



Aktualisierung Parkraumkonzept

Hockenheim

Aktualisierung Parkraumkonzept

24. Juni 2020

Auftraggeber

Stadtverwaltung Hockenheim
Fachbereich Bauen und Wohnen
Stadt- und Umweltplanung
Rathausstraße 1
68766 Hockenheim

Auftragnehmer

R+T Ingenieure für Verkehrsplanung
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-p.de
www.rt-p.de

Bearbeitung durch:
Dominik Königshaus, Dipl.-Ing.
Alexander Vogel

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Kenndaten zum Untersuchungsgebiet	1
2.1	Verkehrliche Anbindung	2
2.1.1	Straßennetz	2
2.1.2	ÖPNV	3
2.1.3	Rad- und Fußverkehr	3
2.2	Nutzungen	3
3	Parkraumangebot	4
3.1	Beschreibung des Parkraumangebotes	4
4	Parkraumnachfrage	6
4.1	Gesamtes Untersuchungsgebiet	6
4.1.1	Auslastung	6
4.1.2	Parkdauer	7
4.1.3	Parkraumnachfrage nach Nutzergruppen	8
4.2	Teilbereiche im Untersuchungsgebiet	10
4.2.1	Teilgebiet 1 – Rathaus / Stadthalle	10
4.2.2	Teilgebiet 2 – Messplatz / Schulzentrum	13
4.2.3	Teilgebiet 3 – Wohngebiet Evangelische Kirche	15
4.2.4	Teilgebiet 4 – Wohngebiet Dr.-Goerdeler-Allee	17
5	Parkraumkonzept Szenarien	20
5.1	Ausgangslage	20
5.2	Ziele	21
5.2.1	Förderung des Einzelhandels	21
5.2.2	„Gefühlter“ Parkraum-Mangel	22
5.2.3	Umgang mit Parken von Schülern und Lehrern	22
5.2.4	Berücksichtigung von Beschäftigten	23
5.2.5	In-Frage-Stellung der aktuellen Parkraumbewirtschaftung	24

5.3	Maßnahmenvorschläge und Szenarien	25
5.3.1	Allgemein: Anpassung der Parkgebühren	26
5.3.2	Allgemein: Anpassung der Parkhöchstdauer	27
5.3.3	Karlsruher Straße (zwischen Fortuna-Kreuzung und Schubertstr.)	28
5.3.4	Parkplätze Zehntscheune, Messplatz / Ludwig-Grein-Straße und „et cetera“	30
5.3.5	Parkplätze Schubertstraße und Louise-Otto-Peters-Schule	31
5.3.6	Parkdeck „Untere Hauptstraße“	33
5.3.7	Parkplatz Karlsruher Straße Hausnummer 9	34
5.4	Empfehlungen	35
5.5	Mögliche ergänzende Maßnahmen:	37
6	Fazit	37
	Verzeichnisse	38

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

Vor dem Hintergrund der aktuellen und geplanten Entwicklung am Messplatz sowie der hohen Parkraumnachfrage im Bereich der Schulen, will die Stadt Hockenheim ihr bestehendes Parkraumkonzept und dabei insbesondere auch das Parkraumbewirtschaftungskonzept überarbeiten.

Die wesentlichen Beweggründe und Themen sind:

- Förderung des Einzelhandels
- Umgang mit Parken von Schülern und Lehrern
- Berücksichtigung von Beschäftigten (Dauerparkern)
- Besonderheit neue Louise-Otto-Peters-Schule mit z.T. erwachsenen Schülern aus dem Kreisgebiet (Berufsschule)
- Art der Bewirtschaftung und ggf. Gebührenhöhe

Dabei kann auf ein bestehendes Konzept aus dem Jahr 2013 aufgebaut werden.

Vorgehensweise

Die Untersuchung gliedert sich in folgende Arbeitsschritte:

1. Aktualisierung der Bestandsaufnahme des Parkraumangebotes
2. Erhebung der Parkraumnachfrage
3. Parkraumkonzept

2 Kenndaten zum Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Innenstadtbereich von Hockenheim sowie das direkte Umfeld des Schulzentrums.

Die Abgrenzung der Innenstadt wurde in Anlehnung an das Einzelhandelskonzept der Stadt Hockenheim von 2007 gewählt. Um auch den Bereich des Schulzentrums abzudecken, wurde das Untersuchungsgebiet um die Goethestraße, Dr.-Gördeler-Straße und Arndtstraße bis zur Wasserturmallee erweitert.

Der genaue Verlauf der Abgrenzung kann **Abbildung 1** entnommen werden.

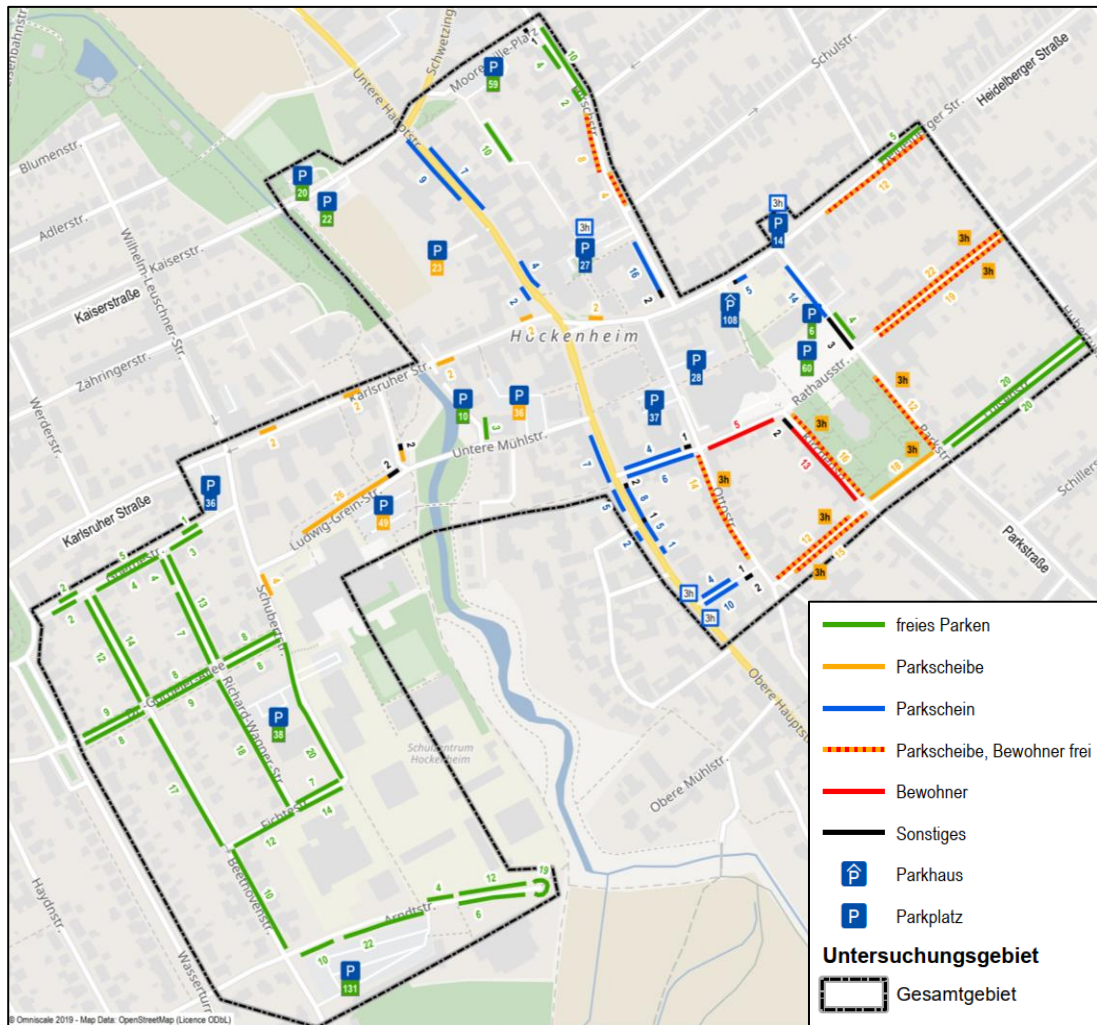


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet (Grundlage: OSM 2019)

2.1 Verkehrliche Anbindung

Nachfolgend wird ein Überblick über die verkehrliche Anbindung des Untersuchungsgebietes gegeben.

2.1.1 Straßennetz

Die Untere und Obere Hauptstraße verläuft mittig im Untersuchungsgebiet. Zu weiteren verkehrswichtigen Straßen, die das Untersuchungsgebiet unmittelbar betreffen, gehören u.a. die Schwetzinger Straße, die Heidelberger Straße, die Karlsruher Straße, die Schubertstraße und die Arndtstraße. Diese erschließen wichtige Bildungs- und Verwaltungseinrichtungen, kulturelle und soziale Einrichtungen sowie den innerstädtischen Einzelhandel.

2.1.2 ÖPNV

Die Stadt Hockenheim verfügt über einen Bahnhof für den Lokal- und Regionalverkehr sowie über zwei Buslinien. Der Bahnhof liegt östlich vom Untersuchungsgebiet und ist in wenigen Gehminuten zu erreichen.

Die Stadtbuslinie 731 ist eine Ringlinie und verkehrt werktäglich und samstags alle 30 Minuten innerhalb des Untersuchungsgebietes. Dabei werden die Haltestellen Kaiserstraße, Heidelberger Str./VHS, Festhalle und Luisenstraße/GEG im Untersuchungsgebiet bedient.

Die Buslinie 717 verbindet Hockenheim mit den Städten Heidelberg und Speyer. Sie verkehrt innerhalb des Untersuchungsgebiets werktags zweimal täglich und fährt dabei die Haltestellen Kaiserstraße und Rathaus an.¹

An Sonn- und Feiertagen steht der Bevölkerung kein ÖPNV in Form von Bussen zur Verfügung.

Insgesamt spielen der eigene Pkw und das Fahrrad für die Bewohner eine wichtigere Rolle.

2.1.3 Rad- und Fußverkehr

Das Untersuchungsgebiet weist ein engmaschiges, dichtes Fußwegenetz auf, welches wichtige Ziele, wie Bildungseinrichtungen, Einzelhandel und soziale Infrastruktureinrichtungen miteinander verbindet.

Das innerstädtische Radwegenetz orientiert sich am Hauptstraßennetz. Weiterhin gibt es eine autofreie Nord-Süd-Verbindung entlang der Grünachse am Kraichbach, welche die Innenstadt zentral durchquert und auch mit der Karlsruher Straße verknüpft ist.

2.2 Nutzungen

Das Untersuchungsgebiet wurde zur besseren Übersicht in vier Teilgebiete untergliedert (vgl. **Plan 2**). Im Mittelpunkt des Gebiets 1 liegt die Stadthalle, zahlreiche Geschäfte des Einzelhandels und der Dienstleistung sowie der Marktplatz. Nördlich der Heidelberger Straße gibt es vermehrt Wohnbebauung.

Das zweite Gebiet reicht im Südosten vom Schulzentrum bis hin zur Karlsruher Straße, in dem der Großteil des städtischen Einzelhandels angesiedelt ist. Ergänzt wird das Gebiet durch den nordwestlichen Bereich bis zur Kaiserstraße.

¹ Auf Grundlage des VRN Liniennetzplans Hockenheim.

Das dritte Gebiet ist östlich gelegen und besteht vorwiegend aus Wohnbebauung und der Evangelischen Stadtkirche.

Überwiegende Wohnbebauung findet sich im Teilgebiet 4 im Westen des Untersuchungsgebiets.

3 Parkraumangebot

Das aktuelle Parkraumangebot wurde im Rahmen einer Bestandsaufnahme vor Ort flächendeckend erhoben. Dabei wurden alle öffentlich zugänglichen Parkstände im Untersuchungsgebiet erfasst.

Insgesamt standen am Erhebungstag (09. April 2019) im untersuchten Gebiet **1.412 öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten** zur Verfügung.

3.1 Beschreibung des Parkraumangebotes

Die Lage und Verteilung der öffentlich zugänglichen Parkstände im Untersuchungsgebiet sowie deren Bewirtschaftungsform sind in **Plan 1** dargestellt. Die vorhandenen Parkmöglichkeiten unterteilen sich in folgende Bewirtschaftungsarten:

Unbewirtschaftete Parkstände (712 Parkstände)

Parken ist auf diesen Parkständen ohne Zeitbegrenzung und Gebühren möglich.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes nehmen unbewirtschaftete Parkstände etwa die Hälfte des öffentlich nutzbaren Parkraums ein. Schwerpunkte bilden der Parkplatz an der Arndtstraße sowie straßenbegleitende Parkstände im Gebiet 4, aber auch am Moorseeville-Platz, am Markplatz oder an der Kaiserstraße kann ohne Parkdauer-Beschränkung und ohne Gebühren geparkt werden.

Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe (303 Parkstände)

Diese Parkstände befinden sich hauptsächlich rund um das Stadtzentrum.

