



**Auftraggeberin:**

Große Kreisstadt Hockenheim

**Ansprechpartner:**

Fachbereich Bauen und Wohnen  
Abteilung Stadt- und Umweltplanung  
Frau Oleszewski  
T. 06205/ 21-407  
F. 06205/ 21-315

**Ausführung:**

GERHARDT.stadtplaner.architekten  
Weinbrennerstrasse 13  
76135 Karlsruhe  
T. 07 21 – 83 10 30  
F. 07 21 – 85 34 10  
mail@gerhardt-stadtplaner-architekten.de

**in Zusammenarbeit mit:**

LBBW - Immobilien  
Kommunalentwicklung GmbH

Dipl.-Ing. Werner Gerhardt  
Dipl.-Ing. Lara Hoffmann

Karlsruhe, 17. Juli 2015

**INHALT**

Seite

<b>1</b>	<b>VORBERMERKUNG</b> .....	<b>3</b>
1.1	Aufgabenstellung .....	3
<b>2</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>5</b>
2.1	Lage im Raum .....	5
2.2	Historie .....	6
2.3	Ortsstruktur .....	7
2.4	Einzelhandelsstruktur .....	7
2.5	Grün- und Freiflächen .....	8
2.6	Verkehrsinfrastruktur (MIV, ÖPNV, Fahrradwege, Fußwege) .....	10
2.7	Kultur- und Bildungsangebot .....	13
2.8	Arbeitsangebot .....	16
2.9	Bevölkerungsentwicklung .....	16
2.10	Wohnraum Bestand und Bedarf .....	18
<b>3</b>	<b>Rahmenbedingungen</b> .....	<b>21</b>
3.1	Flächennutzungsplan .....	21
3.2	Lokale Agenda 21 .....	21
3.3	Rahmenpläne, Bebauungspläne, Gestaltungspläne, Wettbewerbe .....	22
3.4	Vorhandene Untersuchungen .....	27
<b>4</b>	<b>Massnahmenkonzept</b> .....	<b>43</b>
4.1	Maßnahmen .....	43
4.3	Fazit .....	51

# 1 VORBERMERKUNG

## 1.1 AUFGABENSTELLUNG

Am 18.12.2013 hat der Gemeinderat die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen für den Bereich „Obere Hauptstraße Süd“ beraten. Das Gebiet ist bereits auf Grundlage einer Grobanalyse (aus dem Jahr 2009) im Frühjahr 2013 in das Landes-sanierungsprogramm aufgenommen worden. Damit setzt sich die Reihe der innerstädtischen Bereiche, in denen im Rahmen einer Städtebaulichen Sanierung zukunftsfähige Entwicklungen eingeleitet werden, fort.

Das Sanierungsgebiet „Obere Hauptstraße Süd“ ist im Kontext weiterer vorhandener – und teilweise bereits abgeschlossener - Sanierungsgebiete ((Mittlere Mühlstraße /Untere Hauptstraße (LSP), Kernstadt (LSP), Untere Mühlstraße (PES)) und weiterer Entwicklungen in der Innenstadt einzuordnen. Im Rahmen dieser Sanierungsgebiete konnten bereits einige positive Entwicklungen im Stadtzentrum angestoßen werden. So sind durch Nachverdichtung, Umnutzung oder Neubau anstelle ehemaliger leerstehender landwirtschaftlich genutzter Gebäude zahlreiche Neubauten zu Wohnzwecken entstanden.

Auch mit zahlreichen anderen Projekten und Untersuchungen entwickelt die Stadt Hockenheim sich aktiv weiter: So wurde im Jahr 2014 das **Stadtmarketing- und Stadtentwicklungskonzept** mit wichtigen Zielsetzungen für die künftigen Schwerpunkte erarbeitet. Zur Stärkung der Einkaufsinnenstadt werden aktuell zwei wichtige Entwicklungen im Bereich des Messplatzes und des „Areal Kanne“ angestoßen. Mit dem „Umszug“ der Zehntscheune und der neuen Platzgestaltung zwischen eben dieser und der Karlsruher Straße ist bereits ein neuer Platz für Wochenmarkt und weitere Veranstaltungen zentral in der Innenstadt entstanden. Die Ergebnisse aus dem **Gesamtverkehrskonzept** wurden bereits berücksichtigt, bzw. werden in den Planungen rund um den Messplatz, z. B. mit den neuen Straßenführungen, umgesetzt.

Der Bebauungsplan „Innenstadt, 1. Änderung (Messplatz)“ ist im September 2014 rechtskräftig beschlossen worden. Hierdurch kann in der Innenstadt – wie im Stadtmarketing- und Stadtentwicklungskonzept gefordert – eine hochwertige Nutzung für die Innenstadt entwickelt werden.

Im Umfeld des Areals und Hotels „Kanne“ wird die mögliche Entwicklung eines weiteren Einzelhandelsstandortes unmittelbar in der Innenstadt geprüft.

Derzeit ist auch der Bebauungsplan „Schackgärten“, mit dem weitere (Wohn-)Potentiale in der Innenstadt nutzbar gemacht werden sollen, in Bearbeitung.

Maßnahmen im Sanierungsgebiet „Obere Hauptstraße Süd“ werden mit Mitteln des LSP gefördert. Zusätzlich werden der in der Vorbereitenden Untersuchung „Obere Hauptstraße Süd“, ausgemachte Entwicklungsschwerpunkt „Südlicher Ortseingang“ und die Umgestaltung des Straßenraumes der Oberen Hauptstraße nach Maßgabe des Entflechtungsgesetzes (früher GVFG) gefördert.

Die Stadt Hockenheim hat schon vor Beginn der Aufnahme des Gebiets in die Förderung durch das Land einige Schlüsselgrundstücke im Sanierungsgebiet erworben, um Projekte der Innenentwicklungen zu gegebener Zeit vorantreiben zu können.

#### GRUNDLAGEN

Grundlage für die in diesem Integrierten Stadtentwicklungskonzept formulierten Ziele und Maßnahmen sind verschiedene Planungen, Untersuchungen und Konzepte:

- Flächennutzungsplan
- Lokale Agenda 21
- Vorbereitende Untersuchungen „Obere Hauptstraße Süd“
- Gesamtverkehrskonzept und dessen Fortschreibung
- Stadtmarketing- und Stadtentwicklungskonzept
- Einzelhandelsuntersuchung
- Lärmaktionsplanung/Lärminderungsplanung
- Hochwasserschutz- und Ökologieprojekt (HÖP)
- Wettbewerb Karlsruher Straße
- Bebauungspläne (Innenstadt, Messplatz, Hirschstraße, Mittlere Mühlstraße)
- Entwurfsstudien Areal Kanne

Das ISEK Hockenheim berücksichtigt die unterschiedlichen Planungen und Entwicklungen aus den verschiedenen Bereichen und führt diese in einem Maßnahmenkonzept zusammen. Darüberhinausgehend werden mögliche weitere Maßnahmen skizziert.

#### ZEITPLAN

Erstellung ISEK „Obere Hauptstraße Süd“	Juni/Juli 2015
Beratung im Gemeinderat	29.07.2015
Beteiligung der Öffentlichkeit	vom 14.09.2015 bis 14.10.2015
Beschluss des Konzepts	.

## 2 AUSGANGSLAGE

### 2.1 LAGE IM RAUM

„Hockenheim liegt am südlichen Rand der Region "Rhein-Neckar" auf der regionalen Entwicklungsachse „Speyer-Hockenheim-Schwetzingen-Heidelberg“. Die nächstgelegenen Mittelzentren sind Schwetzingen und Speyer, welches bereits zur benachbarten Region Rheinpfalz gehört. Außerdem wird Hockenheim auch dem hochverdichteten Kernraum um die kooperierenden Oberzentren Heidelberg/Mannheim/Ludwigshafen (Metropolregion Rhein-Neckar) zugeschlagen.

Hockenheim selbst ist als Unterzentrum und Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe und Logistik festgelegt. Darüber hinaus ist Hockenheim Siedlungsbereich für Wohnen und bietet die Naherholungsschwerpunkte Aquadrom und Hockenheim-Ring.

Naturräumlich liegt die Gemeinde am Rand der 30 Kilometer breiten Oberrheinischen Tiefebene, die auf einer Seite vom Odenwald, auf der anderen Seite vom Pfälzer Wald begrenzt wird, auf einer Hardtebene (Hockheimer Hardt).

In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich die Orte Ketsch, Altlußheim, Neulußheim und Reilingen. Die nächstgelegenen Städte sind Speyer, Schwetzingen, Heidelberg und Mannheim.

Zusammen mit den Orten Altlußheim, Neulußheim und Reilingen bildet Hockenheim die Vereinbarte Verwaltungsgemeinschaft Hockenheim.

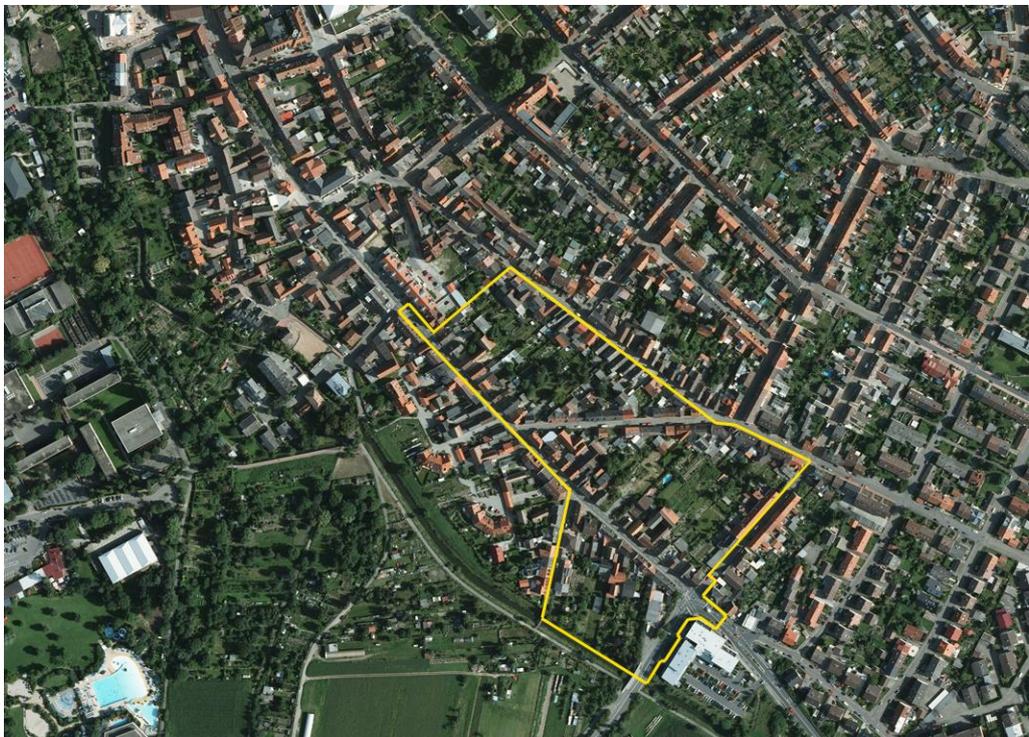


Abb.: Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtgefüge

Hockenheim ist über die Autobahnausfahrt "Hockenheim" der A61 Koblenz-Hockenheim, die Autobahnausfahrt "Schwetzingen-Süd" der Autobahn A6 Saarbrücken-Heilbronn, und über die Bundesstraße B36 und B39 erreichbar. Der Regional-

*flughafen "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.*

*Das Stadtgebiet umfasst eine Gemarkungsfläche von 3484 ha, davon sind 1617 ha Flächen für die Landwirtschaft, 531 ha Bauflächen und 800 ha Flächen für Forstwirtschaft/Wald. Aktuell leben in Hockenheim 20874 Einwohner, davon ca. 217 im Untersuchungsgebiet.“*

Quelle: Vorbereitende Untersuchungen „Obere Hauptstraße Süd“, GERHARDT stadtplaner architekten

## **2.2 HISTORIE**

*„Wie etliche Bodenfunde beweisen, war die Hockenheimer Gemarkung seit der Jungsteinzeit kontinuierlich besiedelt. 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. In den 20´er Jahren dieses Jahrhunderts gab es in Hockenheim 28 Zigarrenfabriken. Nach dem 2. Weltkrieg kam die Zigarrenindustrie jedoch zum Erliegen, 1979 schloss die letzte Zigarrenfabrik in Hockenheim ihre Pforten.*

*In der Landwirtschaft wurde der zurückgehende Tabakanbau durch Spargel ersetzt. 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. Seit dem Eröffnungsrennen im Jahre 1932 erfolgten an der Rennstrecke einige Umbauten: 1965 wurde das Motodrom fertiggestellt, 1986 eröffnete das Motor-Sport-Museum am Hockenheimring. Im Jahr 2002 wurden weitere umfangreiche Um- und Erweiterungsbauten realisiert.*

*In den 60´er und 70´er Jahren dehnte sich Hockenheim mit der Bebauung der Neubaugebiete "Birkengrund" im Norden und "Hubäcker" im Osten bzw. Südosten weiter aus. Parallel dazu erweiterte die Stadt mit dem Bau etlicher Schul- und Sporteinrichtungen, Stadtbibliothek, Altenheim, Rathouserweiterung, Stadthalle usw. auch kontinuierlich ihre Infrastruktureinrichtungen. Dies ist zum einen ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität des Wohnstandortes Hockenheim, zum anderen erfüllt die Stadt damit auch ihre Funktion als Unterzentrum für die umliegenden Gemeinden.“*

Quelle: Vorbereitende Untersuchungen „Obere Hauptstraße Süd“, GERHARDT stadtplaner architekten

### 2.3 ORTSSTRUKTUR

Um den alten Stadtkern Hockenheims gruppieren sich die Wohngebiete unterschiedlicher Altersstruktur. Es gibt keine einzelnen Ortsteile. Allerdings ist die Zäsur der B36/Bundesbahn zum Gewerbegebiet Talhaus klar ablesbar. Östlich der BAB 6 liegt der Hockenheimring.

