

LORSCH STEP 2030

FORTSCHREIBUNG DES STADTENTWICKLUNGSPLANS 2000+



Impressum

Auftraggeber

Stadt Lorsch
Bau- und Umweltamt
Magistrat der Stadt Lorsch
Kaiser-Wilhelm-Platz 1, 64653 Lorsch
lorsch.de

Ausarbeitung

UmbauStadt PartGmbB
Flinschstraße 8, 60388 Frankfurt am Main
umbaustadt.de
Nicola Lammers, Martin Fladt, Martina Babić-Mavrak

StetePlanung
Sandbergstraße 65, 64285 Darmstadt
steteplanung.de
Simon Bülow, Gisela Stete

Planquadrat PartGmbB
Platz der Deutschen Einheit 21, 64293 Darmstadt
planquadrat.com
Claudia Becker, Matthias Wöber

Stand

5. Juni 2019

Hinweis zur Geschlechtergerechtigkeit:
Im STEP werden durch die Verwendung eines Gendersternchens *
alle sozialen Geschlechter angesprochen.

Inhalt

Vorwort	7
Einführung	8
Zusammenfassung	11
Analyse.	14
Vorhandene Grundlagen und Konzepte	15
Monitoring STEP 2000+	30
Gesamtstadt	38
SWOT	88
Leitbild, Ziele und Strategien	98
Handlungskonzept.	100
A. Stark vor Ort	101
B. Verträgliche Flächenentwicklung	108
Extra: Untersuchung zur verträglichen Flächenentwicklung	114
C. Ausgewogene Lebensqualität	126
D. Zukunftsweisender Klima-Schutz	130
E. Nachhaltige Mobilität.	133
L. Leitprojekte	141
Übersicht zum Handlungskonzept	146
Projektübersicht und Priorisierung	147
Finanzierungsübersicht zur Orientierung	150
Finanzierungsquellen.	156
Rahmenplan.	159
Anhang.	162
Quellenverzeichnis.	163
Abkürzungsverzeichnis	165
Abbildungsverzeichnis.	166

Vorwort

Der Stadtentwicklungsplan Lorsch 2030 (kurz: STEP 2030) ist nach einer Bearbeitungsdauer von gut einem Jahr fertiggestellt. Er wurde durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung bereits am 22. September 2016 und als Fortschreibung des „Stadtentwicklungsplans 2000-plus“ auf den Weg gebracht.

Der STEP 2030 ist ein langfristiges städtebauliches Entwicklungskonzept mit Fokus auf einer nachhaltigen Entwicklungsstrategie. Ziel dieser nachhaltigen Stadtplanung muss eine sozialgerechte Bodennutzung zum Wohl der Allgemeinheit sein. Deshalb wird der STEP 2030 in den kommenden Jahren gemäß regionaler sowie gesamtstädtischer Rahmenbedingungen soziale, städtebauliche, kulturelle, ökonomische und ökologische Themen berücksichtigen. Es werden konkrete, lokal abgestimmte und langfristig wirksame Lösungen für aktuelle und absehbare Herausforderungen der Stadtentwicklung benannt. Dies ist die notwendige Grundlage für die mögliche Förderung und Umsetzung von Maßnahmen und Projekten.

Als Karolingerstadt mit dem weltberühmten UNESCO-Weltkulturerbe Kloster Lorsch haben wir eine besondere Verantwortung, die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild auch langfristig baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Da ein derart komplexes Vorhaben nicht im Alleingang zu bewältigen ist, waren viele verschiedene Akteur*innen aufgerufen, mitzugestalten.

In einer ersten Phase der Erstellung des STEP 2030 wurde der Bestand vorhandener Konzepte und Planungen analysiert und Begehungen durchgeführt. Daneben wurden Treffen und Expertengespräche mit Lorsch Akteur*innen und Bewohner*innen abgehalten. So wurde eine sogenannte Lenkungsgruppe einberufen, der Vertreter*innen der Politik, der Stadtverwaltung und wichtiger Lorsch Institutionen angehörten. Daneben gab es ein Treffen, zu dem alle interessierten Bürger*innen der Stadt eingeladen waren.



In einer zweiten Phase wurden die Ziele und Handlungsfelder sowie Instrumente und Maßnahmen entwickelt. Auch dies geschah unter Einbeziehung von Rückmeldungen aus der Lenkungsgruppe und einer 2. Bürger-Beteiligungs-Veranstaltung.

