



Große Kreisstadt
HOCKENHEIM



GESAMTSTÄDTISCHES ENTWICKLUNGSKONZEPT | ENTWURF

HOCKENHEIM

Februar 2020

Auftraggeberin:

Große Kreisstadt Hockenheim

Ansprechpartner:

Fachbereich Bauen und Wohnen

Abteilung Stadt- und Umweltplanung

Frau Oleszewski

T. 06205/ 21-407

Frau Simonis

T. 06205/ 21-416

Ausführung:

SCHÖFFLER.stadtplaner.architekten

Weinbrennerstrasse 13

76135 Karlsruhe

T. 07 21 – 83 10 30

mail@planer-ka.de

Stefanie Ganter

Caroline Ams

Karlsruhe, Februar 2020

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFGABENSTELLUNG UND BEARBEITUNGSPROZESS	5
1.1	ANLASS UND ZIELVORSTELLUNG	5
1.2	VORGEHENSWEISE UND METHODIK	6
1.3	BÜRGERBETEILIGUNG	6
2	KOMMUNALE RAHMENBEDINGUNGEN	8
2.1	LAGE IM RAUM	8
2.2	GESCHICHTE UND BESONDERHEITEN	9
2.3	PLANERISCHE GRUNDLAGEN	10
3	BESTANDSAUFNAME UND -ANALYSE	16
3.1	SIEDLUNGSENTWICKLUNG	16
3.2	BEVÖLKERUNG UND DEMOGRAFIE	23
3.3	WOHNRAUMBEDARF	26
3.4	GRÜN- UND FREIFLÄCHEN	26
3.5	WIRTSCHAFTSSTRUKTUR	29
3.6	SOZIALE INFRASTRUKTUR	33
3.7	VERKEHR UND MOBILITÄT	34
3.8	UMWELT UND KLIMA	39
4	SWOT-ANALYSE	44
5	ENTWICKLUNGSKONZEPT	51
5.1	STÄDTEBAULICHE ZIELSETZUNG	51
5.2	RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE	59
5.3	LEUCHTTURMPROJEKTE ALS ERGEBNIS DER KLAUSUR DES GEMEINDERATES	64
6	AUSBLICK	66
	ANHANG	67

1 AUFGABENSTELLUNG UND BEARBEITUNGSPROZESS

1.1 ANLASS UND ZIELVORSTELLUNG

Die Stadt Hockenheim arbeitet seit vielen Jahren aktiv an einer gesteuerten städtebaulichen Entwicklung und kann Erfolge verzeichnen: So wurde mit dem Neuaufbau der Zehntscheune ein wichtiger Baustein in die Innenstadt gesetzt, der das Ensemble denkmalgeschützter öffentlicher Gebäude in diesem zentralen Bereich vervollständigt. Mit dem Areal am Messplatz konnte eine Innenentwicklungsfläche vorbereitet werden, die die Wohnnutzung im Stadtzentrum stärkt und einen Beitrag zur reduzierten Inanspruchnahme des Außenbereichs darstellt. Mit dem Hochwasserschutz- und Ökologieprojekt (HÖP) am Kraichbach wird die innerstädtische, in Nord-Süd-Richtung verlaufende, Grün- und Erholungsachse fortgeführt und neben der ökologischen und wasserwirtschaftlichen Funktion, die Wohn- und Aufenthaltsqualität deutlich erhöht.

Auch die städtebauliche Sanierung mit Fördermitteln des Landes und des Bundes hat in Hockenheim lange Tradition und wird als Motor für Entwicklungen eingesetzt. So ist zuletzt im Jahr 2013 mit dem zentralen Bereich „Obere Hauptstraße Süd“ ein Sanierungsgebiet nach erfolgter Aufnahme ins Landessanierungsprogramm als Satzung beschlossen worden. Mit diesem Gebiet setzt sich die Reihe der zentralen innerörtlichen Abschnitte fort, die im Rahmen der städtebaulichen Sanierung zukunftsfähig gemacht werden.

Um alle laufenden und zukünftigen Maßnahmen in einen städtischen Gesamtzusammenhang zu bringen und um die weitere Entwicklung Hockenhems zu steuern, hat der Gemeinderat beschlossen das Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) von 2015, welches im Zusammenhang mit dem Sanierungsgebiet „Obere Hauptstraße Süd“ erstellt wurde, zu einem gesamtstädtischen Entwicklungskonzept zu erweitern.

Beim Gesamtstädtischen Entwicklungskonzept handelt es sich um ein informelles Planungsinstrument. Es definiert Ziele und Maßnahmen für zukünftige Entwicklungen und setzt Schwerpunktbereiche. Das Konzept ist fortschreibungsfähig angelegt und wird vom Gemeinderat als Leitbild verabschiedet. In regelmäßigen Zeitabständen erfolgen eine Überprüfung (Evaluierung / Monitoring) und gegebenenfalls eine Nachjustierung des Konzepts.

Das Gesamtstädtische Entwicklungskonzept ist ein kontinuierlicher Prozess, der sich über eine Reihe von Jahren hinweg einem Zukunftsbild annähert. Im Vordergrund dieses Prozesses steht die Verknüpfung unterschiedlicher stadtentwicklungsrelevanter Kriterien.

1.2 VORGEHENSWEISE UND METHODIK

Die Basis für die Erarbeitung des Gesamtstädtischen Entwicklungskonzepts ist das im November 2015 vom Gemeinderat beschlossene ISEK, welches mit seinen Bestandsaufnahmen und Analysen bereits weit über das Umfeld des geplanten Sanierungsgebiets hinausgegangen war.

Das nun vorliegende Konzept basiert auf aktuellen Datengrundlagen und bezieht bereits vorliegende Einzelkonzepte und Gutachten mit ein (Lärmaktionsplan, Gesamtverkehrskonzept, Einzelhandelsuntersuchung etc.). Darüber hinaus wird die bisherige Entwicklung von Hockenheim dargestellt und abgeschlossene Maßnahmen ausgewertet.

Auf der Grundlage vertiefter Bestandsaufnahmen und Analysen werden Stärken und Besonderheiten wie auch strukturelle Probleme Hockenhems aufgezeigt (Stärken-/ Schwächen-Analyse).

Daraus werden Ziele und Maßnahmen zu verschiedenen Handlungsfeldern entwickelt und ein gesamtstädtisches Entwicklungskonzept als Wegweiser für weitere Entscheidungen abgeleitet.

1.3 BÜRGERBETEILIGUNG

Die Beteiligung der Einwohner ist ein essentieller Schritt zur Umsetzung von Konzepten und ein Motor für die Stadtentwicklung. Bereits beim Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept Hockenheim aus dem Jahr 2014 wurde die Bevölkerung intensiv und mit verschiedenen Methoden befragt und einbezogen. Dies fand durch eine Online-Bürgerbefragung, durch persönliche Interviews, Auslage schriftlicher Bögen im Rathaus, einer Bürgerinformationsveranstaltung mit Erarbeitung von Maßnahmen und einer nachfolgenden Maßnahmenenergänzung im Internet statt. Dabei wurden mehr als 1.400 Bürger beteiligt:

Engagement:		
- Online-Befragung:	ca. 1.000 Menschen	ca. 170 Stunden
- Expertenrunde	ca. 15 Menschen	ca. 45 Stunden
- Bürgerveranstaltung:	ca. 100 Menschen	ca. 350 Stunden
- Klausurtagung:	ca. 30 Menschen	ca. 90 Stunden
- Online-Bewertung:	ca. 250 Menschen	ca. 75 Stunden
- Termine Lenkungskreis:	ca. 20 Menschen	ca. 120 Stunden
- Zusammen:	ca. 1.415 Menschen	ca. 850 Stunden

Abb.: Bürgerbefragung Hockenheim 2013; Quelle: imakomm AKADEMIE 2014

Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung sind folgendermaßen in das Konzept eingeflossen:

- Erste Ideen für die Maßnahmen stammen bereits aus der Analyse, v.a. aus der Bürgerbefragung, der städtebaulichen Analyse und der Expertenrunde.

- Weitere Ideen für Maßnahmen wurden dann im Rahmen der „Bürgerveranstaltung“ von der Bürgerschaft erarbeitet.
- Sämtliche Ideen wurden von der imakomm AKADEMIE aufgegriffen und ausgearbeitet. Dabei wurden Maßnahmen weiterentwickelt, teilweise Einzelmaßnahmen zusammengefasst, einzelne Ideen auch abgeändert, teilweise aber auch zunächst zurückgestellt. Daraus entstand ein Entwurf von Maßnahmen, der einen vergleichbaren Detaillierungsgrad aufwies.
- Die so weiterentwickelten Maßnahmen wurden einer Online-Abstimmung durch die Bürgerschaft wieder zugeführt. Dabei konnten alle Bürgerinnen und Bürger die Maßnahmen sichten und nach Prioritäten aus der jeweiligen subjektiven Sicht in eine Rangfolge bringen. Zudem bestand nochmals die Möglichkeit, Anmerkungen zu bestehenden Maßnahmen und Ideen für weitere Maßnahmen einzubringen.
- Das Ergebnis dieser Bewertung durch die Bürgerschaft wurde von der imakomm AKADEMIE wieder aufgegriffen und bei der endgültigen Ausarbeitung der Maßnahmen berücksichtigt.

Quelle: imakomm AKADEMIE 2014

In die vorliegende Untersuchung sind die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung im Rahmen des Stadtmarketing- und Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2013 eingearbeitet worden. Zusätzlich werden die Bürger im Rahmen von weiteren Beteiligungsformaten über den Stand des GEK informiert und aktiv in den Prozess miteinbezogen.

2 KOMMUNALE RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 LAGE IM RAUM

Die Große Kreisstadt Hockenheim liegt im nordwestlichen Baden-Württemberg. Sie ist dem hochverdichteten Kernraum um die kooperierenden Oberzentren Heidelberg/Mannheim/Ludwigshafen (Metropolregion Rhein-Neckar) zugeordnet und gehört in der Region Unterer Neckar zum Mittelbereich Schwetzingen. Zusammen mit den Orten Altlußheim, Neulußheim und Reilingen bildet Hockenheim die Vereinbarte Verwaltungsgemeinschaft Hockenheim.

Naturräumlich liegt die Stadt am östlichen Rand der 30 Kilometer breiten Oberrheinischen Tiefebene, die auf der rechtsrheinischen Seite vom Odenwald und auf der linksrheinischen Seite vom Pfälzer Wald begrenzt wird.

Neben dem Regionalen Waldschutzgebiet und Erholungswald „Schwetzingen Hardt“ sowie dem an den Rhein angrenzenden Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Hockheimer Rheinbogen“ bietet Hockenheim die Naherholungsschwerpunkte Aquadrom und Hockenheim Ring.



Abb.: Übersichtskarte Hockenheim; Quelle: Arok (Geoportal Raumordnung Baden-Württemberg)

Hockenheim ist über die Autobahnausfahrt "Hockenheim" von der A61 Koblenz- Hockenheim, über die Autobahnausfahrt "Schwetzingen-Süd" von der Autobahn A6 Saarbrücken-Heilbronn, und über die Bundesstraße B39 erreichbar. Der Regionalflughafen "Mannheim City Airport" ist rund 20 km entfernt, der Flugplatz Speyer ca. 12 km. Über die Bahn ist die Stadt im Halbstundentakt eng mit den Städten Mannheim und Karlsruhe verbunden.

Insgesamt umfasst das Stadtgebiet eine Gemarkungsfläche von 3484 ha. Davon sind 1.599 ha Landwirtschaftsfläche, 622 ha Siedlungs- und 389 ha Verkehrsfläche, 766 ha Waldfläche und 84 ha Gewässerfläche. Mit Stand 3. Quartal 2019 leben in Hockenheim 21.689 Einwohner.

2.2 GESCHICHTE UND BESONDERHEITEN

769 n. Chr. wird Hockenheim im Lorscher Kodex erstmals als "Ochinheim" erwähnt.

Im Mittelalter gehörte Hockenheim zum Bistum Speyer, bis es 1462 der Kurpfalz zugeschlagen wurde und als Grenzort eine Zollstatt erhielt. 1803 wird Hockenheim badisch und 1895 zur Stadt erhoben.

Seit dem 17. Jahrhundert wurde in Hockenheim Tabak angebaut, 1860 wurde die erste Zigarrenfabrik eröffnet. In den folgenden Jahrzehnten erlebte die Zigarrenindustrie ihre Blütezeit. Nach dem 2. Weltkrieg kam die Zigarrenindustrie jedoch zum Erliegen, 1979 schloss die letzte Zigarrenfabrik in Hockenheim ihre Pforten. Durch die gezielte Neuausweisung von großzügigen Gewerbeflächen konnten zahlreiche Betriebe und Firmen angesiedelt und so der Wandel von der landwirtschaftlich geprägten Ortschaft zum Industriestandort vollzogen werden.

Zu großem Bekanntheitsgrad ist die Stadt durch den Hockenheimring gelangt, von dem aus Motorsportrennen in alle Welt übertragen werden. Seinen Ursprung hatte er in den 30er Jahren: Der junge Hilfszeitnehmer Ernst Christ fasste 1930 den Plan ins Auge, in seiner Heimatstadt eine Rennstrecke zu gründen. Das erste Motorradrennen fand nur zwei Jahre später statt.



Abb.: Zigarrenfabriken Hockenheim

Quelle: Rhein-Neckar-Industriekultur e. V.



Abb.: Hockenheimring

Quelle: Hockenheim-Ring GmbH

2.3 PLANERISCHE GRUNDLAGEN

2.3.1 Regionalplan

Die Stadt Hockenheim ist im einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar als Unterzentrum ausgewiesen und hat die Aufgabe den überörtlichen Grundversorgungsbedarf sowohl in der Standortgemeinde selbst als auch in ihrem Nahbereich zu decken. Durch eine entsprechende Schwerpunktbildung soll die Siedlungsstruktur gegliedert und Freiräume gesichert werden.

Die Stadt Hockenheim liegt auf den regionalen Entwicklungsachsen:

- ▶ Speyer – Hockenheim – Schwetzingen – Heidelberg und
- ▶ Speyer – Hockenheim – Walldorf/Wiesloch – Rauenberg – Sinsheim.

In der Raumnutzungskarte des Regionalplans ist Hockenheim als „Siedlungsbereich für Wohnen“ ausgewiesen. Hierfür ist die Erreichbarkeit von Haltestellen des regionalbedeutsamen öffentlichen Personennahverkehrs ausschlaggebend. In den Siedlungsbereichen soll über das Maß der Eigenentwicklung hinaus der Wohnbauflächenbedarf aus Wanderungsgewinnen gedeckt werden.

Daneben ist die Stadt, aufgrund ihrer Bedeutung für die Wirtschaftsentwicklung der Metropolregion, auch als „Siedlungsbereich Gewerbe“ und „Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik“ ausgewiesen. Die Aktivitäten zur Wirtschaftsförderung sollen sich insbesondere auf die Bestandssicherung vorhandener Betriebe sowie die Entwicklung noch freier, bereits planungsrechtlich gesicherte Flächen (FNP), konzentrieren. Das Gewerbegebiet I hat eine besondere Standorteignung für Logistik-, (flächenintensive) Industrie- und Gewerbebetriebe.

Darüber hinaus gehört das Natur und Landschaftsschutzgebiet „Hockenheimer Rheinbogen“ zu den überregional bedeutsamen Landschaftsräumen und ist ebenso wie Teile der „Schwetzingen Hardt“ als Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege ausgewiesen. Eine ebenso große Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz besitzt der Kraichbach. Des Weiteren sind zur Gliederung des Siedlungsraumes und zur Sicherung ökologischer Ausgleichsfunktionen regionale Grünzüge rund um Hockenheim ausgewiesen. Die Grünzäsur soll eine bandartige Siedlungsstruktur in Richtung Reilingen vermeiden.

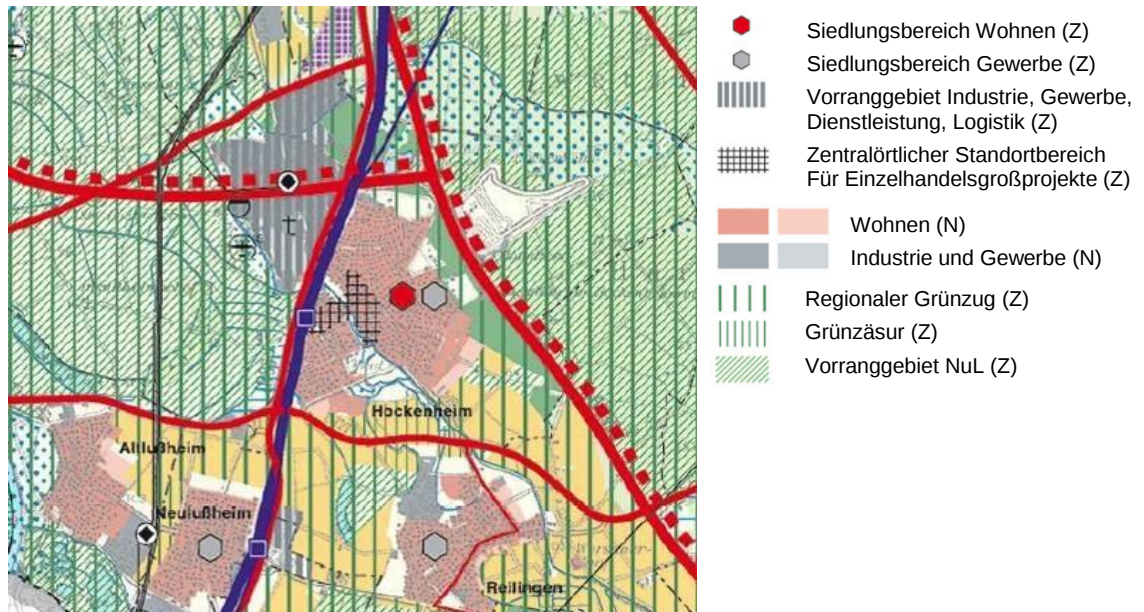


Abb.: Ausschnitt Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar; Quelle: Metropolregion Rhein-Neckar

2.3.2 Flächennutzungsplan | FNP 2020

Der Flächennutzungsplan 2020 mit integriertem Landschafts- und Umweltplan der Verwaltungsgemeinschaft Hockenheim, Altlußheim, Neuußheim und Reilingen mit Stand 1. Fortschreibung 07.03.2014 wurde am 14.12.2015 genehmigt.

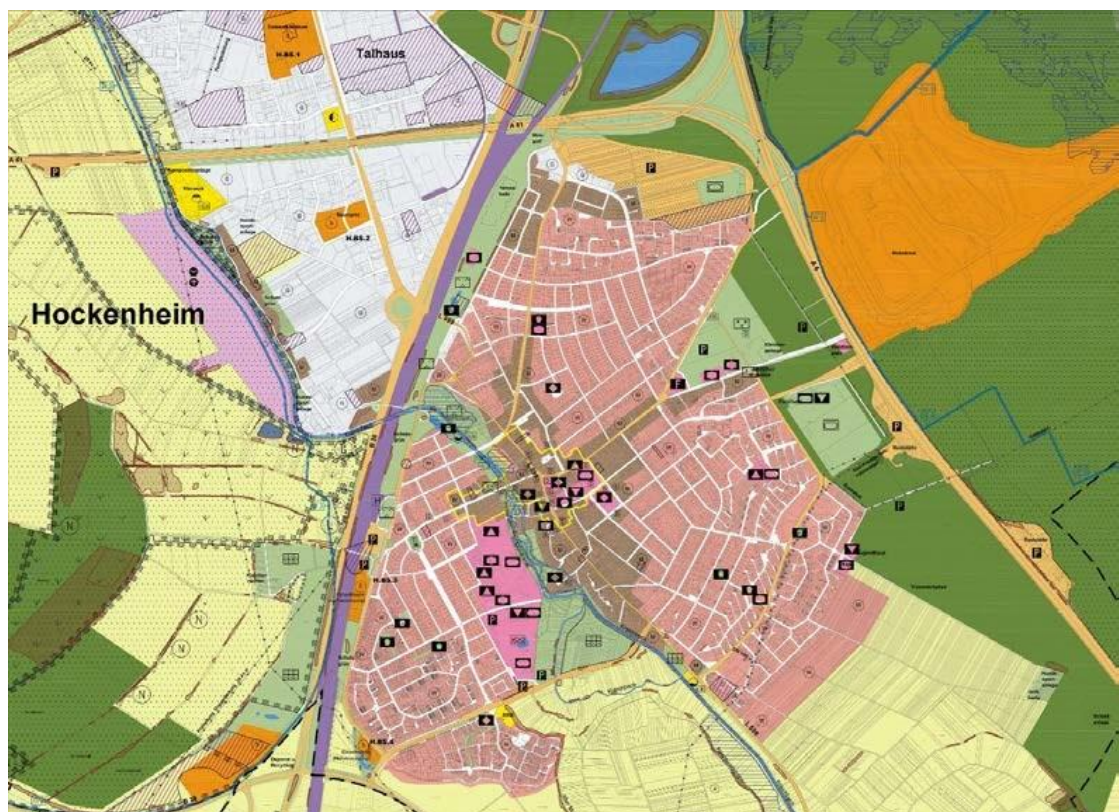


Abb.: Ausschnitt FNP 2020

Als grundlegendes Ziel wurden eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und ein schonender Umgang mit der Ressource Boden festgelegt. Nachdem in den letzten Jahren viel Bauland ausgewiesen und verbraucht wurde, soll nun der Bedarf nach Neubauflächen differenziert hinterfragt und das Augenmerk auf die Potentiale der Innenentwicklung gelenkt werden. Gleichzeitig gilt es die Wohn- und Lebensqualität im besiedelten Bereich und in den angrenzenden Räumen zu verbessern.