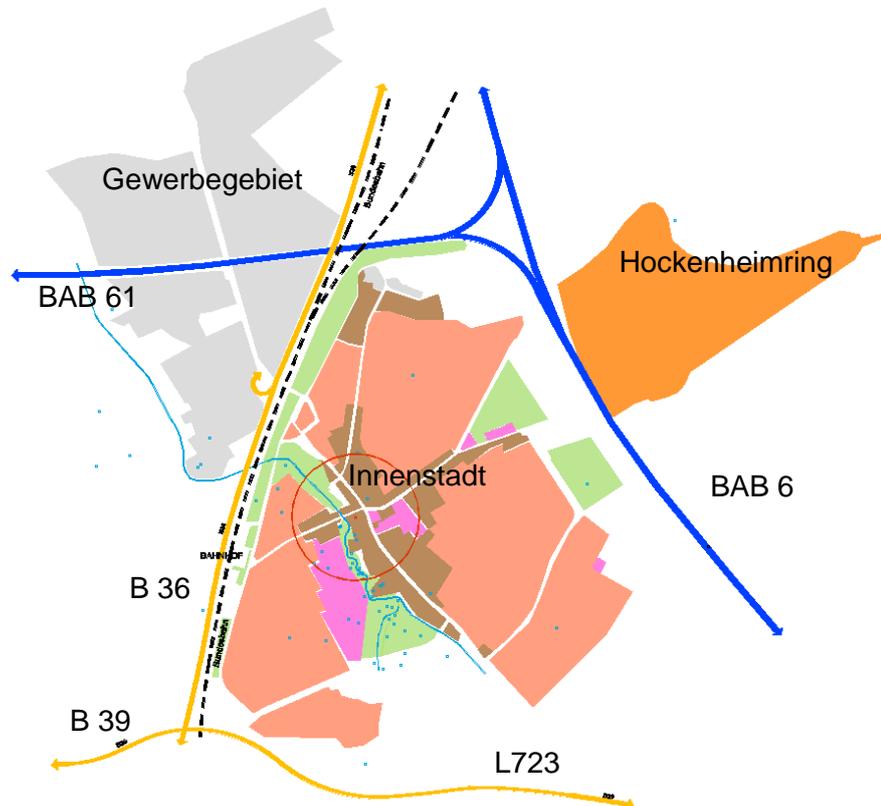


Abb. Nutzungsstruktur in Hockenheim

Quelle: GERHARDT.stadtplaner.architekten

### 2.4 EINZELHANDELSSTRUKTUR

Einzelhandelsflächen in Hockenheim liegen historisch gewachsen im Stadtzentrum. Hier konzentriert sich die Einkaufsinnenstadt auf Obere und Untere Hauptstraße, Karlsruher Straße und Heidelberger Straße rund um die „Fortunakreuzung“.

Eine starke Konkurrenz erhält die Innenstadt durch das Einkaufszentrum im Gewerbegebiet Talhaus und zwei weitere Standorte entlang der Bundesbahntrasse, wo größere Nutzflächen entstanden sind.

Im restlichen Stadtgebiet finden sich nur vereinzelt Einzelhandelsbetriebe.

Die Stadt Hockenheim hat im Jahr 2007 eine Einzelhandelsuntersuchung in Auftrag gegeben. Im Jahr 2014 kam das Stadtmarketing- und Stadtentwicklungskonzept hinzu.

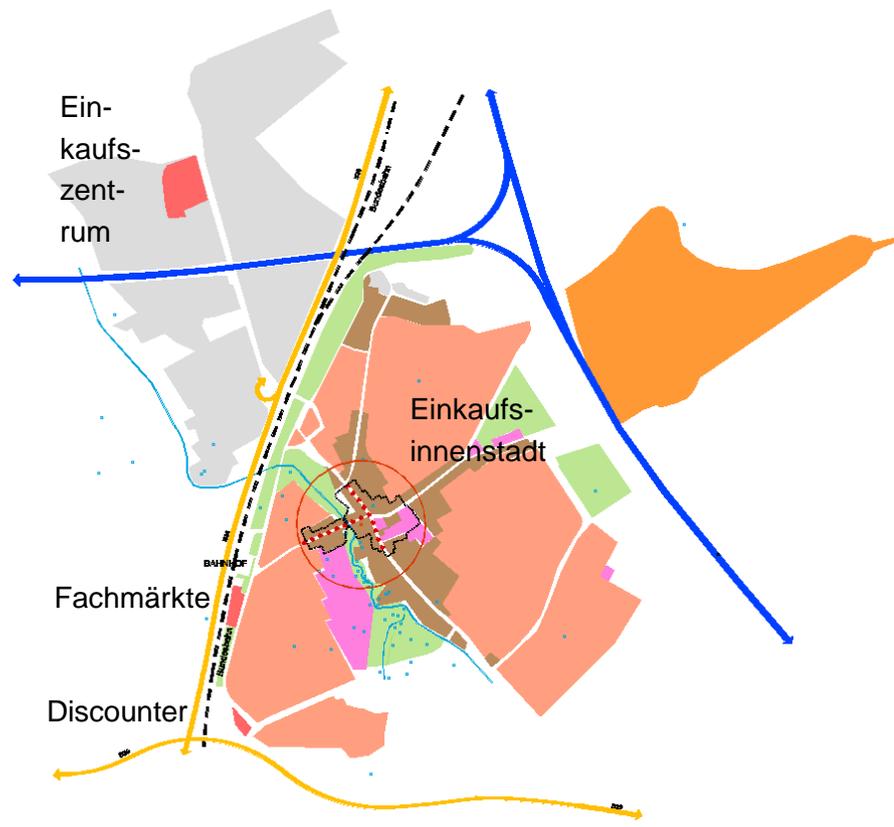


Abb. Einzelhandelsstandorte in Hockenheim

## 2.5 GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

### REGIONALPLAN

*„Zur Gliederung des Siedlungsraumes und zur Sicherung ökologischer Ausgleichsfunktionen sind im Regionalplan regionale Grünzüge (PS 3.2.1) ausgewiesen.*

*Grünzäsuren sollen bandartige Siedlungsstrukturen vermeiden (PS 3.2.2). Sie sind als Ziele der Raumordnung verankert. Der Verwaltungsraum wird großzügig von „regionalen Grünzügen“ erfasst, die an einigen Stellen von der Bestandsbebauung Abstand nehmen, um weitere Entwicklungen zuzulassen, z.B. südöstlich von Hockenheim, nordöstlich von Reilingen, nördlich von Neulußheim und nordöstlich von Altlußheim.*

*Um das Zusammenwachsen von Siedlungsbereichen zu verhindern, sind zwischen Hockenheim und Reilingen, im Norden von Hockenheim und zwischen Altlußheim und Neulußheim „regionale Grünzäsuren“ ausgewiesen.“*

Quelle:FNP

### FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der Flächennutzungsplan 2020 nennt folgende Grünräume:

*„Das 1990 unter Natur- und Landschaftsschutz gestellte Gebiet des Hockenheimer Rheinbogens hat neben seiner hohen Bedeutung für den Naturschutz auch einen be-*

sonderen Freizeitwert. Das Gebiet wurde wie auch Teile des Schwetzingener Waldes und den Bereichen im Süden des Verwaltungsraums ins Natura 2000 Netz aufgenommen.

Im Rahmen der Landesgartenschau 1991 wurde in Hockenheim entlang der Neubau-  
strecke Mannheim-Stuttgart der Deutschen Bahn AG ein neuer grüner Stadtrand ge-  
staltet und durch die Renaturierung des Kraichbachufers und der Neugestaltung des  
Stiegwiesenparks eine ca. 20 ha große innerstädtische Parklandschaft geschaffen.“

Quelle: FNP

Bei allen Planungen im Sanierungsgebiet „Obere Hauptstraße Süd“ sollte auf die An-  
bindung und leichte Erreichbarkeit dieser Grünräume - insbesondere der innerstädti-  
schen Parklandschaft - Rücksicht genommen werden.

#### HOCHWASSERSCHUTZ- UND ÖKOLOGIEPROJEKT HOCKENHEIM

Im Rahmen der Hochwasserschutzmaßnahmen wird in fußläufiger Nähe des Pla-  
nungsgebiets unmittelbar in der Innenstadt der Kraichbach mit dem Mühlkanal zu-  
sammengelegt und die umliegenden Grünflächen umgestaltet. Dabei entsteht ein  
hochattraktiver Grünraum unmittelbar in der Stadtmitte (zwischen Schulzentrum und  
Zehntscheune), der zu Naherholungszwecken dienen soll und das Umfeld enorm auf-  
werten wird.



Abb.: Lage Hochwasserschutz und Ökologieprojekt Hockenheim

Kommende Planungen in der Innenstadt sollten auf die Attraktivität dieses zentral ge-  
legenen Grünzuges zielen, einen positiven Rahmen für die Grüne Mitte bilden und Be-  
züge zu den Grünflächen herstellen.

## 2.6 VERKEHRSINFRASTRUKTUR (MIV, ÖPNV, FAHRRADWEGE, FUßWEGE)

### MIV - Motorisierter Individualverkehr

„Die Stadt Hockenheim ist durch Ihre unmittelbare Lage an den Autobahnen A61/A6 (Mannheim, Karlsruhe, Frankfurt), an den übergeordneten Bundesstraßen B36 (Mannheim, Karlsruhe), B39 (Speyer, Pfalz) und an der L723 (Walldorf) sehr gut an das regionale und übergeordnete Straßennetz angebunden.

Die Autobahnauffahrten sind über die B36 bzw. die L 722/L723 zu erreichen, so dass der übergeordnete Verkehr nicht durch die Innenstadt oder das Untersuchungsgebiet geleitet wird.“



Abb.: Hauptverkehrswege in Hockenheim

Quelle: Gesamtverkehrskonzept, R + T, Topp Skupil Huber-Erlar ()

Einer der Straßen im Sanierungsgebiet - der Oberen Hauptstraße - kommt eine wichtige Rolle als Zubringer zur Innenstadt zu. Sie ist eine der Hauptverkehrsstraßen in Hockenheim. Die Ergebnisse der Verkehrszählungen aus dem Jahr 2005 zeigt die hohe Belastung der Oberen Hauptstraße. Für diesen Straßenabschnitt werden in der Fortschreibung des Gesamtverkehrskonzepts eine Umgestaltung und eine Reduzierung der Geschwindigkeit empfohlen.

Für die „Karlsruher Straße ist eine Entlastung unbedingt erforderlich, wenn sie weiterhin verkehrsberuhigter Bereich sein soll“, so eine weitere Forderung. Diesem Punkt wird durch den geplanten Neubau der Brücke in der Unteren Mülhstraße und der geplanten Verlegung der Straße am Messplatz Rechnung getragen.

## ÖPNV

*„Die Stadt Hockenheim und Neulußheim sind an das DB-Netz angeschlossen. Mit der halbstündlich verkehrenden Regionalbahn ist Mannheim in ca. 20 min und Karlsruhe in ca. 30 min zu erreichen.“*

*Das Verwaltungsgebiet liegt am südlichen Rande des VRN-Gebiets (Verkehrsverbund Rhein-Neckar). Der KVV (Karlsruher Verkehrsverbund) dient von Süden Altlußheim an. Ergänzt wird das Angebot durch zahlreiche Buslinien.*

*Seit Dezember 2008 besteht auch 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.*

*Die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz ist als gut zu bezeichnen.“*

Quelle: FNP - Begründung

Das Gewerbegebiet Talhaus ist mit der Buslinie 717 an die Hockenheimer Innenstadt angebunden.

*„Die Stadtbuslinie bedient in einem Rundkurs werktags halbstündlich 19 verschiedene Haltepunkte im Stadtgebiet Hockenhems. Die Strecke wird montags bis freitags 13 Stunden ohne Pause angeboten. Der Preis einer Einzelfahrkarte beträgt pro Fahrgast 50 Cent, eine Monatskarte kostet 12 Euro. Mit der Tageskarte zum Preis von 1 Euro kann der der Bus mehrfach am Tag genutzt werden.“*

*Die Stadtbuslinie wird von der Stadt Hockenheim pro Jahr mit etwa 100000 Euro bezuschusst. Jährlich nutzen über 100000 Fahrgäste den RingJet. 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.“*

Quelle: Hockenheimer Tageszeitung, Mittwoch, 17.04.2013

*„Der derzeit bestehende Bedienungsstandard in der Stadt Hockenheim soll mindestens erhalten, nach Möglichkeit jedoch verbessert werden.“*

Quelle: Fortschreibung Gesamtverkehrskonzept, R + T, Topp Skupil Huber-Erler

## FAHRRADWEGE

In Hockenheim sind Radwege sowohl innerhalb der Stadt als auch Radwegeverbindungen zu benachbarten Orten vorhanden.

*„Für das Radfahren geeignet angesehen werden sowohl Strecken, an denen Radverkehrsanlagen vorhanden sind, als auch Strecken in Tempo-30-Straßen bzw. mit niedriger Verkehrsbelastung. Das Radwegenetz weist vor allem im Stadtkernbereich Lücken auf.“*

Besonders durch die im Zentrum gelegenen Schulen besteht ein reger Fahrradverkehr in der Hockenheimer Innenstadt mit hoher Frequenz rund um Fortunakreuzung und Messplatz.

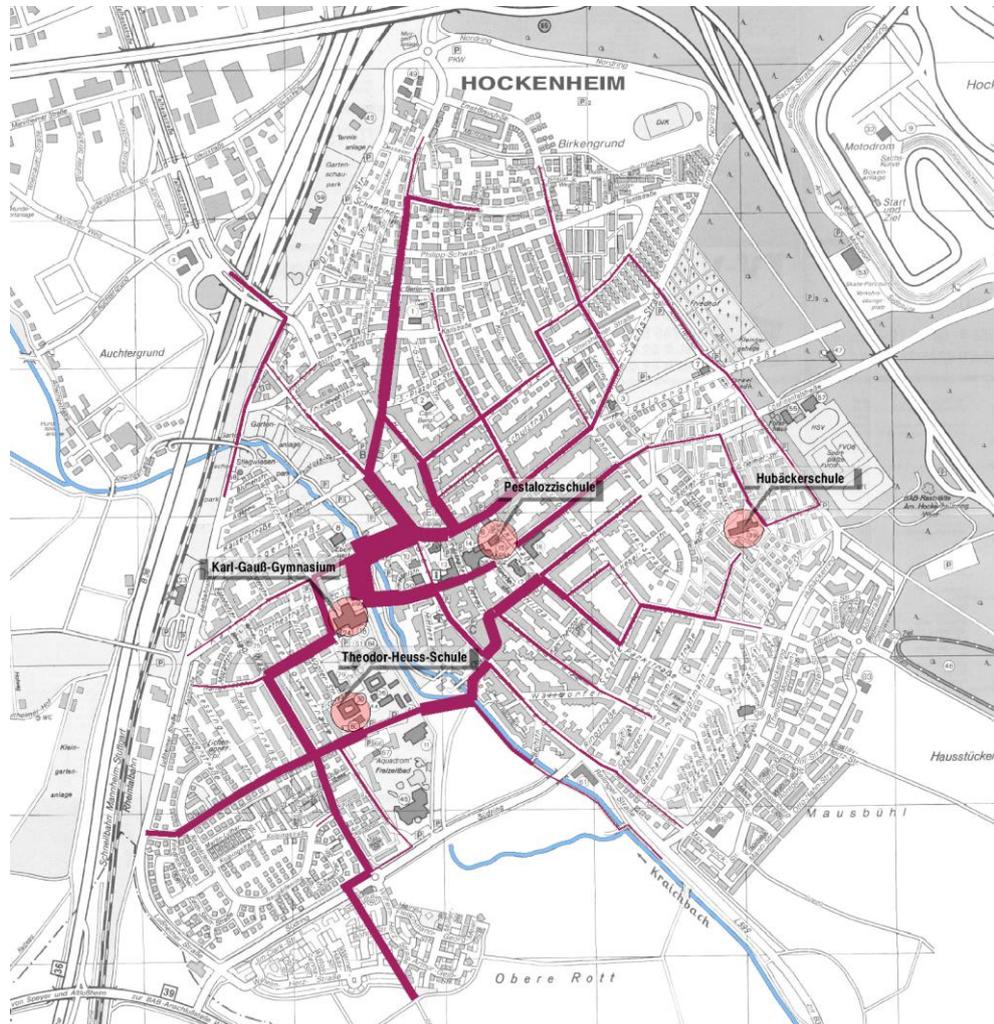


Abb.: Routen Rad fahrender Schüler

Quelle: Verkehrskonzept, R + T, Topp Skupil Huber-Erler

In der Innenstadt sind z. T. keine ausgewiesenen Radwege vorhanden und die zulässige recht hohe Geschwindigkeit (Tempo 50 an Hauptverkehrsstraßen) ist problematisch. Dies betrifft auch das Sanierungsgebiet „Obere Hauptstraße Süd“.