In der dritten und abschließenden Phase wurden die Inhalte des STEP 2030 unter enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung festgelegt. Auch hier waren die Lenkungsgruppe und die Bürger*innen der Stadt wieder gebeten, steuernd mit einzugreifen.

Durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Lorsch am 23. Mai 2019 dient der STEP 2030 jetzt mit dem Zeithorizont bis 2030 als informelles Planungsinstrument für die weitere Stadtentwicklung in Lorsch.

Es bleibt mir nun, ein großes Danke an alle zu sagen, die dieses Projekt durch ihre Mitarbeit und mit ihrem Engagement entwickelt und zu einem guten Abschluss gebracht haben. Das Wissen der Bürger*innen von Lorsch ist essentiell für die gesamtstädtische Betrachtung. Es sind die Nutzer*innen und Bewohner*innen der Stadt, es ist Ihre Expertise und Ihr Handeln, was der stimmigen Weiterentwicklung unserer Stadt dient. Das Lorsch von morgen ist am besten gemeinsam zu gestalten!

Im Mai 2019

Ihr
Christian Schöning
Bürgermeister

Einführung

Aufgabenstellung

Die Stadt Lorsch möchte ihre erfolgreiche städtebauliche Entwicklung seit Erstellung des Stadtentwicklungsplans im dem Jahr 2000, dem STEP 2000+, fortsetzen. Der STEP wird hierzu fortgeschrieben als „STEP 2030“.

Der STEP 2030 fokussiert auf die Entwicklung der Gesamtstadt und der Kernstadt¹ gleichermaßen. Im STEP 2030 werden verschiedene Problemstellungen integriert betrachtet und Maßnahmen vorgeschlagen, durch deren Realisierung die Entwicklung der Stadt langfristig positiv beeinflusst werden wird.

Vorgehensweise

Der Aufbau des STEP 2030 ist angelehnt an die hessische Regelgliederung für integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte.

Beteiligungsveranstaltungen für Bürger*innen, Interviews mit Expert*innen und Sitzungen einer Lenkungsgruppe (mit Vertreter*innen der Politik und wichtiger Institutionen der Stadt) begleiten die Erstellung des STEP 2030. Die Beteiligungsveranstaltungen dienen der Informationserhebung, -prüfung und -wertung gleichermaßen. Die Experteninterviews unterstützen die Informationserhebung allein. Die Lenkungsgruppensitzungen dienen insbesondere der Informationsprüfung und -wertung. Die Ergebnisse der Bürger- und Experten- sind jeweils in einer Dokumentation bzw. die Ergebnisse der Lenkungsgruppenbeteiligung einem Protokoll festgehalten.

Nachfolgend ist die Erstellung der Kapitel des STEP erläutert:

- Für die „Analyse“ wurden vorliegende Daten untersucht und der städtische Raum begangen. In diesem Kapitel ist das Ergebnis der Untersuchung vorhandener Grundlagen und Konzepte und der Umsetzung der Maßnahmen aus dem STEP 2000+ wie auch der aktuellen Situation der Gesamtstadt festgehalten.
- In der „SWOT“² sind die Ergebnisse der Analyse wie auch der Rückmeldungen aus der ersten Bürgerbeteiligung und Experteninterviews zusammengefasst.
- Im Kapitel „Leitbild, Ziele und Strategien“ wird prägnant beschrieben, wo die Stadt Lorsch aktuell steht, welche Qualitäten sie bewahren und welche sie wie entwickeln will. Das Kapitel soll als Prüfstein für alle weiteren Stadtentwicklungsvorhaben in Lorsch fungieren. Die Inhalte wurden im Rahmen der zweiten Bürgerbeteiligungsveranstaltung geprüft.
- Im Kapitel „Handlungskonzept“ werden für die weitere Stadtentwicklung zentrale Handlungsfelder inklusive Maßnahmen und zugehörigen Projekten wie auch Leitbilder beschrieben. Der Inhalt des Handlungskonzepts wurde im Rahmen der Experteninterviews und der zweiten Bürgerbeteiligungsveranstaltung mit erstellt. In der dritten Bürgerbeteiligungsveranstaltung wurden die Inhalte geprüft.
- Das Kapitel „Übersicht zum Handlungskonzept“ fasst die Inhalte des Handlungskonzepts im Hinblick auf Zeitplanung und Finanzierung tabellarisch zusammen und zeigt die Handlungsbereiche im städtischen Raum in drei Plangrafiken.
- Der „Anhang“ umfasst Verzeichnisse der im STEP 2030 genutzten Quellen und Abkürzungen sowie der dargestellten Abbildungen.