Im Sinne dieses Entwicklungsziels wurden für die Stadt Hockenheim folgende Flächenreserven identifiziert:

Tab.: Wohnbauflächenreserven; Quelle: FNP 2020

Art der baulichen Nutzung	Flächenreserven (Flächen die bereits im FNP 1984 bzw. der 1. Änderung 1998/2000 enthalten aber noch nicht bebaut sind)	Anrechnung zu Wohnbauflächen
Wohnbauflächen	Hubäcker Süd	13,23 ha
	Innenentwicklung Bereich Walldorferstr/Ringstr	0,60 ha
	Innenentwicklung Bereich Schillerstr/Scheffelstr	0,60 ha
	Innenentwicklung Bereich Schackgärten	0,70 ha
gemischte Baufl.	Innenentwicklung Bereich Messplatz (0,7 ha je 50%)	0,35 ha
insg.		15,48 ha

Diese Flächenreserven wurden dem errechneten relativen Wohnbauflächenbedarf von 17,94 ha gegenübergestellt, sodass sich ein absoluter Bedarf an Wohnbaufläche von 2,46 ha ergab. Die Stadt hatte darüber hinaus jedoch keine Neuausweisung weiterer Wohnbauflächen geplant, da sie den absoluten Flächenbedarf in den vorhandenen, nicht in die Bilanz eingestellten Baulücken decken will (→Kap.3.3 Wohnraumbedarf).

Hinzu kamen diverse Innenentwicklungskonzepte in unterschiedlichen Entwicklungsstadien, angefangen von bereits realisierten „Innenentwicklungsbebauungsplänen“ (die in der Baulückenerhebung bereits enthalten sind) über die „Städtebauliche Rahmenplanung zur Innenstadt“ bis zu vorläufigen Entwicklungsstudien für bestimmte Baublöcke.

Bisher wurden von den Flächenreserven noch keine bebaut, die Entwicklung des Bereichs Messplatz wird zeitnah abgeschlossen und im Bereich Walldorferstr./Ringstr. konnten Entwicklungen bereits angestoßen werden. Dennoch zeichnet sich ab, dass bei einem Großteil der Potentialflächen eine zeitnahe Verfügbarkeit nicht gewährleistet ist. Die Innenentwicklung des Bereichs Schackgärten ist aktuell aufgrund seiner Lage im Überschwemmungsgebiet und dem notwendigen Ausgleich von Retentionsraum ebenso schwierig, wie die Entwicklung der Fläche „Hubäcker Süd“, da hier gegebenenfalls lärmschutz- und insbesondere artenschutzrechtliche Belange entgegenstehen.

Da sich die Rahmenbedingungen, wie Bevölkerungsentwicklung und Flächenverfügbarkeit ändern können, sollte regelmäßig eine Überprüfung der Grundlagen und möglicher alternativer Potentialflächen erfolgen. Bereits zum aktuell gültigen FNP haben sich einige Rahmenbedingungen geändert (→Kap.3.1.2 Aktuelle Entwicklung).

2.3.3 Sanierungsgebiete

Seit vielen Jahren führt die Stadt Hockenheim städtebauliche Erneuerungsmaßnahmen durch, durch die bereits eine ganze Reihe positiver Entwicklungen im Stadtzentrum umgesetzt bzw. angestoßen werden konnten. Der nachstehende Plan zeigt die bisherigen Sanierungsgebiete in Hockenheim.

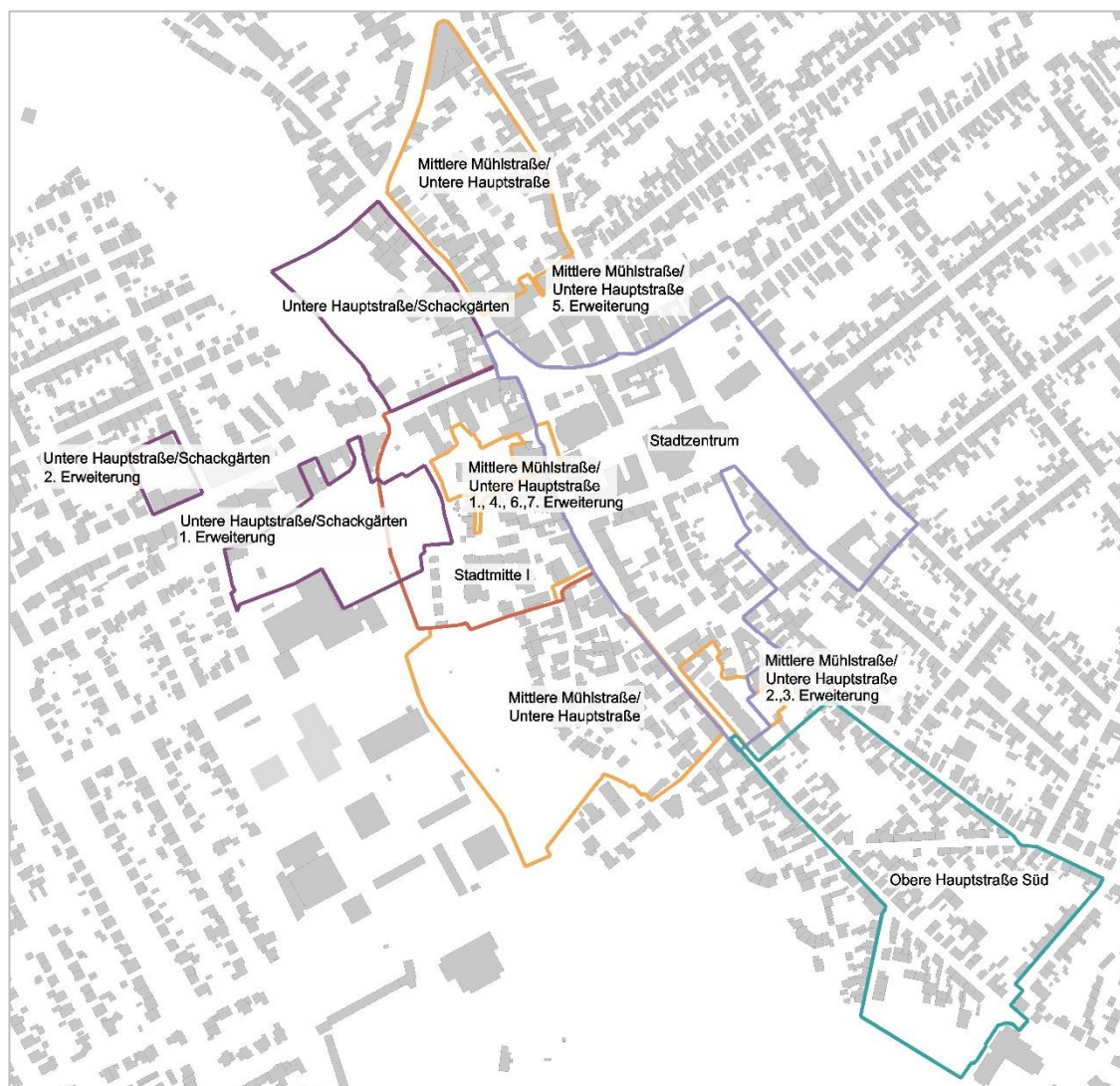


Abb.: Übersicht Sanierungsgebiete

Nach den ersten Sanierungsmaßnahmen „**Stadtzentrum**“ (1985 bis 1999) und „**Stadtmitte I**“ (1990 bis 2000) konnte zuletzt auch die Sanierungsmaßnahme „**Mittlere Mühlstraße/ Untere Hauptstraße**“ (1998 bis 2012) zum Abschluss gebracht werden. Im Zuge dieser Maßnahme

wurden zwei Bebauungspläne erstellt (Baublock Hirschstraße/Untere Hauptstraße und Mittlere Mühlstraße), die innerstädtisch neue Wohnbauflächen in zweiter Reihe erschließen. Die damit entstandenen attraktiven, hochwertigen und zentrumsnahen Wohnstandorte sind mittlerweile fast vollständig bebaut.

Diese Entwicklung wird derzeit mit den aktuellen Sanierungsgebieten „Obere Hauptstraße Süd“ und „Untere Hauptstraße/Schackgärten“ fortgesetzt. Auch hier sollen Potenziale im Blockinnenbereich nutzbar gemacht werden.

„Untere Hauptstraße/Schackgärten“

Das Sanierungsgebiet „Untere Hauptstraße / Schackgärten“ wurde im Jahr 2006 aufgenommen und vom Land bis zum 30.04.2018 bewilligt. Hauptaugenmerk liegt auf der Umgestaltung des Messplatzes und der Aufwertung des öffentlichen Raums, der Schaffung von Wohnraum durch Neubau und Umnutzung sowie der Neuansbindung des Platzes zur Unteren Mühlstraße durch den Bau einer Brücke über den neuen Kraichbach. Die geplanten Maßnahmen befinden sich derzeit in der Umsetzung. Das Gebiet wurde im Jahr 2019 schlussgerechnet.

„Obere Hauptstraße Süd“

Das mit Erlass des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 26.03.2013, bis 31.12.2021 neueste bewilligte Hockheimer Sanierungsgebiet „Obere Hauptstraße Süd“ umfasst im Wesentlichen zu beiden Seiten die Stadteinfahrt Süd (von Reilingen kommend).

Für das Sanierungsgebiet ist erstmals ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erstellt worden. Dieses benennt zu den vorhandenen Missständen im Gebiet folgende Maßnahmenvorschläge: Schaffung von neuem Wohnraum durch Nachverdichtung sowie Renovierung/Umbau/Neubau der Blockrandbebauung. Umgestaltung der Oberen Hauptstraße mit Geschwindigkeitsreduktion und der Kreuzung am MED-Center zur Schaffung von Platz für Fußgänger und Radfahrer sowie PKW-Stellplätzen. Analog dazu sollen Begrünungen und Begegnungsräume geschaffen und das Ortsbild aufgewertet werden. Diese Maßnahmen sind mit den gesamtstädtischen Planungen in Zusammenhang gestellt und in einem übergeordneten Maßnahmenkonzept aufgeführt worden, welches wiederum die Basis des GEKs darstellt. Ein Großteil der Maßnahmen konnte bereits angestoßen werden.

„Areal Kanne“

Zur Entwicklung des Bereichs „Kanne“ an der Karlsruher Straße/ Oberen Hauptstraße wird derzeit ein Antrag zur Aufnahme in ein Programm der städtebaulichen Erneuerung erarbeitet. Damit soll die Entwicklung des zentral gelegenen Bereichs an der Fortuna-Kreuzung – zur Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs und zur Erhöhung der Attraktivität – durch Ansiedlung weiterer großflächiger Einzelhandelsnutzungen unterstützt werden.

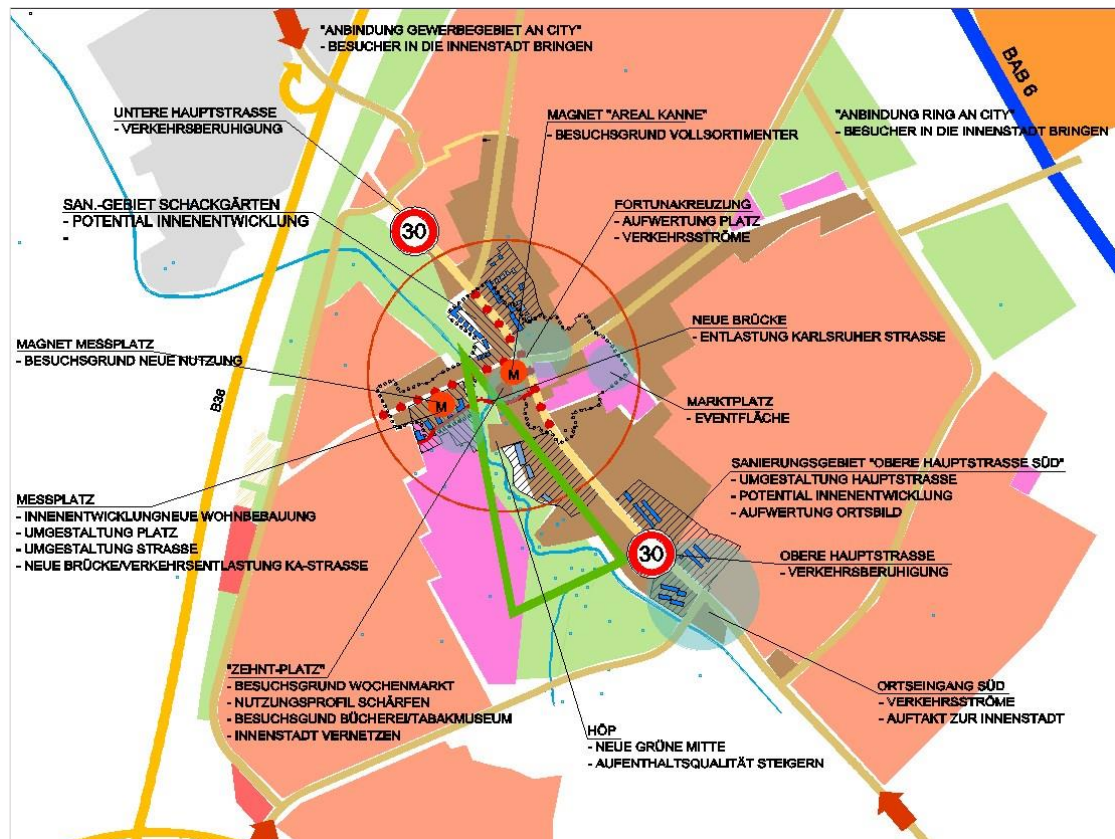


Abb.: Übersicht übergeordnete Maßnahmen; Quelle: ISEK Obere Hauptstraße Süd

3 BESTANDSAUFNAME UND -ANALYSE

Im Rahmen von Ortsbegehungen, Analysen unterschiedlicher Daten sowie Auswertungen vorliegender Konzepte und Gutachten ist die Stadt Hockenheim hinsichtlich ihrer städtebaulichen Qualitäten und Missstände untersucht worden. Die Ergebnisse der Untersuchung sowie Entwicklungsvorschläge werden nachfolgend dargestellt. Die im kleinen Maßstab abgebildeten Pläne sind im Anhang teilweise vergrößert enthalten.

3.1 SIEDLUNGSENTWICKLUNG

3.1.1 Historische Entwicklung

Anhand von Bodenfunden ist nachzuweisen, dass die Hockenheimer Gemarkung seit der Jungsteinzeit kontinuierlich besiedelt war. Der noch zum Teil landwirtschaftlich geprägte Siedlungskern besteht aus einem längs des Kraichbachs verlaufenden Straßendorf. Siedlungserweiterungen fanden vor 1900 bis hin zum 2. Weltkrieg vor allem östlich des Kraichbachs auf den Schotterplatten der Niederterrasse statt, da die westlich gelegenen Flächen kein Schutz vor Überflutungen boten.



Abb.: Historischer Plan Hockenheim von 1828; Quelle: Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (1985): Topographischer Atlas über das Großherzogtum Baden 1:50.000, Blatt 11, 1838.

Erst mit dem Bau der Rheintalbahn und dem Bahnhof fanden Besiedlungen in geringerem Ausmaß auch in westlicher Richtung statt. Nach dem 2. Weltkrieg hat sich die Siedlungsfläche der Stadt deutlich vergrößert und Hockenheim dehnte sich mit Neubaugebieten im Norden, Osten bzw. Südosten und Süden weiter aus. In den 60er und 70er Jahren entstand das Gewerbegebiet Talhaus. Parallel dazu hat die Stadt mit dem Bau etlicher Schul- und Sporteinrichtungen, Stadtbibliothek, Altenheim, Rathäuserweiterung, Stadthalle usw. auch kontinuierlich ihre Infrastruk-

tureinrichtungen ausgebaut. Seit 1989 ist die Bautätigkeit deutlich zurückgegangen. Zuletzt entstand ein neues Wohngebiet im Süden der Stadt, dessen Bauflächen heute fast vollständig bebaut sind.

Quelle: Leo BW (Landeskundliches Informationssystem Baden-Württemberg)

Neben der Siedlungsentwicklung Hockenhaims von 1930 bis 2004 zeigt der nachfolgende Plan die unterschiedlichen baulichen Dichten und differenzierten Bauformen, die im Laufe der Jahre entstanden sind. Das ursprüngliche Straßendorf ist noch gut anhand seiner geschlossenen und dichten Gebäudestrukturen entlang des Kraichbachs erkennbar, ebenso die gewerblichen und öffentlichen Einrichtungen anhand ihrer großflächigen Strukturen.

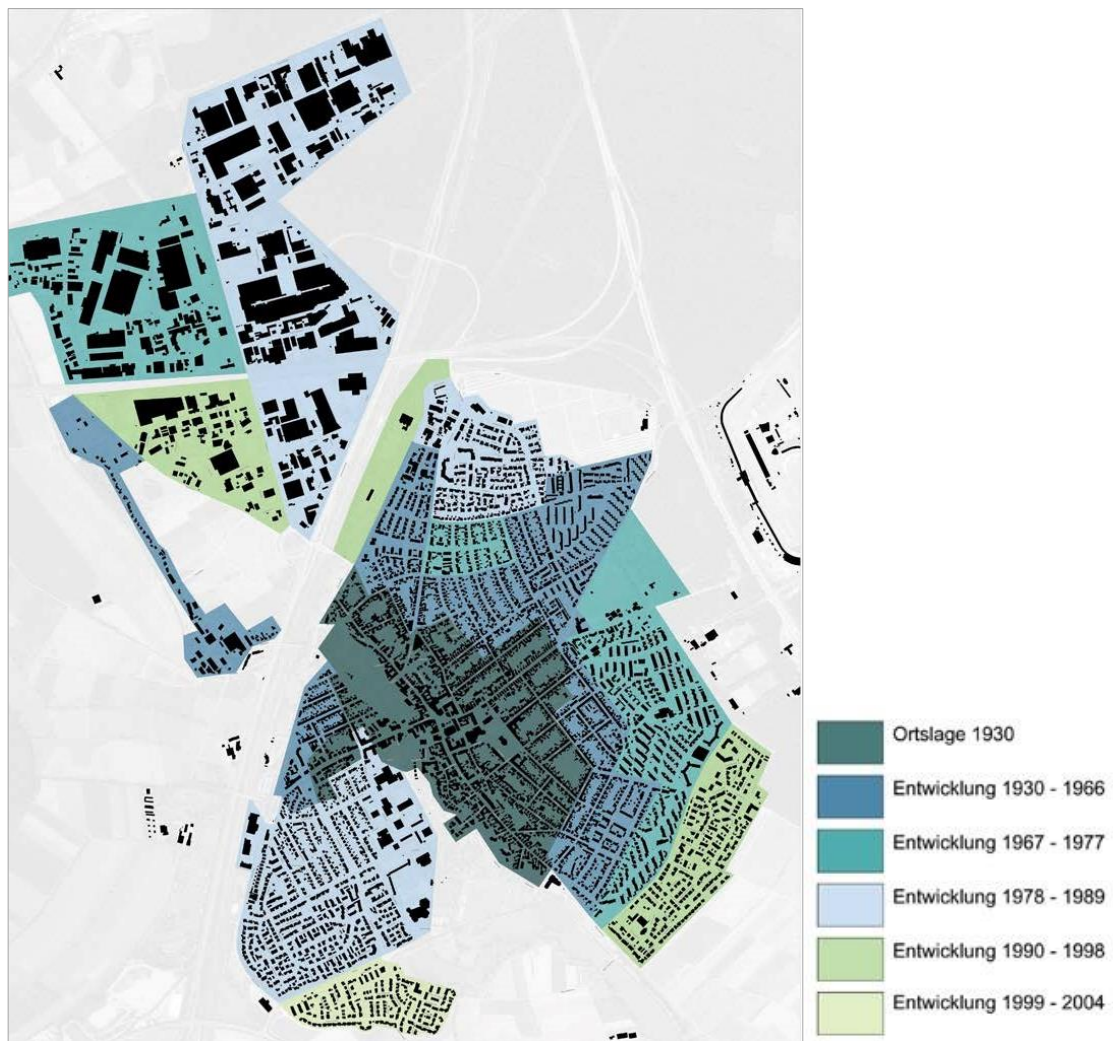


Abb.: Siedlungsentwicklung

3.1.2 Aktuelle Entwicklung

Derzeit sind keine Neubaugebiete am Rand- bzw. im Außenbereich der Stadt in Planung (→Kap.2.3.2 Flächennutzungsplan). Überhaupt ist eine Erweiterung der Siedlungsfläche durch die Bahntrasse im Westen und die Autobahnen im Norden sowie Osten begrenzt. Mögliche Neuausweisungen im Süden (z.B. 4. Gewann Biblis) gilt es zu prüfen. Stellenweise ist es auch

sinnvoll mit einer Arrondierung neue Bauflächen zu schaffen. Die unterschiedlichen gewachsenen Strukturen, die im Schwarzplan (→ Plan im Anhang) ersichtlich sind, sollen erhalten und weiter entwickelt werden. Es gilt, innerörtliche Potenzialflächen zur baulichen Nachverdichtung zu ermitteln und zugleich auf einen angemessenen privaten und öffentlichen Freiflächenanteil zu achten.