Auf den öffentlich nutzbaren Parkständen in der Karlsruher Straße beträgt die Höchstparkdauer 30 min, dies gilt werktags zwischen 08:00 und 18:00 Uhr sowie samstags zwischen 08:00 und 13:00 Uhr.

Im Bereich des Messplatzes / Ludwig-Grein-Straße beträgt die Höchstparkdauer 2h, dies gilt werktags zwischen 08:00 und 18:00 Uhr.

Auf den etwas weiter vom Zentrum entfernten Parkständen mit Parkscheibe beträgt die Höchstparkdauer 3h, dies gilt werktags von 08:00 bis 18:00 Uhr und samstags von 08:00 bis 13:00 Uhr. Bewohner mit Berechtigungsausweis sind hier von der Parkscheibenregelung ausgenommen. Die Bereiche, in denen 3h geparkt werden darf, sind in **Plan 1** entsprechend gekennzeichnet.

Kostenpflichtige Parkstände (359 Parkstände)

Dies sind Parkstände im öffentlichen Raum, auf denen zeitlich begrenzt gegen Gebühr geparkt werden kann.

Kostenpflichtige Parkstände mit Parkscheinregelung gibt es im Untersuchungsgebiet ausschließlich im Stadtzentrum (Gebiet 1). Pro Stunde wird eine Gebühr von 0,25€ erhoben.

Auf den mit Parkschein bewirtschafteten Parkständen im Straßenraum beträgt die Höchstparkdauer grundsätzlich 2h. Die Bereiche, in denen 3h geparkt werden darf, sind in **Plan 1** entsprechend gekennzeichnet.

Für die öffentlich zugängliche Tiefgarage der Stadthalle gelten abweichende Regelungen. Dort kann 30 Minuten kostenfrei geparkt werden. Danach wird, bis zu einem Tagespreis von 8,00€, für jede angefangene Stunde eine Gebühr von 1,00€ erhoben.

Parkstände für Bewohner (18 Parkstände)

Diese Parkstände sind gesondert gekennzeichnet und ermöglichen Bewohnern mit Berechtigungsausweis ein Parken ohne Zeitbeschränkung und Gebühren. Parkstände, die ausschließlich für Bewohner reserviert sind, gibt es im Untersuchungsgebiet in der Rathaus- und Kirchenstraße.

Parkstände für Behinderte (13 Parkstände)

Diese Parkstände sind gesondert gekennzeichnet und ermöglichen mit Berechtigungsausweis ein Parken ohne Zeitbeschränkung und Gebühren.

Parkstände für Behinderte gibt es ausschließlich im Bereich des Stadtzentrums.

Sonderparken (7 Parkstände)

Diese Parkstände sind gesondert gekennzeichnet und ermöglichen für den ausgeschriebenen Zweck ein Parken ohne Zeitbeschränkung und Gebühren.

Hierzu gehören die im Stadtzentrum gesondert angebotenen Parkstände für Krafträder und Busse.

4 Parkraumnachfrage

Zur Ermittlung der Parkraumnachfrage an einem durchschnittlichen Werktag wurde am Dienstag den 09. April 2019 von 06:00 bis 19:00 Uhr im Untersuchungsgebiet eine Kennzeichenerfassung² durchgeführt. Dabei wurden alle öffentlichen Parkstände im Straßenraum und in den Parkieranlagen durch stündliche Rundgänge erfasst. Private Stellplätze wurden nicht mit einbezogen.

Für die Analyse der Parkraumnachfrage wurden die Auslastung, die Parkdauer und der Anteil der Nutzergruppen in den unterschiedlichen Teilgebieten des Untersuchungsraums ausgewertet.

Die Auslastung wurde bestimmt, indem die in den einzelnen Straßenabschnitten und Parkieranlagen erfasste Anzahl an Fahrzeugen dem in **Kapitel 3** dargestellten Parkraumangebot gegenübergestellt wurde. Durch illegale Parkvorgänge, d.h. Fahrzeuge, die außerhalb der dargestellten Parkstände abgestellt wurden, kann die Auslastung 100 Prozent überschreiten.

Im Folgenden werden zunächst die Auswertungsergebnisse für das gesamte Untersuchungsgebiet dargestellt. Anschließend wird auf die einzelnen Teilgebiete näher eingegangen.

4.1 Gesamtes Untersuchungsgebiet

4.1.1 Auslastung

Hinsichtlich der Beurteilung der Parkraumauslastung hat sich in der Praxis folgende Abstufung³ bewährt:

- Auslastung bis 70 Prozent = kein bis geringer Parkdruck
- Auslastung 70 bis 80 Prozent = mittlerer Parkdruck
- Auslastung 80 bis 90 Prozent = hoher Parkdruck
- Auslastung 90 bis 100 Prozent = sehr hoher Parkdruck
- Auslastung über 100 Prozent = Überlastung

Ab 80 Prozent Auslastung besteht demnach ein hoher Parkdruck. Dieser bewirkt einen spürbaren Anstieg des Parksuchverkehrs sowie eine erhöhte Bereitschaft zu ordnungswidrigem Parken.

² Aus Datenschutzgründen wurden die Fahrzeugkennzeichen nur teilweise erhoben. Es wurde lediglich die Erkennungsnummer ohne Ortskennung erfasst.

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012.

Die Auslastung der öffentlichen Parkstände im gesamten Untersuchungsgebiet kann der **Abbildung 2** entnommen werden. Im gesamten Untersuchungsgebiet lag die durchschnittliche Auslastung des verfügbaren Parkraums am Erhebungstag im Zeitraum von 06:00 bis 19:00 Uhr bei 50%.

Innerhalb des Erhebungszeitraums war die insgesamt höchste Parkraumnachfrage um 10:00 Uhr zu verzeichnen. Während dieser Spitzenstunde lag die Auslastung bei 62% (875 belegte Parkstände). Das Maximum an ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen lag um 16:00 Uhr bei etwa 12% (86 Fahrzeuge).

Die geringste Auslastung wurde um 06:00 Uhr festgestellt. Zu diesem Zeitpunkt waren nur etwa 30% der öffentlich zugänglichen Parkstände belegt.

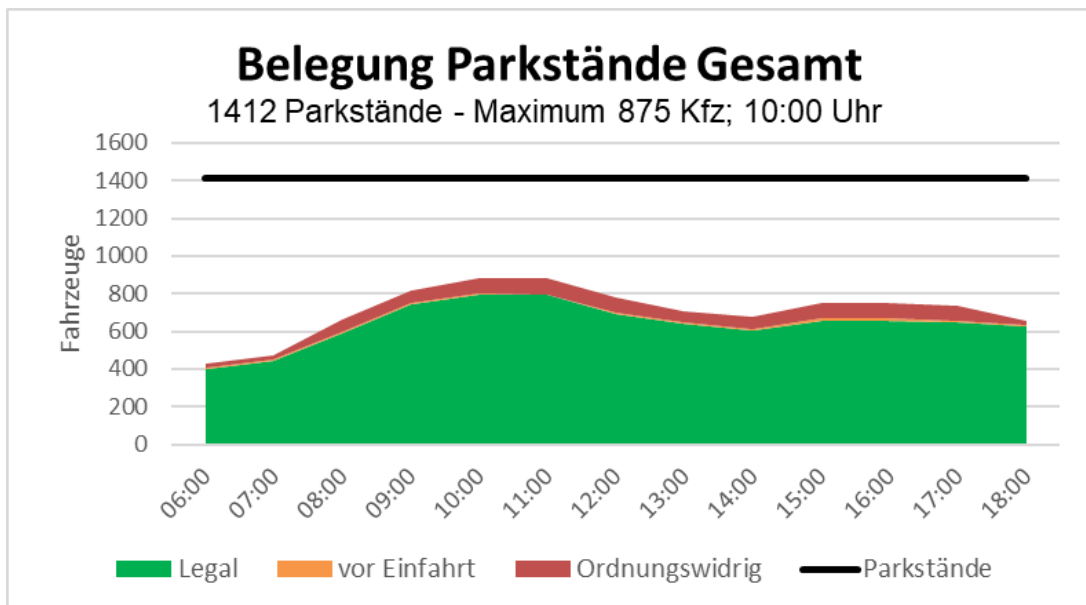


Abbildung 2: Parkraumbelugung im Gesamtgebiet

4.1.2 Parkdauer

Bei der Betrachtung der Parkdauer wird unterschieden zwischen:

- „Ultra-Kurzparkern“ Parkdauer bis 1 Stunde
- Kurzzeitparkern Parkdauer 1 bis 3 Stunden
- Mittelzeitparkern Parkdauer 3 bis 6 Stunden
- Langzeitparkern Parkdauer 6 bis 10 Stunden
- Dauerparkern Parkdauer über 10 Stunden

Bei diesen Ergebnissen ist zu berücksichtigen, dass sehr kurz parkende Kfz, die zwischen zwei Rundgängen ankommen und wieder abfahren, nicht erfasst wurden.

Die Verteilung der Parkdauer kann **Abbildung 3** entnommen werden.

Auf das gesamte Untersuchungsgebiet betrachtet, machen die „Ultra-Kurz-parker“ den größten Teil der Parkvorgänge aus.

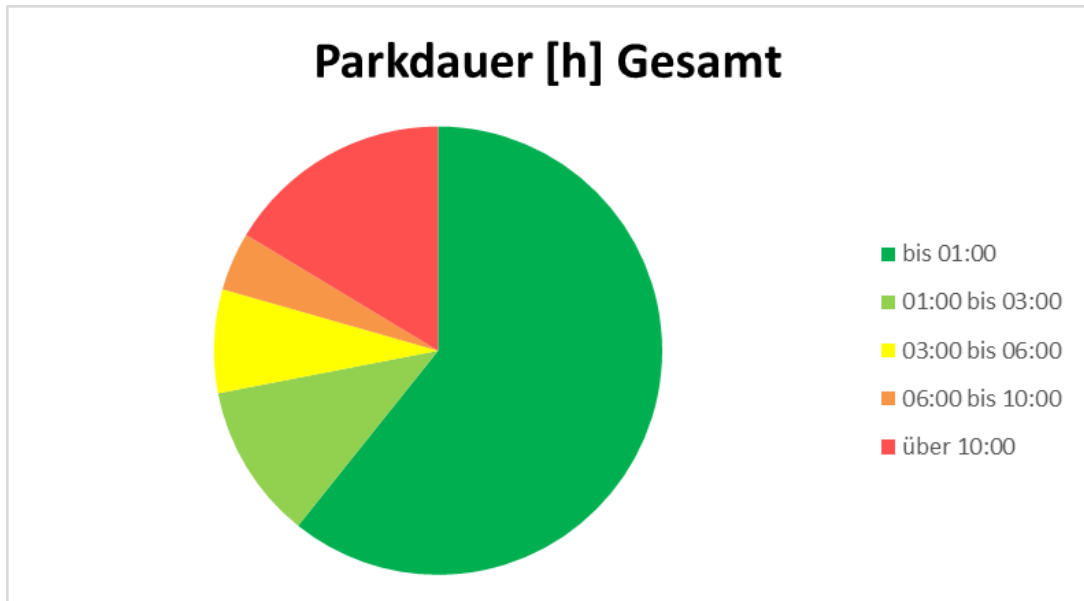


Abbildung 3: Parkdauer im Gesamtgebiet

4.1.3 Parkraumnachfrage nach Nutzergruppen

Die Erhebungsmethode am Erhebungstag ermöglichte neben der Auslastungsermittlung die Bestimmung von Nutzergruppen. Aus den Erhebungsdaten wurde somit über das jeweilige Fahrzeugkennzeichen, die Parkdauer sowie die An- und Abfahrtszeit eine Abschätzung der Zuordnung in folgende Nutzergruppen vorgenommen.

- Bewohner:
Alle Fahrzeuge, die bereits vor 06:00 Uhr und nach 18:00 Uhr auf einem Parkstand parken;
- Beschäftigte:
Alle Fahrzeuge, die nicht das Kriterium „Bewohner“ erfüllen und die zwischen 06:00 und 17:00 Uhr mindestens vier Stunden auf einem Parkstand parken;
- Besucher / Kunden:
Alle Fahrzeuge, die nicht die Kriterien „Beschäftigte“ oder „Bewohner“ erfüllen.

Abbildung 4 stellt die kumulierte Parkraumbelegung durch die Nutzergruppen „Bewohner“, „Beschäftigte“ und „Besucher / Kunden“ im Verlauf des Erhebungstages dar.