In Zusammenarbeit zwischen R + T und der Agendagruppe FahrRad wurde eine detaillierte Mängelliste mit Problemstellen und Lösungsvorschlägen erarbeitet.

In der Kernstadt sind die Radwegeverbindungen auszubauen.

Für den Teilbereich „Messplatz“ wurde die (Rad-)Wegeföhrung in Zusammenarbeit mit der lokalen Agendagruppe FahrRad im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens abgestimmt.

Im Rahmen des Umbaus der Oberen Hauptstraße Süd sollen ebenfalls Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Der neue Steg in der Unteren Mühlstraße wird die alte Brücke als wichtigen Zubringer zum Schulzentrum ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr ersetzen.

#### FUSSWEGE

Die Innenstadt von Hockenheim ist fußläufig gut zu erschließen. Dennoch gibt es gerade im Bereich des Untersuchungsgebiets „Obere Hauptstraße Süd“ Defizite hinsichtlich der Breite der Fußwege. Hier kommt es im Begegnungsverkehr immer wieder zu kritischen Situationen. Das Gesamtverkehrskonzept nennt hierzu:

*„In Hockenheim soll insgesamt eine fußgängerfreundliche Planung des Gesamtverkehrs angestrebt werden.“*

Quelle: Fortschreibung Gesamtverkehrskonzept, R + T, Topp Skupil Huber-Erler

Durch die Umgestaltung der Oberen Hauptstraße im Bereich des Sanierungsgebiets können Missstände im Bereich der Fußwege behoben werden, bei Abbruch- und Neubaumaßnahmen im Rahmen der Sanierung kann durch ein Zurückversetzen der Bauflucht partiell mehr Raum für Fußgänger geschaffen werden.

Auch im Bereich „Messplatz“ wird durch Mischverkehrsflächen und die damit verbundenen reduzierten Höchstgeschwindigkeiten, extra verbreitete Fuß- und Radwege entlang des Kraichbachs (Stöcketweg) und die sonstigen Fußwege die Position von Fußgängern verbessert.

Die im Gesamtverkehrskonzept bemängelte Kfz-Belastung der Karlsruher Straße als Mischfläche wird zukünftig durch die neue Verkehrsverbindung Untere Mühlstraße/Messplatz verbessert, so dass sie weiterhin Verkehrsberuhigter Bereich bleiben kann.

## 2.7 KULTUR- UND BILDUNGSANGEBOT

Hockenheim bietet ein vielfältiges Kultur- und Bildungsangebot.

#### BETREUUNGSEINRICHTUNGEN UND SCHULEN

Es sind einige Betreuungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche (2 Krippen, 8 Kindergärten, Schülerhort, Schulmensa im Schulzentrum) und diversen Schularten (Grundschule, Realschule, Werkrealschule, Gymnasium, Berufsschule, Förderschule) am Ort vorhanden.

Eine Stärkung des Standortes Hockenheim kann auch durch die Bereitstellung und Anpassung passender (Betreuungs-)Angebote begünstigt werden.

#### STADTBIBLIOTHEK

Die neu errichtete Zehntscheune beherbergt die Stadtbibliothek an zentraler Stelle in der Stadtmitte.

*„Sie finden bei uns insgesamt rund **37.000** Medien, darunter ca. 12.500 Sachbücher aus allen Wissensgebieten*

ca. 9.500 Romane

ca. 9.300 Kinder- und Jugendbücher

ca. 3.600 Non-Book-Medien (CDs, DVDs, Computerspiele)

ca. 200 Gesellschaftsspiele für Groß und Klein

42 verschiedene Zeitschriften mit rund 2000 einzelnen Heften

5 Tageszeitungen

Der größte Teil der Medien ist ausleihbar.“



Quelle: Internetauftritt der Stadt Hockenheim

### VOLKSHOCHSCHULE

Die Volkshochschule bietet ein breites Bildungsangebot für alle Bürgerinnen und Bürger.

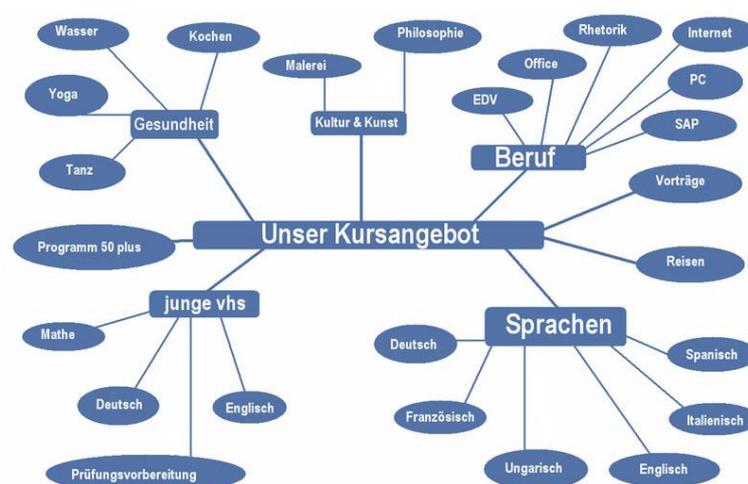


Abb.: Kursangebot VHS

Quelle : Internetauftritt VHS

## MUSEEN

Zwei Museen knüpfen an den Hockenheimring und die Geschichte des Tabakanbaus in der Region an.



Abb.: Tabakmuseum in der Zehntscheune

*„Direkt am Hockenheimring präsentiert dieses Museum nicht nur die Geschichte des Hockenheimrings und seiner rennsportlichen Ereignisse, sondern auch eine Sammlung von historischen Motorrädern und Motoren (insgesamt über 200 Exponate), Multi-Media-Show, Rennsimulator und Besichtigungsfahrten über den Hockenheimring mit Führung.“*

*„In Hockenheim haben Tabak-Anbau und -Verarbeitung Tradition. Beide verhalfen der Gemeinde in der Vergangenheit zu Ansehen und Brot. ... Heute gibt es hier keine Zigarrenfabrik mehr, und auch der Tabakanbau ging stark zurück. Geblieben ist aber die Verbundenheit der Bevölkerung mit dem Tabak und seiner Verarbeitung.*

...

*Das Museum informiert über die Historie des Tabaks und seiner Verarbeitung. Es will aber auch soziale Aspekte aufzeigen und Erinnerungen wecken an die "gute alte Zeit". So sind neben Arbeitstischen, Formen, Pressen, Waagen und sonstigen Geräten einer alten Zigarrenfabrik auch Pfeifen und Raucherzubehör nebst vielen Fotos zu sehen.“*

Quelle Stadt Hockenheim Homepage

## KONZERTE, VERANSTALTUNGEN

Vielseitige Veranstaltungen finden in Stadthalle, Kultur- und Jugendhaus Pumpwerk und auf dem Hockenheimring statt.

## VEREINE

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

## SPORTSTÄTTEN

Der Hockenheimring ist mit seinen namhaften Veranstaltungen sicherlich die bekannteste Sportstätte Hockenheims.

Mit dem Aquadrom verfügt Hockenheim über ein attraktives und auch über die Stadtgrenzen hinaus beliebtes Freizeitbad.

## 2.8 ARBEITSANGEBOT

Die Arbeitslosenquote für den Rhein-Neckar-Kreis weist eine sehr positive Entwicklung auf. (Es sind keine detaillierten Zahlen nur für das Stadtgebiet Hockenheim verfügbar)

Die Arbeitslosenquote hat sich seit dem Jahr 2005 stetig verringert von 7,2 % (19434 Personen) auf 4,4% (12535 Personen) im Jahr 2013 bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Die Arbeitslosenquote liegt deutlich unter dem Bundes- und leicht über dem Landesdurchschnitt.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort im Jahr 2012 (2011) 7022 (6717), sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort im Jahr 2012 (2011) 8142 (7938).

5030 (4789) Berufseinpendlern im Jahr 2012 (2011) stehen 6150 (6010) Berufsauspendler in 2012 (2011) gegenüber. Mehr Personen arbeiten also außerhalb der Stadt Hockenheim, als im Gegenzug von außerhalb in die Stadt zum Arbeiten kommen.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden Württemberg

Im Sanierungsgebiet bestehen zum Zeitpunkt der Vorbereitenden Untersuchungen nur wenige Betriebe und Läden. Der Schwerpunkt des Gebiets liegt auf Wohnen.

Durch die bereits bestehende dichte Bebauung besteht keine Möglichkeit der Ansiedlung weiterer gewerblicher Flächen.

Die geplanten Nachverdichtungen im Blockinnenbereich zielen ebenfalls auf eine zentrumsnahe Wohnnutzung.

## 2.9 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

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 2002 ist die Zahl der Bevölkerung von 20483 Bürgern auf 21448 Bürger im Jahr 2013 gestiegen.

Quelle: Statistisches Landesamt Baden Württemberg (2002-2012)/Stadt Hockenheim (2013)

Die Prognose bis 2030 lässt einen weiteren Bevölkerungszuwachs erkennen, wobei sich an den Zahlen ebenfalls die Zunahme der älteren Bevölkerungsgruppen ablesen lässt.

**Tabelle: Bevölkerungsvorausrechnung mit Wanderungen bis 2030 nach 5 Altersgruppen\*)**

Jahr	Insgesamt	unter 20	20 - 40	40 - 60	60 - 85	85 und mehr
<b>2010</b>	21190	4211	4946	6758	4690	585
<b>2015</b>	21474	4036	4792	6744	5144	758
<b>2020</b>	21579	3828	4688	6428	5745	890
<b>2025</b>	21571	3706	4502	5904	6317	1142
<b>2030</b>	21431	3588	4309	5476	6851	1207

Quelle: Statistisches Landesamt Baden Württemberg

#### BEVÖLKERUNGS- UND ALTERSSTRUKTUR

Der Altersaufbau wird geprägt von den langfristigen Folgen der Veränderungen der Bevölkerungspyramide.

**Tabelle: Altersstruktur (Stand 2011)**

	Hockenheim gesamt	
	Anzahl	%
unter 15-jährige	2.923	13,6 %
15 - 18-jährige	717	3,3 %
18 - 25-jährige	1.670	7,8 %
25 - 40-jährige	4.030	18,8 %
40 - 65-jährige	8.105	37,8 %
65 Jahre und älter	4.003	18,7 %
Gesamtzahl	21.448	100 %

Quelle: Statistisches Landesamt Baden Württemberg/Stadt Hockenheim

Anhand der prognostizierten Zahlen für die alters- und zahlenmäßige Entwicklung der Bevölkerung sollten spezielle Angebote für entsprechende Bevölkerungsgruppen geplant werden. Dazu sind besonders die zentralen Innenstadtlagen mit kurzen Wegen zu städtischen Angeboten wie das Untersuchungsgebiet „Obere Hauptstraße Süd“ oder der Messplatz geeignet.

## 2.10 WOHNRAUM BESTAND UND BEDARF

*„Grundlegendes Ziel der Stadt Hockenheim bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans soll eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und ein schonender Umgang mit der Ressource Boden sein. 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.“*

*Die Schlagworte „Flächenverbrauch“ und „Flächenmanagement“ waren auch Thema des Arbeitskreises „Bauen und Wohnen“ der Lokalen Agenda 21, die von der Stadt Hockenheim ins Leben gerufen wurde. Der Bericht aus dem Jahre 2005 „Flächennutzung und -verbrauch in Hockenheim - Langfristige Entwicklung und Vorschläge aus nachhaltiger Sicht“ soll gemäß Beschlusslage des Ausschusses durch die Fortschreibung des Flächennutzungsplans umgesetzt werden.“*

Quelle: FNP

Die im Entwicklungskonzept der Vorbereitenden Untersuchungen für das Gebiet „Obere Hauptstraße Süd“ vorgesehene Innenentwicklung folgt den Vorgaben des Flächennutzungsplanes. Hier sollte in allen drei Teilbereichen die Möglichkeit der Innenentwicklung geprüft werden.

### MÖGLICHKEITEN DER INNENENTWICKLUNG

*„Die Siedlungsentwicklung ist grundsätzlich so zu gestalten, dass Schwerpunkt auf die „Innenentwicklung“ gelegt wird und eine behutsame Ausweitung der bestehenden Gemeindegebiete erst nach Ausschöpfung innerörtlicher Baulandreserven erfolgt.“*

...

*Die Innenentwicklung basiert größtenteils durch die Schließung von Baulücken auf der freiwilligen Bebauung oder Veräußerung der Grundstücke durch die Grundstücksbesitzer. Die Flächen stehen dem allgemeinen Wohnungsmarkt daher nicht zu Verfügung. Die Städte und Gemeinden können auf "informeller Basis", das heißt durch Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit, sowie durch Hilfestellungen mit Testentwürfen und durch die Verbesserung der planerischen Rahmenbedingungen sicherlich Erfolge erzielen. Die vorhandenen Rechtsinstrumentarien sind jedoch schwierig anzuwenden und nur bedingt tauglich. Die Gemeinde ist auf ein Tätigwerden des Eigentümers angewiesen. Sie hat, soweit sich die Grundstücke nicht im Gemeindeeigentum befinden, keinen direkten Zugriff. Die Theorie wurde durch die Erhebung der Baulandreserven bestätigt. Viele der Baulücken existieren bereits seit Jahren und die Eigentümer sind nicht gewillt eine Veränderung beizuführen. Bei der Anrechnung der Innentwicklungsflächen und Baulücken wurde daher die realistische Umsetzbarkeit im zeitlichen Rahmen des Flächennutzungsplans berücksichtigt. In Hockenheim werden die Baulücken in einem Kataster erfasst.“*

Quelle: FNP

Bereits in den vorangegangenen Sanierungsgebieten „Mittlere Mühlstraße/Untere Hauptstraße“ sowie in den aktuell in Planung befindlichen Teilbereichen „Messplatz“, „Schackgärten“ und „Obere Hauptstraße Süd“ wird diesen Vorgaben Rechnung getragen. Hier wurde und wird verstärkt innerstädtisches Potential genutzt.

#### BAULÜCKENKATASTER/UNBEBAUTE WOHNBAUFLÄCHEN

Das Baulückenkataster (Stand 17.10.2013) zeigt 101 Baulücken im Stadtgebiet. Im Untersuchungsgebiet liegen davon zwei Grundstücke, welche sich beide im Besitz der Stadt befinden.