Die geplanten Gewerbeflächen im FNP (zwischen Talhaus und Hinter den Bergen) sollen kompakt und umgebungsverträglich entwickelt werden.

3.1.3 Nutzungsstruktur

Der nachfolgende Nutzungsstrukturplan zeigt die Verteilung der vorhandenen Nutzungen in Hockenheim: Ausgedehnte Neubauviertel umschließen die Stadt im Norden, Osten und Südosten sowie im Südwesten, wo westlich des Kraichbachs ein modernes Bildungszentrum mit Schulen und Kindertagesstätte entstand.

Hockenheimring



Abb.: Nutzungsstruktur

Einzelhandelsflächen in Hockenheim liegen historisch gewachsen im Stadtzentrum: Hier konzentriert sich die Einkaufsinnenstadt mit ihrem zentralen Versorgungsbereich auf Obere und Untere Hauptstraße, Karlsruher Straße und Heidelberger Straße, rund um die „Fortuna-Kreuzung“. Weitere kleinere Versorgungsstandorte liegen dezentral im Stadtgebiet verteilt. Eine starke Konkurrenz erhält die Innenstadt durch das Einzelhandelsangebot im Gewerbegebiet

Talhaus im Nordwesten und zwei weiteren Standorten entlang der Bundesbahntrasse, wo größere Nutzflächen entstanden sind. Kleinere Gewerbebereiche sind zudem am nördlichen Stadtausgang und im Westen im Bereich „Hinter den Bergen“ gelegen.

Gelb markiert sind im Plan die in den älteren Stadtteilen vorhandenen Ökonomiegebäude, die noch die frühere landwirtschaftliche Prägung widerspiegeln.

Die B36 / Bundesbahn und die Autobahn A6 bilden zum Gewerbegebiet Talhaus und zum gemischt genutzten Gebiet „Hinter den Bergen“ sowie zum Hockenheimring eine klare Zäsur.

3.1.4 Fokus Innenstadt

In den letzten Jahren fanden städtebauliche Entwicklungen vorrangig im Innenstadtbereich statt. Neben den bestehenden Sanierungsgebieten (→Kap.2.3.3 Sanierungsgebiete) wurde mit dem „Umsatz“ der Zehntscheune und der neuen Platzgestaltung zwischen dem neuen Standort der Scheune und der Karlsruher Straße bereits ein neuer Ort für den Wochenmarkt und weitere Veranstaltungen zentral in der Innenstadt geschaffen.



Abb.: Zehntscheune; Quelle: Stadt Hockenheim

Bereits im Jahr 2001 wurde der „Wettbewerb Karlsruher Straße“ durch die Stadt Hockenheim zur Neugestaltung der Karlsruher Straße ausgelobt. Die Wettbewerbsaufgabe lautet wie folgt: „Der Einkaufsstandort Hockenheim steht unter starkem Konkurrenzdruck umliegender Gemeinden und Städte. Gleichzeitig sind die Einkaufsstraßen großen verkehrlichen Belastungen ausgesetzt. Infolge des beengten Straßenraumes entstehen unweigerlich Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern. Ziel des Wettbewerbs ist es, ein sowohl aus städtebaulicher Sicht als auch aus Sicht des Handels attraktives Umfeld zu schaffen. Zusätzlich zum reinen Straßenraum sind u.a. die Vorplätze vor der Hockheimer Zeitung und dem Altenheim „St. Elisabeth“ in die Überlegungen zur Neugestaltung der Karlsruher Straße einzubeziehen.“ Der 1. Preis ging an das Büro Agence Ter, Karlsruhe, Henri Bava. (→Abb. nachfolgend).



Abb.: Wettbewerb Karlsruher Straße, Lageplan



Abb.: Perspektive Ebertplatz



Abb.: Perspektive Fontainenstraße

Der Wettbewerb wurde bis jetzt nicht umgesetzt. Im Hinblick auf die Einkaufs- und Wohnqualität ist eine Prüfung der Umsetzung mit einer Anpassung des damaligen Entwurfs auf die heutigen Anforderungen ein wichtiger Schritt für die Innenentwicklung.

Daran angrenzend befindet sich das Areal „Hotel Kanne“. Im Jahr 2013 zeichnete sich durch die angekündigte Geschäftsaufgabe eines Hotels in der Karlsruher Straße und benachbarter Gewerbe die Möglichkeit einer Entwicklung an der zentral gelegenen Fortuna-Kreuzung ab. In einem Entwicklungskonzept ist in Zusammenarbeit mit einem (damals) potentiellen Investor untersucht worden, inwiefern die Möglichkeit zur Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes zur Erhöhung der Attraktivität der Karlsruher Straße bestand. (→Abb. nachfolgend). Zur Entwicklung des Bereichs wird derzeit ein Antrag zur Aufnahme in ein Programm der städtebaulichen Erneuerung erarbeitet.



Abb.: Entwicklungskonzept Areal "Hotel Kanne"

Bislang konnte das Konzept nicht umgesetzt werden, ist aber nach wie vor ein wichtiges Ziel im Rahmen des Stadtmarketing- und Stadtentwicklungskonzept.

STADTMARKETING- UND STADTENTWICKLUNGSKONZEPT

Das von der imakomm AKADEMIE GmbH erarbeitete Konzept von 2014 verfolgt die drei Ziele:

- Definition künftiger Entwicklungsschwerpunkte
- Erarbeitung eines funktionsräumlichen Entwicklungskonzepts
- Erarbeitung einer Vermarktungsstrategie

Dabei wird das Konzept als Leitfaden verstanden, dessen Inhalte im weiteren Verlauf an aktuelle Entwicklungen angepasst werden können und sollen.

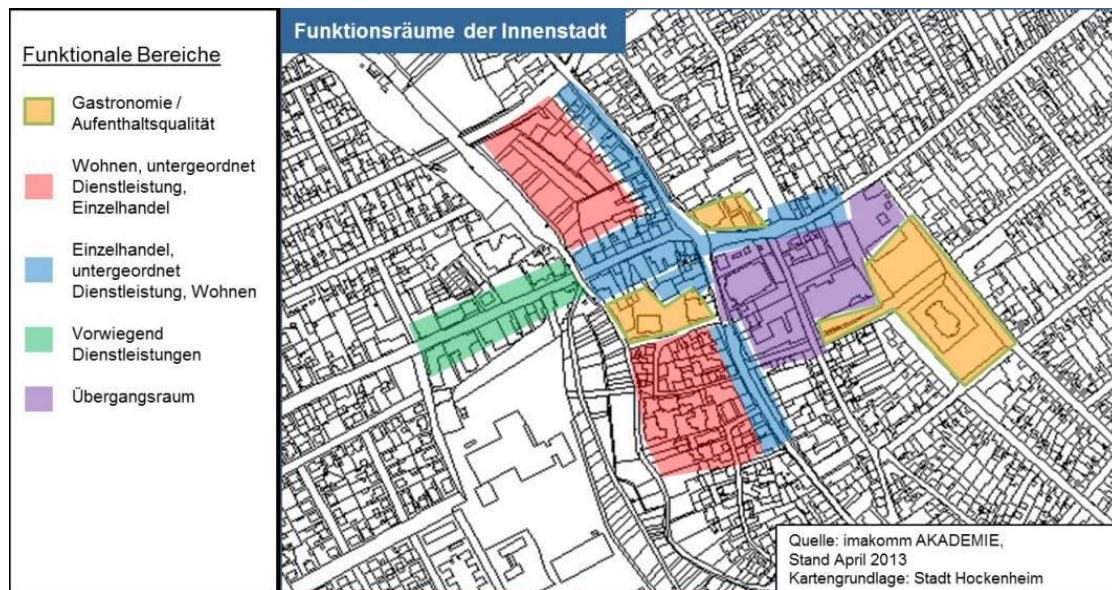


Abb.: Funktionsräume in der Innenstadt; Quelle: imakomm AKADEMIE

Zentrale Punkte im Konzept sind die Stärkung der Innenstadt, die Verbesserung der Lebensqualität und die Bindung von Kaufkraftpotenzialen:

- Die **Innenstadt** wird von nahezu allen Akteuren als zentrales Zukunftsthema in Hockenheim gesehen. Sämtliche Akteure stimmen überein, dass es, um eine nachhaltige Stärkung des Gesamtstandortes zu erreichen, zuerst einer Stärkung der Innenstadt bedarf. „Stärkung“ bedeutet in diesem Falle beispielsweise, dass eine Entwicklung des innerstädtischen Einzelhandels in Quantität und Qualität erfolgen muss. Zudem müssen echte Besuchsründe für die Innenstadt- und zwar für unterschiedliche Zielgruppen geschaffen werden. Außerdem muss eine Kopplung der innerstädtischen Angebote mit den Besuchermagneten außerhalb des Innenstadtbereiches geschaffen werden, um insgesamt eine höhere Frequenz der Innenstadt zu generieren.
- Das Thema **Lebensqualität** ist aufgrund aktueller Berichterstattung im momentanen Bewusstsein der Bürger eng mit dem Thema „Lärmbelastung“ verknüpft. Diese Aktualität spiegelt sich im Analyseergebnis natürlich wider, was bei der Bewertung der Daten berücksichtigt werden muss. Nichtsdestoweniger ist die „Lebensqualität“ klarer Handlungsschwerpunkt für Hockenheim. Denn: darunter subsumiert sich nicht nur das Thema „Lärm“, sondern die Wohnqualität in Hockenheim und die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit „ihrer“ Stadt. Diese scheint momentan ausbaufähig.
- Kaufkraftpotenziale sind nachweislich am Standort Hockenheim vorhanden (Beispiele: Einwohner, Besucher Aquadrom, Besucher Hockenheimring, Arbeitskräfte aus dem Umland, Umlandbewohner als Kunden im „Gewerbegebiet Talhaus“ usw.). Diese werden aber bisher nicht für die Innenstadt und auch nicht für andere Einrichtungen in Wert gesetzt. Eine gezielte **Vermarktung** der Potenziale nach außen erfolgt nur bedingt. Auch die Identifikation der Ho-

ckenheimer mit „ihrer“ Stadt ist deutlich ausbaufähig. Die Themen, die in Hockenheim vorhanden sind, werden von den Bürgern selbst kaum wahrgenommen. Die Vermarktung der vorhandenen Potenziale muss also von innen heraus erfolgen.

Das Konzept formuliert Handlungsschwerpunkte, Grundsätze sowie Maßnahmenvorschläge. Einige dieser Maßnahmen sind bereits in Umsetzung, beispielsweise die Entwicklung des Standorts Messplatz, die Suche nach einem Investor/ Betreiber für den Standort „Areal Kanne“ und die Entwicklung des Kraichbachs mit neuen Wegeverbindungen.

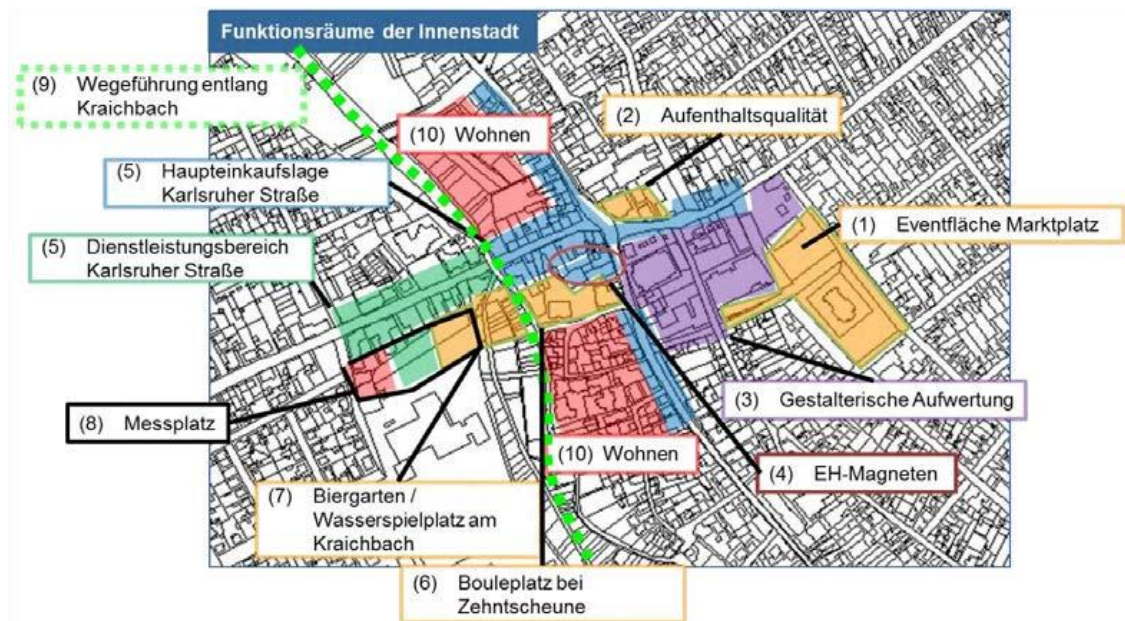


Abb. Funktionsräumliches Entwicklungskonzept Innenstadt Hockenheim; Quelle: imakomm AKADEMIE

3.2 BEVÖLKERUNG UND DEMOGRAFIE

Die Daten zur Bevölkerungsentwicklung und zur Bevölkerungsprognose sind eine der Grundlagen für die Abschätzung des künftigen Entwicklungs- bzw. Bauflächenbedarfs unter Wertung des innerörtlich ermittelten Potenzials.

3.2.1 Bevölkerungsentwicklung in Hockenheim

Die Bevölkerungsentwicklung wird von verschiedenen Faktoren wie Arbeitsplatzangebot, Wohnraumangebot, individueller Anspruch an Wohnfläche und Haushaltsgröße, Einkaufsmöglichkeiten, Angebot an öffentlichen, sozialen Einrichtungen und Versorgungseinrichtungen beeinflusst. Hockenheim verzeichnet moderate Bevölkerungszuwächse. Seit dem Jahr 1990 ist die Zahl der Bevölkerung stetig von 17.015 Bürgern auf 21.779 Bürger im Jahr 2018 gestiegen. Im Jahr 2016 konnten fünfmal mehr Einwohner verzeichnet werden als die Jahre davor. Analog

dazu ist die Zahl der Ausländer gestiegen, was womöglich auf die Unterbringung von Flüchtlingen zurückzuführen ist. Die Zahlen zum 3. Quartal 2019 zeigen einen leichten Rückgang der Einwohner. Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht die Entwicklung der letzten Jahre seit 2011.

Tab.: Bevölkerungsentwicklung in Hockenheim seit 2011

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Einwohner	20.770	20.874	20.968	21.011	21.130	21.625	21.739	21.779	21.689

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2020) — *Zahlen zum 3. Quartal 2019

Bevölkerungsprognose

Für Hockenheim ergeben sich entsprechend einer Modellrechnung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg folgende Prognosewerte bis 2035*:

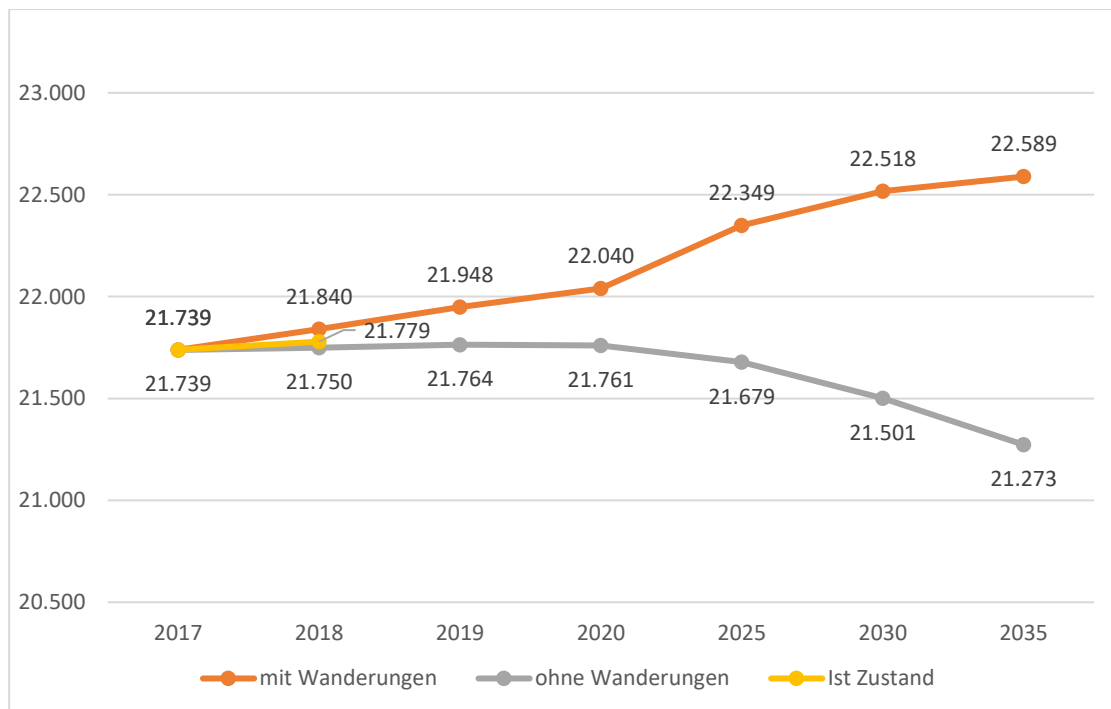


Abb.: Bevölkerungsprognose Hockenheim 2035; Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2019)

* für die Voraussrechnung zugrunde liegt die Ausgangsbevölkerung 2017

An den Modellrechnungen zeigt sich, dass im Jahr 2018 die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung in Hockenheim niedriger gelegen hat, als vom Statistischen Landesamt prognostiziert.

Wenn die weitere Entwicklung entsprechend der Modellrechnung eintritt, ist mit Wanderungen von einer Zunahme der Gesamtbevölkerungszahl Hockenhems von 2018 bis 2035 in einer Größenordnung von ca. 3,7 % (810 EW) auszugehen. **Damit steigen die Einwohnerzahlen bis 2035 stetig.** Im Gegensatz zu der Prognose mit Wanderungen sinkt bei der Betrachtung der natürlichen Bevölkerungsentwicklung die Anzahl der Einwohner von Hockenheim stetig.