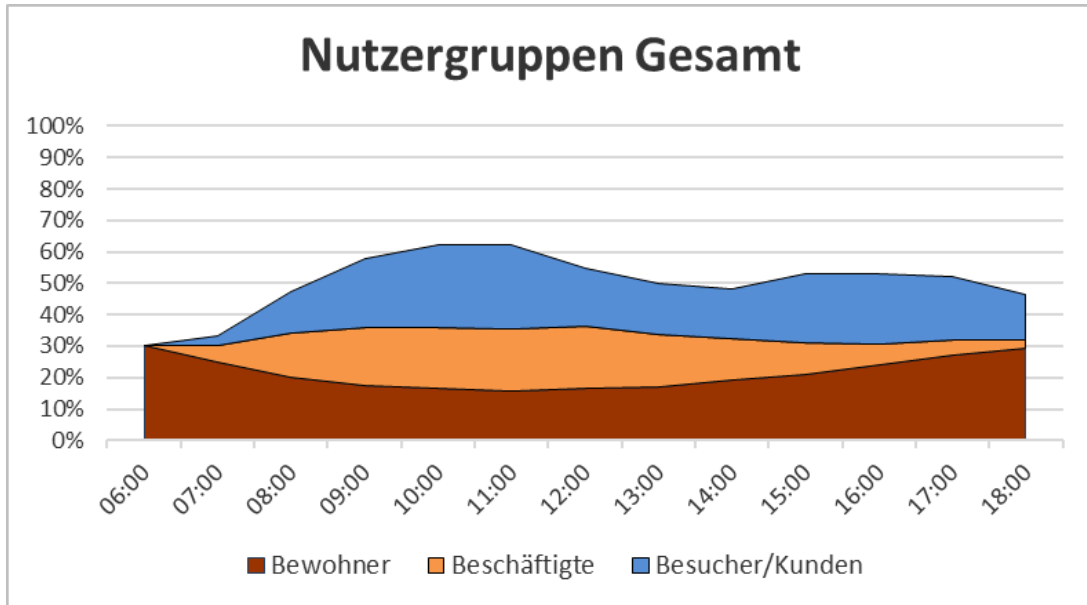


Abbildung 4: Auslastung durch die Nutzergruppen im Gesamtgebiet

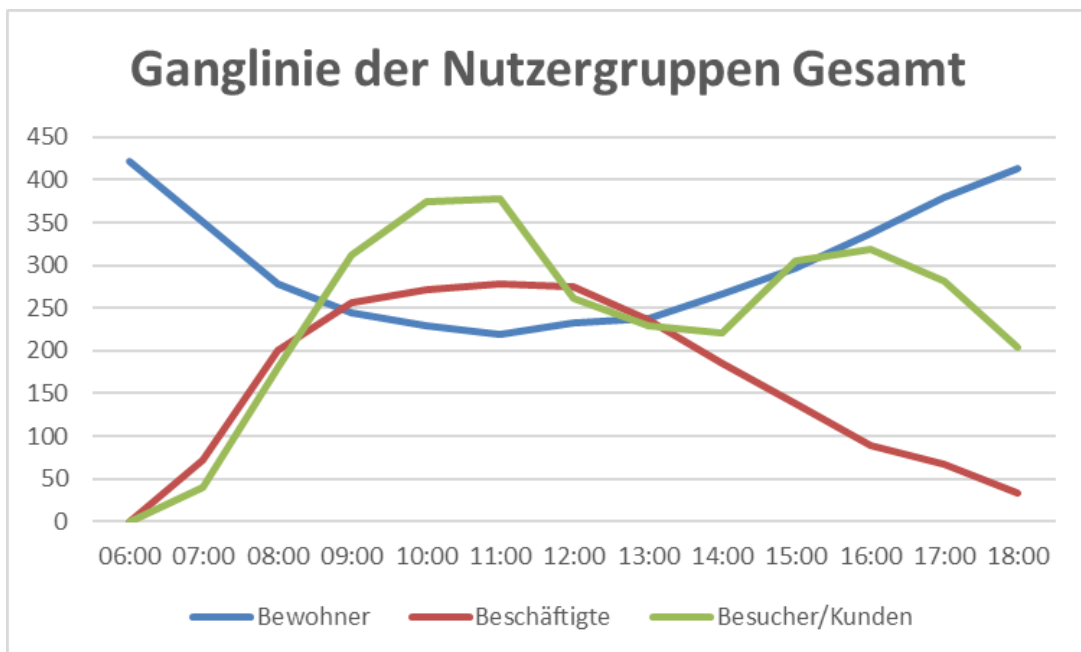


Abbildung 5: Ganglinien der Nutzergruppen

Abbildung 5 zeigt isoliert die jeweiligen Ganglinien der Nutzergruppen am Erhebungstag.

- Die höchste Nachfrage durch die Bewohner tritt mit rund 420 Fahrzeugen erwartungsgemäß am frühen Morgen und am Abend auf. Aber auch tagsüber werden ca. 230 Parkstände durch Bewohner belegt.
- Das Maximum der Parkraumbelegung durch Beschäftigte liegt am Mittag gegen 12:00 Uhr, wenn ebenfalls die Mehrzahl der Halbtageskräfte anwesend ist. Dabei ist die Nachfrage zwischen 09:00 und 12:00 Uhr nahezu konstant.
In der Spitzenstunde macht die Nachfrage der Beschäftigten mit etwa 275 Fahrzeugen etwa ein Drittel der gesamten Nachfrage aus.
- Die Ganglinie der Besucher und Kunden weist ebenfalls einen typischen Verlauf für diese Nutzergruppen auf; eine stark ausgeprägte Spitze am späten Vormittag (Überlagerung von Einzelhandelskunden, Behördengängen, Arztbesuchen u.a.) und eine weitere am Nachmittag (überwiegend Einzelhandelskunden). Die maximale Nachfrage beträgt um 11:00 Uhr 377 Fahrzeuge.

4.2 Teilbereiche im Untersuchungsgebiet

Um kleinräumigere Aussagen treffen zu können, wurde das Untersuchungsgebiet in vier Teilgebiete aufgeteilt (vgl. Plan 1). Für diese wurden die Auslastung, die Parkdauer sowie die Belegung durch unterschiedliche Nutzergruppen – wie sie auch in **Kapitel 4.1** für das Gesamtgebiet dargestellt sind – separat ausgewertet.

4.2.1 Teilgebiet 1 – Rathaus / Stadthalle

Das Teilgebiet 1 (vgl. **Plan 2**) umfasst den unmittelbaren Bereich rund um Rathaus und Stadthalle, die Untere- und Obere Hauptstraße sowie die Hirschstraße.

Im Teilgebiet stehen insgesamt 440 Parkstände zur Verfügung (160 im Straßenraum und 280 in Parkieranlagen).

unbewirtschaftete Parkstände	92
Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe	12
Parkstände mit Parkschein	323
Sonderparken	13
Summe	440

Tabelle 1: Verteilung der Parkstände im Teilgebiet 1

Der vorhandene Parkraum ist in den Nachtstunden mit ca. 25% gering ausgelastet. Die Nachfrage steigt ab 08:00 Uhr an und erreicht um 11:00 Uhr mit 61% ihr Maximum (vgl. **Abbildung 6**).

Das Maximum an ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen lag um 16:00 Uhr bei 14% der Gesamtbelegung.

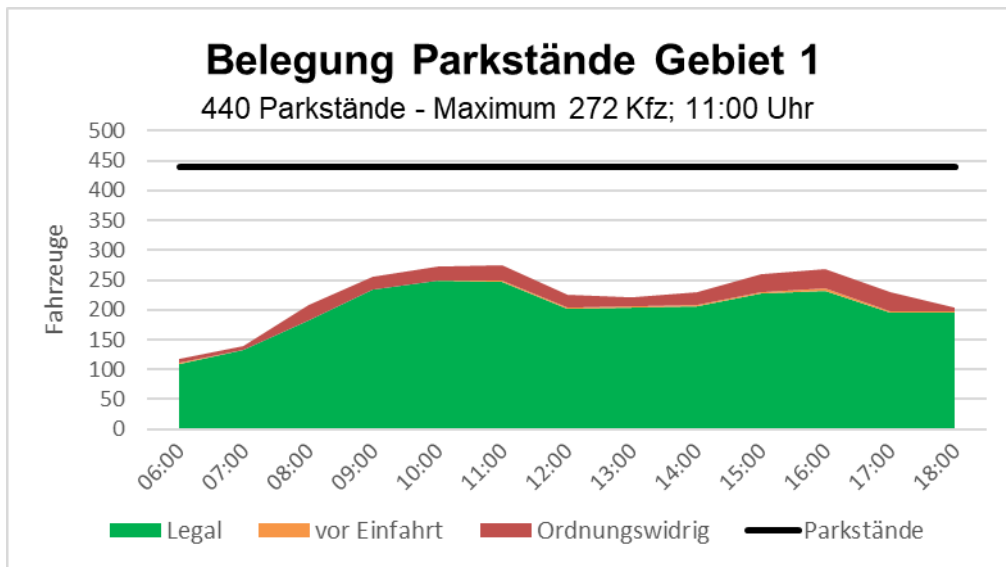


Abbildung 6: Parkraumbelastung im Teilgebiet 1

Der Parkraum in Teilgebiet 1 wird tagsüber zum größten Teil von Beschäftigten sowie von kurzzeitparkenden Besuchern und Kunden nachgefragt (vgl. **Abbildung 7**).

Aufgrund des vergleichsweise großen Teils an bewirtschafteten Parkständen ist die Nachfrage durch Bewohner nur gering ausgeprägt. Während der Nachtstunden werden etwa 25% der vorhandenen Parkstände von diesen genutzt.

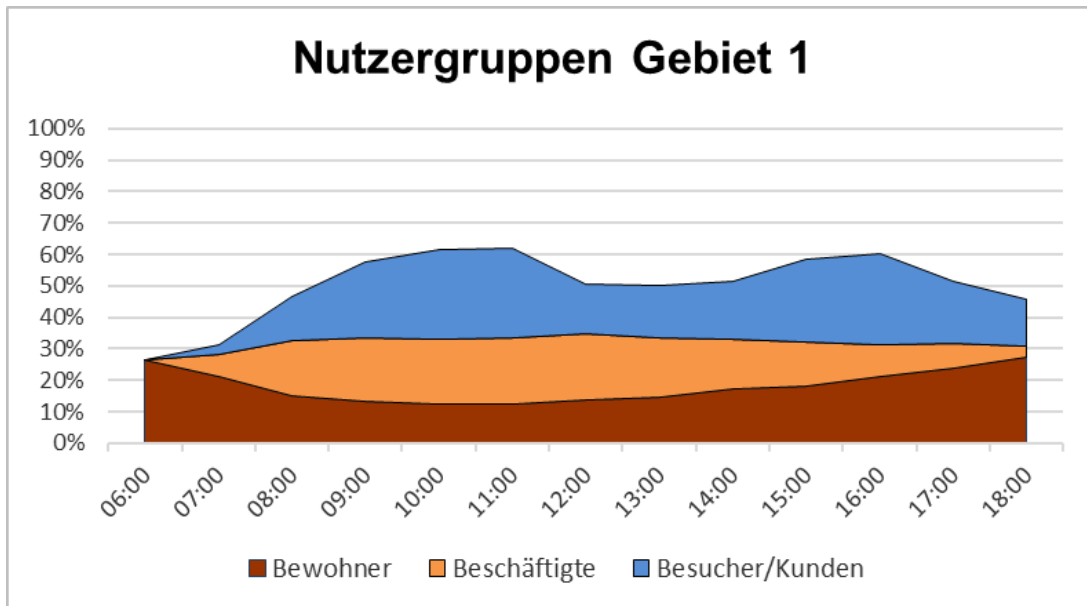


Abbildung 7: Auslastung durch die Nutzergruppen im Teilgebiet 1

Die hauptsächliche Nutzung durch kurzzeitparkende Besucher und Kunden zeigt sich ebenfalls in der Parkdauerverteilung (vgl. **Abbildung 8**). Durch die im Teilgebiet 1 vorhandenen Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote machen die „Ultra-Kurzparker“ und Kurzzeitparker den größten Anteil der Parkvorgänge aus.

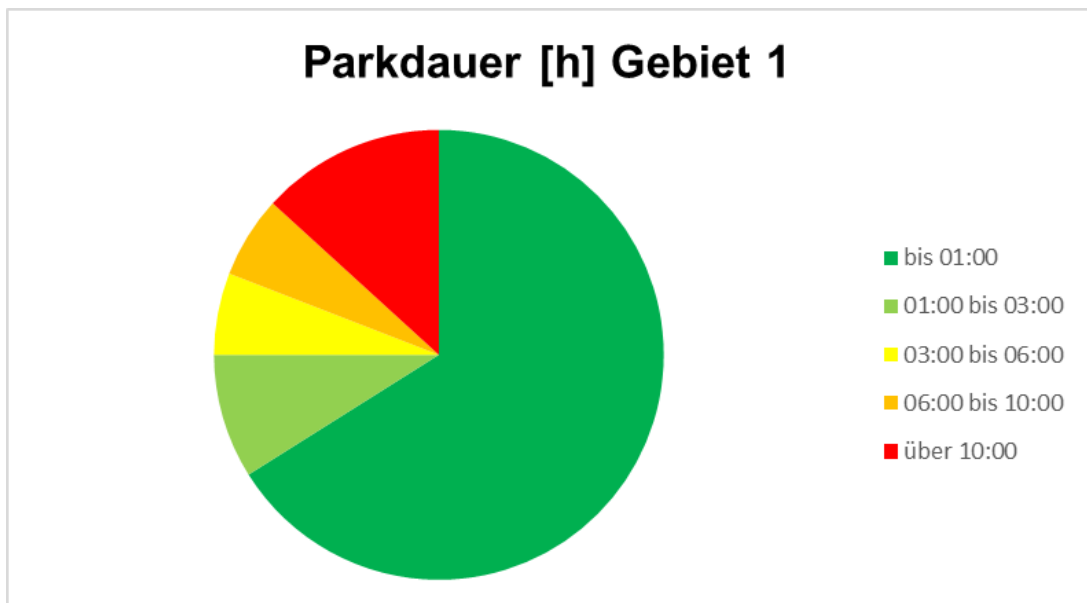


Abbildung 8: Parkdauerverteilung im Teilgebiet 1

4.2.2 Teilgebiet 2 – Messplatz / Schulzentrum

Das Teilgebiet 2 (vgl. **Plan 2**) umfasst den Bereich rund um den Messplatz / Ludwig-Grein-Straße, die Karlsruher- und Kaiserstraße sowie das Schulzentrum.