¹ Lorsch wurde 2018 in das Städtebauförderprogramm „Aktive Kernbereiche in Hessen“ aufgenommen. Aus diesem Programm können Maßnahmen des STEP 2030 gefördert werden.

² englisch: Strengths, Weaknesses, Opportunities und Threats – zu deutsch Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Bürger- und Expertenbeteiligung

Während der Erstellung des STEP 2030 wurden in Lorsch drei Bürgerbeteiligungsveranstaltungen durchgeführt sowie zehn telefonische Gruppeninterviews mit Expert*innen. Die Ergebnisse der Bürger- und Expertenbeteiligung sind jeweils in einer Dokumentation festgehalten.

Die erste der drei öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen fand am 06. Juni 2018 statt. Rund 40 Bürger*innen haben an der Veranstaltung teilgenommen. Die Veranstaltung diente der Information der anwesenden Bürger*innen zum STEP sowie der Vorstellung der bearbeitenden Büros UmbauStadt (Frankfurt am Main), StetePlanung (Darmstadt) und planquadrat (Darmstadt). Hier wurden erste Analyseergebnisse vorgestellt und ein Stimmungsbild der Anwesenden zu Schlüsselfragen der Stadtentwicklung erhoben. Außerdem wurde eine Werkstatt zur Sammlung von Hinweisen zu breit gefassten städtischen Themen durchgeführt. Die Hinweise der Bürger*innen

wurden in die SWOT¹ und dem Leitbild aufgenommen. Auch die Handlungsfelder wurden auf Basis der bei dieser Veranstaltung gesammelten Hinweise definiert.

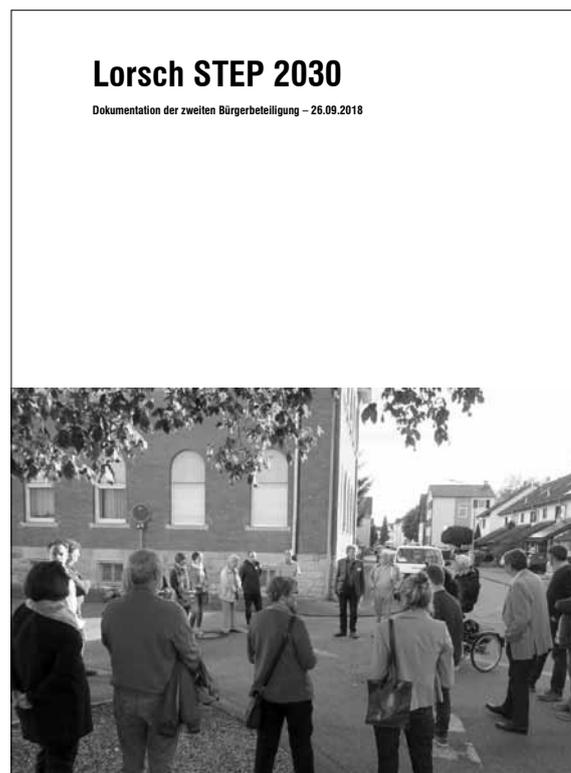
Die zweite Beteiligungsveranstaltung fand am 26. September 2018 statt. Rund 35 Bürger*innen haben an der Veranstaltung teilgenommen. In der Veranstaltung wurde folgendes bearbeitet:

- Präsentation der abgeschlossenen Analyse und SWOT
- Vorstellung von Leitbildern, Zielen, Strategien und Handlungsfeldern
- Sammlung von Hinweisen, Anregungen und Ideen (1.) bei einem Rundgang zu Arealen im öffentlichen Raum sowie (2.) im Rahmen

¹ englisch: *Strengths, Weaknesses, Opportunities und Threats* – zu deutsch *Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken*



Dokumentation der ersten Bürgerbeteiligungsveranstaltung



Dokumentation der zweiten Bürgerbeteiligungsveranstaltung

eines Werkstatt-Teils zu vorgeschlagenen Handlungsfeldern

Die Hinweise der anwesenden Bürger*innen aus dem Rundgang und den Werkstätten wurden in die Maßnahmen integriert.