Quelle: Stadt Hockenheim

*„Die Vorbereitenden Untersuchungen zum Sanierungsgebiet „Obere Hauptstraße Süd“ zeigen zwei (nach Abbruch vorhandener Bausubstanz) ungenutzte Grundstücke, etwa 10 Gebäude weisen Leerstand oder teilweisen Leerstand auf. Der Flächennutzungsplan weist im Baublock Walldorfer Straße, Ringstraße, Obere Hauptstraße explizit ein Flächenpotenzial von 0,7 ha aus. Zusätzlich wird im Maßnahmenplan der Vorbereitenden Untersuchungen in den beiden anderen Baublöcken ebenfalls Potential für eine Innenentwicklung aufgezeigt. Die Entwicklung wird hier aufgrund der Verträglichkeit mit dem Umfeld auf Wohnen zielen.“*

Quelle: Vorbereitende Untersuchungen „Obere Hauptstraße Süd“, Gsa

Durch das neu geschaffene Baurecht im Bereich Messplatz kann ebenfalls ein lange brach liegendes „Filet-Grundstück“ in der Innenstadt der Innenentwicklung zugeführt werden. Hier entsteht analog zu den Forderungen im Stadtmarketing- und Stadtentwicklungskonzept eine „Differenzierte Entwicklung als Wohnstandort und Magnet für Tagesgäste“ (Maßnahme A.1.2.11).

In einem weiteren Teilbereich der Innenstadt, dem „Areal Hotel Kanne“ könnte sich eine Veränderung abzeichnen: Durch den Wegfall des Hotels könnte unter Einbeziehung benachbarter Grundstücke eine „Entwicklung als Einzelhandelsschwerpunkt mit größeren Einzelhandelsflächen für Betriebe mit großer Magnetwirkung für die Innenstadt“ angestoßen werden.

Quelle: Stadtmarketing- und Stadtentwicklungskonzept Hockenheim

#### WOHNRAUMBEDARF

*„Die Berechnung des relativen Flächenbedarfs zeigt, dass in allen Gemeinden des Verwaltungsraums bis zum Jahr 2020 ein Bedarf an Wohnbauflächen zu befriedigen ist.*

...

*Der 3. Bauabschnitt des Baugebietes 2. und 3. Gewann Biblis im Süden der Stadt Hockenheim ist fast vollständig bebaut (Stand: Dez 2012). Ca. 130 Baulücken für Wohnbebauung sind im restlichen Stadtgebiet vorhanden, Es ist also davon auszugehen, dass in Hockenheim von den gegenwärtig freien (Wohn-) Baugrundstücken ausreichend aktivierbar sind und auf dem Grundstücksmarkt zur Verfügung stehen.*

Hinzu kommen 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.

...

Werden die Flächenpotentiale vom relativen Bedarf abgezogen zeigt sich für die Stadt Hockenheim ein Bedarf zusätzlicher Bauflächen von 2,46 ha. Die Stadt hat jedoch keine Flächenneudarstellungen für Wohnbauflächen geplant, sie will den absoluten Flächenbedarf in den vorhandenen, nicht in der Bilanz eingestellten Baulücken decken.“

Quelle: 1. Fortschreibung des Flächennutzungsplanes 2020

Da im Flächennutzungsplan keine neuen Wohnbauflächen ausgewiesen werden, kommt der Nutzung innerstädtischer Potenziale große Bedeutung zu. Im Entwicklungskonzept der Vorbereitenden Untersuchungen „Obere Hauptstraße Süd“ wurde die Aktivierung von Potenzialen im Blockinnenbereich skizziert.



Entwicklungskonzept Vorbereitende Untersuchungen - Phase 2

Quelle: GERHARDT.stadtplaner.architekten

### 3 RAHMENBEDINGUNGEN

#### 3.1 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinde Hockenheim, Altlußheim, Neu-lußheim und Reilingen aus dem Jahr 1985 bzw. 2001 wird derzeit fortgeschrieben bis zum Jahr 2020. Im Februar 2014 erfolgte die erneute Offenlage. Der Feststellungsbeschluss wurde am 19.03.2014 gefasst. Die Genehmigung wird in Kürze erwartet. Das Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen und die angrenzenden Bereiche sind im Flächennutzungsplan als gemischte Bauflächen bzw. Wohnbauflächen ausgewiesen.



Ausschnitt Flächennutzungsplan 2020, Entwurf vom 31.02.2013

Der Flächenbedarf für die Stadt Hockenheim wird bis 2020 das Angebot der ausgewiesenen Neubauflächen (16,63 ha) übersteigen. „Wegen der praktizierten Innenentwicklung sind jedoch keine Neuausweisungen mehr nötig“.

Quelle: Hockheimer Tageszeitung

#### 3.2 LOKALE AGENDA 21

*„Global denken-in Hockenheim handeln!“*

*Der Gemeinderat hat sich im Oktober 1998 zu seiner Verantwortung für eine weltweite nachhaltige Entwicklung bekannt und beschloss einstimmig, die Verwaltung zu beauftragen, die organisatorischen Grundlagen für die Erstellung einer Lokalen Agenda zu erarbeiten. Mit der Auftaktveranstaltung im Juni 2001 wurde der „Startschuss“ gegeben: Rund 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer verteilten sich auf fünf Arbeitskreise. Zurzeit sind elf Projektgruppen in den unterschiedlichsten Themenbereichen (u.a. Artenvielfalt, Mobilität für Senioren und Gehbehinderte, „Bruchbuden“) aktiv.“*

Quelle: Internetauftritt Stadt Hockenheim

Im Rahmen der Lokalen Agenda 21 engagiert sich Hockenheim für Erneuerbare Energien, Baukultur, Kunst, Artenvielfalt, Mobilität, Begegnung zwischen Jung und Alt.



Abb.: Flyer Lokale Agenda 21

### 3.3 RAHMENPLÄNE, BEBAUUNGSPLÄNE, GESTALTUNGSPLÄNE, WETTBEWERBE

Mit einer Vielzahl an Planungen und Wettbewerben betreibt die Stadt Hockenheim seit Jahren intensiv die Erneuerung des Stadtzentrums. Kontinuierlich wurden mit Hilfe von Sanierungsgebieten Entwicklungen im Bestand angestoßen und erfolgreich umgesetzt.

So wurden in zwei Gebieten (Hirschstraße und Mittlere Mühlstraße) im Zuge städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen bereits innerstädtisch neue Wohnbauflächen in der zweiten Reihe erschlossen und mittlerweile fast vollständig bebaut. Damit sind attraktive, hochwertige, zentrumsnahe Wohnstandorte entstanden.

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.

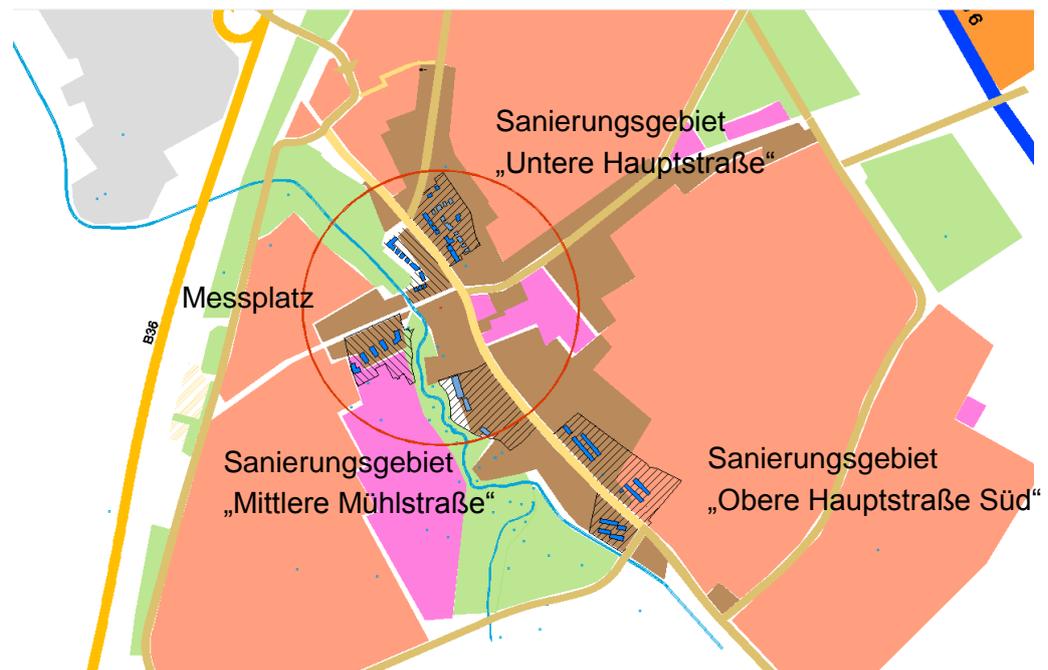


Abb.: Nachverdichtung/Neue Wohnbauflächen (blaue Flächen) in der Innenstadt

Mit Wettbewerben wurde nach kreativen und zukunftssträchtigen Lösungen für wichtige Teilbereiche des Stadtzentrums gesucht. (Wettbewerb Karlsruher Straße und Wettbewerb Messplatz).

Mit Entwicklungsstudien werden konsequent Standorte (Messplatz/Areal Kanne) untersucht und Lösungen skizziert, auf deren Basis Investoren gezielt angesprochen werden können.

#### BEBAUUNGSPLAN HIRSCHSTRASSE

Im Sanierungsgebiet Untere Hauptstraße/Mittlere Mühlstraße (Baublock Hirschstraße / Untere Hauptstraße) wurden erfolgreich Flächen im Blockinnenbereich zu Wohnzwecken nachverdichtet. Die Bauflächen im Gebiet sind mittlerweile weitestgehend bebaut worden.



Abb.: Bebauungsplan „Baublock Hirschstraße / Untere Hauptstraße 1. Änderung“

#### BEBAUUNGSPLAN MITTLERE MÜHLSTRASSE

Im Sanierungsgebiet Untere Hauptstraße/Mittlere Mühlstraße (Bebauungsplan Mittlere Mühlstraße) wurde das Thema Nachverdichtung in der zweiten Reihe verfolgt. Auf den z. T. sehr tiefen Grundstücken wurden Bauplätze in zweiter Reihe (teilweise anstelle alter nicht mehr genutzter landwirtschaftlicher Betriebsgebäude) angeboten. Damit entstanden attraktive Wohnlagen an der Grünen Mitte Hockenhems.

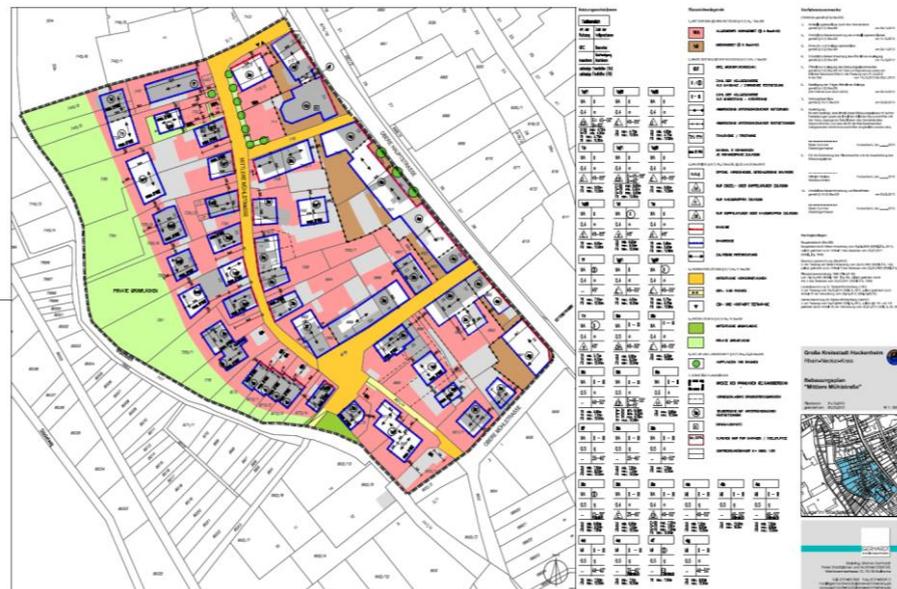


Abb.: Bebauungsplan Mittlere Mülhstraße

#### ENTWICKLUNGSSTUDIE MESSPLATZ

(2012, Gerhardt.stadtplaner.architekten)

„Die Planung sieht eine veränderte Straßenführung vor, so dass das städtische Grundstück am Festplatz einen besseren Zuschnitt für eine zukünftige Nutzung erhält. Aufgabe von GERHARDT.stadtplaner.architekten war es, eine Entwurfsstudie zur zukünftigen Nutzung zu erstellen. Dabei galt es, eine städtebauliche Konzeption zu erarbeiten,

- die eine abschnittsweise Vermarktung/Realisierung zulässt
- attraktive Nutzungen in der Innenstadt vorsieht,
- die den Platzraum Festplatz fasst
- hochwertiges Wohnen ermöglicht
- die attraktive Freiräume schafft
- die eine Fußwegverbindung zwischen Schule und Karlsruher Straße ermöglicht
- welche die Einbeziehung des Grundstücks an der Schubertstraße für einen späteren Bauabschnitt zulässt
- die moderne Wohnformen (Betreutes Wohnen, offen für Servicekonzepte) anbietet
- die ein Angebot für die Nachfrage Dienstleistung und Gemeinschaftseinrichtungen vorsieht

- welche die (Blick-)Beziehungen zur Zehntscheune/neuen Grünen Mitte berücksichtigt“



Abbildung: Entwicklungskonzept Messplatz

Quelle: Gerhardt.stadtplaner.architekten

Diese Entwicklungsstudie war Grundlage des im Jahr 2014 rechtskräftig beschlossenen Bebauungsplanes.

Zwei wichtige Ziele aus dem Stadtmarketing- und Stadtentwicklungskonzept sind im vorliegenden Bebauungsplan enthalten:

Maßnahme A.1.2.13 Die differenzierte Entwicklung Messplatz als Wohnstandort und Magnet für Tagesgäste.

#### ENTWICKLUNGSSTUDIE AREAL KANNE

(2013, Gerhardt.stadtplaner.architekten, SEPA)

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 wurde im Zusammenarbeit mit einem potentiellen Investor untersucht, inwiefern die Möglichkeit zur Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes besteht, um die Attraktivität der Karlsruher Straße und damit der Innenstadt zu erhöhen.



Abbildung: Entwicklungskonzept Areal Kanne

Quelle: Gerhardt.stadtplaner.architekten, SEPA

In diesem Konzept wird ein wichtiges Ziel aus dem Stadtmarketing- und Stadtentwicklungskonzept umgesetzt:

Maßnahme A.1.1.3 Nutzungskonzept und Entwicklung Areal Hotel Kanne als Einzelhandelsmagnet.

Die Stadtverwaltung versucht in Gesprächen mit Investoren die Entwicklung dieses zentralen Standortes voranzutreiben.

#### GESTALTUNGSSATZUNG

Das städtebauliche Erscheinungsbild wird aus der Summe vieler einzelner Bauprojekte entwickelt. Durch unproportionierte Anbauten, unangemessene Materialwahl, übertriebene Werbeanlagen kann in der Summe die Wirkung des Stadtbildes geschwächt werden.

Zur Steigerung der Attraktivität der Einkaufsinnenstadt soll eine Gestaltungssatzung erstellt werden, die verbindliche Richtlinien für Werbeanlagen und die Gestaltung von Fassaden, Schaufenstern und Vordächern festlegen soll.

Wenn konsequent gesteuert, gleichzeitig überzeugend beraten und fachkundig informiert wird, bleiben weder das gewachsene Stadtbild, noch die zeitgemäße Stadtentwicklung auf der Strecke. Hierbei wird das Augenmerk auf die Kommunikation gelegt, um insbesondere breite Akzeptanz bei Gewerbetreibenden zu erlangen.

