	1-5 Mio. €	5-25 Mio. €	
A 1.2	1	Bau der Kreisverbindungsstraße	Verbesserung der Erschließung von Sulzbach- West, Entlastung der Bergstraße						x		Rhein-Neckar-Kreis
A 2.1	2	Anbindung der Heinestraße an die Westtangente mit Kreisverkehrsplatz (großzügige Bemessung)	MIV-Reduzierung in der Händelstraße/ bessere Erschließung von Kukident und Schule				x				Stadt/ GVFG
A 2.2	2	Anbindung des Käsackerwegs an den Multring (ca. 30 m; ohne A 3.5 ca. 100 m)	Bessere Erschließung von Naturin/ Erschließung für Buslinie zum Gewerbegebiet Süd			(x)	x				Stadt
A 3.5	2	Verlängerung des nördlichen Multring-Abschnittes an die Bergstraße (nur wenn die Flächen des ehem. Güterbahnhofs belegt sind)	Bessere Anbindung der Weststadt an die Innenstadt, Entlastung anderer Sammelstraßen					x			Stadt/ GVFG
A 1.3	3	Ausbau der Waidallee im Abschnitt Hammerweg bis Berliner Straße (950 m) als zweispurige Sammelstraße	Verbesserung der Erschließung des Bereichs Strandbad/ Miramar					x			Stadt, Beteiligung Miramar ?
A 2.3	3	Anbindung des Gewerbegebiets "West" an die K 4133 (ca. 1.600 m)	Entlastung der westlichen Mannheimer Straße und der Pappelallee (Autobahnanbindung an A 659)					x			Stadt/ GVFG
A 3.7	3	Ofiling: Zusätzlicher Autobahnanschluss "Weinheim Süd" an der K 4133	Entlastung der Autobahnzubringer westliche Mannheimer Straße und Pappelallee						x		Bund
A 4.10	3	Anschluss der Heidelberger Straße an die Muckenstürmer Straße	Verbesserung der inneren Erreichbarkeit aller Stadtbereiche				x				Stadt
A 4.11	3	Anschluss der Rilkestraße und der Horrackerstraße über Lützelsachsen-West II an die Prankelstraße	Bessere Erschließung von Lützelsachsen-Nord, Entlastung von Weber Prankel- und Hammelbacher Straße				x				Stadt

5.3.2 Radwegeneubau

Maßnahme				geschätzte Investition							Finanzierung	
Nr.	Priorität	Beschreibung	Zweck	< 2 Tsd. €	2-10 Tsd. €	10-50 Tsd. €	50-200 Tsd. €	0,2-1 Mio. €	1-5 Mio. €	5-25 Mio. €		> 25 Mio. €
C 1.10	2	Neubau eines Radweges an der Südlichen Bergstraße zwischen Donauschwabenweg und Prankelstraße	Lückenschluss im Radwegenetz, Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer parallel der B 3				x					Land BW
C 1.15	3	Anlage eines Radweges ab Bahnhof bis Birkenau südlich der Weschnitz unmittelbar am Fluss	Vermeidung von Umwegen für Radfahrer/ Schließung der Lücken im Radwegenetz					x				GVFG
C 1.7	3	Nach Machbarkeitsprüfung: Radfahrtunnel Werderstraße zum Höhnerweg unter der Bahn hindurch (neben der Weschnitz?)	Ausbau Radwegenetz, bessere Erschließung der Schulen für Radfahrer (und Fußgänger)					x				GVFG