Im Teilgebiet stehen insgesamt 611 Parkstände zu Verfügung. (187 im Straßenraum und 424 in Parkieranlagen).

unbewirtschaftete Parkstände	419
Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe	151
Parkstände mit Parkschein	36
Sonderparken	5
Summe	611

Tabelle 2: Verteilung der Parkstände im Teilgebiet 2

Der vorhandene Parkraum ist in den Nachtstunden mit ca. 15% sehr gering ausgelastet. Die Nachfrage steigt ab 08:00 Uhr vergleichsweise stark an und erreicht um 10:00 Uhr mit 62% ihr Maximum (vgl. **Abbildung 9**).

Das Maximum an ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen lag um 10:00 Uhr bei 15% der Gesamtbelegung.

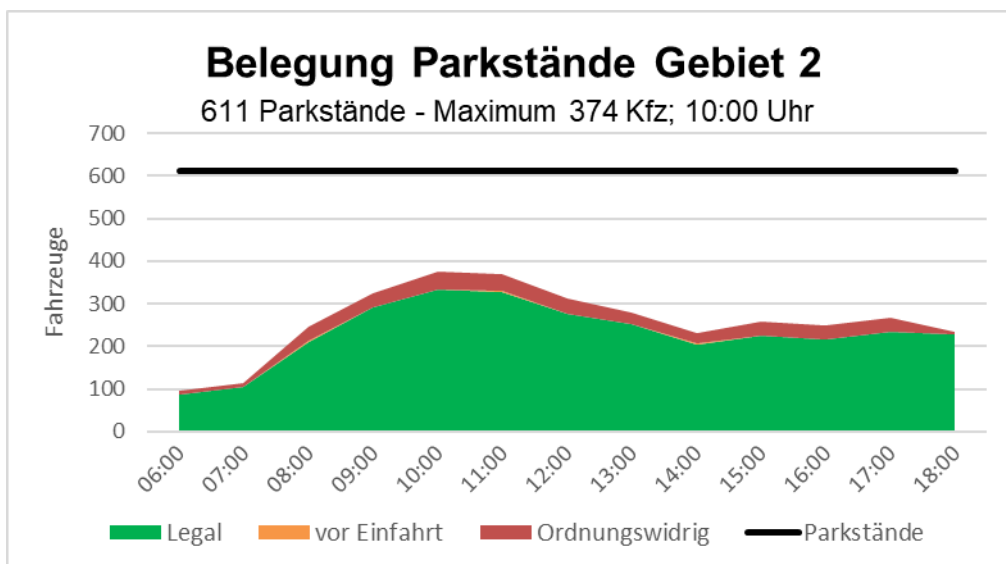


Abbildung 9: Parkraumbelegung im Teilgebiet 2

Bis zum frühen Nachmittag machen die Beschäftigten, durch das im Gebiet legende Schulzentrum, einen großen Teil der Belegung aus.

Die nahegelegenen Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote machen das Teilgebiet 2 auch sehr attraktiv für die Gruppe der Besucher und Kunden, die den vorhandenen Parkraum besonders am Vormittag bis 12:00 Uhr und am Nachmittag ab 15:00 Uhr nutzen.

Bewohnerparken spielt im Teilgebiet 2 mit maximal etwa 15% keine große Rolle (vgl. **Abbildung 10**).

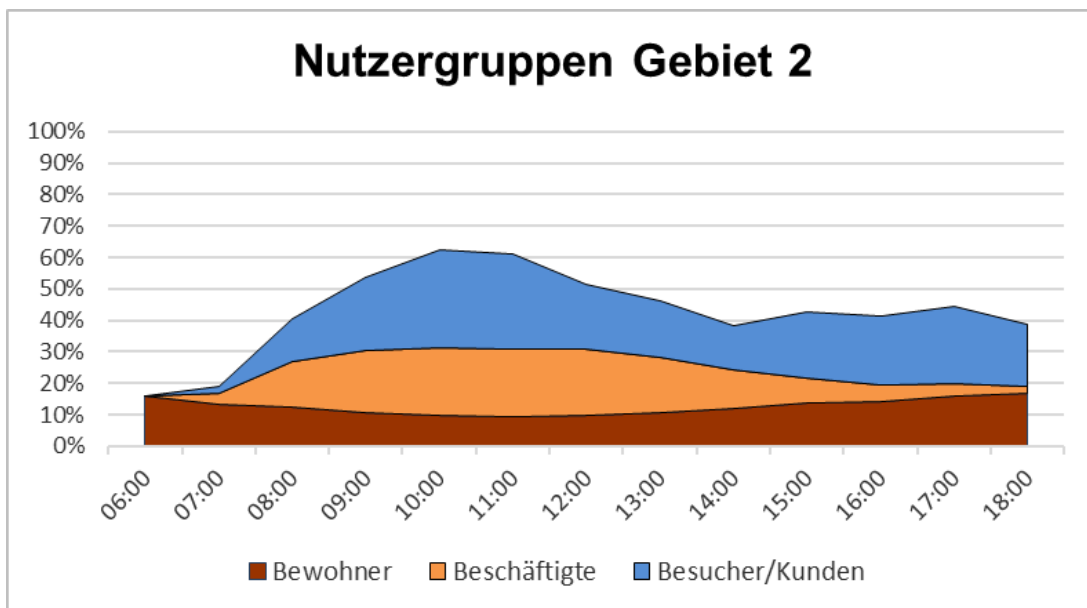


Abbildung 10: Auslastung durch die Nutzergruppen im Teilgebiet 2

Wie schon im Teilgebiet 1 zeigt sich in der Parkdauerverteilung ein ähnliches Bild; auch im Teilgebiet 2 machen die „Ultra-Kurzparker“ und Kurzzeitparker den größten Teil der Parkvorgänge aus.

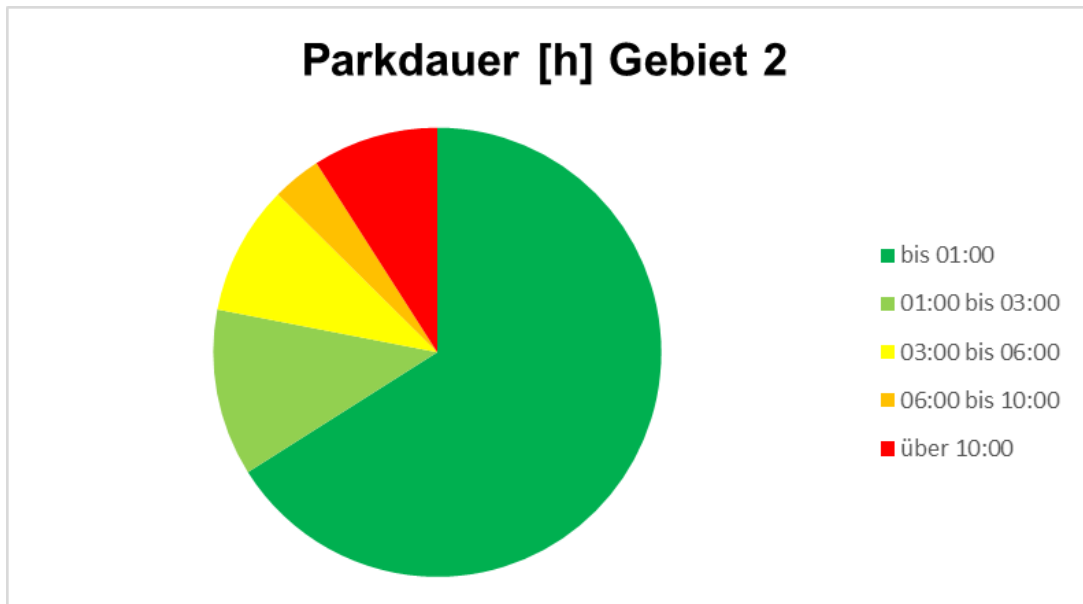


Abbildung 11: Parkdauerverteilung im Teilgebiet 2

4.2.3 Teilgebiet 3 – Wohngebiet Evangelische Kirche

Das Teilgebiet 3 (vgl. **Plan 2**) umfasst mit der Luisenstraße, Rathausstraße und Heidelberger Straße das Wohngebiet rund um die Evangelische Kirche.

Im Teilgebiet stehen insgesamt 209 Parkstände zur Verfügung.

unbewirtschaftete Parkstände	49
Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe	140
Parkstände für Bewohner	18
Sonderparken	2
Summe	209

Tabelle 3: Verteilung der Parkstände im Teilgebiet 3

Der vorhandene Parkraum ist über den gesamten Tagesverlauf mit etwa 60% bis 70% relativ gleichmäßig ausgelastet. Die höchste Parkraumnachfrage war um 17:00 Uhr zu verzeichnen. Während dieser Spitzenstunde lag die Auslastung bei 69% (vgl. **Abbildung 13**).

Das Maximum an ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen lag um 14:00 Uhr bei 17% der Gesamtbelegung.

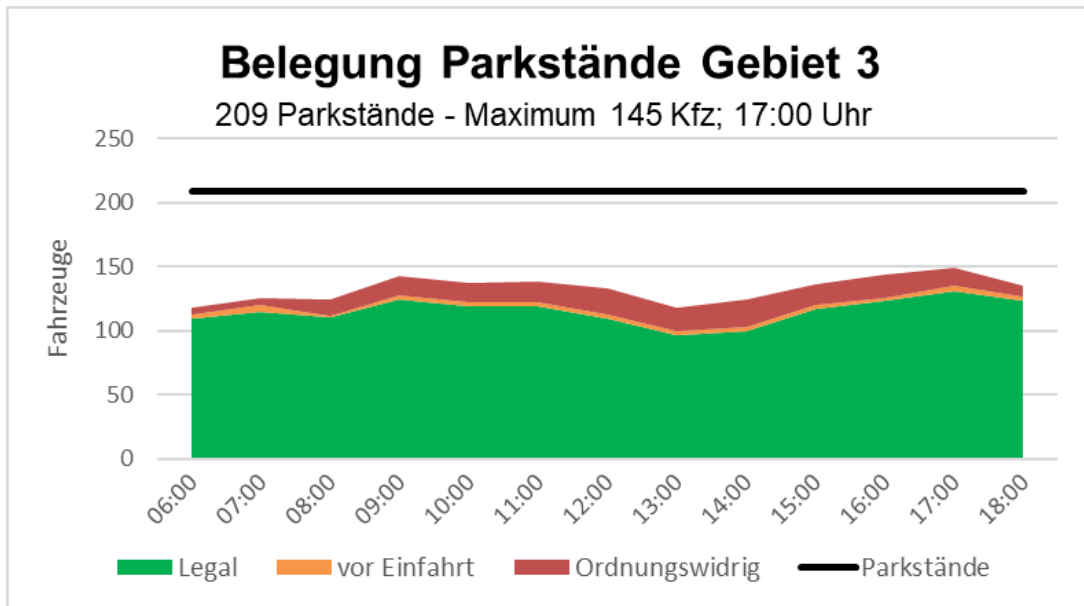


Abbildung 12: Parkraumbelastung im Teilgebiet 3

Der Parkraum in Teilgebiet 3 wird zum großen Teil von Bewohnern nachgefragt, diese belegen in den Nachtstunden etwa 55% der vorhandenen Parkstände. Die morgens freiwerdenden Parkstände werden ab 07:00 Uhr von Beschäftigten sowie kurzzeitparkenden Besuchern und Kunden wieder belegt.

Die Besucher und Kunden machen am Vormittag bis 11:00 Uhr etwa ein Drittel der Gesamtbelegung aus.