## ZEHNTSCHEUNE UND ZEHNTSCHEUNENPLATZ

Im Jahr 2005 wurde die in Privatbesitz befindliche Zehntscheune als ältestes Gebäude von Hockenheim vom Abriss bedroht. Die Stadt Hockenheim hat große Anstrengungen unternommen, um dieses identifikationsstiftende Bauwerk für die Bevölkerung zu sichern. Das Gebäude wurde am ursprünglichen Standort abgetragen und in der Folge am neuen Standort im Rückbereich der Karlsruher Straße mit neuer Nutzung (Stadtbücherei und Tabakmuseum) bis zum Jahr 2010 wieder aufgebaut.



Abb.: Zehntscheune

Quelle: Stadt Hockenheim

Entstanden ist mit der Zehntscheune und der umgebenden Fläche ein wichtiger Platz im Zentrum der Einkaufsinnenstadt, der regelmäßig für Wochenmärkte und Festivitäten genutzt wird.

### 3.4 VORHANDENE UNTERSUCHUNGEN

Für den unmittelbaren Bereich des Untersuchungsgebiets „Obere Hauptstraße Süd“ gibt es keine rechtskräftigen Bebauungspläne. Die Zulässigkeit von Gebäuden regelt sich nach § 34 BauGB. Allerdings gibt es für das benachbarte Gebiet „Mittlere Mühlenstraße“ einen Bebauungsplan und der Bebauungsplan „Innenstadt“ wurde im Jahr 2014 im Teilbereich Messplatz geändert. Auch für den Teilbereich „Schackgärten“ wird derzeit geplant.

#### VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN OBERE HAUPTSTRASSE SÜD

(2014, Gerhardt.stadtplaner.architekten)

In den Vorbereitenden Untersuchungen wurde das Gebiet analysiert und städtebauliche Missstände dokumentiert. Die überwiegend alte Bausubstanz weist viele schadensträchtige Gebäude mit Sanierungsbedarf aus. Gerade im Bereich der Oberen Hauptstraße ist das städtebauliche Erscheinungsbild besonders desolat. Hinzukommt, dass der Straßenraum der Oberen Hauptstraße für das vorhandene Verkehrsaufkommen schlecht gerüstet ist.

Im zweistufigen Maßnahmenkonzept wurden als wichtige Entwicklungsschritte in Phase 1 die Sanierung der Blockrandbebauung und die Umgestaltung der Oberen Hauptstraße definiert.



Maßnahmenkonzept – Phase 2

In Phase 2 – soll die Innenentwicklung in den Fokus rücken.



Maßnahmenkonzept – Phase 2

Quelle: GERHARDT.stadtplaner.architekten

Als südlicher Stadteingang kommt der Oberen Hauptstraße eine größere Bedeutung zu. Derzeit präsentiert sie sich mit auffallend schlechter Bausubstanz, zu hohem Verkehrsaufkommen und Lärmbelastung als unattraktiver Wohnstandort.

Durch die geplante Umgestaltung des Straßenraumes, die Umsetzung der empfohlenen Verkehrsberuhigung durch Tempolimit, bauliche Umgestaltungen der Straßenrandbebauung und die Entwicklung von Wohnbauflächen im Blockinnenbereich werden der Standort und damit auch der Weg zur (Einkaufs-)Innenstadt an Attraktivität gewinnen.

#### VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

(1990/92 bzw. 2006, R + T, Topp Skupil Huber-Erler)

Für Hockenheim existiert ein Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 1990/92 mit einer Fortschreibung aus dem Jahr 2006. Als Ziele des aktualisierten Gesamtverkehrskonzepts werden für den MIV formuliert:

##### *Motorisierter Individualverkehr:*

*„Für die Abwicklung des erforderlichen Kfz-Verkehrs wurden folgende Ziele zugrunde gelegt:*

- *Beibehalten der bisher verfolgten Strategie zur verkehrlichen Entlastung des Innenstadtbereichs. Die am Rande liegenden Entlastungsstraßen sollen dazu möglichst effektiv einbezogen werden.*
- *Genügend leistungsfähige Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs auf dem Hauptstraßennetz.*
- *Gute Begreifbarkeit des Straßennetzes und von Knotenpunkten, gute Orientierung im Straßennetz.*
- *Entlastung von Streckenabschnitten mit unverträglichen Kfz-Belastungen.*
- *Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, Vermeidung von zusätzlichen Verkehrsbelastungen in Wohngebieten durch Fremdverkehr (Parksuchverkehr, Schleichverkehr), Verringerung von Verkehrsimmissionen.*

##### *„Weitere Ziele*

*Die Einsatzfahrzeuge sollen weiterhin ihre Haupttrouten schnell erreichen können. Das spezielle Erschließungskonzept für Großveranstaltungen auf dem Hockenheimring Baden-Württemberg soll weiterhin angewandt werden können.“*

Das Gesamtverkehrskonzept sieht eine Entlastung der Karlsruher Straße und eine Verkehrsberuhigung der Oberen und Unteren Hauptstraße in zwei Stufen vor:

- Durch die Umgestaltungen im Bereich Zehntscheune/Messplatz wird eine Entlastung der Karlsruher Straße vorgesehen.
- Durch Umbaumaßnahmen (Verengung des Straßenquerschnitts, Einrichtung einer Geschwindigkeitsreduzierung und Umlenkung des Verkehrsstromes an

der Kreuzung Ringstraße/Obere Hauptstraße) wird die Entlastung der Oberen Hauptstraße begünstigt.

Die derzeitige starke Belastung der Anlieger lässt sich auch aus den Rückmeldungen im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen belegen. In den Fragebögen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde durch die Anwohner/Eigentümer mehrfach die Störung durch Lärm und Störung durch Abgase - schwerpunktmäßig an der Oberen Hauptstraße - bemängelt.

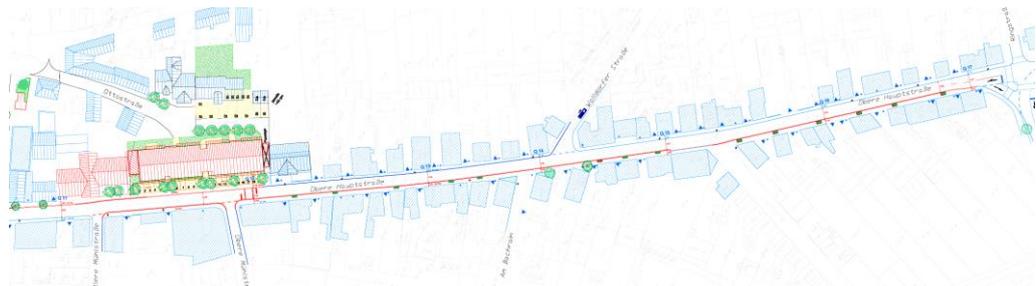


Abb.: Planungen Straßenumgestaltung Obere Hauptstraße

Quelle: Gesamtverkehrskonzept, R + T, Topp Skupil Huber-Erlar

#### Radverkehr:

*„Die Attraktivität des derzeit in Hockenheim vorhandenen Radverkehrs soll gesteigert werden. Dabei geht es nicht nur um Radverkehrsanlagen, sondern generell um den Radverkehr unter dem Gesichtspunkt der Alltagstauglichkeit.“*

*Die Handlungsschwerpunkte im Radverkehr beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Aspekte:*

- *Beseitigung von Lücken im vorhandenen Radwegenetz*
- *Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr und die anderen Verkehrsteilnehmer*
- *Erreichbarkeit aller örtlichen Zielpunkte mit dem Fahrrad*
- *Steigerung der Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad“*

Im Rahmen zukünftiger Planungen sollte das interne Radwegenetz durch geeignete bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen gestärkt werden.

Nach dem Bau der neuen Brücke in der Unteren Mühlstraße zur Erschließung des Messplatzes wird an Stelle der alten Brücke (ebenfalls in der Unteren Mühlstraße) ein neuer Steg ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stehen.

Damit wird auf der wichtigen Verbindung zwischen Hauptstraße und Schulzentrum eine wesentliche Verbesserung im Radwegenetz erreicht.

Durch die Verkehrsberuhigung der Oberen Hauptstraße soll ein weiterer positiver Effekt für den Radverkehr eintreten.

### „Fußgängerverkehr:

Planungsmaßnahmen zum Problembereich Fußgängerverkehr haben ihren Schwerpunkt in der:

- Herstellung ausreichender Gehwegbreiten mit guter Aufenthaltsqualität (Mindestmaß: 1,50 m Breite)
- behindertengerechte Gestaltung von Gehwegen sowie Querungen der Hauptverkehrsstraßen
- Sicherstellung der Fußgängererreichbarkeit von wichtigen Zielen im Alltag
- Sicherung von Straßenquerungen in höher belasteten Straßen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Schulwege“

Quelle: Fortschreibung Gesamtverkehrskonzept, R + T, Topp Skupil Huber-Erler

Das Konzept für die Umgestaltung der Oberen Hauptstraße sieht die Verbreiterung der Gehwege vor.

Durch die Verkehrsberuhigung und das Tempolimit werden weniger Radfahrer als bisher – verbotswidrig – den Gehweg benutzen.

### PLAN UMGESTALTUNG KREUZUNG MEDCENTER

Derzeit stellt sich der südliche Eingang zur Hockheimer Innenstadt eher negativ dar. Größere Verkehrsströme gelangen derzeit noch in die Obere Hauptstraße. Viele Gebäude an der Oberen Hauptstraße weisen einen deutlichen Renovierungsstau auf.



Abb.: Planung für die Umgestaltung der Kreuzung „Medcenter“

Quelle: Stadt Hockenheim

In den Vorbereitenden Untersuchungen wurde die Kreuzung Ringstraße/Obere Hauptstraße/Südring/Reilinger Straße daher als ein Entwicklungsschwerpunkt aufgeführt.

Aktuelle Planungen zielen daher darauf, den Hauptverkehrsstrom aus Richtung Süden in Richtung Südring umzuleiten und sichere Wegeführungen und Kreuzungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen.

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 umgesetzt.

#### HÖP – HOCHWASSERSCHUTZ- UND ÖKOLOGIERPROJEKT HOCKENHEIM

*„Der neue Gewässerverlauf des Kraichbachs wird weitestgehend zwischen dem heutigen Kraichbach und dem Mühlkanal bzw. teilweise in den alten Gewässerbetten verlaufen. Innerhalb des Stadtgebiets ist in dem 800 Meter langen Planungskorridor für den neuen Kraichbach deutlich mehr Raum vorgesehen als bisher. Gleichzeitig soll ein leicht mäandrierender Gewässerlauf mit flachen Ufern modelliert und ein Bewuchs mit standorttypischer Vegetation initiiert werden. Stillwasserzonen werden teilweise in den Bereichen angelegt, in denen der neue Kraichbach die derzeitigen Abflussprofile kreuzt. Die alten Gewässerläufe werden weitestgehend verfüllt.*

*Der Hochwasserschutz wird durch Deiche, Hochwasserschutzmauern und mobile Hochwasserschutzwände sichergestellt. Aus städtebaulicher Sicht ermöglicht das Projekt die Fortführung der innerstädtischen, in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Grün- und Erholungssachse entlang des Kraichbachs.*

*Der Bau einer neuen Brücke an der Unteren Mühlstraße ermöglicht eine verbesserte Erschließung des westlich des Kraichbachs liegenden Areals am Messplatz in der Stadtmitte. Weiterhin sind der Neubau von zwei Brücken/Stegen für Fußgänger und Radfahrer und der Abbruch von zwei Brücken vorgesehen. Kleingärten, die in diesem Zuge aufgegeben werden müssen, können teilweise im Planungsraum ausgeglichen werden.*

*Weniger sichtbare Vorteile ergeben sich beiläufig auch für die Siedlungswasserwirtschaft, denn der geplante neue Kraichbachverlauf ermöglicht den Rückbau eines städtischen Hebewerks. Dieses wird durch einen weniger wartungsintensiven Abwasserkanal ersetzt.“*

Quelle: Regierungspräsidium Karlsruhe

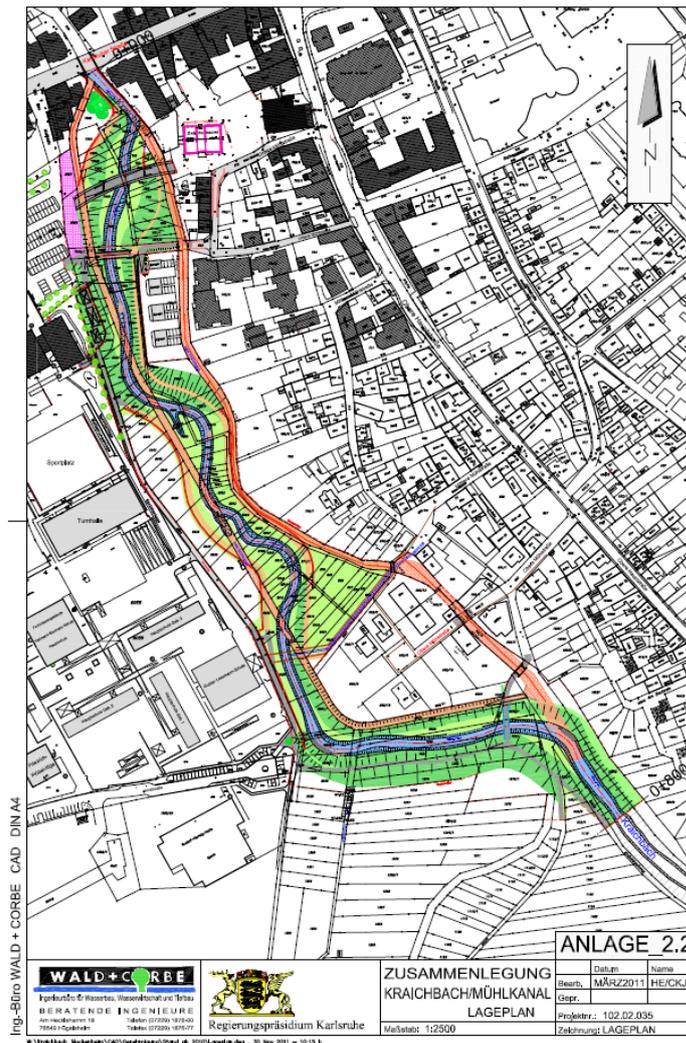


Abb.: Lageplan Hochwasserschutz- und Renaturierungsmaßnahme

Quelle: Wald und Corbe Beratende Ingenieure

Die Planungen des HÖP berühren das Sanierungsgebiet zwar nicht direkt, wirken sich aber positiv aus, da über die Bachstraße ein Zugang zum Wegenetz entlang des Kraichbachs besteht. Damit sind die Innenstadt und die Grüne Mitte für Fußgänger und Radfahrer abseits der Hauptstraße erreichbar.