Die dritte und letzte Beteiligungsveranstaltung fand am 14. März 2019 statt. An der Veranstaltung haben rund 30 Bürger*innen teilgenommen. Anlass der dritten Veranstaltung war die Vorstellung des Handlungskonzepts, der Handlungsfelder und der Maßnahmen seitens der bearbeitenden Büros. In einem Werkstattteil konnten die Lorsch*innen hierzu Rückmeldungen und Bewertungen abgeben. Die Diskussionsinhalte und Anmerkungen der Bürger*innen wurden in die Maßnahmenentwürfe aufgenommen.

Die Interviews mit Expert*innen aus der Stadt Lorsch und der Region wurden zwischen Oktober und Dezember 2018 geführt. Gesprächspartner waren Personen, die in und um Lorsch beruflich

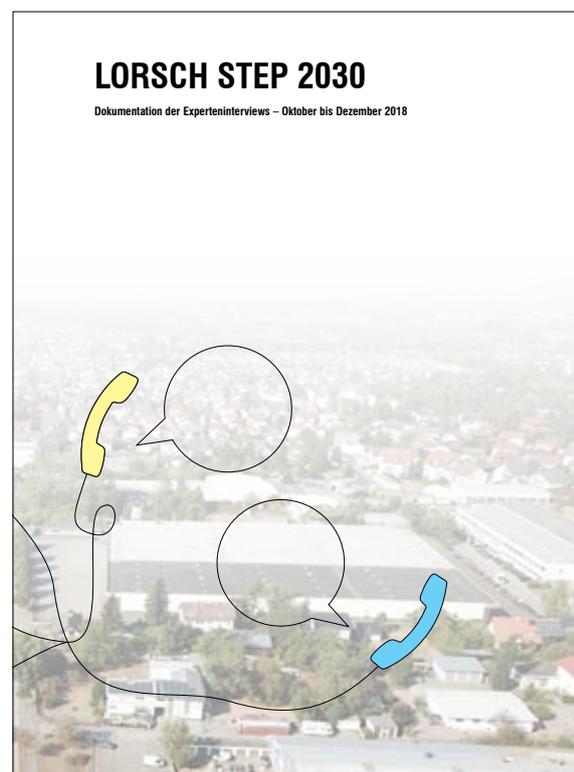
oder ehrenamtlich zu Kernthemen der Stadtentwicklung aktiv sind. Die Gespräche wurden per Telefonkonferenz durchgeführt und aufgezeichnet. Stadtentwicklungsrelevante Inhalte wurden in die Analyse und in das Handlungskonzept integriert.

Die Beteiligung von Bürger*innen der Stadt und von Expert*innen zur Stadt bereichert die Inhalte von Entwicklungskonzepten enorm. Nur durch Beteiligung können das Profil einer Stadt, ihre Herausforderungen und Chancen präzise herausgearbeitet werden.

Die Dokumentationen der drei Bürgerbeteiligungsveranstaltungen sowie die Dokumentation der Expertengespräche können auf der Webseite der Stadt Lorsch unter <https://lorsch.de/> heruntergeladen oder im Bau- und Umweltamt der Stadt angefragt werden.



Dokumentation der dritten Bürgerbeteiligungsveranstaltung



Dokumentation der Experteninterviews

Zusammenfassung des STEP 2030

Bearbeitung

Der Stadtentwicklungsplan „Lorsch STEP 2030. Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans 2000+“ wurde im Zeitraum von März 2018 bis Mai 2019 erstellt und orientiert sich am Zeithorizont 2030.

Ein Bearbeitungsteam der Büros UmbauStadt PartGmbH (Frankfurt), StetePlanung (Darmstadt) und planquadrat Elfers Geskes Krämer PartGmbH (Darmstadt) hat den STEP in Zusammenarbeit mit dem Bau- und Umweltamt der Stadt Lorsch verfasst. Das bearbeitende Büro UmbauStadt war für die integrierte Stadtplanung, die Struktur und Moderation der Bürgerbeteiligung, sowie die Projektsteuerung zuständig. Das Büro StetePlanung war für den Bereich Mobilität zuständig und hat die Sitzungen der Lenkungsgruppe und die Beteiligungsveranstaltungen eng begleitet. Das Büro planquadrat war für die „Untersuchung zur verträglichen Flächenentwicklung“¹ zuständig.