3.2.2 Demografische Entwicklung

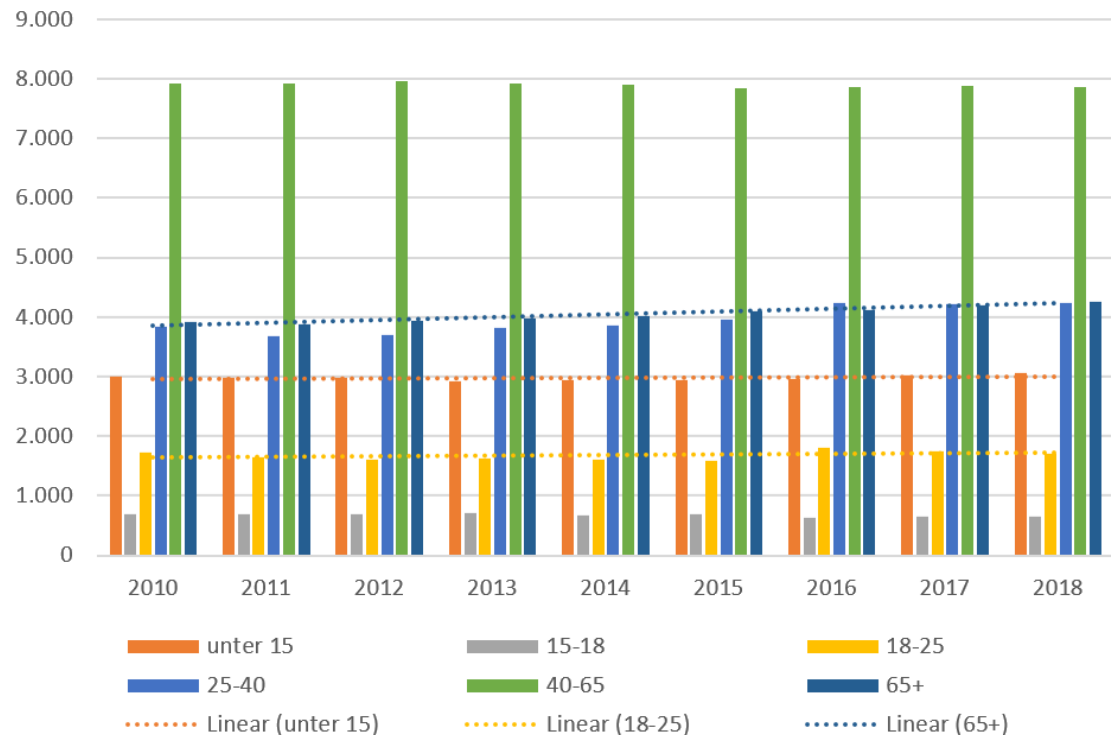


Abb.: Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen; Quelle: Statistisches Landesamt Baden - Württemberg (2020)

Wenn man die Entwicklung der verschiedenen Altersgruppen in Hockenheim in den letzten Jahren betrachtet, erkennt man bei einzelnen Altersgruppen eine deutliche Zunahme, andere sinken hingegen: Während die Anzahl der unter 15-Jährigen und der Gruppe von 18 bis 25 relativ stabil bleibt, sinkt der Anteil der 15-18-Jährigen und der 40-65-Jährigen. Die anderen Gruppen wachsen leicht in der Gesamtbetrachtung: Die 25-40-Jährigen um +10,0 % und die Gruppe der älteren Menschen über 65 um + 8,7 %. Das Diagramm zeigt somit noch keine eindeutige Verschiebung der Altersstruktur hin zu den älteren Personengruppen.

Unter Berücksichtigung der Wanderungsbewegungen soll zukünftig bis 2035 der Anteil der über 60-jährigen Bevölkerung jedoch stark um ca. 28,6 % steigen, während der Anteil der unter 20-jährigen nur um ca. 2,8 % wächst. Bei der Betrachtung der Prognosewerte der natürlichen Bevölkerungsentwicklung wird der Anteil der älteren Bevölkerung dabei noch weiter steigen als bei den Prognosen mit Wanderungen, wobei der Anteil der jüngeren Bevölkerung um fast 500 Einwohner sinkt.

Die weitere zukünftige Entwicklung ist stark abhängig von der Bereitstellung von neuem Wohnraum für alle Altersklassen sowohl im Innenbereich als auch in moderatem Maß auf neuen Entwicklungsflächen. Der nicht mehr umzukehrende demografische Wandel macht deutlich, dass die Bereitstellung von barrierefreiem Wohnraum, Wohnen mit Service und dem Angebot von Pflegeeinrichtungen ein hoher Stellenwert zukommt.

3.3 WOHNRAUMBEDARF

Anhand der Bevölkerungsprognosen (→Kap.3.2 Bevölkerung und Demografie) wird deutlich, dass sich vor allem in den nächsten Jahren bis 2020 ein Bedarf an Wohnbauflächen steigern wird und der Schaffung von barrierefreiem Wohnraum eine hohe Bedeutung beigemessen werden muss.

Es zeichnet sich zwar ab, dass die im FNP vorhandenen Potenziale für die ermittelten Bedarfe weiterhin knapp ausreichen, jedoch deren Verfügbarkeit nicht gewährleistet ist. Einige der Flächenreserven können zeitnah nicht nutzbar gemacht werden, sodass Alternativen geschaffen werden müssen (→Kap.2.3.2 Flächennutzungsplan). Es gilt Baulücken und unbebaute Innenbereiche zu aktivieren und einer Bebauung im verträglichen Maße zuzuführen. Zum Zeitpunkt der FNP Fortschreibung waren in Hockenheim noch ca. 130 Baulücken im Kataster erfasst (Stand 2012). Davon wurden bis heute etwa 35 % bebaut. Der überwiegende Anteil der noch bestehenden Baulücken ist im Baugebiet Hockenheim Süd vorzufinden. Viele der Baulücken existieren bereits seit Jahren und die Eigentümer sind nicht gewillt eine Veränderung herbeizuführen. Im Zuge des Gesamtstädtischen Entwicklungskonzeptes sind in älteren Baugebieten mit großen Innenblockbereichen weitere Potenzialflächen vorgefunden worden. Diese bedürfen einer näheren Untersuchung und Gesprächen mit den Eigentümern (→Plan Entwicklungskonzept).

Darüber hinaus hat die Stadt Hockenheim 2017 eine Standortalternativenprüfung speziell für die Unterbringung von Flüchtlingen (vorrangig Anschlussunterbringung), dem steigenden Bedarf an Wohnraum für Obdachlose und einem generell wachsenden Bedarf von bezahlbarem Wohnraum durchgeführt. Begleitet wurde diese Analyse von einem Bürgerbeteiligungsprozess, um eine hohe Akzeptanz seitens der Bevölkerung zu erreichen. Als zentrale Prämissen wurden eine gleichmäßige Verteilung des sozialen Wohnraums sowie die Schaffung kleiner, sozialverträglicher Einheiten an verschiedenen geeigneten Standorten festgelegt. Abschließend hat der Gemeinderat zwei (Reiterplatz und Hubäckerring|Stadtwerke) von den vierzehn untersuchten Standorten für die weitere Entwicklung von sozialem Wohnraum beschlossen. Diese Maßnahme wurde noch nicht umgesetzt, eine Standortuntersuchung kommt auch zu dem Ergebnis, dass der Reiterplatz sich nicht für eine Wohnbauentwicklung eignet. Da der Bedarf an sozialem Wohnraum damit nicht abgedeckt ist, gilt es weitere Standorte zu aktivieren.

3.4 GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Hockenheim bietet viele unterschiedliche Grün- und Freiflächen, die einerseits der Erholung dienen sowie für Freizeitaktivitäten und Sport genutzt werden und andererseits eine wichtige Bedeutung für das Klima, den Hochwasserschutz und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen haben.

3.4.1 Flächen im Außenbereich

Das 1990 unter Natur- und Landschaftsschutz gestellte Gebiet „Hockenheimer Rheinbogen“ dehnt sich über die gesamte Rheinniederung zwischen Altlußheim, Hockenheim, Ketsch und dem Rhein aus. Es besteht aus mehreren Naturschutzgebieten (30 Stück, mit insgesamt 656 ha), die von einem Landschaftsschutzgebiet (1847 ha) umgeben sind. Die ausgedehnten Grünflächen, vielfältigen Feuchtgebiete und typischen Gewässer und Wälder haben neben ihrer hohen Bedeutung für den Naturschutz auch einen besonderen Freizeitwert für die Einwohner, wodurch auch Nutzungskonflikte entstehen, für die es gilt Lösungen zu finden. Das Gebiet wurde, wie auch Teile des Schwetzingener Waldes, ins Natura 2000 Netz aufgenommen.

3.4.2 Flächen im Innenbereich

Im Rahmen der Landesgartenschau 1991 wurde in Hockenheim entlang der Zugstrecke Mannheim-Stuttgart ein neuer grüner Stadtrand (**Gartenschaupark**) angelegt sowie der **Stiegwiesenpark** neugestaltet, wodurch die Stadt eine ca. 20 ha große innerstädtische Parklandschaft geschaffen hat. Der **Gartenschaupark** dient der Naherholung und bietet viele Sport- und Freizeitmöglichkeiten.



Abb.: Grünflächen – Bestand

An den Stiegwiesenpark knüpft das **Hochwasserschutz- und Ökologieprojekt Hockenheim (HÖP)** an, welches die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Grün- und Erholungsachse entlang des Kraichbachs fortführt und neben dem Gartenschaupark eine zweite qualitativ hochwertige grüne Achse im Stadtgefüge bilden wird. Bei dem Projekt wird auf einer Länge von ca. 800

Metern der Kraichbach mit dem Mühlkanal zusammengelegt sowie die umliegenden Grünflächen naturnah umgestaltet und zusätzliche Brücken und Wege geschaffen. Eine neue Brücke an der Unteren Mühlstraße ermöglicht zudem eine verbesserte Erschließung des westlich des Kraichbachs liegenden Areals am Messplatz in der Stadtmitte. Das Projekt hat nicht nur als Hochwasserschutzmaßnahme eine hohe Bedeutung sondern das Gebiet wird für den Menschen wieder „erlebbar“ gemacht. Die Fertigstellung erfolgt im Frühjahr 2020.

Quelle: Regierungspräsidium Karlsruhe



Abb.: Mehrfachbeauftragung, Gestaltungsplan; Quelle: Landschaftsarchitekten AG Freiraum und Pit Müller

Für eine weitere Aufwertung der Stadt könnte eine dritte Grünachse im Bereich der Heidelberger Straße bis zum Friedhof hin entstehen, die ihren Abschluss in der Grünfläche vor dem Friedhof finden kann.

Ebenso ein wichtiger Grünbereich im Stadtgefüge ist die **parkartige Anlage am Wasserturm**. Der Bereich gibt dem ganzen Quartier einen Identifikationspunkt und eine Struktur. Außerdem trägt er zur dezentralen Vernetzung der Grünräume bei und wertet das Kleinklima auf.

Für eine weitere gestalterische und klimatische Aufwertung ist es wichtig – wie im LUP 2020 formuliert – weitere grüne Freiräume in den Wohnquartieren zu definieren und Verknüpfungen untereinander herzustellen. Zur Verbesserung des Kleinklimas und für eine bessere Versickerung von Flächenwasser ist in entsprechend geeigneten Abschnitten die Entsiegelung und Begrünung von Flächen sowie die Verwendung von ressourcenschonenden Oberflächenmaterialien anzustreben. Vor allem in den östlichen Wohngebieten gibt es noch Bedarf an weiteren quartiersbezogenen Grünflächen, die dem Aufenthalt von Jung und Alt und der Belebung und Orientierung dienen. (→Abb. nachfolgend)



Abb.: Grünflächen – Analyse und Konzept

3.5 WIRTSCHAFTSSTRUKTUR

3.5.1 Arbeitsangebot

Hockenheim ist eine Stadt in zentraler Lage mit gutem Autobahnanschluss und Nähe zu größeren Städten. Dies macht die Stadt sowohl für Firmen als auch für ihre Bewohner attraktiv. Zu sehen ist dies am großen Gewerbegebiet im Nordwesten von Hockenheim und der Nachfrage nach Wohnraum und Bauplätzen.

Wenn man die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort und am Wohnort vergleicht erkennt man, dass beide Gruppen in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen sind. Ebenso verhält es sich mit den Ein- und Auspendlern: Auch hier verzeichnen beide Gruppen seit 2011 Zuwächse. Das Verhältnis von Ein- und Auspendlern ist relativ ausgeglichen. Wobei

es grundsätzlich mehr Aus- als Einpendler gab. 2018 lag die Einpendlerquote bezogen auf die Beschäftigten am Arbeitsort bei 72% und die Auspendlerquote bezogen auf Beschäftigte am Wohnort bei 77% (→Tab.). Die Anzahl der Auszubildenden ist in den letzten Jahren relativ konstant geblieben, aber trotzdem liegt der Anteil für Hockenheim mit 3,5 % leicht unter dem Durchschnitt des Landkreises von 4,1 %.

Tab.: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sowie Berufspendler über die Gemeindegrenze

Jahr	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte		Berufspendler	
	Am Arbeitsort	Am Wohnort	Berufseinpendler	Berufsauspendler
2011	6.669	7.958	4.751	6.051
2012	7.004	8.202	5.003	6.218
2013	6.795	8.283	4.791	6.286
2014	7.179	8.394	5.116	6.338
2015	7.391	8.573	5.280	6.465
2016	7.489	8.639	5.402	6.556
2017	7.533	8.935	5.469	6.875
2018	7.742	9.223	5.585	7.070

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2020)

Von den insgesamt 7.742 **Beschäftigten am Arbeitsort** sind die meisten im Bereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr beschäftigt (39,6 %). Danach folgen sonstige Dienstleistungen mit 30,7 % und das produzierende Gewerbe mit 29,8 %. Die Bereiche sonstige Dienstleistungen und Handel, Verkehr, Gastgewerbe sind seit 2013 kontinuierlich gestiegen. Im Gegensatz dazu ist der Sektor des produzierenden Gewerbes Schwankungen unterlegen. Positiv zu bewerten ist das ausgewogene Verhältnis der einzelnen Bereiche zueinander.

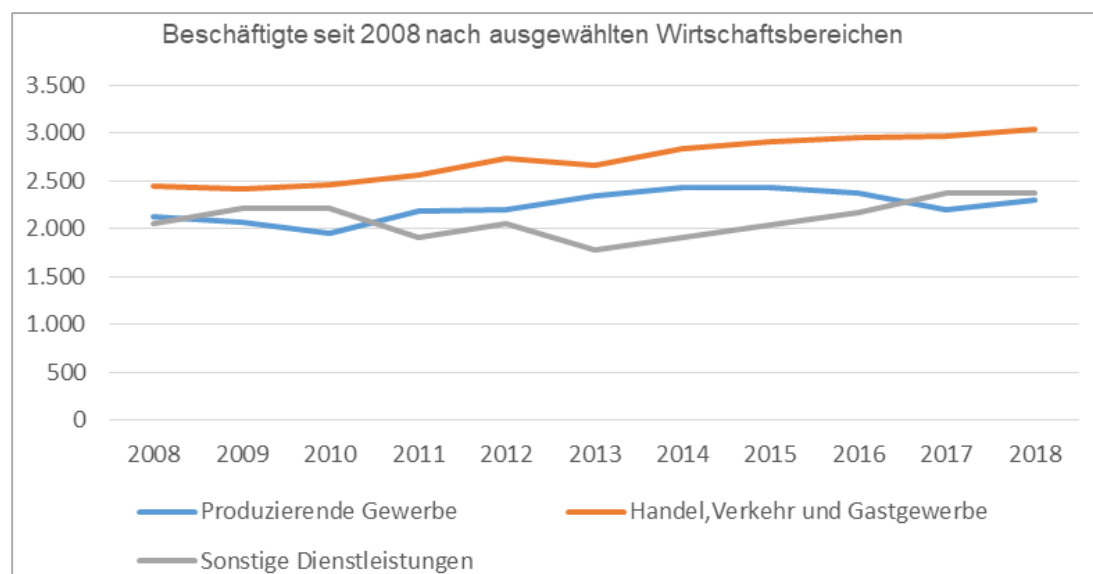


Abb.: Beschäftigte nach ausgewählten Wirtschaftsbereichen; Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2020)

Die Anzahl der Arbeitslosen ist seit 2014 relativ stabil geblieben. Im Jahr 2018 waren in Hockenheim 496 Personen arbeitslos. Die **Arbeitslosenquote** für den Rhein-Neckar-Kreis weist eine sehr positive Entwicklung auf (Es sind keine detaillierten Zahlen nur für das Stadtgebiet Hockenheim verfügbar). Sie hat sich seit dem Jahr 2005 stetig verringert von 7,2 % (19.434 Personen) auf 3,7% (11.114 Personen) im Jahr 2018, bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen. Die Arbeitslosenquote liegt leicht über dem Landes- (3,2 %) und deutlich unter dem Bundesdurchschnitt (5,2 %).

Es gibt ein großes Potenzial an Facharbeitern und jungen Führungskräften, zumal einige Universitätsstädte, wie Mannheim und Karlsruhe, in der Nähe liegen. Für die Zukunft ist es wichtig, weitere Bestrebungen und Anstrengungen zu unternehmen, um dieses Potenzial auch zu halten.

3.5.2 Einzelhandel

Ende 2018 wurde die Einzelhandelsuntersuchung als Grundlage zur Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Hockenheim vorgelegt. Hieraus wurde das Konzept mit Grundsätzen zur räumlichen Einzelhandelsentwicklung erarbeitet.

Mit der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches, den Grundsätzen zur räumlichen Einzelhandelsentwicklung sowie der Sortimentsliste kann in der Stadt flächendeckend jede Anfrage zur Ansiedlung von zumindest zentrenrelevantem Einzelhandel unmittelbar bewertet werden.

Grundsätze zur räumlichen Einzelhandelsentwicklung:

Das vorrangige Ziel ist die Erhaltung und Stärkung der Einzelhandels- und Funktionsvielfalt in der Hockheimer Innenstadt.

Dies erfordert ein konzeptionelles Vorgehen, u.a. mit der Formulierung von Grundsätzen zur räumlichen Einzelhandelsentwicklung:

1. zentrenrelevanter Einzelhandel nur in der Innenstadt,

Betriebe mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten können ausnahmsweise außerhalb der Innenstadt zugelassen werden, sofern es sich um:

+ integrierte Standorte handelt und

+ der Betrieb der Nahversorgung der Bevölkerung in unterversorgten Bereichen der Stadt bzw. des Wohnquartiers dient, d.h. standortgerecht dimensioniert ist.

Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches sind in integrierten Lagen im Rahmen des Bestandsschutzes weiterhin zulässig; über Ausnahmen entscheidet der Gemeinderat.

2. nicht zentrenrelevanter Einzelhandel in der Innenstadt und außerhalb.

Die Einzelhandelsuntersuchung kommt zum Schluss, dass die Einzelhandelsentwicklung auf die Innenstadt konzentriert werden soll. Bei Betrachtung der räumlichen Verteilung des Einzelhandelsangebotes innerhalb der Stadt wurde eine quantitativ hohe Bedeutung der Einzelhandelsangebote an nicht integrierten Standorten festgestellt. Da der Einzelhandel weiterhin die Leitfunktion der Zentren darstellt und für eine lebendige Innenstadt unabdingbar ist, muss der Schwerpunkt der künftigen räumlichen Einzelhandelsentwicklung der Stadt Hockenheim auf dem zentralen Versorgungsbereich Innenstadt liegen.

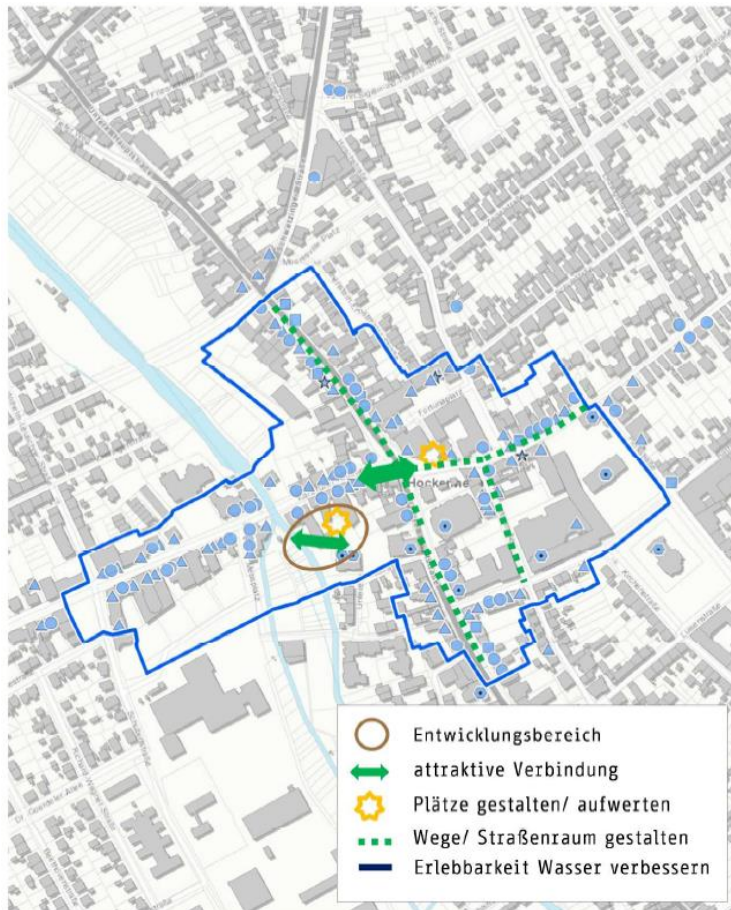


Abb.: Karte 8 Empfehlung zur Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadt. Quelle: Einzelhandelsuntersuchung Dr. Acocella

Damit die Innenstadt von Hockenheim ihre Bedeutung als Einkaufs- und Aufenthaltsbereich sowie als Treffpunkt und Identifikationsort erhalten und ausbauen kann, sollte räumlich auf eine Innenentwicklung gesetzt werden. Im Sinne eines kompakten Zentrums mit Aufenthaltsqualität und Atmosphäre ist aus Gutachtersicht eine Ausdehnung des zentralen Versorgungsbereiches - trotz des erheblichen Entwicklungsspielraums - zumindest in nächster Zeit nicht zu empfehlen, sodass die bestehende Abgrenzung weitgehend beibehalten werden kann.