#### LÄRMAKTIONSPLANUNG FÜR SCHIENEN- UND GEWERBELÄRM SOWIE VERKEHRSLÄRM

(2011 bzw. 2012, Genest und Partner)

„Im Stadtgebiet Hockenheim wurden auf Grundlage der Lärmkarten bezüglich einer Überschreitung der o. g. schalltechnischen Auslöseschwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ausschließlich beim Schienenverkehr im Nachtzeitraum Lärmprobleme bzw. verbesserungsbedürftige Situationen festgestellt.“

Gemäß den Lärmbetroffenheiten (siehe auch Karte 5 des Anhangs) sind Lärmpegel durch den nächtlichen Schienenverkehr von > 60 dB(A) in der Stadt Hockenheim vor allem an den Gebäuden entlang der Schienentrassen in der Lußheimer Straße, Eisenbahnstraße und Dresdner Straße anzutreffen.

*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, Haardtstraße, Buchenweg und Birkenallee (siehe auch Karte 12 des Anhangs).“*

Quelle: Genest + Partner

Dank der Lage in der Innenstadt ist das Sanierungsgebiet Obere Hauptstraße Süd recht gut gegen die Schallquellen Bahntrasse und Hockenheimring geschützt.

Dies belegen die Karten der Lärmaktionsplanung und deckt sich auch mit den Rückmeldungen der Vorbereitenden Untersuchungen, hier wurde nur in einem Fall von der Walldorfer Straße Lärmbelästigung durch den Hockenheimring genannt, während ansonsten mehrheitlich Verkehrslärm entlang der Hauptstraße und der Ringstraße bemängelt wurde.

”

*Im Stadtgebiet Hockenheim wurden auf Grundlage der Lärmkarten bezüglich einer Überschreitung der o. g. schalltechnischen Auslöseschwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts Lärmprobleme bzw. verbesserungsbedürftige Situationen festgestellt.*

*Gemäß den Lärmbetroffenheitskarten sind hohe Lärmpegel in der Stadt Hockenheim vor allem in der Oberen und Unteren Hauptstraße 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.*

Bestätigt wird dies in den Fragebogen der Vorbereitenden Untersuchungen der „Oberen Hauptstraße Süd“, hier wurde seitens der Anwohner (insbesondere der Hauptstraße) mehrfach Störung durch Lärm genannt.

*„Im Untersuchungsbereich der Stadt Hockenheim wurden gemäß Tabelle 4 folgende lärmindernde Maßnahmen in der Vergangenheit bereits umgesetzt.“*

Zu nennen sind hier Lärmschutzwände entlang von Autobahnrampen, Schienenwegen, Ernst-Wilhelm-Sachs-Straße, Reilinger Straße, Lußheimer Straße, B39 und Südring.

*„Vorgeschlagener Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung*

*Als Maßnahmenfelder und kommunale Strategien der Lärmaktionsplanung sind im Wesentlichen drei Maßnahmengruppen zu nennen:*

- *Planerische und organisatorische Maßnahmen*
- *Aktive Maßnahmen, die an der Quelle ansetzen*
- *Passive Maßnahmen am Immissionsort.*

...

*Insgesamt werden sechs Maßnahmenpakete M1 bis M6 vorgeschlagen und zur*

*Diskussion gestellt.*

- *Maßnahme M1: Geschwindigkeitsreduktion auf den Bundesautobahnen auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h bzw. von 100 km/h im Bereich der Rampen (siehe auch Karten 6 und 7 des Anhangs).*
- *Maßnahme M2: Ausweisung einer Fußgängerzone im nördlichen Abschnitt der Karlsruher Straße (Planfall A gemäß /11/, siehe auch Karten 8 und 9 des Anhangs).*
- *Maßnahme M3: Errichtung einer neuen Brücke zwischen Messplatz und Unterer Mühlstraße, Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für die Obere und Untere Hauptstraße, durchgängige Öffnung für den Zwei-Richtungsverkehr auf der Unteren Hauptstraße (Planfälle BCD gemäß /11/, siehe auch Karten 10 und 11 des Anhangs).*
- *Maßnahme M4: Maßnahmen M1 und M3 (siehe auch Karten 12 und 13 des Anhangs).*
- *Maßnahme M5: Maßnahme M4 und Verlängerung der Lärmschutzwand entlang der A6 um ca. 650 m Länge in Richtung Tank- und Rastanlage (siehe auch Karten 14 und 15 des Anhangs).*
- *Maßnahme M6: Maßnahme M5 und Verlängerung der Lärmschutzwand entlang der A61 um ca. 790 m Länge in Richtung Speyer (siehe auch Karten 16 und 17 des Anhangs).“*

Quelle: Genest + Partner

Maßnahme M 3 wird derzeit umgesetzt. Der 2014 in Kraft getretene Bebauungsplan „Innenstadt – 1. Änderung Messplatz“ sieht die geplante neue Brücke zum Messplatz bereits vor.

Im Rahmen des Sanierungsgebiets „Obere Hauptstraße Süd“ steht auch die bauliche Änderung der Oberen Hauptstraße an, mit dem Ziel eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer zu bewirken.

Durch die Umgestaltung des Verkehrsknotens am „Med-Center“ und die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit in der Oberen Hauptstraße werden Teile des Verkehrstroms um die Innenstadt herumgelenkt werden und so für eine Reduktion der Lärmbelastung führen.

#### FORTSCHREIBUNG LÄRMMINDERUNGSPLANUNG 2014

*Zur Erstellung des Lärmminderungsplans der Stadt Hockenheim hat R+T für die Ingenieurgesellschaft Genest und Partner im Jahr 2007 eine Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2020 für die Hockenheimer Innenstadt zur Verfügung gestellt. Diese Verkehrsprognose wurde mit dem Verkehrsmodell aus dem Gesamtverkehrskonzept Hockenheim verglichen, das auf Verkehrserhebungen aus den Jahren 2004 und 2005 basiert.*

Für die Fortschreibung der Lärminderungsplanung wurden an 4 ausgewählten Stellen die Verkehrsmengen gezählt, um sie mit den ursprünglichen Zählungen und den damaligen Prognosewerten (auch hinsichtlich einer gewünschten Verkehrsberuhigung der Oberen Hauptstraße – Maßnahme 3) zu vergleichen.

*„Die für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrsmengen sind noch nicht überschritten. Für die Zählstellen, an denen Zunahmen erwartet wurden, sind die Zunahmen noch nicht in vollem Umfang eingetreten. Für die Zählstelle, an der Abnahmen erwartet wurden, ist der Rückgang fast schon vollumfänglich eingetreten. Die 2005 gewählten Hochrechnungsfaktoren für die innerstädtischen Zählstellen wurden durch die 24-stündigen Querschnittszählungen bestätigt.“*

*Das Verkehrsmodell ist somit eine stabile Grundlage für den Lärminderungsplan. Durch weitere Zählungen in den nächsten 2 bis 6 Jahren kann diese Aussage weiter belegt werden, eine Anpassung des Verkehrsmodell ist nicht erforderlich, da die Prognose bisher durch die gezählten Werte gestützt wird.“*

Quelle: Genest + Partner

#### EINZELHANDELSUNTERSUCHUNG ALS GRUNDLAGE FÜR EIN EINZELHANDELSKONZEPT FÜR DIE STADT HOCKENHEIM

(2008, Dr. Donato Acocella)

Im Januar 2008 wurde von Dr. Donato Acocella eine Einzelhandelsuntersuchung als Grundlage für ein Einzelhandelskonzept für die Stadt Hockenheim vorgelegt.

*„Die gesellschaftliche Aufgabe des Einzelhandels liegt in der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern. In jeder Stadt betrifft dies zunächst die Deckung der Grundversorgung insbesondere mit Lebensmitteln. In einem Unterzentrum erstreckt sich diese Aufgabe auf die Versorgung ihres Verflechtungsbereichs mit Gütern des überörtlichen gehobenen Grundversorgungsbedarfs.“*

*„Eine lebendige Innenstadt ist im Zeichen der Suburbanisierung eine unverzichtbare Voraussetzung für die Entwicklung von Hockenheim. Es gilt umfassende Strategien zu finden, um die Innenstadt verstärkt lebendig und lebenswert zu gestalten. Hierzu gehören neben der Belebung und Stärkung der Einzelhandelsfunktion*

- *die Schaffung von ansprechenden, sicheren und saubereren öffentlichen Räumen zur Begegnung, z.B. Plätze und Fußgängerzonen*
- *ein Verkehrskonzept*
- *eine attraktive Bebauung und Fassadengestaltung*
- *die Nutzungsmischung der Funktionen, z.B. Stärkung der Wohn- und Arbeitsfunktion in den Zentren*
- *sowie neue Kooperationsformen (Bürgerbeteiligung, Public Private Partnership, Citymarketing)“*

Quelle Einzelhandelsuntersuchung Dr. Acocella

## AUSSTATTUNG GESAMTSTADT

*„Die in der Gesamtstadt Hockenheim ermittelten 162 Einzelhandelsbetriebe erwirtschaften auf einer Verkaufsfläche von 44.450 qm einen Umsatz von rd. 133,8 Mio. €. Bezogen sowohl auf die Verkaufsfläche als auch auf den Umsatz stellen Nahrungs-/ Genussmittel die bedeutendste Sortimentsgruppe dar. Entsprechend der zentralörtlichen Einstufung von Hockenheim als Unterzentrum ist der kurzfristige Bedarfsbereich bezüglich Verkaufsfläche und Umsatz am stärksten.*

...

*Wie auch bei ähnlichen Untersuchungen in anderen Städten wird deutlich, dass einer geringen Anzahl großflächiger Betriebe (mehr als 800 qm VKF) mit insgesamt hohem Verkaufsflächenanteil eine hohe Anzahl kleiner Betriebe mit insgesamt geringem Verkaufsflächenanteil gegenübersteht.“*

Bei der Umsatzentwicklung zeichnet sich laut Einzelhandelsuntersuchung eine Entwicklung hin zu den Betrieben mit großen Verkaufsflächen ab. Zwei Drittel der großflächigeren Betriebe verzeichnen Zuwächse, während rund die Hälfte aller Betriebe mit kleinerer Fläche (<100qm) Umsatzrückgänge zu verzeichnen hatten.

## WOHNUNGSNAHE GRUNDVERSORGUNG

*„In der Stadt Hockenheim beträgt die Bindungsquote des Einzelhandels insgesamt rd. 110%, d.h. per Saldo sind Kaufkraftzuflüsse zu verzeichnen, was unter quantitativen Gesichtspunkten unter Berücksichtigung der zentralörtlichen Funktion eines Unterzentrums eine insgesamt gute Versorgungssituation der Stadt Hockenheim bedeutet.“*

*„Im für die Nahversorgung besonders bedeutsamen kurzfristigen Bedarfsbereich sollten Bindungsquoten von 100% nicht wesentlich unter- aber auch nicht überschritten werden, da in jeder Stadt/ Gemeinde eine möglichst wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs gewährleistet sein sollte.*

*Die Bindungsquote im kurzfristigen Bedarfsbereich liegt in Hockenheim bei rd. 115%, in nahezu allen Sortimentsbereichen sind per Saldo Kaufkraftzuflüsse zu verzeichnen.*

*Im Sortimentsbereich Nahrungs-/ Genussmittel liegt die Bindungsquote bei rd. 106% (vgl. Abb. 8 und Tab. A - 2 im Anhang). Rein rechnerisch ist somit eine Vollversorgung der Bevölkerung von Hockenheim gewährleistet.“*

Bei der räumlichen Verteilung im Stadtgebiet zeichnet sich ein differenziertes Bild:

„... sind in Karte 1 der in Hockenheim ansässige Supermarkt, die fünf Lebensmitteldiscounter sowie das SB-Warenhaus als Betriebe mit einer umfassenden Lebensmittelnaheversorgungsfunktion dargestellt. Um diese Standorte wurde jeweils ein Kreis mit einem Radius von 500 Metern gezogen, da davon ausgegangen werden kann, dass die Bevölkerung innerhalb eines solchen 500m-Radius den entsprechenden Vollversorger zu Fuß erreichen kann.“



Abb.: Karte 1 (Lebensmittel-)Nahversorgungsangebot in der Stadt Hockenheim

Quelle Einzelhandelsuntersuchung Dr. Acocella

„Insgesamt befinden sich nur drei der insgesamt sieben Lebensmittelnaheversorgungsbetriebe in integrierter Lage, wenngleich die Betriebe in der Lußheimer Straße eine zumindest teilweise fußläufig erreichbare Nahversorgungsquelle darstellen. ... Räumlich gesehen fehlen in der Kernstadt genau solche Nahversorger in integrierten Lagen am östlichen sowie am westlichen Kernstadtrand nördlich der Innenstadt. Die Nahversorgungssituation in Hockenheim würde deutlich verschlechtert, wenn der in der Innenstadt gelegene Discounter schließen würde: Dann wäre ein großer Teil der Kernstadt nicht mehr von einem Nahversorger abgedeckt.“

Im Sanierungsgebiet befinden sich derzeit zwei Einzelhandelsstandorte. Beide werden von den geplanten Maßnahmen aus dem Konzept der Vorbereitenden Untersuchungen nicht beeinträchtigt. Beide Betriebe haben in der Befragung angegeben keine Erweiterung zu wünschen.

Aufgrund der baulichen Struktur kommt die Ansiedlung eines Lebensmittelnaheversorgungsbetriebes nicht in Frage. Hier konzentrieren sich die Bemühungen um eine Ansiedlung in der Innenstadt auf dem Areal Kanne.

## AUSSTATTUNG IN DER EINZELHANDELSINNENSTADT



Abb.: Karte Einzelhandelsinnenstadt

„In der abgegrenzten Innenstadt von Hockenheim liegen 59 der insgesamt 162 erhobenen Betriebe. Diese erzielen auf einer Verkaufsfläche von rd. 6.275 qm einen Umsatz von rd. 26,4 Mio. €. Die höchsten Verkaufsflächenanteile entfallen auf die Sortimentsbereiche Nahrungs-/ Genussmittel (950 qm) und ganz innenstadttypisch auf Bekleidung und Zubehör (900 qm).“

In der Kernstadt werden auf 14% der Verkaufsfläche 19% des gesamtstädtischen Umsatzes gemacht. Der überwiegende Teil des Umsatzes wird also außerhalb der Kernstadt erzielt.

„Im kurzfristigen Bedarfsbereich (...) kommt der Innenstadt keine gesamtstädtische (oder gar über die Stadt hinausreichende) Versorgungsfunktion zu. Vielmehr sollen vorrangig die in der Innenstadt und deren Umfeld lebenden Einwohner versorgt werden. Vor dem Hintergrund der quantitativ guten Versorgungssituation im Sortimentsbereich Nahrungs-/ Genussmittel fällt dennoch der geringe Beitrag der Innenstadt auf. Dies ist auf die räumliche Verteilung der entsprechenden Angebote zurückzuführen (...).

Im mittel- und langfristigen Bedarfsbereich zeigt sich sortimentsübergreifend, dass das Angebot in der Innenstadt rechnerisch nicht die Einwohner der Gesamtstadt versorgen kann. (...)

Die Innenstadt trägt in Hockenheim somit nur bedingt zur Versorgung der Gesamtstadt bei und hat nur einen geringen Anteil an der gesamtstädtisch guten quantitativen Versorgungssituation.“

Quelle Einzelhandelsuntersuchung Dr. Acocella

#### AKTUELLE ENTWICKLUNGEN ZUR STÄRKUNG DER EINKAUFSINNENSTADT

Einige der im Einzelhandelskonzept von 2007 bemängelten Punkte wurden zwischenzeitlich bereits in Angriff genommen:

So ist der Wochenmarkt vom abseits gelegenen Marktplatz an der Stadthalle an den neu gestalteten Platz an der Zehntscheune im Zentrum der Einkaufsinnenstadt gezogen.