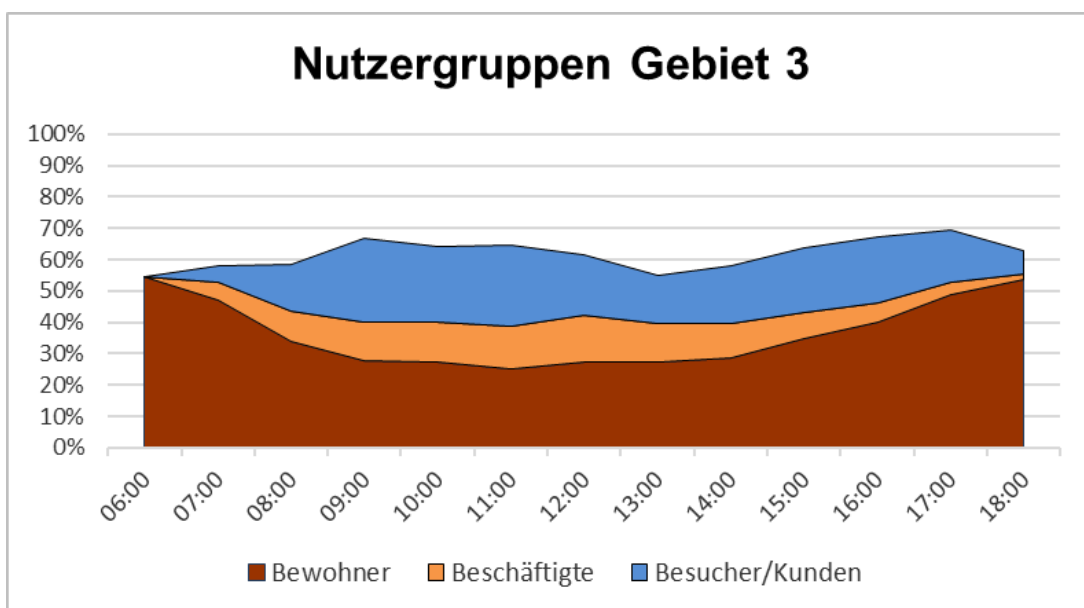


Abbildung 13: Auslastung durch die Nutzergruppen im Teilgebiet 3

Wie in der Parkdauerverteilung ersichtlich, machen auch im Teilgebiet 3 die „Ultra-Kurzparker“ den größten Anteil der Parkvorgänge aus. Etwas mehr als ein Viertel der Parkvorgänge verteilt sich allerdings auf dauerparkende Bewohner.

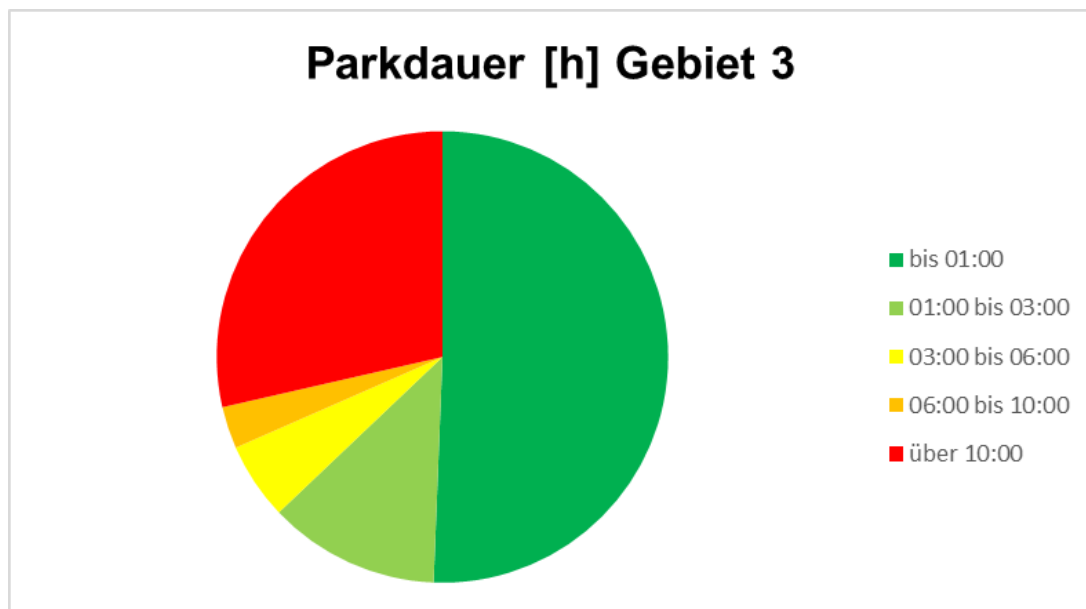


Abbildung 14: Parkdauerverteilung im Teilgebiet 3

4.2.4 Teilgebiet 4 – Wohngebiet Dr.-Goerdeler-Allee

Das Teilgebiet 4 (vgl. **Plan 2**) umfasst die Dr.-Goerdeler-Allee, die Beethovenstraße, die Richard-Wagner-Straße und die Goethestraße.

Im Teilgebiet stehen insgesamt 152 Parkstände zur Verfügung. Diese sind alle unbewirtschaftet, es besteht also freies Parken.

Der vorhandene Parkraum ist über den gesamten Tagesverlauf mit ca. 60% gering ausgelastet. Die Nachfrage steigt in der Mittagszeit zwischen 11:00 und 12:00 Uhr kurzzeitig an und erreicht dabei mit 70% ihr Maximum. (vgl. **Abbildung 15**.) Das Maximum an ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen lag um 15:00 Uhr bei 3% der Gesamtbelegung.

Der Parkraum in Teilgebiet 4 wird über den gesamten Tagesverlauf hauptsächlich von Bewohnern nachgefragt. Durch die örtliche Nähe zum Schulzentrum werden die durch Pendler morgens freiwerdenden Parkstände, von Beschäftigten und Besuchern der Schulen wieder aufgefüllt (vgl. **Abbildung 16**).

Ein Konflikt zwischen den Nutzergruppen ergibt sich nicht, da die durch Beschäftigte und Besucher belegten Parkstände ab ca. 15:00 Uhr wieder frei werden und den zurückkehrenden Pendlern zur Verfügung stehen.

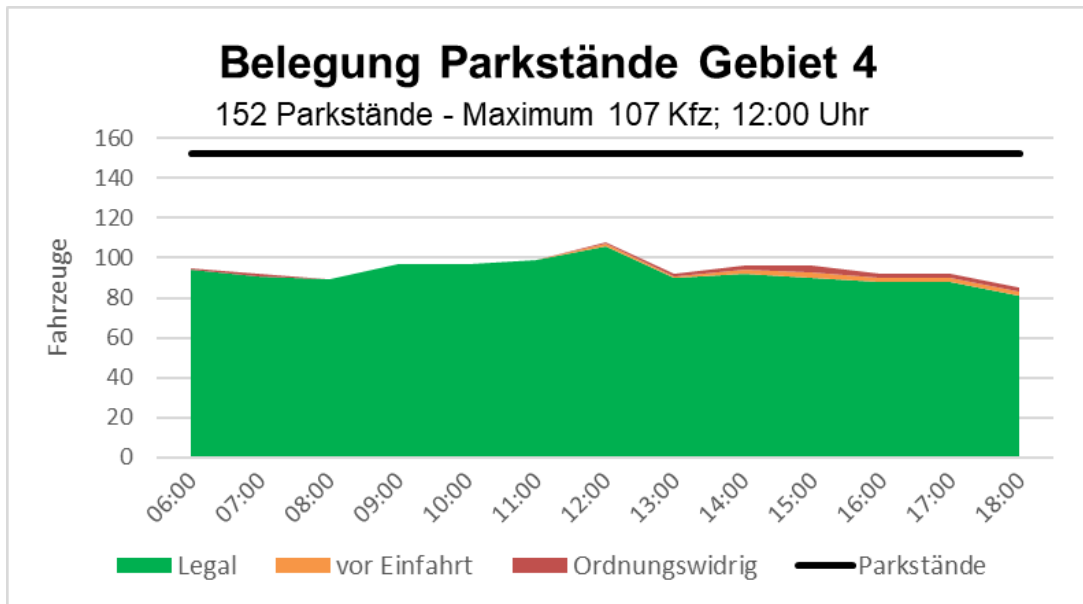


Abbildung 15: Parkraumbelugung im Teilgebiet 4

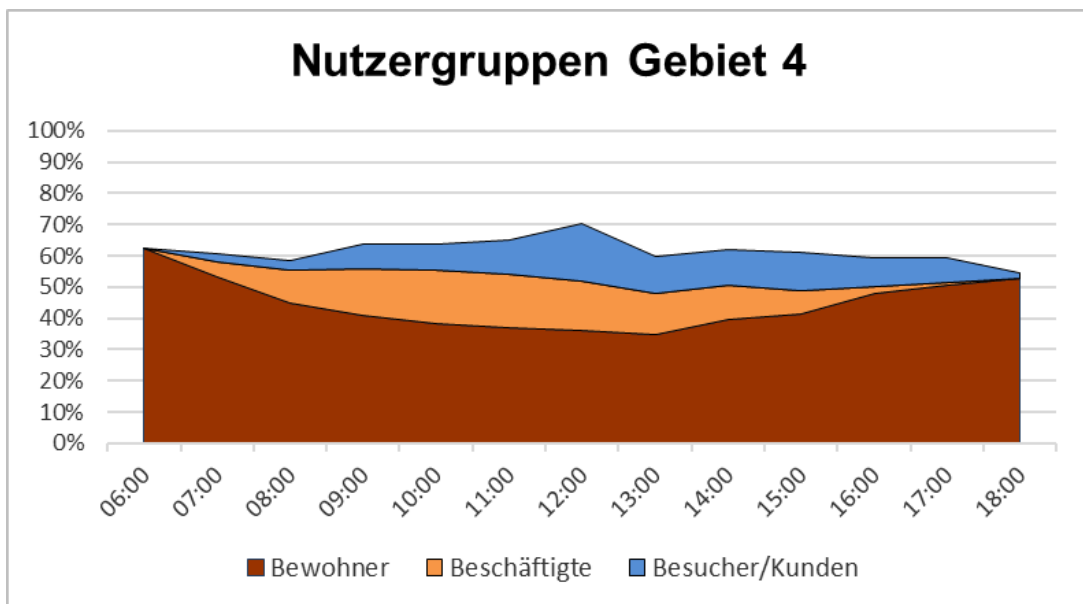


Abbildung 16: Auslastung durch die Nutzergruppen im Teilgebiet 4

Die hauptsächliche Nutzung durch längerfristig parkende Bewohner zeigt sich ebenfalls in der Parkdauerverteilung (vgl. **Abbildung 17**).

Die dauerparkenden Bewohner machen etwa die Hälfte aller Parkvorgänge aus. Etwas mehr als ein Viertel der Parkvorgänge verteilt sich auf „Ultra-

Kurzparker“, welche hauptsächlich die schulnah gelegenen Parkstände in den Mittagsstunden nach Unterrichtschluss nutzen (Elterntaxis).

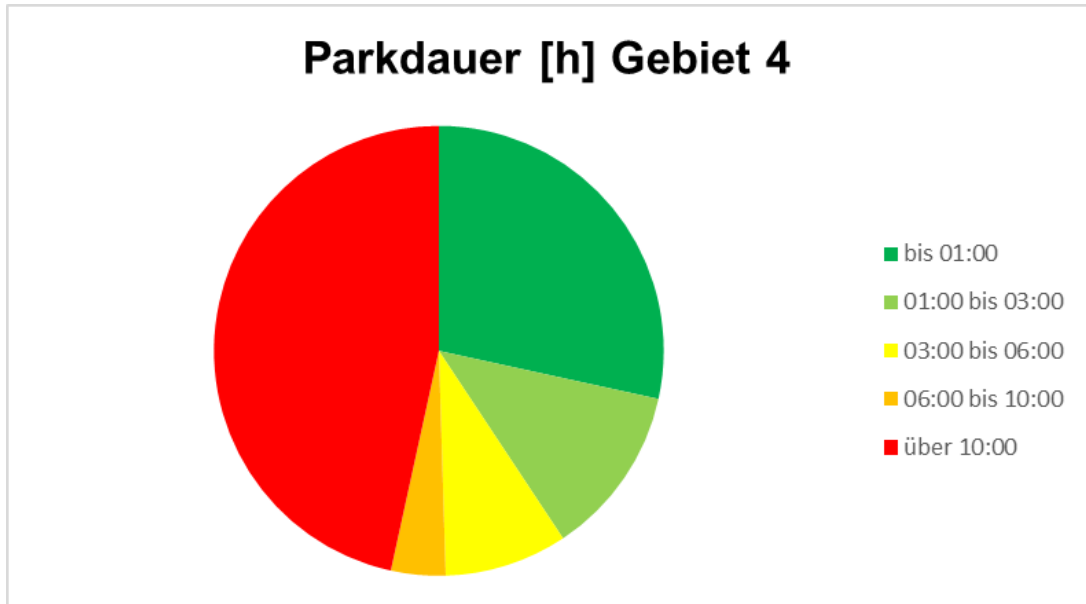


Abbildung 17: Parkdauervertelung im Teilgebiet 4

5 Parkraumkonzept Szenarien

Nachfolgend werden Ausgangslage, Ziele und konkrete Maßnahmenvorschläge für die unterschiedlichen Untersuchungsgebiete aufgezeigt.