Aktuell wird der Standort Messplatz mit einer Nutzung als Frequenzbringer für die Einkaufsinnenstadt umgesetzt. Darüber hinaus könnte auf dem Areal Kanne an der zentral gelegenen Fortuna-Kreuzung eine weitere großflächigere Einzelhandelsnutzung, zur Erhaltung und zur Stärkung der Einzelhandels- und Funktionsvielfalt in der Hockenheimer Innenstadt, angesiedelt werden.

3.6 SOZIALE INFRASTRUKTUR

3.6.1 Kindergärten und Schulen

Hockenheim bietet mit drei städtischen und vier konfessionellen sowie zwei weiteren Kindergärten ein umfassendes, wohnortnahes Angebot an Betreuungsplätzen an. Ein neuer Kindergarten wurde in der Albert-Einstein-Str. 41 geplant, für einen weiteren wird derzeit nach einem Standort gesucht.

Neben drei Grundschulen gibt es in Hockenheim alle weiterführenden Schularten. Dazu gehören eine Haupt- mit Werkrealschule, eine Realschule und ein Gymnasium. Darüber hinaus befinden sich ein Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum und eine berufsbildende Schule im Bereich der Altenpflege und des Erzieherberufs in Hockenheim.

Die Volkshochschule ist eine von der Verwaltungsgemeinschaft geförderte kommunale Einrichtung, die sich als Zentrum für Weiterbildung, Begegnung und Kommunikation versteht. Ihr gehört auch die Musikschule an.

3.6.2 Medizinische Einrichtungen | Soziale Pflege

In Hockenheim gibt es mit Stand 3. Quartal 2018 11 Allgemeinmediziner und 15 Zahnärzte. Die Praxen befinden sich überwiegend in der Innenstadt und im MED-Center, auch Fachärzte finden sich dort: Das MED-Center versteht sich als integriertes Konzept von Arztpraxen, Apotheke und medizinischen Einrichtungen. Die vorhandenen Praxen decken fast alle Bereiche der Medizin ab, wie zum Beispiel Allgemeinmedizin, Chirurgie, internistische Medizin, Nephrologie, Urologie, Gynäkologie und Augenheilkunde. Außerdem beinhaltet das MED-Center eine Dialysepraxis, eine Praxis für Krankengymnastik und einen Pflegedienst sowie eine Apotheke und ein Sanitätshaus. Im MED-Center befinden sich zudem ein Altersheim und altengerechte Wohnungen; die Pflege wird durch den ansässigen Pflegedienst gewährleistet. Im 3. Obergeschoss bietet das MED-Center 16 barrierefreie Wohnungen zum Betreuten Wohnen. 14 Ein-Zimmer-Appartements und 2 Zwei-Zimmer-Appartements.

Mit der Apotheke im MED-Center gibt es insgesamt 6 Apotheken in Hockenheim.

Das Pflegezentrum für Altenpflege und Junge Pflege liegt in zentraler Lage. Insgesamt werden auf 2 Stationen 78 Pflegeplätze angeboten. Darüber hinaus befinden sich 8 Einzel- und 9 Zwei-Zimmer-Appartements im Pflegezentrum.

Das Altenheim St. Elisabeth liegt ebenfalls zentral und stellt insgesamt 99 Plätze zur Verfügung. Für maximal 12 Tagesgäste wird von Montag bis Freitag eine pflegerische und therapeutische Versorgung angeboten.

In beiden Einrichtungen wurde aufgrund der neuen Richtlinien für die Landesheimbauverordnung nach einer neuen räumlichen Lösung gesucht. Aktuell ist ein neues Seniorenzentrum im

4. Gewann Biblis in Bau. Das Altenheim St. Elisabeth wird derzeit erweitert und erhält einen ergänzenden Neubau am bisherigen Standort.

Die Seniorenvilla Hockenheim bietet zudem 6 Ein-Zimmer- und 5 Zwei-Zimmer-Appartements für Betreutes Wohnen an. In der Seniorenvilla am Park stehen 7 Einzelappartements und 16 Zwei-Zimmer-Wohnungen zur Verfügung.

Neben den wichtigen Beratungsstellen in Hockenheim ist das Jugendhaus "Pumpwerk" als Besonderheit hervorzuheben, es bietet Beratungen bei Schul-, Alkohol- und Drogenproblemen. Daneben gibt es noch das JUZ-Jugendzentrum am Aquadrom.

3.6.3 Kulturelle Einrichtungen, Freizeit und Vereine

Die neu errichtete Zehntscheune beherbergt heute an zentraler Stelle in der Stadtmitte die Stadtbibliothek und das Tabakmuseum. Zudem befindet sich am Hockenheimring das Motor-Sport-Museum, es gibt einen Einblick in die Ereignisse aus dem Rennsport und präsentiert eine Sammlung von historischen Motorrädern und Motoren.

Vielseitige Veranstaltungen finden in Stadthalle, Kultur- und Jugendhaus Pumpwerk und auf dem Hockenheimring statt. Das Pumpwerk versteht sich als Kulturzentrum für Jugendliche und Junggebliebene. An Feiertagen und Samstagen können bis zu 220 Kulturfreunde Jazz, Rock, Kabarett und Comedy auf einer der schönsten Kleinkunsth Bühnen der Region erleben.

Hockenheim bietet ein reges Vereinsleben rund um Sport und Kultur. Die Internetseite der Stadt Hockenheim listet derzeit 74 Vereine auf.

Der Hockenheimring ist mit seinen namhaften Veranstaltungen sicherlich die bekannteste Sportstätte Hockenhems. Zusätzlich verfügt Hockenheim mit dem Aquadrom über ein attraktives und auch über die Stadtgrenzen hinaus beliebtes Freizeitbad.

Des Weiteren gibt es die Lokale Agenda 21 in Hockenheim, hier sind seit 2001 ehrenamtlich Bürgerinnen und Bürger aktiv, die kontinuierlich zur nachhaltigen Entwicklung und Gestaltung Hockenhems beitragen. Zurzeit sind zehn Projektgruppen in den unterschiedlichsten Themenbereichen, u.a. erneuerbare Energien, Baukultur, Kunst, Artenvielfalt, Mobilität, Begegnung zwischen Jung und Alt, aktiv.

3.7 VERKEHR UND MOBILITÄT

Die Stadt Hockenheim verfügt über ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept von 1990/92, welches zuletzt 2006 fortgeschrieben wurde.

3.7.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Stadt Hockenheim ist durch ihre unmittelbare Lage an den Autobahnen A61/A6 (Mannheim, Karlsruhe, Frankfurt), an der übergeordneten Bundesstraße B39 (Mannheim, Karlsruhe, Speyer, Pfalz) und an der L723 (Walldorf) sehr gut an das regionale und übergeordnete Straßennetz angebunden. Die Autobahnauffahrten sind über die B39 bzw. die L 722/L723 zu erreichen, so dass der übergeordnete Verkehr nicht durch die Innenstadt geleitet wird.

Der Unteren- und Oberen Hauptstraße, sowie der Schwetzinger Straße kommen als Hauptverkehrsstraßen eine wichtige Rolle als Zubringer zur Innenstadt zu. Verkehrszählungen aus dem Jahr 2005 zeigen hohe Belastungen dieser Straßen. In der Karlsruher Straße, die die zentrale Einkaufsstraße in Hockenheim darstellt, ist das Verkehrsaufkommen ebenfalls zu hoch.

Zur Entlastung der Karlsruher Straße und zur Verkehrsberuhigung der Oberen und Unteren Hauptstraße werden derzeit folgende Maßnahmen des Verkehrskonzepts umgesetzt:

- Umgestaltungen im Bereich Zehntscheune/ Messplatz und Bau einer neuen Brücke über den Kraichbach auf Höhe der Unteren Mühlstraße
- Umbau (Verengung des Straßenquerschnitts, Einrichtung einer Geschwindigkeitsreduzierung und Umlenkung des Verkehrsstromes an der Kreuzung Ringstraße/ Obere Hauptstraße / MED-Center) der Oberen Hauptstraße. Der in Hockenheim ankommende Verkehr soll über eine Ringerschließung im Osten (Hubäckerring, Waldstraße, Am Friedhof, Nordring) und Westen (Südring, Lussheimer Straße, Tiefer Weg, Überführungsstraße) umgeleitet werden.

Für die Schwetzinger Straße ist bereits eine Planung zur Umgestaltung des Straßenraums vorhanden, die jedoch nur im südlichen Teilbereich bereits umgesetzt wurde.

UMGESTALTUNG ORTSEINGÄNGE

Das Erscheinungsbild des südlichen Eingangs zur Hockheimer Innenstadt hat Aufwertungsbedarf. Größere Verkehrsströme gelangen derzeit noch in die Obere Hauptstraße. Viele Gebäude an der Oberen Hauptstraße zeigen deutlichen Renovierungsstau.

Die Stadt Hockenheim hat bereits durch den Eigentumserwerb an einigen Eckgrundstücken die Möglichkeit zur Umgestaltung geschaffen. Mit der Umgestaltung der Kreuzung am „MED-Center“ wird die Maßnahme „Neugestaltung des Innenstadteingangs“ aus dem Maßnahmenkonzept der Vorbereitenden Untersuchungen im Bereich „Obere Hauptstraße Süd“ umgesetzt.

Weiterhin sollte es Ziel der Stadt sein eine gute Orientierung im Straßennetz sicherzustellen, um zusätzliche Verkehrsbelastungen z.B. durch Parksuchverkehr zu vermeiden sowie die Neugestaltung der Karlsruher Straße als Fußgängerzone mit Aufenthaltsqualität.

3.7.2 ÖPNV

Hockenheim liegt am südlichen Rande des VRN-Gebiets (Verkehrsverbund Rhein-Neckar), woran anschließend der KVV (Karlsruher Verkehrsverbund) angrenzt.

Die Stadt ist an das DB-Netz angeschlossen, wodurch mit der halbstündlich verkehrenden Regionalbahn Mannheim in ca. 20 min und Karlsruhe in ca. 30 min gut zu erreichen sind.

Ergänzt wird das Angebot durch einige Buslinien: Die Linie 710, welche von Mannheim über Ketsch kommend im Talhaus endet (2-mal täglich), die Linie 717, welche zwischen Heidelberg und Speyer fährt und das Gewerbegebiet Talhaus mit der Innenstadt verbindet sowie die Linie 731, die Stadtbuslinie Hockenhaims.

Die Stadtbuslinie „RingJet“ bedient in einem Rundkurs werktags halbstündlich 19 verschiedene Haltepunkte im Hockenheimer Stadtgebiet. Neben Schülern und Pendlern morgens fahren ab vormittags vermehrt auch andere Gruppen wie Familien mit dem Stadtbus. Prozentual besonders stark bei der Nutzung angestiegen ist die Gruppe der Senioren.

Darüber hinaus besteht eine Busverbindung von Altlußheim über Neulußheim und Reilingen nach Walldorf. Hier befindet sich neben einem Gymnasium, das von Schülern aus dem Verwaltungsraum besucht wird, auch SAP als wichtiger Arbeitgeber.

Der derzeit bestehende Bedienungsstandard des ÖPNVs soll mindestens erhalten, nach Möglichkeit jedoch verbessert werden. Anpassungsbedarf gibt es bei der Linienführung in den neueren Baugebieten und beim Ausbau der Haltestellen an die unterschiedlichen Benutzerbedürfnisse (Barrierefreiheit, Fahrradständer).

3.7.3 Radverkehr

In Hockenheim sind Radwege sowohl innerhalb der Stadt als auch Radwegeverbindungen zu benachbarten Orten vorhanden. Besonders durch die im Zentrum gelegenen Schulen besteht ein reger Fahrradverkehr in der Hockenheimer Innenstadt mit hoher Frequenz rund um die Fortuna-Kreuzung und den Messplatz. Im städtischen Radwegenetz sind, gerade auch in der Stadtmitte, noch einige Lücken vorhanden, die es gilt im Rahmen künftiger Planungen durch geeignete bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen zu beseitigen und das Radfahren sicherer und attraktiver zu machen sowie den Anteil der Radfahrer zugunsten von weniger Autos zu erhöhen.

Aktuell wird mit dem Bau der neuen Brücke in der Unteren Mühlstraße zur Erschließung des Messplatzes sowie dem neuen Steg ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr, der eine wichtige Verbindung zum Schulzentrum hergestellt, eine wesentliche Verbesserung im Radwegenetz erreicht.

Im Bereich der nördlichen Oberen Hauptstraße, der Unteren Hauptstraße und im südlichen Bereich der Schwetzinger Straße wurden bereits Maßnahmen im Straßenraum umgesetzt (Ausweisung von Radwegen, Neugestaltung der Fußwege, Begrünung). Im Rahmen des Umbaus der Oberen Hauptstraße Süd wird diese Verbesserungsmaßnahmen fortgesetzt.

3.7.4 Fußgängerverkehr

Die Innenstadt von Hockenheim ist fußläufig gut erschlossen. Dennoch gibt es gerade in älteren Wohngebieten Defizite hinsichtlich der Breite der Fußwege. Hier kommt es im Begegnungsverkehr, auch mit Radfahrern, immer wieder zu kritischen Situationen. Auch an anderen Stellen ist die Anlage von Fuß- und Radwegen abseits der Straßen zu prüfen. Kurze und sichere Fuß- und Radwege können zudem zu einer Entlastung der Verkehrssituation in der Innenstadt beitragen.

Es gilt weiterhin die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit für die Fußgänger zu verbessern. Das beinhaltet die Herstellung ausreichender Gehwegbreiten mit guter Aufenthaltsqualität (Mindestmaß: 1,50 m Breite), eine behindertengerechte Gestaltung von Gehwegen sowie Querungen der Hauptverkehrsstraßen, eine Sicherstellung der Fußgängererreichbarkeit von wichtigen Zielen im Alltag, eine Sicherung von Straßenquerungen in höher belasteten Straßen und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Schulwege.

Im Fokus stehen bei allen zukünftigen Maßnahmen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, die Barrierefreiheit und eine Verringerung von Verkehrsimmissionen (→Abb. nachfolgend).

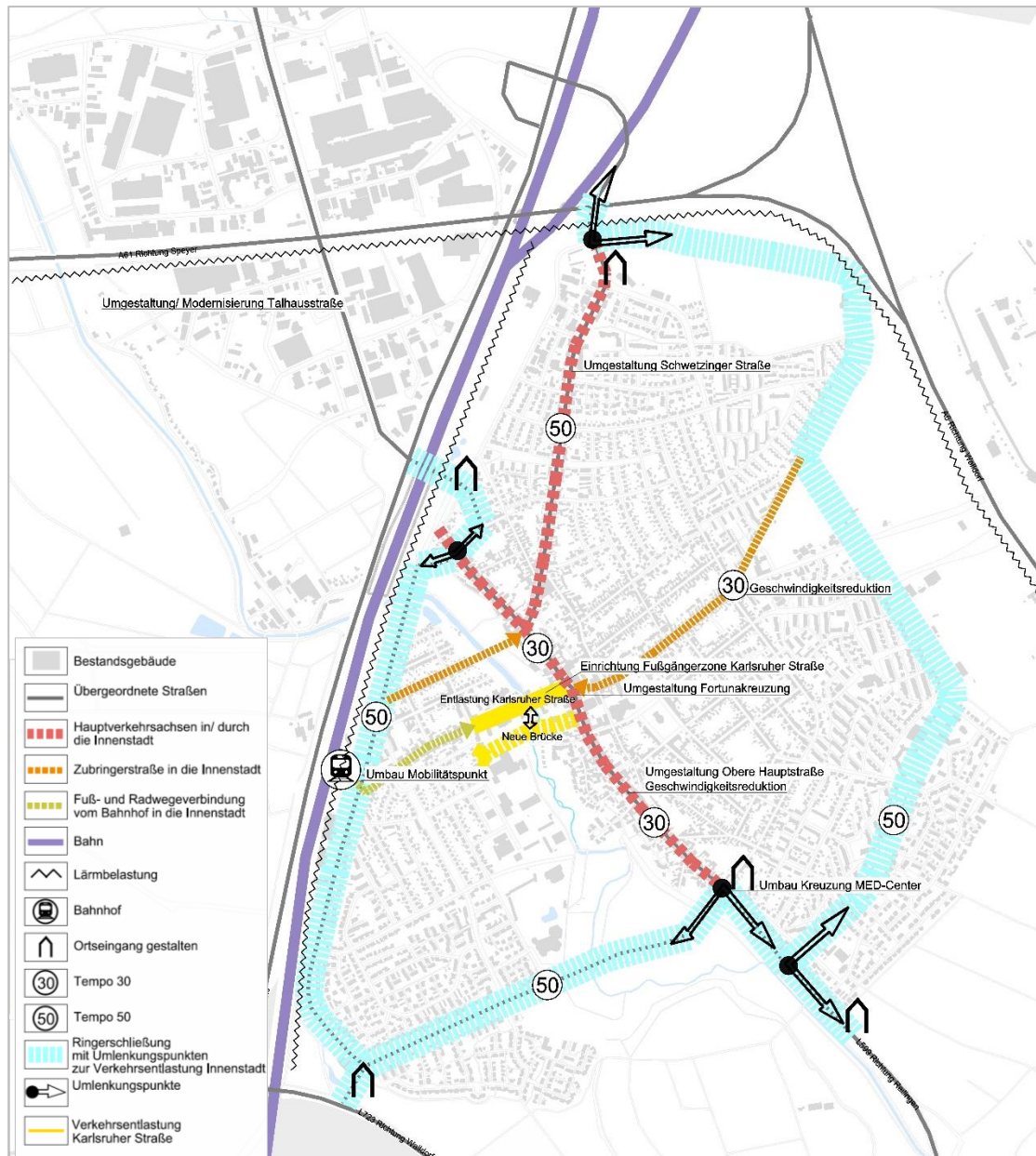


Abb.: Plan Maßnahmen Verkehr

3.8 UMWELT UND KLIMA

3.8.1 Lärmaktionsplanung

2017 hat die Stadt Hockenheim den Lärmaktionsplan sowohl für Schienen- und Gewerbelärm als auch für Verkehrslärm, der unter Beteiligung der Öffentlichkeit erstellt wurde, beschlossen. Im Folgenden werden die Ausgangssituation beschrieben und Empfehlungen ausgesprochen:

Grundsätzlich wurden auf Grundlage der Lärmkarten Überschreitungen der schalltechnischen Auslöseschwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts und damit die von Lärm betroffenen Einwohner untersucht.

SCHIENEN- UND GEWERBELÄRM

Beim Schienenverkehr wurden im Stadtgebiet ausschließlich im Nachtzeitraum Lärmprobleme bzw. verbesserungsbedürftige Situationen festgestellt. Vor allem an den Gebäuden entlang der Schienentrassen in der Lußheimer Straße, Eisenbahnstraße und Dresdner Straße.

Für den Gewerbelärm des Hockenheimrings ergeben sich in der Stadt Hockenheim bei den geräuschintensivsten Veranstaltungen (Rennen-A) ganztägige Lärmpegel von > 65 dB(A) vor allem an den Gebäuden in der Waldstraße, Ernst-Wilhelm-Sachs-Straße, Ernst-Brauch-Straße, Hardtstraße, Buchenweg und Birkenallee.

Daraufhin wurden bezüglich des Schienen- und Gewerbelärms folgende Empfehlungen ausgesprochen:

1. Schienenverkehr

- Errichtung von Lärmschutzwänden im Bereich der Schienentrassen gemäß Variante V12.
- Regel- und turnusmäßiges Schleifen der Schienen („BüG“) gemäß Variante V12.
- Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen an den Nachbarbebauungen entlang der Schienentrassen in der Ortslage Hockenheim.

2. Hockenheimring

- Weiterhin Durchführung und Auswertung von Dauerlärmmessungen in der Ortslage Hockenheim während der ganzjährigen, immissionsschutzrechtlich genehmigten Veranstaltungen auf dem Ring.
- Verbesserung der Informations- und Kommunikationsstruktur des Betreibers zu geplanten Veranstaltungstagen und -zeiten.

VERKEHRLÄRM

Auch beim Verkehr konnten in Hockenheim Lärmprobleme bzw. verbesserungsbedürftige Situationen festgestellt werden.

Gemäß den Lärmbetroffenheitskarten sind hohe Lärmpegel vor allem in der Oberen und Unteren Hauptstraße, der Heidelberger Straße sowie im südlichen Bereich der Schwetzingen Straße

anzutreffen. Weitere Lärmschwerpunkte in Bezug auf die Höhe der Geräuschbelastung und die Anzahl der lärmbelasteten Einwohner gibt es noch im Bereich der Wohngebiete in der Nachbarschaft der Autobahnen.