5.3.3 Straßenumbau

Maßnahme				geschätzte Investition							Finanzierung	
Nr.	Priorität	Beschreibung	Zweck	< 2 Tsd. €	2-10 Tsd. €	10-50 Tsd. €	50-200 Tsd. €	0,2-1 Mio. €	1-5 Mio. €	5-25 Mio. €		> 25 Mio. €
A 4.4	1	Grundelbachstraße/ Dürrestraße Umbau zu Kreisverkehrsplatz	Kapazitätserhöhung und Verbesserung des Verkehrsflusses					x				Stadt/ GVFG
A 4.5	1	Umbau der Kreuzung Cavailonstraße/ Multring zum Kreisverkehrsplatz	Verbesserung des Verkehrsflusses und Reduzierung der Betriebskosten			(x)	x					Stadt, Einsparung ca. 8.000 €/a
A 4.6	1	Umbau der Kreuzung Breslauer Straße/ Multring zum Kreisverkehrsplatz	Verbesserung des Verkehrsflusses und Reduzierung der Betriebskosten			(x)	x					Stadt, Einsparung ca. 8.000 €/a
A 4.9	1	Umbau der Kreuzung Bergstraße/ Zeppelinbrücke zu einem kleinen Kreisverkehrsplatz	Verbesserung der inneren Erreichbarkeit aller Stadtbereiche, Reduzierung der Betriebskosten			(x)	x					Land/ Stadt, Einsparung ca. 8.000 €/a
C 1.13	1	Verbreiterung des südlichen Gehwegs in der Birkenauer Talstraße ab Petersknoten bis 120 m nach Osten	Vermeidung von Umwegen für Radfahrer/ Schließung der Lücken im Radwegenetz			x						Stadt
C 2.11	1	Verbreiterung des Geh-/Radwegs in der Mannheimer Straße zwischen OEG-Gleisen und Klausingstraße	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer		x							Stadt
C 2.17	1	Verbreiterung der Unterführung Suezkanalweg (2,5 m Gehweg, eine Fahrspur für Kfz)	Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer				x					DB AG/ Stadt
C 3.7	1	Neugestaltung der Fußgängerzone	Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Förderung von Gestalt und Kultur öffentlicher Stadträume					x				Stadt/ Sanierungsmaßnahme
C 4.5	1	Ausbau der Waidallee im Abschnitt Multring bis Hammerweg (Schaffung sicherer Geh- und Radwege)	Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer					x				Stadt/ GVFG
A 3.1	2	Überbreite Fahrbahn in der Birkenauer Talstraße Richtung Osten; Entfall des weschnitzseitigen Gehwegs, Entwicklung eines Grünkonzepts	Kapazitätserhöhung, Entlastung der Innenstadt					x				Stadt/ GVFG
C 3.3	2	Umgestaltung des Parkplatzes "Marktplatz/ Hermannshof" (Rote Turmstraße)	Städtebauliche Gestaltung der altstadtnahen Stellplatzanlage (ohne neue Stellplätze)				x					Stadt/ Sanierungsmaßnahme
C 3.4	2	Verkehrsberuhigter Umbau der Grabengasse	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger				x					Stadt/ Sanierungsmaßnahme
C 3.8	2	Sanierung und Neugestaltung der Sommergasse	Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Förderung von Gestalt und Kultur öffentlicher Stadträume					x				Stadt/ GVFG
A 3.4	3	Zusätzliche Rechtsabbiegespur von der Bergstraße in die Moltkestraße	Kapazitätserhöhung und Verbesserung des Verkehrsflusses					x				GVFG
A 3.6	3	Anbindung des nördlichen Multring-Abschnittes an die Westtangente von und nach Norden mit Kreisverkehrsplatz	Verbesserung der regionalen Erschließung der Weststadt von und aus Richtung Norden					x				GVFG
A 4.1	3	Zusätzliche Fahrspur auf der Bergstraße für Linksabbieger in die Friedrichstraße/ Bau einer Fußgängerbrücke über die Weschnitz	Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt und des Verkehrsflusses					x				GVFG
C 3.5	3	Umgestaltung der oberen Friedrichstraße zum Verkehrsberuhigten Bereich	Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer				x					Stadt

Maßnahme				geschätzte Investition							Finanzierung	
Nr.	Priorität	Beschreibung	Zweck	< 2 Tsd. €	2- 10 Tsd. €	10- 50 Tsd. €	50- 200 Tsd. €	0,2- 1 Mio. €	1- 5 Mio. €	5- 25 Mio. €		> 25 Mio. €
C 4.1	3	Bauliche Abkoppelung der Weschnitzstraße von der Bergstraße	Entflechtung im Knotenbereich		x							Stadt
C 4.2	3	Anlage einer Busbucht in der Mannheimer Straße an der Haltestelle Weststraße/ Hallenbad (Fahrtrichtung Weststadt):	Erhöhung der Sicherheit				x					GVFG
C 4.3	3	Umbau der Kreuzung B 38/ Westtangente/ Viernheimer Straße zum planfreien Knotenpunkt	Beseitigung des Unfallschwerpunktes						x			Land BW
C 4.4	3	Umbau der Kreuzung Händelstraße/ Viernheimer Straße zum Kreisverkehrsplatz	Erhöhung der Verkehrssicherheit				x					GVFG