5.1 Ausgangslage

Im Untersuchungsgebiet (vgl. **Abbildung 1**) stehen aktuell insgesamt etwa 1.400 öffentlich zugängliche Parkstände zur Verfügung. Diese verteilen sich zu gleichen Teilen auf Parkieranlagen (700 Parkstände) und Parkmöglichkeiten im Straßenraum (700 Parkstände, überwiegend straßenbegleitende Längsparkstände). Auch die Bewirtschaftung teilt sich etwa hälftig auf: 700 Stellplätze sind unbewirtschaftet, dort gilt freies Parken. Die übrigen 700 Stellplätze sind mit Parkschein, Parkscheibe, Bewohnerparken oder Ähnlichem bewirtschaftet. Nur auf ca. 350 Stellplätzen davon fallen Gebühren an (zumeist Parkscheinregelung mit 0,25 Euro/h).

Der Kernbereich von Hockenheim wird auf verschiedene Arten bewirtschaftet:

- Die Karlsruher Straße sowie die im direkten Geschäftsumfeld liegenden Parkplätze „Messplatz / Ludwig-Grein-Straße“ und „Zehntscheune“ werden gebührenfrei mit Parkscheibe und einer begrenzten Höchstparkdauer bewirtschaftet.

Karlsruher Straße	30 min	Mo-Fr 08:00 bis 18:00 Uhr Sa 08:00 bis 13:00 Uhr
Messplatz / Ludwig-Grein-Straße	2h	Mo-Fr 08:00 bis 18:00 Uhr
Zehntscheune	2h	Mo-Fr 08:00 bis 18:00 Uhr

- Der angrenzende innerstädtische Bereich der Unteren- und Oberen Hauptstraße sowie ein Teil der Hirsch- und Rathausstraße wird mit Parkschein (Gebühr: 0,25 Euro/h) und einer Höchstparkdauer von zwei Stunden betrieben.
- Für Beschäftigte der Stadt und Gewerbetreibende werden Parkausweise ausgegeben, die dazu berechtigen, auch auf bewirtschafteten Stellplätzen länger als zwei Stunden zu parken. Diese Ausweise beinhalten keine Garantie auf einen freien oder gar auf einen bestimmten Parkstand.
- Außerhalb der Innenstadt ist das Parken zumeist gebührenfrei und ohne Begrenzung der Höchstparkdauer möglich.
In einigen Straßenzügen im Randbereich der Innenstadt (z.B. Rathausstraße Ost, Luisenstraße West, Hirschstraße, Ottostraße) kann mit Parkscheibe geparkt werden.
Das Angebot ist differenziert nach zwei und drei Stunden Parkdauer, je nach Entfernung von der Innenstadt.

Für Bewohner gibt es dort Parkausweise, die nach dem jeweiligen Straßennamen codiert sind und im jeweiligen Bereich ein Parken ohne Parkdauerbeschränkung ermöglichen. Diese Bewohnerausweise sind für eine jährliche Gebühr von 20€ erhältlich.

- In der Tiefgarage der Stadthalle kann in den ersten 30 Minuten gebührenfrei geparkt werden. Danach werden mit 1,00€ pro Stunde, im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet, viermal so hohe Parkgebühren erhoben.

Eine detaillierte Übersicht zum Parkraumangebot und der derzeitigen Bewirtschaftungsform kann **Plan 1** sowie dem **Kapitel 3.1** entnommen werden.

5.2 Ziele

Die wesentlichen Beweggründe und Themen für eine Fortschreibung des Parkraumkonzeptes sind:

1. Förderung des Einzelhandels
2. „Gefühlter“ Parkraum-Mangel
3. Umgang mit Parken von Schülern und Lehrern und der Besonderheit der neuen Louise-Otto-Peters-Schule mit z.T. erwachsenen Schülern aus dem Kreisgebiet (Berufsschule)
4. Berücksichtigung von Beschäftigten (Dauerparkern)
5. In-Frage-Stellung der Art der Bewirtschaftung und ggf. der Gebührenhöhe

5.2.1 Förderung des Einzelhandels

Um mithilfe des Parkraumangebots den Einzelhandel zu fördern, gibt es mehrere Komponenten:

- Anzahl der FREIEN Parkstände
- Lage der Parkstände – Attraktive Fußwege zwischen Geschäften und Parkständen oder große Nähe
- Parkraum-Regelung, Parkhöchstdauer
- Gebührenhöhe

Allein bei diesen vier Komponenten gibt es untereinander Abhängigkeiten und Wechselwirkungen: Durch eine kurze Parkhöchstdauer kann dafür gesorgt werden, dass jeder Parkstand mehrmals am Tag umgeschlagen wird. Er steht dadurch für viele verschiedene Kunden und Besucher zur Verfügung.

Die aktuell geltenden zwei Stunden Höchstparksdauer im Innenstadtbereich sind gut geeignet, um einerseits für regelmäßigen Fahrzeugwechsel zu sorgen und andererseits genug Zeit für Einkäufe und Erledigungen zu bieten.

Indes werden die Parkregelungen nicht eingehalten: auf dem Messplatz stehen 30 bis 50% der Fahrzeuge länger als erlaubt. Die Kontrollen scheinen nicht zu wirken, nicht intensiv genug oder zu selten zu sein.

Die sehr niedrigen Parkgebühren in Hockenheim haben vermutlich nur sehr geringen Einfluss auf die Wahl des Einkaufsortes.

Es darf dabei nicht vergessen werden, das zur Förderung des Einzelhandels in der Innenstadt noch weitere Aspekte gehören, die nur mittelbar mit den Pkw-Parkständen zu tun haben. Unter Anderem spielen die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt, die Attraktivität für andere Verkehrsmittel (Fuß, Rad, Bus) sowie die Qualität und die Mischung des Geschäftsbesatzes ebenfalls eine wichtige Rolle.

5.2.2 „Gefühlter“ Parkraum-Mangel

In der Innenstadt von Hockenheim besteht kein Mangel an Parkständen.

Für Innenstadtbesucher und Kunden gibt es ausreichend Parkstände, die in attraktiver Lage liegen und entsprechend bewirtschaftet sind.

Die Parkstände an Zehntscheune und Messplatz sind nur 100 bis 200 m von den Geschäften der Karlsruher Straße entfernt. Sie werden indes von Schülern, Lehrern und anderen Beschäftigten ordnungswidrig belegt, siehe auch die Erläuterungen in den nächsten Abschnitten.

5.2.3 Umgang mit Parken von Schülern und Lehrern

Durch das innenstadtnah gelegene Schulzentrum Hockenheim konkurrieren besonders vormittags die Lehrer und erwachsenen Schüler mit den Besuchern und Kunden um den vorhandenen Parkraum im Bereich des Messplatzes.

Es kann beobachtet werden, dass sowohl Schüler als auch Lehrer ihre Pkw am Messplatz auf Parkständen abstellen, die mit einer Parkhöchstdauer von 2h bewirtschaftet sind. Aufgrund der geringen Entfernung zwischen Schule und Parkständen können sie z. B. in den Pausen die Parkscheibe weiterdrehen. Während der Parkraumerhebung konnte dieses Verhalten teilweise beobachtet werden. Es handelt sich dabei um eine Ordnungswidrigkeit, wenn der Parkstand nicht wenigstens kurz für andere Nutzer freigegeben wurde.

Diese Praxis könnte durch die Erhebung von Gebühren etwas eingedämmt werden, wie die freien Kapazitäten auf dem gebührenpflichtigen Parkplatz an der Louise-Otto-Peters-Schule zeigen. Übrigens: Auch das erneute Ziehen eines Parkscheins ist eine Ordnungswidrigkeit, wenn dadurch die zulässige

Parkhöchstdauer (von 2h) überschritten wird.⁴ Zur Bereitstellung von Parkständen für Kunden ist daher eine konsequente Kontrolle der geltenden Regelungen entscheidend. Die Herstellung von weiterem innerstädtischen Parkraum wäre dafür nicht erforderlich.

Mit den über 50 stets freien Parkständen am Parkplatz „Altes Freibad“ stünden kostenlose, unbewirtschaftete Parkstände in der Nähe des Schulzentrums zur Verfügung. Falls schwere Lasten und Taschen zu transportieren wären: auch der gebührenpflichtige Parkplatz der Louise-Otto-Peters-Schule hat noch Kapazitäten und liegt für die meisten Schulen sehr günstig.

Im an das Schulzentrum angrenzenden Wohngebiet rund um die Dr.-Goerdeler-Allee konnten während der Parkraumerhebung im Zeitraum von 08:00 bis 15:00 Uhr einige parkende Fahrzeuge dem Schulbetrieb zugeordnet werden. Aktuell belegen diese allerdings mit ca. 15% nur einen geringen Teil des vorhandenen Parkraums. Durch die tagsüber abwesenden Pendler sind über das gesamte Teilgebiet 4, auch mit den dort parkenden Lehrern und Schülern, noch genügend freie Parkmöglichkeiten vorhanden. Die Auslastung liegt den ganzen Tag nahezu konstant bei etwa 60%.

Zwischen 12:00 und 13:00 Uhr, wenn auch einige Eltern die Parkstände zum Abholen ihrer Kinder nutzen, tritt mit 70% Auslastung eine kurzfristige Nachfragespitze auf.

Bei einer konsequenten Kontrolle und Ahndung der Parkzeitüberschreitungen am Messplatz kann davon ausgegangen werden, dass einige der aktuell dort parkenden Schüler und Lehrer in das Wohngebiet ausweichen werden. Dies wird nicht zu Problemen führen da die belegten Parkstände, wenn die Bewohner nachmittags oder abends zurückkommen, wieder verfügbar sind.

Falls das Ausweichen eine problematische Größenordnung annehmen würde, wäre eine Bewirtschaftung, zumindest im Randbereich der Schulen, durch Kurzzeitparken mit Parkscheibe und Zusatz „Bewohner frei“ denkbar. Ggf. müssten Bewohnerparkausweise wie im Teilgebiet 3 ausgegeben werden.

5.2.4 Berücksichtigung von Beschäftigten

Zudem sollte der Parkraumbedarf der meist längerfristig parkenden Beschäftigten berücksichtigt werden.

Die meisten Arbeitsplätze befinden sich in Teilgebiet 1 und 2, wodurch sich in diesen Bereichen auch die höchste Parkraumauslastung durch parkende Beschäftigte findet. Aktuell ist der unbewirtschaftete Parkplatz „Marktplatz“ für

⁴ Bei der Erhebung von Gebühren kann indes von einer gewissen Steuerungswirkung ausgegangen werden: da man jedes Mal bezahlen muss, werden außen liegende Parkmöglichkeiten voraussichtlich besser von Dauerparker genutzt.

Beschäftigte besonders attraktiv. Im Tagesverlauf wird dieser bis zu 50% von Beschäftigten ausgelastet.

Eine ähnlich hohe Auslastung gibt es auch auf den Parkplätzen „Ottostraße“, die zu einem großen Teil von Beschäftigten der Stadtverwaltung genutzt werden.

In der Tiefgarage der Stadthalle stehen im gleichen Zeitraum noch etwa 60 Parkstände zur Verfügung. In diesem Bereich bietet sich ein Potenzial zur Verlagerung der Beschäftigten an, da die Tiefgarage für die Kunden aufgrund ihrer Lage und Preisgestaltung weniger attraktiv ist als die übrigen Flächen (TG: 30 min frei dann 1,00 Euro/h).

Während der Parkraumerhebung konnte an diversen Stellen beobachtet werden, dass Beschäftigte auch auf ausgewiesenen Kurzzeitparkständen standen und dort ordnungswidrig die gültige Höchstparkdauer überschritten. Insbesondere am Parkplatz „Zehntscheune“ werden in der Spitze ca. 30% der Parkstände durch Beschäftigte belegt. Da diese Parkstände vorrangig für Kunden zur Verfügung gestellt werden sollten, müssten auch hier konsequentere Kontrollen stattfinden.

5.2.5 In-Frage-Stellung der aktuellen Parkraumbewirtschaftung

Aktuell werden in der Innenstadt von Hockenheim für Parkstände mit Parkschein einheitlich 0,25 Euro/h verlangt.⁵ Nur die Tiefgarage der Stadthalle ist nach 30 min kostenfreiem Parken mit 1,00 Euro/h teurer.

Durch den geringen Betrag, der auch auf allen mit Parkschein bewirtschafteten Parkständen einheitlich gilt, ist eine Steuerungswirkung in Frage zu stellen. Es kann auch der Eindruck entstehen, dass städtischer Parkraum in Hockenheim nur einen geringen Wert hat. Darüber hinaus liegt für die Verkehrsteilnehmer die Vermutung nahe, dass Kontrollen nur sporadisch stattfinden.

⁵ Die Automaten lassen eine feine Taktung zu: 12 Minuten Parkzeit gibt es schon für 5 Cent!