Zur Reduzierung des Verkehrslärms wurden folgende Empfehlungen beschlossen:

1. Weiterzuverfolgende Maßnahmen, abgeleitet aus den Vorschlägen der Bürgerschaft

- Durchführung von regelmäßigen Geschwindigkeits-Kontrollen im gesamten Stadtgebiet (Tempo 30 Bereich) tagsüber.
- Prüfung von Maßnahmen, um das Geschwindigkeitsniveau zu senken, wenn die gefahrenen Geschwindigkeiten allgemein zu hoch sind (Straßenraumgestaltung).
- Durchführung von regelmäßigen Kontrollen auf den Vorfahrtsstraßen (Tempo 50) mit einem Schwerpunkt in den Abendstunden (18 bis 22 Uhr).
- Beseitigung von merklichen Fugen und Querschwellen vor allem auf den Vorfahrtsstraßen. Keine Abnahme von Straßenbauarbeiten (z.B. bei Gas- oder Kanalanschlüssen), wenn Oberflächenbeläge nicht wieder bündig hergestellt werden.
- Maßnahmen auf dem Hubäckerring zur Herstellung einer Straßenoberfläche ohne Querschwellen.
- Die Senkung der Geschwindigkeit auf der Oberen Hauptstraße erreicht zusammen mit dem Rückgang der Kfz-Verkehrsmenge dort eine Pegelminderung von bis zu 3 dB und sollte daher dem Regierungspräsidium zur Zustimmung vorgelegt werden.

2. Weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

Die Wirkung der Anordnung von Tempo 30 nachts ergab eine Senkung des Dauerschallpegels L_{DEN} , der über 24 Stunden und über alle Tage des Jahres gemittelt ist. Eine maßgebliche Verkehrsverlagerung in untergeordnete Straßen ist dabei nicht zu erwarten. Auf keiner Straße wird eine Pegelminderung von 3 dB durch diese verkehrsrechtliche Maßnahme in den Nachtstunden erreicht.

Ein weiterer positiver Effekt ist die ständige Wiederholung des Verkehrszeichens "zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h" an jeder Einfahrt mit dem Zusatzschild (22:00 bis 6:00 Uhr), da vor allem Ortsfremde zunächst die Geschwindigkeitsbegrenzung beachten werden und erst später feststellen, ob diese zur aktuellen Uhrzeit gilt.

3. Begleitende Maßnahmen

Neben der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, den Fahrverboten, Kontrollen und Straßenraumgestaltungen gibt es noch weitere Mittel, um das Kfz-Aufkommen und damit den Lärmpegel zu senken. Einige sind im Folgenden exemplarisch genannt.

Förderung der Nutzung von Fuß und Rad, z.B. durch

- Freihalten von Rad- und Gehwegen und Ahndung von Parkverstößen,

- Einrichtung eines Fahrradverleihsystems (bereits umgesetzt) und Förderung von Sharing-Modellen, da „geteilte Fahrzeuge“ mit mehr Bedacht eingesetzt werden als der eigene Pkw,
- Einrichten von Fahrradstraßen, in den Pkw nur geduldet sind und Fahrräder z.B. nebeneinander fahren dürfen. (z.B. Karlsruher Straße, Jahnstraße, Hubertusstraße, Ringstraße prüfen).
- Verlagerung von Kfz-Verkehr auf andere und leisere Verkehrsmittel, ggf. Förderung von Elektrofahrrädern und Elektroautos.
- Weitere Anreize zur Nutzung von Fuß und Rad innerorts, z.B. durch Erhöhung der Parkgebühren und regelmäßige Kontrolle und Ahndung von Parkverstößen.

3.8.2 Klimaschutz

Im Jahr 2014 hat die Stadt Hockenheim, ebenso wie andere Kommunen im Rhein-Neckar-Kreis, eine Kooperationsvereinbarung für den Klimaschutz unterzeichnet, wodurch im Rahmen der Aktivitäten der Energiewende eine enge Zusammenarbeit gefördert werden soll. Hierzu zählen neben der gemeinsamen Entwicklung von Klimaschutzzielen und der gegenseitigen Unterstützung bei der Umsetzung von Maßnahmen sowie der Abstimmung der jeweiligen Aktivitäten, die Erstellung einer kostenfreien CO₂-Bilanz und eines Wärmeatlases durch den Rhein-Neckar-Kreis sowie die Erarbeitung eines Klimaschutzkonzepts bis 2020 durch die Kommunen.

Die wesentlichen Ziele im Sinne einer Selbstbindung sind: Klimaschädliche Emissionen zu verringern und erneuerbare Energien einzusetzen, um daraus einen energieautarken Kreis bei der Strom- und Wärmeversorgung privater Haushalte zu entwickeln.

Für den Rhein-Neckar-Kreis ist vorgesehen, gegenüber den Werten von 2010 die CO₂-Emissionen bis 2020 um 20 %, bis 2030 um 30 % zu reduzieren. Der Strom und Wärmeverbrauch soll bis 2020 um knapp 15 %, bis 2030 um 35 % sinken, wobei gleichzeitig der Energieeinsatz bei Strom um 29 bzw. 35 % durch erneuerbare Energien substituiert sein soll, bei Wärme wird eine Substitution von 21 % angestrebt.

CO₂-BILANZ DER KLIBA FÜR HOCKENHEIM

Die nachfolgende Abbildung zeigt die CO₂-Bilanz bezogen auf die CO₂-Emissionen aufgeteilt nach Verbrauchssektoren von 2010 bis 2015. Bedingt durch den hohen Anteil an Verkehrsfläche auf Hockenheimer Gemarkung stellt der Sektor Verkehr und Transport den größten Teil der CO₂-Emissionen dar, der stetig zugenommen hat. Hingegen eine Reduzierung sind bei den kommunalen Liegenschaften zu beobachten. Bei den anderen verläuft die Entwicklung schwankend.

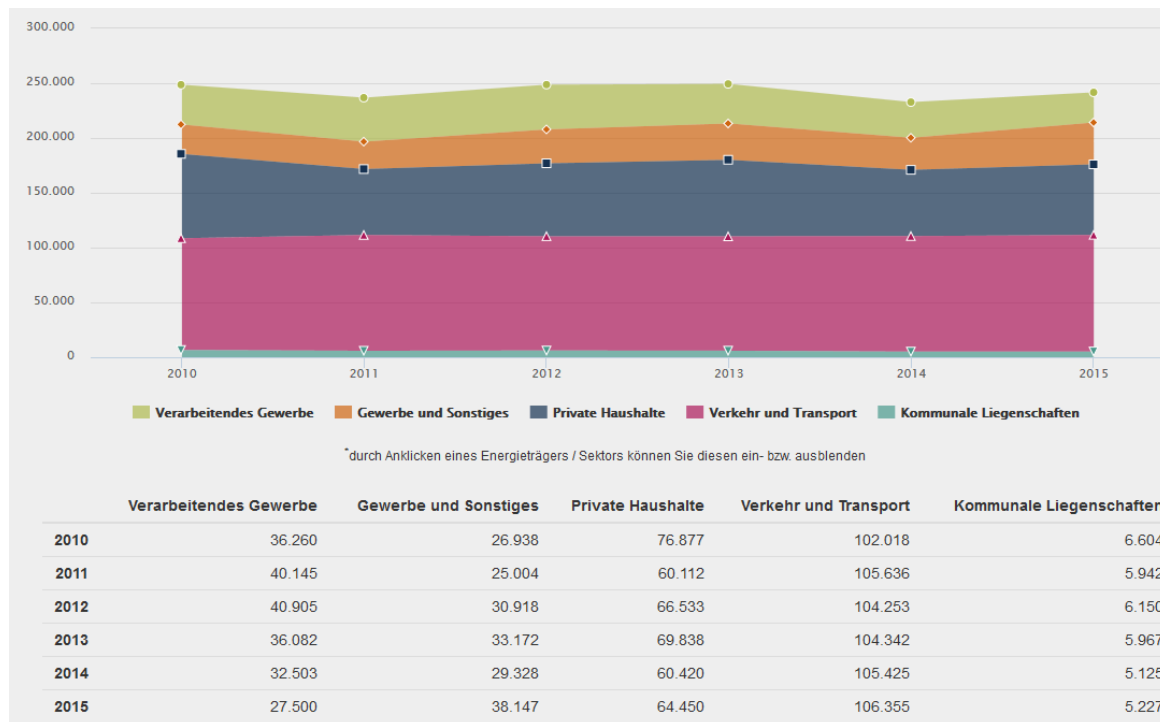


Abb.: Entwicklung der CO₂-Emissionen in Hockenheim nach Verbrauchssektoren in t CO₂-aq, Quelle: KliBA Heidelberg 2018

Bei den verschiedenen Klimaindikatoren (→Abb.) liegt Hockenheim immer unter dem Bundesdurchschnitt und dem Durchschnitt des Rhein-Neckar-Kreises. Das bedeutet, dass in Hockenheim im Klimaschutz noch viel Handlungsbedarf besteht.

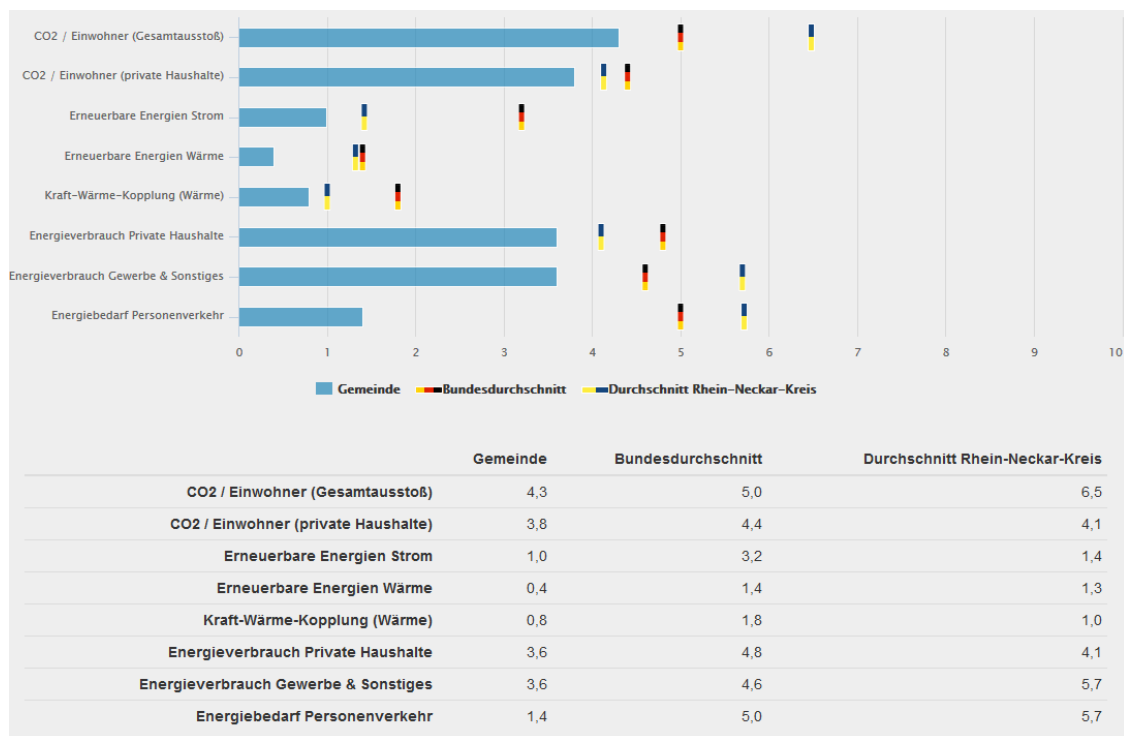


Abb.: Klimaindikatoren für Hockenheim 2015, KliBA Heidelberg 2018; Quelle: Klimaschutzkonzept Rhein-Neckar-Kreis

KLIMASCHUTZKONZEPT FÜR HOCKENHEIM

Bislang hat die Stadt Hockenheim noch kein Klimaschutzkonzept erstellt, derzeit wird aber ein Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliches Mobilitätskonzept Hockenheim“ erarbeitet. Die Stadt hat dafür erfolgreich einen Förderantrag im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gestellt.

4 SWOT-ANALYSE

Ausgehend von den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und -analyse wurde eine SWOT-Analyse (Stärken-Schwächen-Risiken-Chancen-Profil) für Hockenheim zusammengestellt und zur Verdeutlichung vorhandener Situationen in der Stadt, durch beispielhafte Fotos ergänzt. Es dient als Grundlage für die Formulierung der Entwicklungsziele des Konzepts auf deren Basis letztendlich Maßnahmenvorschläge erarbeitet werden. Auf zwei Plänen wurden die „Stärken und Chancen“ sowie „Schwächen und Risiken“ von Hockenheim nochmals zusammengefasst.

STÄRKEN:

Die historischen Gebäudeensembles in der Innenstadt, innerörtliche Nachverdichtungsmöglichkeiten, Flächenpotenzial im FNP, die differenzierten Sport- und Freizeitmöglichkeiten, die innerörtlichen Grünbereiche (Gartenschaupark, Stiegwiesenpark, Kraichbach, begrünte Straßenzüge), die nahegelegenen Erholungs- und Schutzgebiete, die überörtliche Verkehrsanbindung, der Gewerbestandort



Historischer Gebäudebestand im Innenstadtbereich



Historische Haus-Hof-Strukturen



Straßenraumgestaltung mit Bäumen und Stellplätzen (Bsp. Schwetzingen Straße)



Gartenschaupark als verbindendes Freizeitelement



Schulzentrum mit breit gefächertem Bildungsangebot



Innerörtliche Platzbereich
(Bsp. Untere Mühlstraße)



Freizeitangebot für Jugendliche



großer Gewerbestandort im Nordwesten von
Hockenheim mit sehr gutem Verkehrsanschluss



Orientierung durch markante Hochpunkte



Hohe Bekanntheit durch den Hockenheimring

CHANCEN:

Neue Grünverbindung im Bereich der Heidelberger Straße bis zum Friedhof, Kopplungschancen Einzelhandelsangebote, Aufwertung der Einkaufszone Karlsruher Straße, Umgestaltung Marktplatz, Verbindung des HÖP am Kraichbach mit den umliegenden Wohngebieten, Neuordnung im Bereich „Altwingertweg“



Vorhandenes Potenzial leerstehender Scheunen und Tabakschuppen für Wohnzwecke nutzen



Ausbau der innerörtlichen Wegeverbindungen



Freizeitwert des Kraichbachs nutzen



Qualität Marktplatz herausarbeiten und Aufenthaltsbereich schaffen



Fehlende Begrünung im Straßenraum bei Modernisierungsmaßnahmen ergänzen (Bsp. Schwetzingen Straße)



Chance auf Verbesserung des Einzelhandelsangebots in der Innenstadt (Karlsruher Str.) durch Gestaltung des öffentlichen Raumes, einer Fußgängerzone

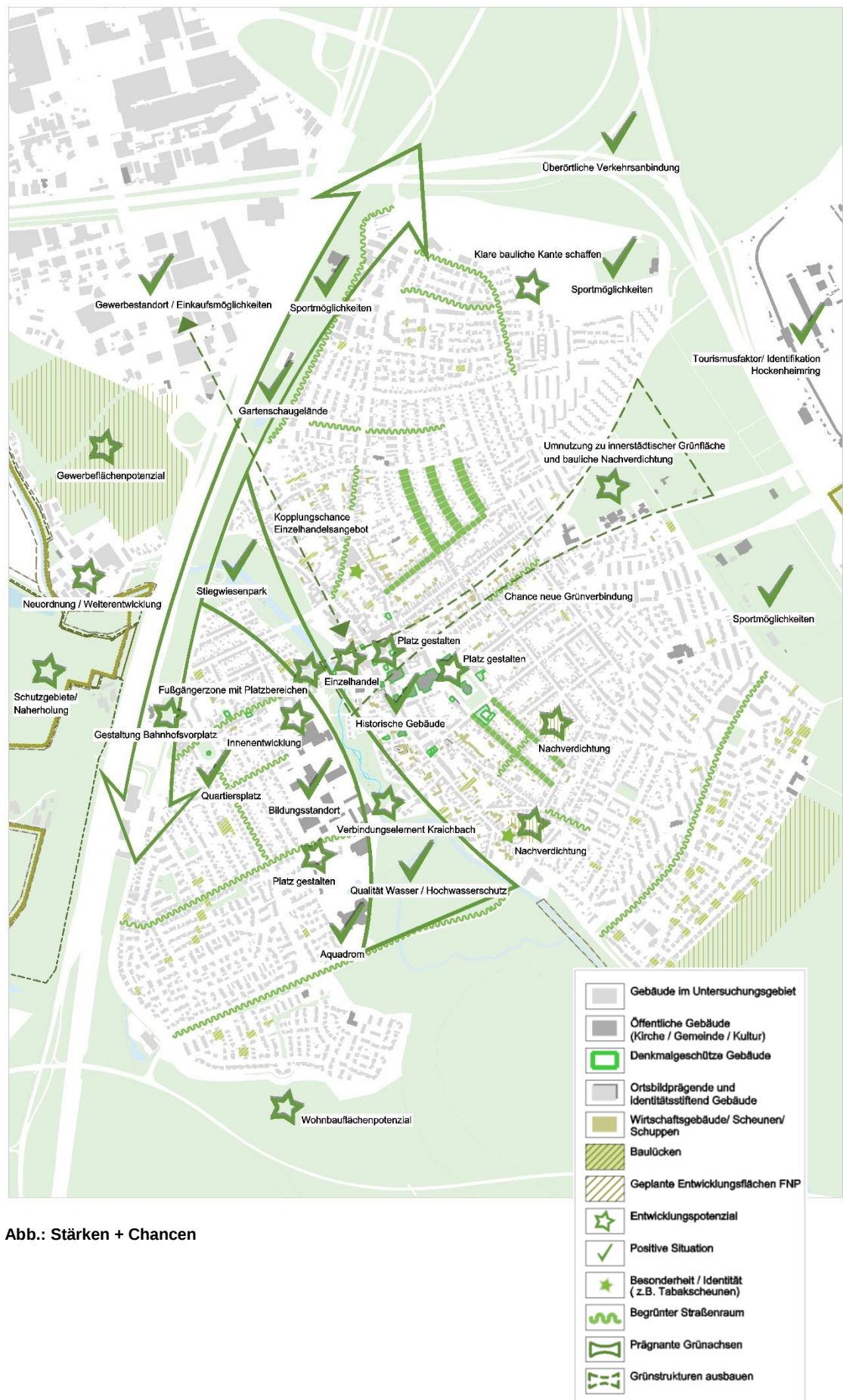


Abb.: Stärken + Chancen

SCHWÄCHEN:

Verkehrsbelastung Innenstadt, Lärmbelastung durch Hockenheimring, Autobahnen und Zugstrecke, fehlende Grünelemente und Quartiersplätze in den Wohngebieten, undefinierte Stadteingänge, Einzelhandelsangebot in der Innenstadt, Beschilderung durch Hockenheim, Leerstände im Innenstadtbereich, Modernisierungsbedarf der Bausubstanz (z.B. Obere Hauptstraße, Heidelberger Straße), Gestaltungsdefizite im Bereich Fortuna-Kreuzung, unstrukturierter Bereich am nördlichen Stadteingang.



Ortsbildprägende Gebäude in schlechten baulichen Zustand (Bsp. Überführungsstr.)



Fehlende Begrünung im Straßenraum (Bsp. Hildastraße)



Defizite bei der Gestaltung einiger öffentlicher Plätze/ Grünbereiche (Bsp. Karlstraße)



Gemengelage Gewerbe und Wohnen im nördlichen Bereich zwischen Schwetzingen und Dresdener Straße



Häufung schlechter Bausubstanz und modernisierungsbedürftiger Fassaden (Bsp. Obere Hauptstraße)



Einzelhandelsangebot und Gestaltung Karlsruher Straße

RISIKEN:

Verträglichkeit von Gewerbe und Wohnen im Bereich „Hinter den Bergen“/ Gewerbegebiet Mörscher Weg und eingeschränkte Verbindung zur Kernstadt, Einzelhandel im Gewerbegebiet als Konkurrenz zu den Geschäften in der Innenstadt, fehlende oder wegfallende Angebote für Senioren.