5.3.4 Bauliche Ergänzungen

Maßnahme				geschätzte Investition							Finanzierung	
Nr.	Priorität	Beschreibung	Zweck	< 2 Tsd. €	2- 10 Tsd. €	10- 50 Tsd. €	50- 200 Tsd. €	0,2- 1 Mio. €	1- 5 Mio. €	5- 25 Mio. €		> 25 Mio. €
C 2.8	1	Einbau einer Mittelinsel in der Bergstraße in Höhe Hopfenstraße	Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer			x						Stadt
C 2.9	1	Einbau einer Mittelinsel auf der Bergstraße in Höhe OEG-Bahnhof	Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer			x						Stadt
C 2.10	1	Einbau einer Mittelinsel in der Cavillonstraße in Höhe Stahlbadstraße	Verbesserung der Sicherheit und der Übersichtlichkeit			x						Stadt
C 2.15	1	Einbau einer Mittelinsel in der Bismarckstraße an der Friedrichstraße	Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer			x						Stadt
C 4.6	1	Einbau von Mittelinseln an der Kreuzung Prankelstraße/ Fr.-Vogler-Straße/ Weberstraße	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger		x							Stadt
C 5.8	1	Konzept zur Reduzierung des Straßenquerschnitts der Weberstraße durch Markierungen/ Einbauten mit einfachen Mitteln	Überhöhte Geschwindigkeiten			x						Stadt
D 2.10	1	Markierungen/ Umbauten auf der Muckensturmstraße mit wechselseitigen Stellplätzen	Reduzierung der Beeinträchtigung von Wohngebieten			x						Stadt
D 3.5	1	Schaffung von Fahrrad-Abstellanlagen an wichtigen Zielen (Bahnhof, Post)	Verbesserung des Angebots für Radfahrer			x						Stadt, Anlieger
A 4.2	2	Einbau einer Fußgängerquerung über die Mittelinsel Birkenauer Talstraße in Höhe der Stadthalle (nur in Verbindung mit A 3.1)	Ermöglichung des Verzichts auf Fußgänger-Signalisierung am Stadthallenknoten			x						Stadt/ GVFG
C 2.12	2	Verbessern und Einrichten zusätzlicher Querungshilfen	Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer				x					Stadt
B 2.3	2	Behindertengerechte Ausstattung von ausgewählten Haltestellen (Hochborde, Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)	Verbesserung der Orientierung und Nutzbarkeit für mobilitätsbehinderte Personen					x				Stadt/ GVFG
B 2.4	2	Absenken von Bordsteinen an stark frequentierten Fußgänger-Querungsstellen	Erleichterung von Fahrbahnquerungen für Mobilitätsbehinderte				x					Stadt
B 2.5	2	Einbau von Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern für Sehbehinderte (Innenstadt)	Erleichterung der Orientierung für Sehbehinderte				x					Stadt/ GVFG

5.3.5 Garagenbau

Maßnahme				geschätzte Investition							Finanzierung	
Nr.	Priorität	Beschreibung	Zweck	< 2 Tsd. €	2- 10 Tsd. €	10- 50 Tsd. €	50- 200 Tsd. €	0,2- 1 Mio. €	1- 5 Mio. €	5- 25 Mio. €		> 25 Mio. €
C 3.2	2	Bau von ca. 100 Stellplätzen in Tiefgarage im Bereich P Marktplatz/ Hermannshof: (evtl. Einbeziehung der Flächen der Minigolfanlage)	Gewährleistung von ausreichend Stellplätzen für den Fremdenverkehr, Entlastung der Anwohnerstraßen						x			Stadt/ Sanierungsmaßnahme