5.3 Maßnahmenvorschläge und Szenarien

In den folgenden Bereichen wurden Defizite oder auch Ordnungswidrigkeiten festgestellt:

- **Karlsruher Straße**
 - hohe Auslastung
 - Parken in dafür nicht vorgesehenen Bereichen
- **Parkplatz Zehntscheune**
 - temporäre Überlastung
- **Parkplatz Messplatz**
 - Überschreitung der Parkhöchstdauer
 - zum Teil hohe Auslastung
 - Weiterdrehen von Parkscheibe durch Lehrer und Schüler
- **Parkplatz Schubertstraße**
 - hohe Auslastung, keine Parkmöglichkeit für Kunden und Besucher
- **Parkplatz LOP-Schule**
 - geringe Auslastung aufgrund fehlender Kenntnis über öffentliche Nutzungserlaubnis
- **Parkplatz Altes Freibad**
 - geringe Auslastung
- **Parkdeck Untere Hauptstraße**
 - geringe Auslastung durch fehlende Beschilderung
- **Parkplatz Karlsruher Straße 9**
 - vorwiegend Beschäftigtenparken, wenig bekannt für öffentliche Nutzung
- **Tiefgarage Stadthalle**
 - viel ungenutzter Parkraum, offenbar unattraktiv für Kunden

Zu diesen wurden nachfolgend unterschiedliche Szenarien entwickelt und abschließend Maßnahmenvorschläge vorgestellt. Die übrigen Parkmöglichkeiten weisen keine Auffälligkeiten auf und sind im Tagesverlauf angemessen ausgelastet.

5.3.1 Allgemein: Anpassung der Parkgebühren

Die bestehenden Parkgebühren befinden sich aktuell auf einem extrem niedrigen Niveau. Eine Anpassung ist in zwei Richtungen möglich:

Szenario 1 – Entfall der Parkgebühren

Die Parkgebühren entfallen gesamtstädtisch. Die Parkhöchstdauer von zwei Stunden auf den meisten innerstädtischen Plätzen wird beibehalten. Die Einhaltung der Parkhöchstdauer müsste durch regelmäßige kommunale Kontrollen begleitet werden.

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Regelung • mögliche Werbewirkung • Gang zum Parkscheinautomaten entfällt • Entfall der Gebühren nur ein minimaler Vorteil 	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrolle der Einhaltung der Parkhöchstdauer zwingend erforderlich, um eine Steuerungswirkung zu erzielen und freie Stellplätze für Kunden anbieten zu können. • Keine Inwertsetzung öffentlicher Flächen • Bevorzugung der Pkw-Nutzung zulasten einer potenziellen Verlagerung auf andere umweltfreundlichere Verkehrsträger

Szenario 2 – Erhöhung der Parkgebühren

Die Parkgebühren werden von 0,25 Euro/h auf 1,00 Euro/h angepasst. Die Parkscheibenregelung an der Zehntscheune und am Messplatz entfällt und wird ebenfalls in gebührenpflichtiges Parken umgewandelt.

Mit dieser Maßnahme würde nicht zuletzt die bisher eher wenig genutzte Tiefgarage an der Stadthalle durch Angleichen des städtischen Tarifs von 1,00 Euro/h besser ausgelastet.

In Abstimmung mit der Verwaltung wird folgende Gebührenordnung vorgeschlagen:

- Für Kurzzeitparkende (z.B. Einkauf beim Bäcker o.ä.) wird ein kostenloses Parken für maximal 15 Minuten über eine „Brötchentaste“ realisiert. Ein entsprechender Parkschein ist am Automaten zu beziehen und im Fahrzeug zu platzieren.
- Für längerfristig Parkende wird die bestehende Taktung in 12 Minuten Intervallen beibehalten und ab der ersten Minute eine Gebühr von 0,20 Euro pro 12 Minuten erhoben.

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • bessere Steuerungswirkung, da Kunden freie Parkstände zur Verfügung stehen • Verlagerung von Langzeitparkern auf außenliegende Parkmöglichkeiten (Altes Freibad und Marktplatz) • Allgemein bessere Ausnutzung von freien Kapazitäten 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweichen in angrenzende Wohngebiete, um Parkgebühren zu umgehen • Befürchtung der Verlagerung von Kundenströmen in andere Gebiete oder andere Kommunen häufig als Gegenargument genannt

5.3.2 Allgemein: Anpassung der Parkhöchstdauer

Im Bestand liegt die maximal zulässige Parkdauer im direkten Innenstadtbereich bei 2h, mit Ausnahme der Karlsruher Straße (30min). Im Randbereich zur Innenstadt beträgt die Parkhöchstdauer bis zu 3h.

Für das aktualisierte Parkraumkonzept bieten sich zwei Möglichkeiten an.

Szenario 1 – Beibehalten der aktuellen Regelung

In diesem Szenario wird die maximal zulässige Parkdauer von 2h in der Innenstadt beibehalten. Diese Parkdauer ist für die meisten Besorgungen in der Innenstadt ausreichend bemessen, für längere Aufenthalte sind auch die Parkstände im Randbereich fußläufig erreichbar.

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Verteilung der Nutzergruppen (Kurzzeit- und Mittelzeitparker) • Höherer Umschlag, da die Parkstände kürzer belegt sind, dadurch größere „Chance“ auf einen freien Parkstand. • weniger Parksuchverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Kein einheitliches System

Szenario 2 – Einheitliche Parkhöchstdauer von 3h

In diesem Szenario wird die Parkhöchstdauer einheitlich auf 3h festgelegt.

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • einheitliches System • Auch für längere Aufenthalte direktes Parken in der Innenstadt möglich 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringere Akzeptanz, die Parkstände am Rand der Innenstadt zu nutzen • Erhöhung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt

5.3.3 Karlsruher Straße (zwischen Fortuna-Kreuzung und Schubertstr.)

Die Karlsruher Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich mit insgesamt acht Kurzzeitparkständen im Seitenraum (30 min freies Parken) ausgeführt. Diese befinden sich unmittelbar vor den Geschäften.

Durch die anliegenden Geschäfte ist der knappe vorhandene Parkraum oft vollständig ausgelastet, wodurch die Bereitschaft zu ordnungswidrigem Parken sehr hoch ist (bis zu 163% Auslastung). Die Radfahrer weichen aufgrund von Platzmangel und der Gefährdung durch Kfz in die Seitenbereiche aus. Eine weitere Folge ist der Parksuchverkehr. Damit reduziert sich die Aufenthaltsqualität der Karlsruher Straße, was keine positiven Auswirkungen auf den Einzelhandel hat.

Szenario 1 – Höhere Anzahl an legalen Parkständen

In diesem Szenario werden in der Karlsruher Straße etwa 16 legale Pkw-Parkstände angeboten statt der aktuellen acht Parkstände.

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • mehr Parkstände unmittelbar vor den Geschäften • etwas weniger ordnungswidriges Parken 	<ul style="list-style-type: none"> • die heutige Problematik bzgl. eingeschränkter Aufenthaltsqualität und Parksuchverkehr wird verstärkt • Auch der Radverkehr wird eingeschränkt statt gefördert • Bevorzugung der Pkw-Nutzung zulasten einer potenziellen Verlagerung auf andere umweltfreundlichere Verkehrsträger

Szenario 2 – Entfall der bisherigen allgemeinen Parkstände

In diesem Szenario werden die aktuell vorhandenen Pkw-Parkstände entfernt. Auf einigen der bisherigen Stellplätze finden (weitere) Fahrradanhänger Platz oder es werden Lieferzonen eingerichtet. Um mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zu den örtlichen Einkaufsmöglichkeiten zu gewähren, werden einige Parkstände als Behindertenparkplätze ausgewiesen. So können die Potenziale, die durch die neue Brücke gewonnen wurden, optimal genutzt werden. Die Karlsruher Straße verliert an Bedeutung für den Kfz-Verkehr. Im Idealfall werden von Kunden und Besuchern die Parkstände Messplatz / Ludwig-Grein-Straße unmittelbar aufgesucht und damit das Kfz-Verkehrsaufkommen im Umfeld der Innenstadt insgesamt reduziert.

Es lohnt sich für Kunden und Besucher, unmittelbar den Parkplatz Messplatz / Ludwig-Grein-Straße aufzusuchen, denn durch die Maßnahmen des Parkraumkonzeptes werden dort stets Stellplätze verfügbar sein.

Zur Unterstützung der Reduzierung des Kfz-Verkehrs können Hinweise nach dem Vorbild in **Abbildung 18** an geeigneter Stelle angebracht werden.



Abbildung 18: Hinweis auf eine eingeschränkte Parksituation in Freiburg

Als Option außerhalb des Parkraumkonzepts könnte die Karlsruher Straße darüber hinaus als Fahrradstraße mit einer Zufahrtsbeschränkung und mit absolutem Halteverbot ausgewiesen werden. Der Lieferverkehr zur Versorgung des Einzelhandels hält auf gekennzeichneten Flächen zum Be- und Entladen.

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fußgänger und der Radfahrer • Minimierung des Parksuchverkehrs und damit verbundenes geringeres Verkehrsaufkommen • Steigerung der Aufenthaltsqualität • Fahrräder können Fahrbahn besser nutzen • Einkaufen mit dem Fahrrad und zu Fuß wird attraktiver 	<ul style="list-style-type: none"> • keine Parkstände unmittelbar vor den Geschäften • minimale Erhöhung des Parkdrucks auf umliegende Parkplätze

5.3.4 Parkplätze Zehntscheune, Messplatz / Ludwig-Grein-Straße und „et cetera“

Die Parkplätze Messplatz / Ludwig-Grein-Straße und Zehntscheune werden aktuell mit Parkscheibe bewirtschaftet. Auf dem Parkplatz am Café „et cetera“ muss ein Parkschein gezogen werden. Die Höchstparkdauer beträgt jeweils zwei Stunden. Aufgrund ihrer unmittelbaren Nähe zu den Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten sind vor allem die Parkplätze Messplatz / Ludwig-Grein-Straße und Zehntscheune sehr attraktiv und zeitweise überlastet (Zehntscheune). Es wurde zudem festgestellt, dass regelmäßig die Parkhöchstdauer überschritten wurde (siehe auch **Abschnitt 5.2.3**). Von den Parkplätzen existieren kurze und attraktive Fußwege zur Karlsruher Straße.

Szenario 1 – Einheitliche Bewirtschaftung mit Parkscheibe

Der Parkplatz am „et cetera“ wird mit Parkscheibe und mit einer Höchstparkdauer von zwei Stunden bewirtschaftet. Die Bewirtschaftungsform des Messplatzes / Ludwig-Grein-Straße und der Zehntscheune bleibt unverändert.

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • auf Parkplatz „et cetera“ kann ebenfalls kostenfrei geparkt werden • Entlastung von Messplatz, Ludwig-Grein-Straße und Zehntscheune 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfall der Einnahmen von Parkplatz „et cetera“ • weiterhin Fremdnutzung durch Beschäftigte und Schüler (kann nur durch konsequente Kontrollen der Höchstparkdauer gemindert werden; ganz verhindert werden kann Dauerbelegung so nicht)

Szenario 2 – Einheitliche Erhebung von Parkgebühren

Alle diese Parkplätze werden mit Hilfe eines Parkscheinautomaten gebührenpflichtig bewirtschaftet. Eine Parkraumkontrolle, um unbefugtes Dauerparken zu unterbinden ist – wie bei der Parkscheibe – regelmäßig erforderlich, die Kontrolle ist indes einfacher möglich.

Um auch längere Aufenthalte in der Innenstadt zu ermöglichen, wird die Parkhöchstdauer am „et cetera“ auf drei Stunden verlängert. Damit stehen mit Kaiserstraße, P-Hirschstraße, Marktplatz und in der Oberen Hauptstraße aus allen Himmelsrichtungen innenstadtnah Parkstände mit einer Parkhöchstdauer von mehr als zwei Stunden zur Verfügung.

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • stets freie Parkstände für Kunden und Besucher, die bereit sind, einen Parkschein zu ziehen • Verminderung der Fremdnutzung durch Beschäftigte und Schüler • höhere Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung • leichtere Kontrolle als bei Parkscheiben, da die kostenlose „Verlängerung“ der Parkdauer nicht mehr möglich ist 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweichen in angrenzende Wohngebiete, um Parkgebühren zu umgehen • Befürchtung der Verlagerung von Kundenströmen in andere Gebiete oder andere Kommunen häufig als Gegenargument genannt

5.3.5 Parkplätze Schubertstraße und Louise-Otto-Peters-Schule

Der im Jahr 2019 errichtete Parkplatz Schubertstraße weist eine Kapazität von 38 Pkw-Stellplätzen auf. Dieser ist insbesondere von Beschäftigten und Schülern des Carl-Friedrich-Gauß-Gymnasiums und der LOP-Schule sehr gut ausgelastet.

Die Zufahrt des Parkplatzes der Louise-Otto-Peters-Schule (LOP-Schule) ist durch eine Schranke beschränkt. Dort kostet ein Parkvorgang zurzeit 50 Cent. Die geringe Auslastung des Parkplatzes LOP-Schule liegt vermutlich auch an der geringen Kenntnis über die öffentliche Nutzungserlaubnis.