Zur Stärkung der Einkaufsinnenstadt wird der Standort Messplatz mit einer Nutzung als Frequenzbringer für die Einkaufsinnenstadt entwickelt.

Ebenso ist in Planung, auf dem Areal Kanne an der zentral gelegenen Fortunakreuzung eine großflächigere Einzelhandelsnutzung anzusiedeln.

Das Sanierungsgebiet wird von entsprechenden Entwicklungen profitieren, liegt es doch in fußläufiger Entfernung zur Einkaufsinnenstadt.

#### AUSSTATTUNG IM SANIERUNGSGEBIET OBERE HAUPTSTRASSE SÜD

Im Sanierungsgebiet Obere Hauptstraße Süd selbst sind zum Zeitpunkt der Vorbereitenden Untersuchungen nur zwei Nutzungen für den kurzfristigen Bedarf erfasst worden, ein Fisch- und Delikatessengeschäft und ein Getränkemarkt. Das Gebiet liegt nicht mehr in der laut Einzelhandelsuntersuchung ausgewiesenen Einkaufsinnenstadt.

Eine weitere Ansiedlung von Einzelhandel im Untersuchungsgebiet scheint aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen (Parzellierung, Nutzungsschwerpunkt Wohnen, Parkplatz- und Erschließungssituation) nicht möglich, zumal die Konzentration auf die Einkaufsinnenstadt die gewünschte Dichte und damit Attraktivität erreicht.

#### ENTWICKLUNGSZIEL

*„Insbesondere infolge der verkehrsgünstigen Lage werden auch in Hockenheim von Einzelhandelsanbietern verkehrs- und kostengünstige Standorte in peripheren, meist gewerblich geprägten Lagen nachgefragt. Diese Standortanforderungen stehen aber den städtebaulichen Vorstellungen zur Entwicklung der Innenstadt entgegen. Die Stadtentwicklung in Hockenheim ist somit aufgefordert, der Funktion der Stadt Hockenheim durch eine entsprechende Ansiedlungspolitik gerecht zu werden, ohne dabei vorhandene städtebauliche und funktionale Strukturen - insbesondere in der eigenen Innenstadt - in ihrer Entwicklungsfähigkeit zu beeinträchtigen bzw. diese gleichzeitig funktionsgerecht und städtebaulich angemessen weiterzuentwickeln.“*

Quelle Einzelhandelsuntersuchung Dr. Acocella

Zukünftige Planungen müssen also auf die Stärkung der Einkaufsinnenstadt durch Ansiedlung frequenzbringender Nutzungen, die Bereitstellung größerer (wirtschaftlicher) Verkaufsflächen und die Schaffung/Erhaltung von Parkplatzflächen in räumlicher Nähe zur Einkaufsinnenstadt zielen.

## STADTMARKETING- UND ENTWICKLUNGSKONZEPT – ENTWURF

(2014, Imakomm)

Das von imakomm AKADMIE GmbH erarbeitete Konzept 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 kann und soll.

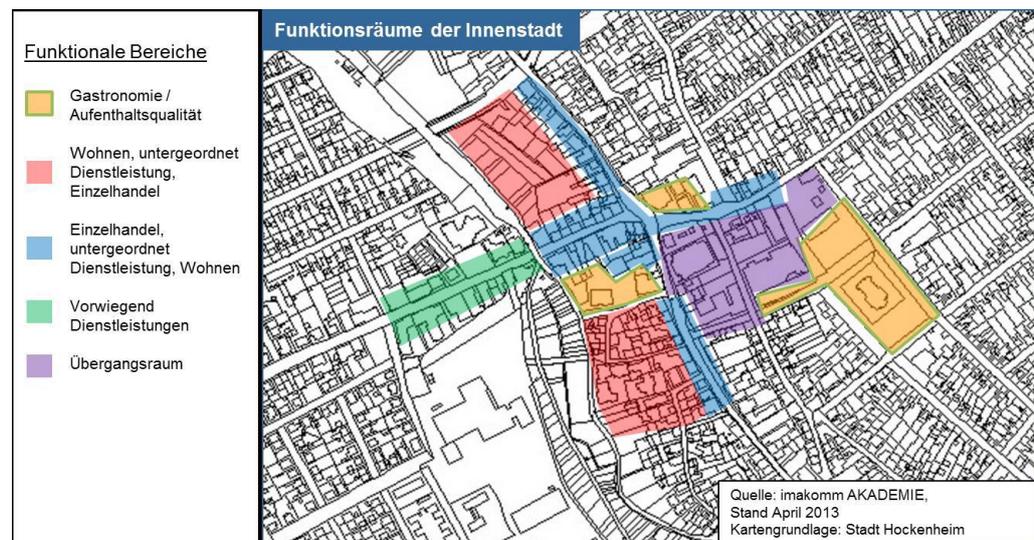


Abb.: Funktionsräume in der Innenstadt

Quelle: imakomm AKADEMIE

Zentrale Punkte sind die Stärkung der Innenstadt, die Verbesserung der Lebensqualität und die Bindung von Kaufkraftpotenzialen. Imakomm nennt dazu:

- Die **Innenstadt** wird von nahezu allen Akteuren als zentrale 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 Besuchsgründe 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 Hockenheimer 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.

Quelle: imakomm AKADEMIE

Das Konzept führt dazu Handlungsschwerpunkte und Grundsätze auf, in einer separaten Auflistung werden einzelne Maßnahmen formuliert. Einige davon sind derzeit bereits in Umsetzung, beispielsweise die forcierte Entwicklung des Standorts Messplatz, die Suche nach einem Investor/Betreiber für den Standort „Areal Kanne“.

Für das Untersuchungsgebiet „Obere Hauptstraße Süd“ nennt das Konzept keine expliziten Maßnahmen.

Die Entwicklung potenzieller Wohnflächen in den Blockinnenbereichen könnte unter die Einrichtung eines Ideenkreises für Neubauprojekte fallen.

Die bereits geplanten verkehrstechnischen Maßnahmen werden zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen.

#### 4 MASSNAHMENKONZEPT

Das Sanierungsgebiet „Obere Hauptstraße Süd“ liegt in räumlicher Nähe zum Stadtzentrum und zur Einkaufsinnenstadt. Hier liegen auch einige der ältesten Gebäude Hockenhaims. Typologisch finden sich viele giebelständige Gebäude von der Hauptstraße nur durch einen schmalen Gehweg getrennt. An der Anlage der Gebäude und ihren Nebengebäude oder den Tabakscheunen lässt sich die landwirtschaftliche Vergangenheit des Standorts ablesen.

Dieser Bereich der Stadt ist im Wesentlichen „gebaut“ und umgeben von weiterer städtisch dichter Bebauung. Lediglich der Teilbereich Bachstraße/Obere Hauptstraße/Südring grenzt westlich an den Grünzug Kraichbach an. Erweiterungsmöglichkeiten bestehen somit nur nach innen - wobei hier auf eine moderate Dichte zu achten ist, um den grünen Charakter der Blockinnenbereiche nicht zu verlieren - und durch Erneuerung der bestehenden Blockränder.

Mittlerweile dominiert im Sanierungsgebiet eindeutig die Wohnnutzung. An Sanierungs-/Renovierungstau und Leerstand einiger Gebäude lässt sich ganz offensichtlich ablesen, dass das Quartier einer Veränderung bedarf, um zeitgemäßen (Wohn-) Ansprüchen zu genügen. Dies wurde durch die Vorbereitenden Untersuchungen belegt.

##### 4.1 MAßNAHMEN

Wie in den vorangegangenen Abschnitten beschrieben, liegen die für die Stärkung der Einkaufsinnenstadt wichtigen baulichen Maßnahmen für Einzelhandelsstandorte (Messplatz, Areal Kanne) allesamt außerhalb des Sanierungsgebiets. Dennoch kommt ihm im Sinne eines Städteingangs zur Einkaufsinnenstadt eine wichtige Bedeutung zu.

##### POTENTIALE IM GEBIET

In den Vorbereitenden Untersuchungen wurden in einem zweistufigen Maßnahmenkonzept bereits einige gebietsbezogene Maßnahmen aufgezeigt. Aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen, Gutachten und Fachplanungen wurden weitere Punkte in dieses Maßnahmenkonzept aufgenommen.

##### HAUPTERSCHLIEßUNG

Das Haupterschließungssystem des Gebiets ist durch die vorhandenen Straßen (Obere Hauptstraße, Walldorfer Straße, Leopoldstraße und Ringstraße) vorgegeben.

##### VERKEHRSBERUHIGENDE MAßNAHMEN

Durch den Rückbau der Hauptstraße, die Verbreiterung der Gehwege und die Verringerung der zulässigen Geschwindigkeit zum einen (**MASSNAHME M1**) und durch die Umgestaltung des Knotenpunkts „Medcenter“ zum anderen (**MASSNAHME M2**) wird sich (dem Gesamtverkehrskonzept folgend) eine Reduktion der Verkehrsbelastung ergeben. Dies wird sich wesentlich auf die Wohnqualität des Standorts auswirken.

Beide Maßnahmen sind im Zusammenhang mit der Gesamtstadt zu sehen, da sie eine Aufwertung des Innenstadtzugangs bedeuten.



Abb.: Umgestaltung des Knotenpunktes „Medcenter“, Umlenkung der Verkehrsströme

### RUHENDER VERKEHR

Um die Parkplatzsituation für Anlieger und Besucher zu entschärfen, sollte beim Ausbau der Oberen Hauptstraße darauf geachtet werden, durch eventuell mögliche Aufweitungen des Straßenraumes (durch Abriss und etwas von der Straße abgerückter Neubebauung) entsprechende Parkierungsangebote zu schaffen. (**MASSNAHME M3**)



Abb.: Skizze Aufweitung im Bereich städtischer Grundstücke

## BLOCKRANDBEBAUUNG

Die bauliche Struktur im Sanierungsgebiet ist geprägt von der alten meist giebelständigen Blockrandbebauung und den historischen Nebengebäuden. Die Gebäude sind oft eingeschossig, bei neueren Gebäude zweigeschossig mit zum Teil recht steilen geneigten Dächern. Diese Baustruktur entlang der erschließenden Straßen wird bei Umnutzungen und Renovierungen weitestgehend erhalten bleiben.

In der Straßenrandbebauung besteht dennoch durch Umbau, Umnutzung ehemaliger Nebengebäude oder Abbruch baufälliger Häuser und Neubau Potenzial für zeitgemäßen Wohnbau. (**MASSNAHME M4**).

Zur Verbesserung der Wohnraumqualität bestehender Bauten (Belichtung und Belüftung) sollten nicht genutzte Nebengebäude abgerissen werden. (**MASSNAHME M5**)

Die Bebauung kann in Teilen nach Abbruch und Neubebauung den Straßenraum aufweiten, um so Platz für Begrünungselemente und Begegnungsräume zu schaffen (**MASSNAHME M6**). Ein entsprechendes Beispiel kann man im weiteren Straßenverlauf stadteinwärts bereits beobachten.

Eine großflächige Aufweitung des Straßenraumes ist allerdings nicht geplant, um das charakteristische historische Bild der Hauptstraße nicht zu zerstören.

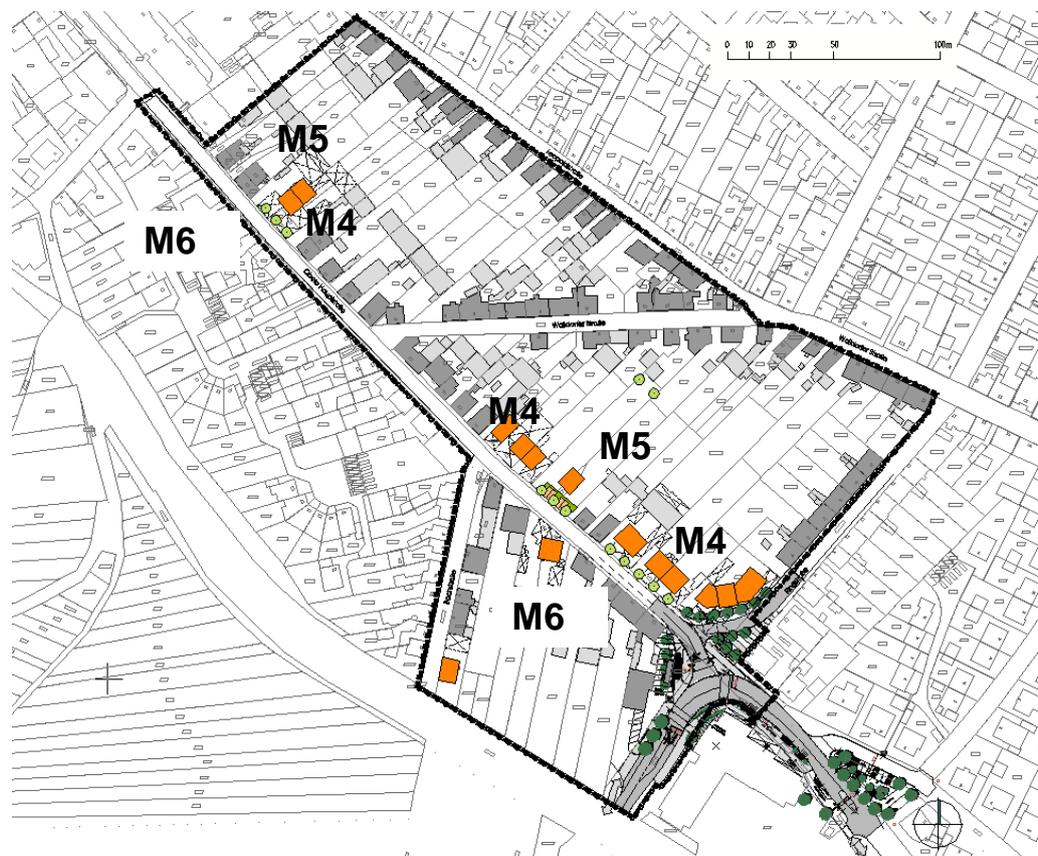


Abb.: Potentiale im Blockrand (Modernisierung, Neubau, Umgestaltung)

## NUTZUNG VON POTENTIALEN IM BLOCKINNENBEREICH

In den Blockinnenbereichen besteht aufgrund der großen ehemals als Nutzgärten genutzten Freiflächen die Möglichkeit der moderaten Nachverdichtung, so wie dies bereits im aktuellen Flächennutzungsplan 2020 genannt wird und in den Vorbereitenden Untersuchungen als Bauflächenpotentiale ausgewiesen wurde. (**MASSNAHME M7**)

Abweichend vom Flächennutzungsplan könnten in allen drei Blockinnenbereichen Wohnbauflächen ausgewiesen werden.