Leerstand und Wegfall von kleinteiligem Einzelhandel (Bsp. Heidelberger Straße)



Ugenutztes Flächenpotenzial im Innenbereich



Einzelhandelsangebot im Gewerbegebiet schafft Konkurrenz zum Angebot in der Innenstadt



Einseitige Identifikation mit Hockenheimring, der wenig Bezug in die Stadt hat
→ Hockenheim als Stadt stärken

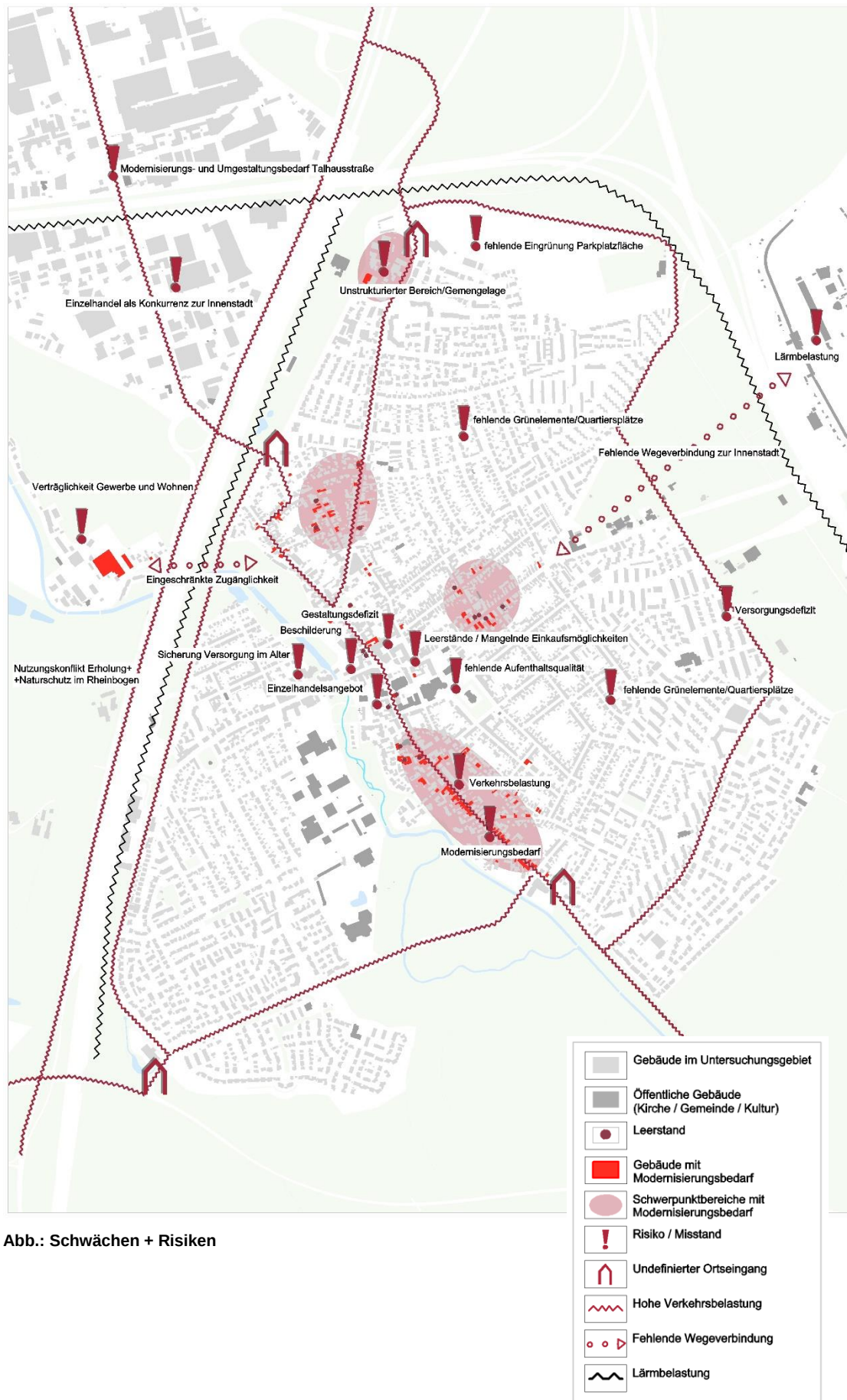


Abb.: Schwächen + Risiken

5 ENTWICKLUNGSKONZEPT

5.1 STÄDTEBAULICHE ZIELSETZUNG

Auf Basis der Bestandsaufnahme und -analyse (→Kap.3) sowie der im Rahmen des Stadtmarketing- und Entwicklungskonzeptes stattgefundenen Bürgerbeteiligung (→Kap.1.3) und der Befragung des Gemeinderates sowie der Fachämter lassen sich für bestimmte Handlungsfelder städtebauliche Ober- und Unterziele ableiten, die die zukünftige Entwicklung Hockenhaims darstellen. Zur Erreichung dieser Ziele werden zudem unterschiedliche Maßnahmen aufgezeigt.

STÄDTEBAU | WOHNEN

Wohn- und Siedlungsfläche nachhaltig entwickeln

- Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität
- Verstärkte Innenentwicklung zur Kompensation des Flächenbedarfs für Wohnen und Gewerbe
- Aktivierung der vorhandenen freien Bauflächen (Baulücken, Brachen, etc.) und Blockinnenbereiche für eine moderate Nachverdichtung im Innenbereich. Nutzung der „zweiten Reihe“ oder ungenutzter Ökonomiegebäude
- Erhalt und Schaffung angemessener privater und öffentlicher Freiflächenanteile
- Beschränkung der Inanspruchnahme von Freiräumen für Siedlungs- und Verkehrsflächen auf das für die weitere Entwicklung notwendige Maß
- Städtebauförderung und andere Förderinstrumente gezielt als Motor für neue bauliche Entwicklungen einsetzen
- Nachnutzungsoptionen für leerstehende Läden im Erdgeschoss finden, wodurch neuer Wohn- oder Arbeitsraum ohne zusätzliche Flächenbeanspruchung geschaffen wird

Wohnungsangebot erweitern

- Entwicklung neuer Wohnformen unterstützen: Barrierefreies Wohnen, flexible Wohnformen, Baugemeinschaften anregen und in Modellen fördern
- Bezahlbaren Wohnraum für alle Generationen anbieten
- Entwicklung von Wohngebieten und Wohnumfeldern mit tragfähiger, sozial stabiler Bevölkerungsmischung und Wohnraum für alle Einkommensgruppen
- Erhöhung Anzahl städtischer Wohnungen
- Unterbringung von Flüchtlingen in integrierten Wohnlagen, dezentral und mit guter sozialer Durchmischung

Stadtbild attraktiv gestalten

- Modernisierung und Instandsetzung vorhandener schlechter Bausubstanz: Besonderes Augenmerk liegt auf der Sanierung historischer, stadtbildprägender Objekte
- Beseitigung von Leerständen zur Vermeidung eines Trading-Down-Effekts
- Die Erhaltung des Charakters und der Eigenart des Ortsbildes
- Schaffung von Begrünung und Begegnungsräumen

Smarte Infrastruktur

- „Smartes Hockenheim“ entwickeln
- E-Mobilität Ladeinfrastruktur für Hockenheim einführen
- Öffentliche Plätze, Straßenleuchten etc. mit smarter Infrastruktur ausrüsten

Maßnahmen:

- Aufwertung durch Gestaltung der Ortseingänge
- Umsetzung des Standorts Hubäckerring/ Stadtwerke, sowie Aktivierung weiterer Flächen für den sozialen Wohnungsbau
- Nutzung für den „Reiterplatz“ entwickeln (keine Wohnbebauung möglich): Parkplatzfläche bzw. Parkhaus, Rennsportaffine Nutzung, Grünfläche, etc.
- Leerstandsmanagement für Grundstücke und Wohnhäuser
- Entwicklungsflächen für zukünftige Siedlungsentwicklung benennen und ausweisen (z.B. Biblis 4. Gewinn, Auf den Mühlgärten, Luisen-/ Park-/ Rathausstraße, etc.)
- Nachverdichtung sowie Renovierung/Umbau/Neubau der Blockrandbebauung zur Schaffung von neuem Wohnraum in der „Oberen Hauptstraße Süd“
- Aktives und innovatives Flächenmanagement (z.B. östliche Karlsruher Straße, südliche Untere Hauptstraße und nördlicher Bereich der Oberen Hauptstraße)
- Kauf von Grundstücken und Wohnhäusern durch die Stadt, Wahrnehmung des Vorkaufsrechts
- Realisierung eines bestimmten Prozentsatzes an gefördertem Mietwohnungsbau bei Neubauvorhaben zur Voraussetzung machen (bei städtischen und privaten Vorhaben)
- Investoren/ Partner für ein „smartes Hockenheim“ finden
- Umgestaltung der „Oberen Hauptstraße“ mit Geschwindigkeitsreduktion
- Kreuzung am MED-Center zur Schaffung von Platz für Fußgänger und Radfahrer sowie PKW-Stellplätzen
- Regelmäßige „Quartierswerkstätten“ oder andere Öffentlichkeitsformate in den Wohnquartieren veranstalten mit dem Ziel die Wohnqualität zu erhöhen und das Miteinander zu stärken.

LEBENDIGE INNENSTADT | NAHVERSORGUNG | GEWERBE

Innenstadt beleben

- Stärkung der Einkaufsinnenstadt durch Attraktivierung und Ansiedlung frequenzbringender Nutzungen
- Bindung des vorhandenen Kaufkraftpotentials
- Stärkung des Standortes Hockenheim durch die Bereitstellung und Anpassung von Betreuungs-, Bildungs- und Freizeitangeboten
- Gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums
- Begegnungsräume für alle Bevölkerungsgruppen schaffen
- Orientierung im öffentlichen Raum herstellen
- Motorisierten Verkehr reduzieren

Gewerbestandort sichern, Einzelhandel stärken

- Abwanderung von ansässigen Gewerbebetrieben und Fachkräften verhindern und Neuansiedlungen durch eine moderate Gewerbegebietserweiterung ermöglichen
- Kleine Dienstleister, Einzelhändler und Handwerker in Hockenheim halten und fördern, um so eine gute Nutzungsdurchmischung und Versorgung zu erhalten und zu sichern
- Innovativen Einzelhandel fördern (z.B. Unverpackt-Laden)
- Einen Bioladen ansiedeln
- Breiteres Angebot an Fachgeschäften als Voraussetzung der zentralen Versorgung schaffen und Standorte im zentralen Versorgungsbereich bündeln
- Erreichbarkeit der Geschäftszonen sichern (Barrierefreiheit, Kurzzeitparkplätze, Fahrradstellplätze)
- Prüfung der Umsetzbarkeit der Maßnahmen aus dem Stadtmarketings- und Entwicklungskonzept (Einführung Qualitätssiegel, qualitative Weiterentwicklung Innenstadtakteure, Kommunikationsplattform aufbauen, gemeinsames Design für die Innenstadtvermarktung, Infopoint in der Innenstadt, etc.)
- Ausbau der Wirtschaftsförderung - Innenstadtentwicklung, Ausbau des Gewerbes

Versorgung sichern

- Grundversorgung in der Stadtmitte verbessern und „kurze Wege“ zum Einkaufen ermöglichen
- Sicherung und Stärkung der wohnortnahen Versorgungsstrukturen
- Sicherung des hohen Standards der vorhandenen städtischen Infrastruktur

Maßnahmen:

- Neugestaltung des Bereichs „Areal Kanne“, Ansiedlung frequenzbringender Nutzungen

- Zehntscheunenplatz zum zentralen Begegnungs- und Erlebnisplatz machen, Anbindung von Gastronomie als Frequenzbringer, Etablierung eines Wochenmarktes, Spiel- und Bouleplatz planen
- Verbesserung der Nahversorgung in der Innenstadt und am östlichen sowie am westlichen Kernstadtrand nördlich der Innenstadt
- Neugestaltung Karlsruher Straße als Fußgängerzone mit Aufenthaltsqualität
- Flächendeckend schnelles Internet für Talhaus.
- Entwicklung des Gewerbegebiets „Mörscher Weg“
- Gestalterische Leitlinien für die Innenstadt entwickeln
- Infosysteme über Sehenswürdigkeiten und Wegeführungen für (Rad-) Wanderer mit dem Angebot in der Gesamtstadt abstimmen und weiterentwickeln
- Gestalterische Entwicklung der Platzanlage „Güldener Engel“/„Fortuna-Kreuzung“
- Einheitliche, thematische Innenstadtmöblierung
- Leit- und Beschilderungssystem für Fuß- und Radfahrer erneuern bzw. anpassen
- Entwicklung des Kraichbachs mit neuen Wegeverbindungen weiter vorantreiben
- Kopplung innerstädtischer Angebote mit Besuchermagneten außerhalb des Innenstadtbereichs, gezielte Vermarktung
- Gestalterische Aufwertung im Bereich Ottostraße
- Neugestaltung Messplatz, Ansiedlung frequenzbringender Nutzungen (in Umsetzung)

SOZIALE INFRASTRUKTUR | BILDUNG

Hockenheim für Jung und Alt

- Sicherstellung eines bedarfsgerechten Angebots an Pflegeheimplätzen
- Standortprofilierung sowie lokale, regionale und überregionale Vermarktung des bestehenden Bildungsangebotes
- Sicherung der Ausstattung von Kindertagesstätten und Angeboten für Senioren
- Familienfreundlichkeit ausbauen
- Schaffung von „Jugendraum“
- Schaffung eines Bürgertreffs (im Zusammenhang mit dem Seniorenbüro und in Verbindung mit dem Bürgerbüro
- Schaffung von Vereinsräumen
- Unterstützung des ehrenamtlichen Engagements
- Sicherung und Stärkung medizinischer Einrichtungen

Maßnahmen:

- Ausbau der Betreuungsplätze für U3 ausbauen (bis 2023)
- Konzept für einen Verweil- und Begegnungsraum für Jugendliche (Skater- und Chillfläche LSG, etc.)
- Schulentwicklungskonzept regelmäßig fortschreiben
- Sicherung und Stärkung des Bildungszentrums westlich des Kraichbachs oder am Reiterplatz
- Prüfung von ergänzenden Nutzungen für das Tabakmuseum (Frequenzbringer Café (Förderschädlichkeit prüfen), Veranstaltungen)
- Prüfung von weiteren Nutzungen im Bahnhofsgebäude (Begegnungsstätte, Vereinsräume, etc.)
- Barrierefreie und sichere Wege durch die Stadt, zur Schule, Sportplätzen, etc. schaffen
- Sozialplanung bei jedem neuen Wohnprojekt beachten
- Radschulwegplaner Baden-Württemberg einführen
- Aufwertung vorhandener Grün- und Parkräume zu sozialen Treffpunkten („Speakers Corner“)
- Ausbau der Barrierefreiheit bei jeder Baumaßnahme im öffentlichen Raum
- Naturnahe intergenerative Spiel- und Begegnungsflächen schaffen

VERKEHRLICHE INFRASTRUKTUR

Barrieren reduzieren

- Behindertengerechte Gestaltung von Gehwegen sowie Querungen der Hauptverkehrsstraßen
- Sicherstellung der Fußgängererreichbarkeit von wichtigen Zielen im Alltag
- Gute Orientierung im Straßenraum sicherstellen

Mobilität optimieren

- Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des städtischen Verkehrs
- Verminderung des (motorisierten) Verkehrs durch integrierte Stadt- und Verkehrsplanung sowie Innenentwicklung („Stadt der kurzen Wege“)
- Entlastung der innerstädtischen Straßen zur Verbesserung der Innenstadtqualität
- Einrichtung von 30er Zonen im gesamten Stadtgebiet
- Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöhen, Barrierefreiheit ausbauen

- Fahrrad- und Fußgängerfreundlichkeit bei allen Maßnahmen im Straßenraum mitdenken
- Sicherung und Anpassung des Nahverkehrsangebots, Barrierefreiheit ausbauen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Schulwege
- Sicherung von Straßenquerungen in höher belasteten Straßen
- Steigerung des Radverkehrsanteils, Angebot für Radtouristen ausbauen

Maßnahmen:

- Verbesserung des Bahnanschlusses bzw. ÖPNV Richtung Heidelberg, Walldorf, St. Leon, etc. (bei Linienbündelausschreibung 2022 beachten)
- Neugestaltung wichtiger Hauptverkehrsachsen wie MED-Center, Fortuna-Kreuzung und Schwetzingen Straße
- Verkehrliche Entlastung der Karlsruher Straße durch Einrichtung einer Fußgängerzone
- Geschwindigkeitsreduzierungen im Innenstadtbereich prüfen, 30er Zonen ausbauen
- Umbau und Gestaltung des Bahnhofvorplatzes zu einem Mobilitätspunkt und als weiterer Stadteingang in Hockenheim, unter Berücksichtigung von Barrierefreiheit und gute Orientierung in die Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer
- Parkraumkonzept erstellen und regelmäßig fortschreiben
- Querungsmöglichkeiten über Eisenbahnstraße und Lußheimer Straße schaffen
- Radwegenetz ausbauen (Beseitigung von Lücken, Wegweisung, geeignete Fahrradabstellanlagen) und bessere Anbindung an vorhandene Radwege herstellen (z.B. Kraichradweg)
- Besserer Anschluss des ÖPNVs an neuere Wohngebiete (z.B. Hockenheim Süd) prüfen
- Carsharing anbieten/ etablieren zur Entlastung der Parkplatzsituation
- Prüfung der Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen im Stadtgebiet
- Barrierefreier Umbau wichtiger Haltestellen (Priorisierung Nahverkehrsplan RNK)
- Umleitung des Verkehrs auf die „Ringstraßen“ im Osten und Westen, zur Entlastung der Innenstadt, Umgestaltung des Bereichs MED-Center als Umlenkung
- Herstellung ausreichender Gehwegbreiten mit guter Aufenthaltsqualität (Mindestmaß: 1,50 m Breite)

UMWELT | KLIMASCHUTZ

Freiräume sichern, entwickeln und vernetzen

- Grüne Freiräume in den Quartieren definieren und herstellen, (grüne) Verknüpfungen untereinander und zum umgebenden Landschaftsraum herstellen
- Umsetzung der Grundsätze und Ziele zur Erhaltung und Entwicklung von Natur und Landschaft aus dem Landschafts- und Umweltplan und der Maßnahmen der Biotopvernetzung
- Erhalt eines attraktiven Wohnumfeldes, „benutzbare“ öffentliche Plätze schaffen

Lärm reduzieren

- Umsetzung der Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung
- Verbesserung der Lärmsituation in Hockenheim
- Verbesserung der Wohnqualität an den lärmbelasteten Standorten

Klima schützen

- Definition von Klimaschutzzielen
- Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit in Bezug auf den Klimaschutz
- Verbesserung des Kleinklimas in den Wohnquartieren
- Mehr Begrünung in den Straßen
- Reduzierung klimaschädlicher Emissionen und Förderung des Einsatzes von regenerativen Energien sowie die Verwendung von ressourcenschonenden Oberflächenmaterialien
- Öffentliche Gebäude energetisch vorbildlich sanieren
- Energetische Aspekte bei neuen Baugebieten und bei Sanierungsgebieten stärker berücksichtigen.
- Ausbau der energetischen Sanierung, effizienten Wärmeversorgung und Einsatz erneuerbarer Energien
- Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel ergreifen

Maßnahmen:

- Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen zur Vermeidung von Steingärten, deutliches Verbot von Steingärten in neuen Bebauungsplänen
- Temporeduzierung von 50 auf 30 km/h in der Heidelberger Straße und in der Oberen Hauptstraße, mittelfristig im ganzen Innenstadtbereich
- Bei allen Straßenbaumaßnahmen Begrünungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum nutzen, Programm für Baumpatenschaften initiieren, nachhaltige und ansprechende Bepflanzungen in den Straßen und Pflanzkübeln im öffentlichen Raum vornehmen

- Spielplätze/ Grünbereiche zu Quartiersplätzen umgestalten, ein Netz von Grünbereichen schaffen (siehe Vorschlag Konzeptplan)
- Einrichtung eines grünen Klassenzimmers im Naturwäldchen am Stöcketweg
- Biotopvernetzung und Feldrainbepflanzung voranbringen
- Klimaschutzkonzept für Hockenheim entwickeln (Teilkonzept Mobilität in Umsetzung)
- Aufwertung des Friedhofs als weitere Naherholungsfläche (Begrünung, Baumpflanzungen, Schattenplätze etc.)
- Förderung der Begrünung von Dach-, Fassaden- und Entsiegelungsflächen
- Schaffung einer dritten Grünachse entlang der Heidelberger Straße

5.2 RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE

Im Entwicklungskonzept haben sich räumliche Schwerpunkte hervorgetan, die aus verschiedenen Gründen städtebauliche Defizite aufweisen und auf deren Entwicklung ein besonderes Augenmerk gelegt werden sollte. Diese Gebiete werden nachfolgend näher beschrieben.