Maßnahme				geschätzte Investition							Finanzierung	
Nr.	Priorität	Beschreibung	Zweck	< 2 Tsd. €	2-10 Tsd. €	10-50 Tsd. €	50-200 Tsd. €	0,2- 1 Mio. €	1-5 Mio. €	5- 25 Mio. €		> 25 Mio. €
D 3.6	1	Verzahnung der Verkehrsträger, Einrichtung von Verkehrsmanagement	Erhöhung der Verkehrsanteile für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes			x						Stadt
D 6.1	1	Orts- und stadtteilbezogene Öffentlichkeitsarbeit (Untergliederung der Weststadt in Nordwest, Mult, West und Waid/Ofling)	Bessere Einbindung der Stadt- und Ortsteile			x						Stadt
D 6.2	1	Organisation von "Nachbarschaftsbussen" für Odenwaldgemeinden	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung entlegener Ortsteile				x					Stadt/ Betreiber
D 6.3	1	Orts- und stadtteilbezogene Mobilitätsberatung	Förderung von Mobilitäts-Management/ Bessere Einbindung der Stadt- und Ortsteile				x					Stadt
A 4.7	3	Bessere Ausstattung der Infobuchten	Schaffung besserer Orientierungsmöglichkeiten für Ortsfremde				x					Stadt
A 6.1	3	Einrichten einer "Tourist-Information" am Bahnhof und/oder einer anderen touristisch bedeutsamen Stelle (Untersuchung)	Verbesserung des Angebots bzw. der Orientierung				x					Stadt

5.6 Übersicht der Ziele und Maßnahmen

Die vier Seiten mit den Leitlinien (eigenes pdf-Dokument) enthalten eine Darstellung aller Maßnahmen, jeweils zugeordnet nach ihren Zielen, und diese wiederum der Leitlinie bzw. dem Oberziel. Umrahmung und Farbigkeit beschreiben die Einstufung in Priorität 1, 2 oder 3. Maßnahmen, deren Aufnahme in den Verkehrsentwicklungsplan 2020 vom Verkehrsforum bzw. vom Gemeinderat abgelehnt wurden, sind nichtfarbig dargestellt.

Quellenverzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abbildung Titel oben	Architektur + Nutzungsplanung Kassel, Projektentwicklungsstudie Bahnhof Weinheim
Abbildung Titel unten	Ingenieurbüro Albrecht, Vorentwurfsplanung Kreisverkehrsplatz Neues Burgenviertel
Fotos Titel	Amt für Stadtentwicklung Weinheim, Februar 2006
Abbildung 1	Arbeitsamt Mannheim; Stand Februar 2003
Abbildung 2	Amt für Stadtentwicklung, Dezember 2004, Verkehrsverhalten in der Weinheimer Innenstadt
Abbildung 3	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH 2005
Abbildung 4	Mobilitätspanel, Universität Karlsruhe/ Veröffentlichungen des VDV 2004 und s. Abbildung 2
Abbildung 5	s. Abbildung 2
Abbildung 6	Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2005
Abbildung 7	Mobilität im Lebenszyklus. Motive und Bedeutung der Mobilität älterer Menschen (Anhang 9)
Abbildung 8	s. Abbildung 2
Abbildung 9	s. Abbildung 7
Tabelle 1	Wulffhorst, 2003, Flächennutzung und Verkehrsverknüpfung an Personenbahnhöfen
Tabelle 2	MVV/OEG AG
Tabelle 3	Amt für Stadtentwicklung 2005
Tabelle 4	Amt für Stadtentwicklung 2005
Tabelle 5	Amt für Stadtentwicklung auf Datenbasis der MVV/OEG AG
Tabelle 6	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH 2004, Stadtbuseignung der Städte und Gemeinden im Rhein-Neckar-Kreis, Endbericht
Tabelle 7	Amt für Stadtentwicklung 2005
Tabelle 8	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2003, Schnittstellen des öffentlichen Personenverkehrs
Tabelle 9	Institut für Lands- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen 2002, Aktuelle Entwicklungen beim Gewerbeflächenbedarf