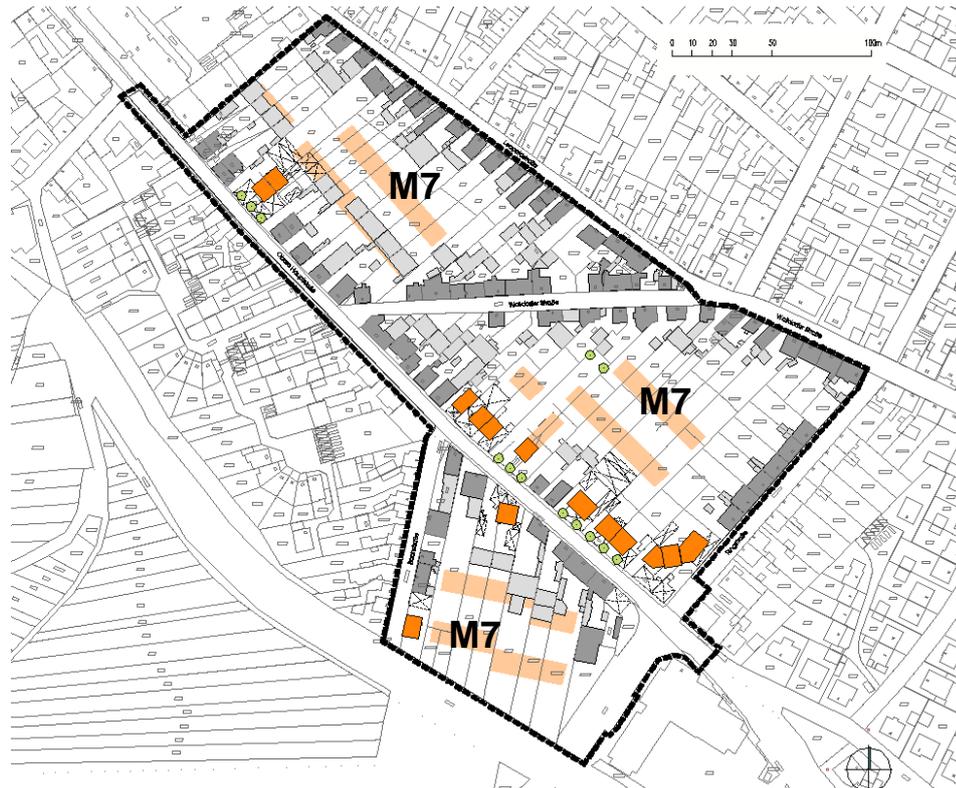


Abb.: Bauzonen im Blockinnenbereich

Die in der obigen Karte dargestellten potentiellen Bauflächen nehmen bewusst bestehende Nebengebäude/Scheunen mit auf. Diese Gebäude geben eine Bebauung in zweiter Reihe oftmals schon vor und könnten umgenutzt werden bzw. an ihrer Stelle eine Neubebauung entstehen.

Die Lage in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt ist attraktiv für unterschiedliche – auch weniger mobile - Bevölkerungsgruppen.

Detailliertere Planungen müssen unter Beteiligung der Öffentlichkeit und in Abhängigkeit von der Mitwirkungsbereitschaft der Anlieger entwickelt werden.

### ERSCHLIESSUNG DER BLOCKINNENBEREICHE

Eine untergeordnete Erschließung in die Blockinnenbereiche könnte als Anliegerstraßen erfolgen. Über die bereits im städtischen Besitz befindlichen Grundstücke ließe sich diese Entwicklung beginnen und wäre in Absprache mit den weiteren Anliegern fortzuführen. (**MASSNAHME M8**)

Eine ähnliche Entwicklung ist im Sanierungsgebiet Untere Hauptstraße/Mittlere Mühlstraße im Bereich Hirschstraße bereits erfolgreich umgesetzt worden und kann dort besichtigt werden.

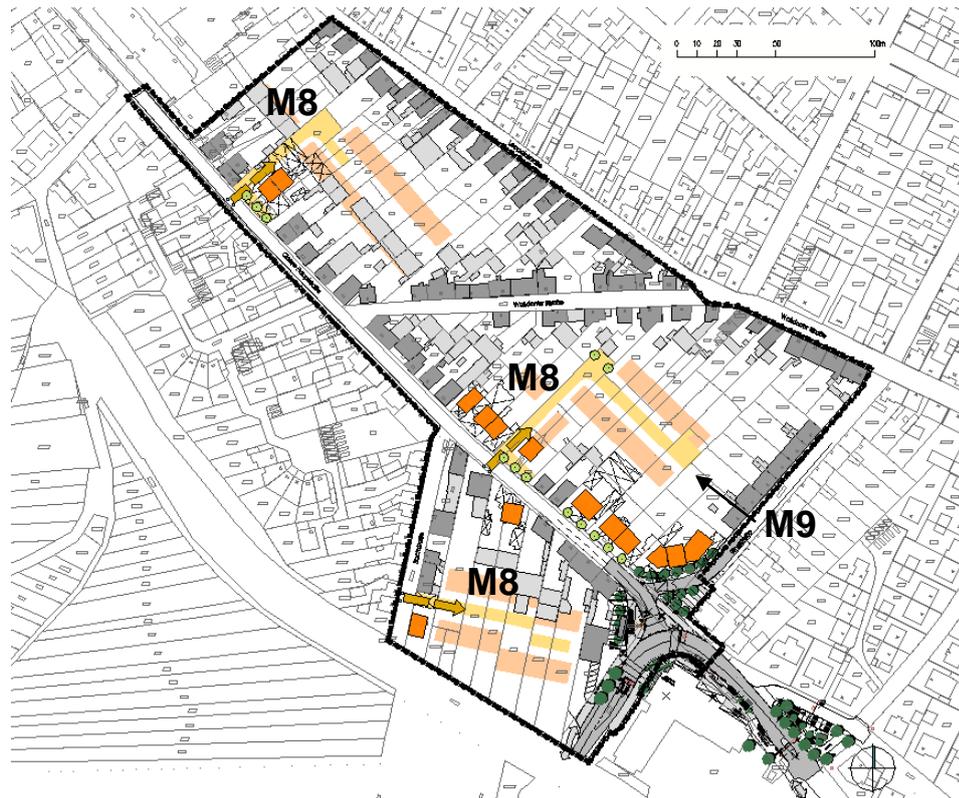


Abb.: Karte mit Startpunkten für eine Erschließung des Blockinnenbereichs

Über das in städtischem Besitz befindliche Grundstück Ecke Obere Hauptstraße/Ringstraße wäre alternativ oder zusätzlich auch eine Zuwegung in den Innenbereich des Blocks Walldorfer Straße/ Obere Hauptstraße /Leopoldstraße/Ringstraße möglich. (**MASSNAHME M9**)

## ANSCHUBHILFE

Mit dem Eigentümerwerb an einzelnen Flächen hat die Stadt Hockenheim die Möglichkeit geschaffen, initiativ die Entwicklungen im Blockinnenbereich anzuschieben.



Abb.: Städtische Grundstücke und potentielle Erschließungen

Für die Umbaumaßnahmen des Verkehrsknotenpunkts am „Med-Center“ ist weiterer Grundstückserwerb notwendig. (**MASSNAHME M10**)

#### NUTZUNGSSTRUKTUR

Die Nutzungsstruktur des Gebiets „Obere Hauptstraße Süd“ soll durch die geplanten Maßnahmen nicht verändert werden. Die wenigen aus den Vorbereitenden Untersuchungen bekannten Betriebe werden nicht beeinträchtigt, Erweiterungswünsche, die bei den Planungen berücksichtigt hätten werden können, wurden bislang seitens der Gewerbetreibenden nicht bekundet.

Der Schwerpunkt des Gebiets wird weiterhin auf Wohnnutzung liegen. Lediglich am Knotenpunkt am „Med-Center“ könnte eine Ansiedlung weniger lärmsensitiver Nutzungen (Dienstleistung, Gewerbe) sinnvoll sein. **(MASSNAHME M11)**

#### PROFILIERUNG

Dieser Teilbereich der Hockheimer Innenstadt könnte sich nach der Umgestaltung der Hauptstraße zu einem fuß- und radfahrerfreundlicheren Abschnitt als ebensolcher Standort profilieren. **(MASSNAHME M12)** Selbst der Hockheimer Bahnhof ist in annehmbarer Entfernung und zudem durch den ÖPNV angebunden.

Von einer Stärkung der Einkaufsinnenstadt profitiert der Standort zusätzlich, wenn Einrichtungen der Nahversorgung leicht zu Fuß erreichbar sind.

Die übergeordneten Themen zur Stärkung der Einkaufsinnenstadt (Besuchsgründe für die Innenstadt, Vernetzung mit dem Hockenheimring) spielen in diesem Teilbereich eine untergeordnete Rolle.

#### ADRESSBILDUNG / VERMARKTUNG

Jeder der entstehenden Innenblöcke könnte mit einem speziellen Thema zur besonderen Adresse werden. Die Themen Barrierefreies Wohnen, Altengerechtes Wohnen, Mehrgenerationenwohnen könnten hierzu baulich genutzt und umgesetzt werden. **(MASSNAHME M13)**

#### ORIENTIERUNG ZUM STADTZENTRUM

Leitsysteme für den innerörtlichen Fuß- und Radverkehr, Infosysteme über Sehenswürdigkeiten und Wegeführungen für (Rad-)Wanderer sollten schlüssig mit dem Angebot in der Gesamtstadt Hockenheim abgestimmt werden. **(MASSNAHME M14)**

Deutlich könnte der Anschluss über die Bachstraße an die Grüne Mitte Hockenhaims herausgearbeitet werden. **(MASSNAHME M15)**

## LISTE ALLER MAßNAHMEN

- M1** Umbau der Oberen Hauptstraße Süd mit dem Ziel Geschwindigkeitsreduktion, Schaffung von Platz für Fußgänger und Radfahrer
- M2** Umgestaltung Kreuzung am Med-Center (Umlenkung der Verkehrsströme)
- M3** Teilweise Aufweitung des Straßenraumes Obere Hauptstraße Süd zur Schaffung von PKW-Stellplätzen
- M4** Schaffung von zeitgemäßem Wohnraum in der Blockrandbebauung durch Renovierung/Umbau/Neubebauung
- M5** Abbruch nicht genutzter Nebengebäude zur Schaffung attraktiver und gut beleuchteter privater Freiflächen
- M6** Teilweise Aufweitung des Straßenraumes Obere Hauptstraße Süd zur Schaffung von Begrünung und Begegnungsräumen
- M7** Nachverdichtung im Blockinnenbereich zu Wohnzwecken
- M8** Erschließung der Blockinnenbereiche über Anliegerstraßen
- M9** Alternative oder zusätzliche Erschließung der Blockinnenbereiche über das Grundstücke Ringstraße/Ecke Obere Hauptstraße
- M10** Zusätzlicher Grundstückserwerb für die Umgestaltung der Kreuzung am Med-Center
- M11** Ansiedlung weniger lärmsensitiver Nutzungen an der Ecke Ringstraße/Obere Hauptstraße
- M12** Profilierung des Gebiets als besonders fußgänger- und radfahrefreundlicher Standort in der Innenstadt
- M13** Adressbildung der einzelnen Blockinnenbereiche mit einem besonderen Schwerpunkt
- M14** Abstimmung der Verkehrsleitsysteme für Fußgänger/Radfahrer/Besucher mit der Gesamtstadt Hockenheim
- M15** Aufwertung des Anschlusses Bachstraße an die Grüne Mitte/Hochwasserschutz- und Ökologieprojekt

### 4.3 FAZIT

Das *Integrierte Stadtentwicklungskonzept mit Schwerpunkt Obere Hauptstraße Süd* betrachtet alle aktuellen Planungen und Untersuchungen im Hinblick auf Ihre Wechselwirkung mit dem Sanierungsgebiet.

Im Sinne einer ganzheitlichen städtebaulichen Entwicklung wurden die geplanten Maßnahmen aus den Vorbereitenden Untersuchungen mit den übergeordneten gesamtstädtischen Planungen abgeglichen und im Maßnahmenkonzept aufgeführt.

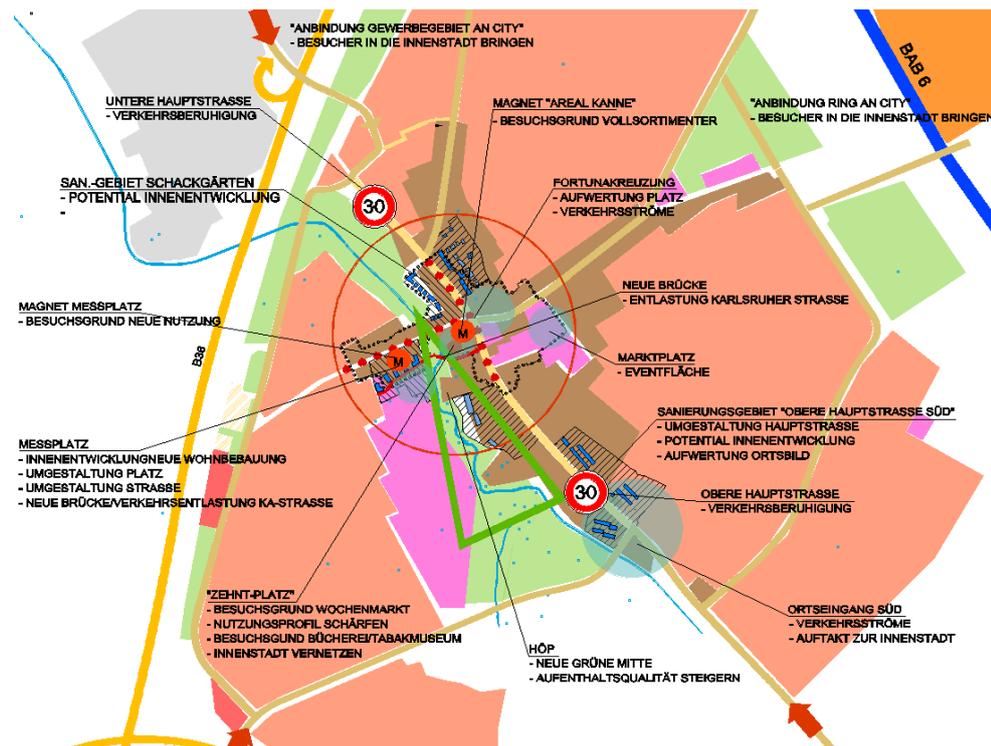


Abb.: Übersicht übergeordnete Maßnahmen

Die geplanten Entwicklungen im Sanierungsgebiet „Obere Hauptstraße Süd“ stehen im Einklang mit den sonstigen in Hockenheim bestehenden Planungen.

Auf die gewünschte Stärkung der Einkaufsinnenstadt als wichtigstes Ziel wirken sie sich nicht negativ aus, da keine konkurrierenden Nutzungen geplant sind.

Umgekehrt wird das Gebiet von einer gestärkten und attraktiven Einkaufsinnenstadt profitieren (bessere Einkaufsmöglichkeiten, Grüne Mitte mit Freizeitwert).

Die geplante optische Verbesserung des südlichen Innenstadtzugangs und des Straßenabschnitts Obere Hauptstraße ist in jedem Falle wünschenswert, um für Besucher einen weiteren attraktiven Stadtzugang zu bieten.

Einige Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrssystems aus dem Gesamtverkehrskonzept sind bereits umgesetzt worden, weitere Maßnahmen sind derzeit in Planung.