5.2.1 Nördlicher Ortseingang



Abb. Schwerpunkt – Nördlicher Ortseingang

- Verkehrsumleitung Nordring deutlich machen
- Stadteingang gestalten
- Mischgebiet strukturieren und aufwerten/ Gemengelagen beseitigen
- Modernisierungsbedarf nördliche Schwetzingen Straße

5.2.2 Heidelberger Straße | Reiterplatz



Abb. Schwerpunkt – Heidelberger Straße | Reiterplatz

- Nutzung für den Reiterplatz unter Berücksichtigung der Schallproblematik entwickeln
- Temporeduzierung Heidelberger Straße auf 30 km/h
- Aufwertung des Friedhofs als weitere Naherholungsfläche
- 3. Grünachse zur Innenstadt ausbilden
- Potenzial für Nachverdichtung unter Erhalt eines angemessenen Grünanteils
- Wegeverbindung in die Stadt stärken
- Konzept für multifunktionale Quartiersplätze für das Mikroklima, zur Identifikation und Orientierung
- Beseitigung Leerstand und Aufwertung Bausubstanz

5.2.3 Innenstadt

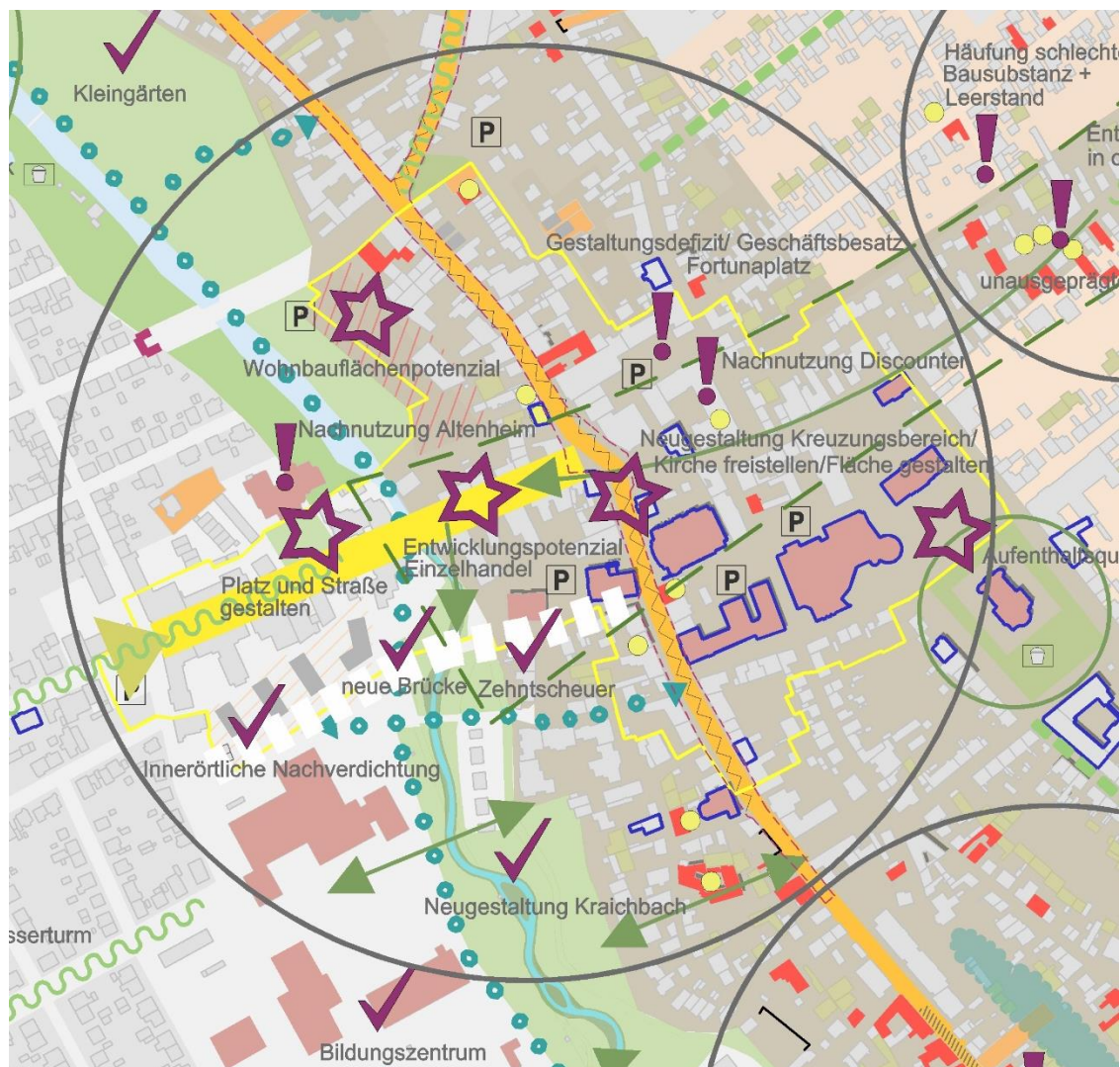


Abb. Schwerpunkt – Innenstadt

- Umgestaltung Areal Kanne und Fortuna-Kreuzung
- Umbau und Gestaltung Bahnhofsvorplatz
- Gestaltung der Karlsruher Straße als Fußgängerzone

- Zehntscheunenplatz zum zentralen Begegnungs- und Erlebnisplatz machen
- Temporeduzierung Obere Hauptstraße auf 30 km/h
- Prüfung von weiteren Nutzungen im Bahnhofsgebäude
- Gestalterische Leitlinien für die Innenstadt entwickeln
- Querungsmöglichkeiten Lußheimer Straße/ Eisenbahnstraße erhöhen
- Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs
- Differenziertes Angebot schaffen bzw. ergänzen
- Fußgängerfreundlichkeit erhöhen
- Auf Wege zum Kraichbach hinweisen
- Erhalt des Altenheims an zentraler Stelle
- Kirche St. Georg freistellen (Neuordnung angrenzende Gebäude)/ Platzbereich gestalten
- Aufenthaltsqualität Marktplatz erhöhen, als Mitte herausstellen

5.2.4 Obere Hauptstraße Süd



Abb. Schwerpunkt – Obere Hauptstraße Süd

- Umsetzung der Sanierungsziele aus dem Sanierungsgebiet „Obere Hauptstraße Süd“
- Aufwertung des Bereichs durch Gestaltung des Straßenraums
- Schaffung von neuem Wohnraum im Innenbereich
- Modernisierung der Bausubstanz
- Umgestaltung Kreuzungsbereich/ Umlenkung am MED-Center
- Leitsystem zur Innenstadt
- Anschluss/ Grüne Wege zum Naherholungsbereich Kraichbach herstellen

5.2.5 Stadteingang Süd

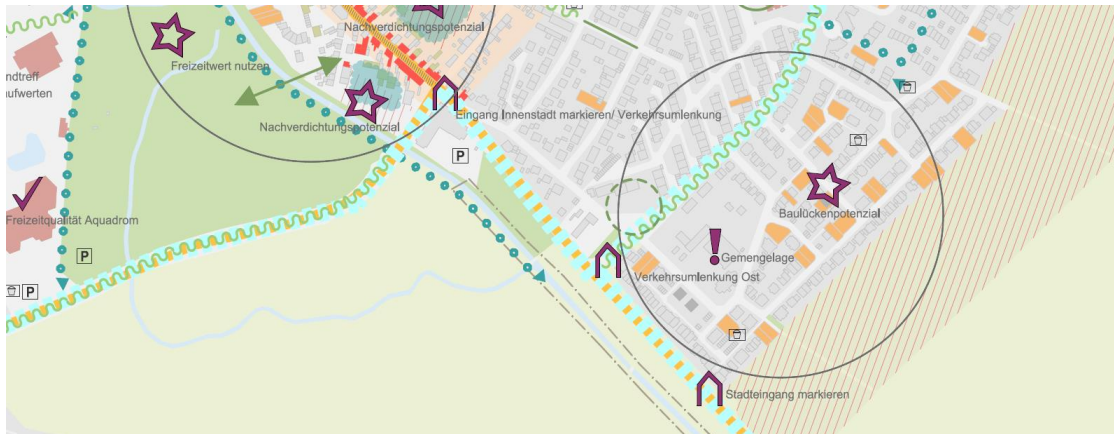


Abb. Schwerpunkt – Stadteingang Süd

- Gemengelage Stadtwerke/ Wohnen beseitigen
- Entwicklung von sozialem Wohnungsbau auf dem Gelände der Stadtwerke
- Stadteingang gestalten/hervorheben
- Baulückenschließung

5.2.6 Altwingertweg | Hinter den Bergen



Abb. Schwerpunkt – Altwingertweg | Hinter den Bergen

- Entwicklung des Gewerbegebietes Mörscher Weg
- Wohnen und zukünftiges Gewerbegebiet verträglich gestalten
- Vorhandene Gemengelage/ Leerstände beseitigen
- Leerstehendes Gewerbeareal evtl. für öffentliche Zwecke nutzen (Stadtwerke/ Bauhof)
- Ideen für eine bessere Anbindung zur Innenstadt entwickeln

5.2.7 Grüne Quartiersplätze

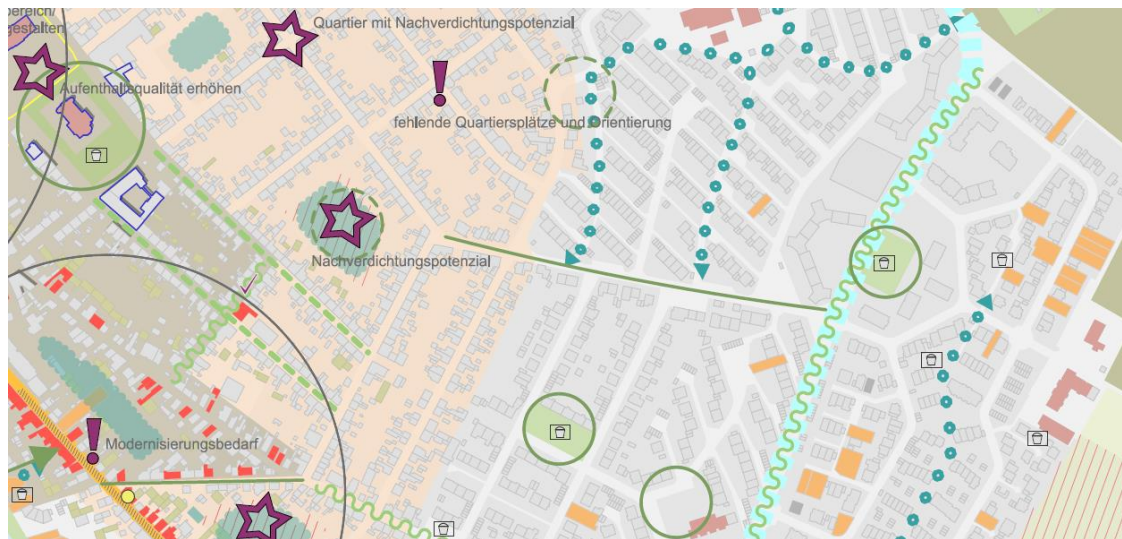


Abb. Schwerpunkt – Grüne Quartiersplätze (grüne Kreise - Ausschnitt beispielhaft)

- Spielplätze/ Grünbereiche zu grünen Quartiersplätzen umgestalten
- Neue grüne Quartiersplätze dezentral anlegen und miteinander vernetzen

5.2.8 Innenhöfe

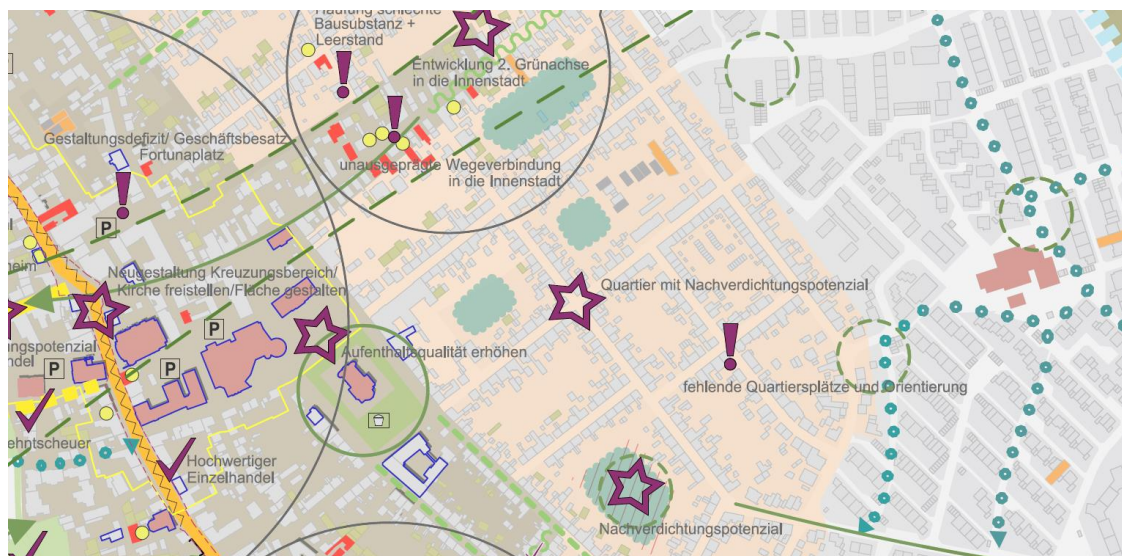


Abb. Schwerpunkt – Innenhöfe (grünblau markierte Bereiche - Ausschnitt beispielhaft)

- Nachverdichtungspotenzial in den großen Innenbereichen prüfen
- Umnutzungs- oder Neuordnungspotenzial von untergenutzten ehemaligen Wirtschaftsgebäuden aktivieren
- Erschließung in den Bereichen sichern

5.3 LEUCHTTURMPROJEKTE ALS ERGEBNIS DER KLAUSUR DES GEMEINDERATES

Am 16. November fand eine Klausur des Gemeinderates unter anderem zum Thema „Gesamtstädtisches Entwicklungskonzept Hockenheim“ statt. Es wurden die in den vorherigen Kapiteln vorgestellten Zielsetzungen und Maßnahmenvorschläge vertiefend diskutiert, die bereits im Rahmen der Runden Tische am 28.08.19 und 11.10.19 sowie der nicht öffentlichen Ausschusssitzung am 04.11.19 vorgestellt und entsprechend der eingegangenen Stellungnahmen der Fraktionen und Fachbereiche weiterentwickelt wurden. Die Maßnahmenvorschläge wurden gemeinsam in eine Priorität gebracht und Leuchtturmprojekte – vorbildliche Vorhaben mit Schlüsselwirkung – herausgearbeitet.

Mit Leuchtturmprojekten bzw. Schlüsselprojekten werden Maßnahmen beschrieben, die eine Signalwirkung haben, deren Umsetzung prioritär angegangen werden sollte und durch die weitere Projekte angestoßen werden können.

Eine erhöhte Priorität wurde der Verbesserung des Bahnanschlusses bzw. des ÖPNVs in Richtung Osten, der Benennung und Ausweisung von Entwicklungsflächen für zukünftige Siedlungsentwicklung, der Neugestaltung des Bereichs „Areal Kanne“ und dem Umbau und der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes zugeschrieben.

Diese erste Priorisierung soll eine Grundlage für den Einstieg in die Bürgerbeteiligung bilden.

Nachfolgend sind die Leuchtturmprojekte nach ihren Prioritäten aufgelistet:

- **Verbesserung des Bahnanschlusses bzw. ÖPNV** Richtung Heidelberg, Walldorf, St. Leon, etc. (bei Linienbündelausschreibung 2022 beachten) (16 Punkte)
- **Entwicklungsflächen für zukünftige Siedlungsentwicklung** benennen und ausweisen (z.B. Biblis 4. Gewinn, Auf den Mühlgärten, Luisen-/ Park-/ Rathausstraße, etc.) (15)
- **Neugestaltung des Bereichs „Areal Kanne“**, Ansiedlung frequenzbringender Nutzungen (11)
- **Umbau und Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes** zu einem Mobilitätspunkt und als weiterer Stadteingang in Hockenheim, unter Berücksichtigung von Barrierefreiheit und gute Orientierung in die Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer (8)
- Konzept für einen **Verweil- und Begegnungsraum für Jugendliche** (Skater- und Chillfläche LSG, etc.) (7)
- Aufwertung durch **Gestaltung der Ortseingänge** (7)
- **Nutzung für den „Reiterplatz“** entwickeln (keine Wohnbebauung möglich): Parkplatzfläche bzw. Parkhaus, Rennsportaffine Nutzung, Grünfläche, etc. (7)
- **Verkehrliche Entlastung der Karlsruher Straße** durch Einrichtung einer Fußgängerzone (6)
- Umsetzung des **Standorts Hubäckerring/ Stadtwerke**, sowie **Aktivierung** weiterer Flächen für den sozialen Wohnungsbau (5)
- **Zehntscheunenplatz zum zentralen Begegnungs- und Erlebnisplatz** machen, Anbindung von Gastronomie als Frequenzbringer, Etablierung eines Wochenmarktes, Spiel- und Bouleplatz planen (5)

- **Leerstandsmanagement** für Grundstücke und Wohnhäuser (4 Punkte)
- **Sicherung und Stärkung des Bildungszentrums** westlich des Kraichbachs oder am Reiterplatz (4)
- **Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen zur Vermeidung von Steingärten**, deutliches Verbot von Steingärten in neuen Bebauungsplänen (4)
- **Temporeduzierung von 50 auf 30 km/h** in der Heidelberger Straße und in der Oberen Hauptstraße, mittelfristig im ganzen Innenstadtbereich (4)
- Bei allen Straßenbaumaßnahmen **Begrünungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum** nutzen, Programm für Baumpatenschaften initiieren, nachhaltige und ansprechende Bepflanzungen in den Straßen und Pflanzkübeln im öffentlichen Raum vornehmen (4)
- **Ausbau der Betreuungsplätze für U3** (bis 2023) (4)
- **Prüfung von weiteren Nutzungen im Bahnhofsgelände** (Begegnungsstätte, Vereinsräume, etc.) (2)
- **Gestalterische Leitlinien für die Innenstadt** entwickeln (2)
- **Querungsmöglichkeiten über Eisenbahnstraße und Lußheimer Straße** schaffen (2)
- **Nachverdichtung sowie Renovierung/Umbau/Neubau der Blockrandbebauung** zur Schaffung von neuem Wohnraum in der „**Oberen Hauptstraße Süd**“ (1)
- **Aufwertung des Friedhofs** als weitere Naherholungsfläche (Begrünung, Baumpflanzungen, Schattenplätze etc.) (1)
- **Entwicklung des Gewerbegebiets „Mörscher Weg“** (1)
- **Neugestaltung wichtiger Hauptverkehrsachsen** wie MED-Center (1)
- **Parkraumkonzept** erstellen und regelmäßig fortschreiben (1)

Die Farbpunkte entsprechen den Themenbereichen:

- Städtebau und Wohnen
- Lebendige Innenstadt | Nahversorgung | Gewerbe
- Soziale Infrastruktur
- Verkehr und Mobilität
- Umwelt und Klimaschutz

6 AUSBLICK

Die gefundenen Ziele und Maßnahmen sind in Hinblick auf vorhandene Budgets, Umsetzbarkeit und Prioritäten zu prüfen. Die Umsetzung der einzelnen Projekte ist als Gemeinschaftsaufgabe für Stadtverwaltung, Bürger und Vereine zu verstehen.

Das Gesamtstädtische Entwicklungskonzept Hockenheim dient als ein langfristiger Orientierungsrahmen. Im Kern werden Projekte und Maßnahmen zur Entwicklung von Hockenheim dargestellt. Das Entwicklungskonzept bezieht sich hierbei nicht nur auf städtebauliche Aufgaben, sondern ist auch auf andere Handlungsfelder, wie Ökologie, Verkehr, Bildung und soziale Infrastruktur, ausgerichtet.

Die Aufgabe des Entwicklungskonzepts besteht einerseits darin, Bestände und Potentiale aufzunehmen und einer analytischen Bewertung nach einer Reihe von Kriterien zu unterwerfen und daraus folgend übergeordnete Zielsetzungen zu formulieren. Andererseits hat das Entwicklungskonzept die Aufgabe der Steuerung sowie der Koordination und Kommunikation und dient als Prüfstein und Bewertungsplattform für eine geordnete und abgestimmte Entwicklung. Es soll darüber hinaus bürgerschaftliche Initiativen anregen und diese unterstützen.

Das Entwicklungskonzept ist kein starrer Plan, sondern wird in gegenseitiger Abstimmung mit anderen städtebaulichen Instrumenten – soweit erforderlich – in regelmäßigen Abständen fortentwickelt und angepasst, ohne seinen Leitbildcharakter aufzugeben.



ANHANG

STADTSTRUKTUR

SCHWARZPLAN

SIEDLUNGSENTWICKLUNG

GRÜNSTRUKTUR

NUTZUNGSSTRUKTUR

VERKEHRSSTRUKTUR

ENTWICKLUNGSKONZEPT