Die Informationsverbreitung der allgemeinen Nutzungserlaubnis des Parkplatzes LOP-Schule kann sinnvoll sein, um ihn besser auszunutzen. Wenn hingegen durch die Anpassungen aus dem vorliegenden Parkraumkonzept nicht mehr ausreichend Stellplätze für Angehörige der LOP-Schule auf dem Gelände verfügbar wären, ist eine Beschränkung auf Schulangehörige leicht möglich.

Für den Parkplatz Schubertstraße ist die Einführung von 38 Lehrerausweisen für das Gymnasium geplant (vgl. ATUV, 2020).

Beginnend mit dem Schuljahr, werden gegen eine Gebühr von 15,-€ im Monat / 12 Monate maximal 38 Parkausweise ausgegeben. Mit diesen Parkausweisen kann beliebig lange ausschließlich auf dem Parkplatz Schubertstraße geparkt werden, ohne Garantie auf einen freien Parkstand.

Für die übrigen Nutzer wird ein Parkscheinautomat aufgestellt, und der Parkplatz entsprechend den Regelungen bezüglich Parkdauer und Gebührenhöhe bewirtschaftet.

Die Lehrerausweise sollten keinesfalls zum Parken auf dem Messplatz oder der Ludwig-Grein-Straße berechtigen! Denn dieser Bereich soll zur Förderung des Einzelhandels in der Innenstadt stets freie Parkstände für Kunden verfügbar halten.

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • klare Zuordnung: Lehrer Gymnasium auf Parkplatz Schubertstraße, Kunden auf Messplatz und weitere Schulangehörige auf Altes Freibad • Erhöhung der Einnahmen durch Parkraumbewirtschaftung • voraussichtlich verbesserte Auslastung des Parkplatzes LOP-Schule 	<ul style="list-style-type: none"> • Verwaltungsaufwand durch Ausgabe der Ausweise

5.3.6 Parkdeck „Untere Hauptstraße“

Das Parkdeck im Hinterhof des Restaurants Bella Capri weist 23 Parkplätze auf. Dieser ist jedoch unzureichend als öffentlicher Parkplatz ausgewiesen, auf dem mit Parkscheibe geparkt werden kann. Dadurch kommt tagsüber eine sehr geringe Auslastung zustande.

Szenario 1 – Auflösung des Pachtvertrags

Der Pachtvertrag des Parkdecks am „Bella Capri“ wird aufgrund zu geringer Auslastung aufgelöst, wodurch eine Privatisierung von Stellplätzen für Bewohner (und Restaurantbesucher) möglich ist. Eventuell werden sie weiter so genutzt wie bisher.

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • städtische Ersparnis bei Pachtkosten • Besitzer kann Stellplätze privat vermieten z.B. an Beschäftigte oder Bewohner • Parkdeck wird weitgehend weiterhin so genutzt werden wie bisher 	<ul style="list-style-type: none"> • Wegfall von öffentlichen Parkständen --> geringfügige Erhöhung des Parkdrucks auf umliegende Parkplätze

Szenario 2 – Verbesserung der Beschilderung

Eine verbesserte Beschilderung mit Hinweis auf den öffentlichen, kostenfreien Parkplatz (mit Parkscheibe 2h) ist auf der Hauptstraße einzurichten.

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Auslastung der Parkstände und Entlastung von Karlsruher Straße, Messplatz und Zehntscheune 	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrollaufwand erforderlich, um es tatsächlich für Kunden und Besucher der Innenstadt freizuhalten und Dauerparker zu unterbinden. • Aktuell kein „wertiger“ Eindruck der Parkstände, eher Hinterhofcharakter • Pachtkosten bleiben bestehen

5.3.7 Parkplatz Karlsruher Straße Hausnummer 9

Auch für den Parkplatz auf dem Grundstück der Karlsruher Straße 9 gibt es einen Nutzungsvertrag mit der Stadt. Auf diesem Parkplatz finden rund zehn Pkw Platz, die dort kostenfrei und ohne Parkdauerbeschränkung abgestellt werden können. Diese kaum von Kunden genutzte und wenig bekannte Parkmöglichkeit wird i.d.R. von Beschäftigten der umliegenden Dienstleistungs- und Verwaltungseinrichtungen genutzt.

Szenario 1 – Auflösung des Pachtvertrags

Eine Privatisierung des Parkplatzes ist sinnvoll. Die Stadt Hockenheim sollte erwägen, den Pachtvertrag für diesen ohnehin von der Öffentlichkeit gering frequentierten Parkplatz aufzulösen. Eventuell werden die Stellplätze weiter so genutzt wie bisher.

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • Städtische Ersparnis bei Pachtkosten • Besitzer kann Stellplätze privat vermieten z.B. an Beschäftigte oder Bewohner 	<ul style="list-style-type: none"> • Wegfall einer geringen Anzahl von Parkständen (die wenig von Kunden genutzt werden, sondern durch Beschäftigte belegt sind)

Szenario 2 – Verbesserung der Beschilderung und Bewirtschaftung

Eine verbesserte Beschilderung und ein Hinweis auf den öffentlichen Parkplatz sind einzurichten. Der Bereich befindet sich mitten im Hockheimer Einkaufsbereich. Daher bietet sich eine Beschränkung der Parkdauer auf bis zu zwei Stunden an. Gegebenenfalls können sie die Kurzzeitparkstände in der Karlsruher Straße (siehe **Abschnitt 5.3.3**) ersetzen.

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung der Parkstände auch für Kunden und Besucher und damit Entlastung von Karlsruher Straße, Messplatz und Zehntscheune 	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrollen erforderlich • Vertragliche Bindung bleibt bestehen • Parkstände nicht gut geeignet für häufige Fahrzeugwechsel

5.4 Empfehlungen

Aus den zuvor beschriebenen Maßnahmen und Szenarien sollen Vorschläge zu einer sinnvollen Kombination erstellt werden.

Aufgrund der Datenlage und der Konkurrenzsituation von Hockenheim gegenüber den umliegenden Städten empfiehlt R+T folgende Maßnahmen, siehe auch **Plan 3**:

- (1) Anpassung der Parkgebühren auf 1,00 Euro pro Stunde mit einer Taktung von 0,20 Euro pro 12 Minuten sowie Einführung einer „Brötchentaste“ zum kostenfreien Kurzzeitparken für maximal 15 Minuten. (Szenario 2); Einheitliche Regelung in der Innenstadt für die gebührenpflichtigen Parkstände
- (2) Keine allgemeine Vereinheitlichung der Parkhöchstdauer auf 3h, sondern Abstufung der maximalen Parkdauer (2h / 3h / Unbegrenzt) entsprechend der Entfernung der Parkstände zur Innenstadt. (Szenario 1)
- (3) Keine öffentlichen Pkw-Parkstände in Karlsruher Straße außer Sonderstellplätze für Lieferverkehr und Behindertenparken (Szenario 2) ⁶
- (4) Einführung von Parkgebühren für Parkplätze Zehntscheune, Messplatz / Ludwig-Grein-Straße, und Schubertstraße (Szenario 2)
- (5) Anpassung auf drei Stunden Parkhöchstdauer beim Parkplatz „et cetera“
- (6) Einführung von Parkausweisen für Lehrer auf dem Parkplatz Schubertstraße.
- (7) Bekanntmachung der oben genannten geänderten Regelungen inkl. der Begründung und der Zielrichtung⁷
- (8) Stärkere Kontrolle der Einhaltung der jeweils geltenden Regelung
- (9) Auflösung der Verträge für das Parkdeck Untere Hauptstraße und die Parkstände auf dem Grundstück der Karlsruher Straße 9 (Szenarien 1)

⁶ Es stehen zurzeit ohnehin nur acht legale Parkstände zur Verfügung! Es werden aber viel mehr Pkw ordnungswidrig abgestellt. Eine Verlagerung auf die Ludwig-Grein-Straße und den Messplatz ist angemessen. Es bestehen attraktive und kurze Fußweg-Anbindungen.

⁷ Die Zielrichtung ist wie folgt zusammenzufassen: Bessere Aufenthaltsqualität in der Karlsruher Straße, mehr freie Parkstände an Ludwig-Grein-Straße, Messplatz und Zehntscheune für Kunden und Besucher, gesichertes Angebot für einen Teil der Lehrerschaft des Gymnasiums

Um den Bedarf an Parkständen für Beschäftigte sowie Besucher oder Kunden mit längerem Aufenthaltswunsch zu decken, sollten in Innenstadtnähe auch weiterhin freie und kostenlose Parkmöglichkeiten angeboten werden. Diese bieten die Option bei Akzeptierung eines entsprechenden Fußweges zeitlich unbegrenzt und kostenfrei zu parken.

Mit einem solchen Angebot wird zusätzlich der Verlagerung von Dauerparkern in Anwohnerstraßen entgegengewirkt.

Für folgende Parkmöglichkeiten wird aus diesem Grund weiterhin keine Bewirtschaftung empfohlen:

- Arndtstraße und am Alten Freibad
- Parkplatz Marktplatz
- Parkplatz Kaiserstraße
- Parken am Mooreville-Platz

Beibehaltung der bewährten Regelungen für folgende Parkmöglichkeiten:

- Parkplätze Ottostraße (Parkschein mit Parkhöchstdauer 2h mit Ausweisen für Beschäftigte)
- Parkplatz Hirschstraße (Parkschein)
- Tiefgarage Stadthalle (Parkscheine)
- Beibehaltung der Parkhöchstdauer bei den straßenbegleitenden Parkständen. Es gelten einheitliche innerstädtische Gebühren, sofern diese Parkstände mit Parkschein bewirtschaftet sind.

5.5 Mögliche ergänzende Maßnahmen:

- Karlsruher Straße zu Fahrradstraße umwidmen. (Aber auch ohne Fahrradstraße kann durch den Entfall von Parkständen die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer deutlich erhöht werden). Die Vor- und Nachteile und erforderlichen Ausnahmen (z.B. für Lieferverkehr zu bestimmten Zeiten, für Bewohner oder für alle Pkw zur Durchfahrt) sollten im Mobilitätskonzept beleuchtet werden.

6 Fazit

Das differenzierte Parkraumangebot der Stadt Hockenheim wird weitgehend beibehalten. Der Konflikt zwischen ausreichend freien Parkständen für Kunden und Besucher und dem Parkraumbedarf der Schulen wird durch das Parkraumkonzept gemindert.

Durch eine Kombination aus angemessenen, fein getakteten Parkgebühren und freiem Parken bestehen Parkraumangebote für die typischen innerstädtischen Bedarfe: diejenigen von Kunden und Besuchern sowie von Beschäftigten.

Die Parkgebühren im unmittelbaren Zentrum werden auf 1,00 Euro pro Stunde, mit einer flexiblen bedarfsgerechten Gestaltung im 12 Minutentakt (0,20 Euro / 12 Minuten) festgesetzt. Zur Förderung des Einzelhandels bei kurzfristigen Erledigungen wird eine Brötchentaste zum kostenlosen 15-minütigen Parken eingeführt.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet (Grundlage: OSM 2019)	2
Abbildung 2: Parkraumbelegung im Gesamtgebiet	7
Abbildung 3: Parkdauer im Gesamtgebiet	8
Abbildung 4: Auslastung durch die Nutzergruppen im Gesamtgebiet	9
Abbildung 5: Ganglinien der Nutzergruppen	9
Abbildung 6: Parkraumbelegung im Teilgebiet 1	11
Abbildung 7: Auslastung durch die Nutzergruppen im Teilgebiet 1	12
Abbildung 8: Parkdauerverteilung im Teilgebiet 1	12
Abbildung 9: Parkraumbelegung im Teilgebiet 2	13
Abbildung 10: Auslastung durch die Nutzergruppen im Teilgebiet 2	14
Abbildung 11: Parkdauerverteilung im Teilgebiet 2	15
Abbildung 12: Parkraumbelegung im Teilgebiet 3	16
Abbildung 13: Auslastung durch die Nutzergruppen im Teilgebiet 3	16
Abbildung 14: Parkdauerverteilung im Teilgebiet 3	17
Abbildung 15: Parkraumbelegung im Teilgebiet 4	18
Abbildung 16: Auslastung durch die Nutzergruppen im Teilgebiet 4	18
Abbildung 17: Parkdauerverteilung im Teilgebiet 4	19
Abbildung 18: Hinweis auf eine eingeschränkte Parksituation in Freiburg	29

Tabellen im Text:

Tabelle 1: Verteilung der Parkstände im Teilgebiet 1	10
Tabelle 2: Verteilung der Parkstände im Teilgebiet 2	13
Tabelle 3: Verteilung der Parkstände im Teilgebiet 3	15

Plandarstellungen als Anhang:

- Plan 1 Parkraumangebot
- Plan 2 Übersicht Teilgebiete
- Plan 3 Empfehlungen

Anlagen:

- Anlage 1 Detailauswertung des Parkraumangebots