Die Erstellung des STEP wurde von einer dafür etablierten Lenkungsgruppe (mit Vertreter*innen lokaler Institutionen und der Politik) gesteuert und fand unter Beteiligung von Bürger*innen und Expert*innen statt.²

Der STEP 2030 ist mit Beschluss der Stadtverordneten der Stadt Lorsch am xx.xx.2019 als informelles Planungsinstrument angenommen worden.

Rahmen

Der STEP 2030 beschreibt einen integrierten, nachhaltigen Rahmen für die Stadtentwicklung der kommenden Jahre:

- Berücksichtigung regionaler und gesamtstädtischer Rahmenbedingungen sowie sozialer, städtebaulicher, kultureller, ökonomischer und ökologischer Themen.
- Benennung konkreter, lokal abgestimmter und langfristig wirksamer Lösungen für aktuelle und absehbare Herausforderungen der Stadtentwicklung.
- Förderung von interdisziplinärer Kommunikation und Kooperation, der Vernetzung lokaler Akteure sowie transparenter Entscheidungsprozesse.
- Grundlage für die Förderung und Umsetzung von Maßnahmen und Projekten.

¹ siehe „Untersuchung zur Flächenentwicklung“ auf Seiten 114 ff.

² siehe „Vorgehenseise“ und „Bürger- und Expertenbeteiligung“ auf Seiten 8 und 9

Impulse und Leitbild

Der STEP 2030 setzt spezifische, für Lorsch relevante Entwicklungsimpulse. Zentrale Herausforderungen sind in Lorsch insbesondere Flächenmangel, Belastungen durch den motorisierten Verkehr und die Stärkung des Tourismus um das Weltkulturerbe:

- Wohnen, Gewerbe, Verkehr, Landwirtschaft und Natur konkurrieren um Fläche. Zudem wird der Erhalt der aktuell un bebauten Flächenmenge von großen Teilen der Bevölkerung gewünscht. Der städtebauliche Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ ist daher Leitgedanke der Flächenplanung.¹
- Das Abstellen privater Kraftfahrzeuge im öffentlichen Raum beeinträchtigt die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern im Stadtkern und erfordert eine Stärkung alternativer Mobilitätskonzepte.²
- Die touristische Entwicklung im Kontext des Welterbeareals stagniert. Die Ankunftssituationen zum Welterbe, Planungen zur Kulturachse wie auch zur zeitgemäßen medialen Kommunikation und Ausstattung sind weiter umzusetzen.³

Weitere zentrale Punkte zur integrierten Stadtentwicklung von Lorsch sind:

- Stärkung der Funktion des Stadtkerns als urbaner Raum mit Fokus auf die Nahversorgung und auf veränderte Angebots- und Nachfragestrukturen.⁴
- Zum Ausbau der sozialen Infrastruktur ist die Betreuung von Kindern und Senioren zukunftsfähig zu sichern und Gemeinschaften

sind angesichts der Singularisierung in unserer Gesellschaft zu fördern.⁵

- Reaktion auf den globalen Klimawandel mit Fokus auf Klimaanpassung⁶ (durch nachhaltigen Erhalt und Ausbau von Grün- und Blauräumen, Frisch- und Kaltluftschneisen sowie Retentionsflächen) und Klimaschutz⁷ (durch nachhaltigen Umgang mit Ressourcen)

Bei allen Entwicklungen der Stadt Lorsch im Rahmen des STEP 2030 ist das Leitbild der Stadtentwicklung „naturnah und klimaaktiv, traditionell und innovativ, gemeinsam und nachhaltig“ zu berücksichtigen.

¹ siehe „Handlungsfeld B: Verträgliche Flächenentwicklung“ auf Seiten 108 ff. und die „Untersuchung zur Flächenentwicklung“ auf Seiten 114 ff.

² siehe „Handlungsfeld E: Nachhaltige Mobilität“ auf Seiten 133 ff.

³ siehe „Leitprojekt 1: Weiterentwicklung Kulturachse – Tor zur Stadt Lorsch“ auf Seiten 142 f.

⁴ siehe „Handlungsfeld A: Stark vor Ort“ auf Seiten 101 ff. und „Leitprojekt 3: Entwicklung zentrale Nahversorgung“ auf Seite 145

⁵ siehe „Handlungsfeld A: Stark vor Ort“ auf Seiten 101 ff. und „Leitprojekt 2: Modellquartier Seehofstraße „integriert und nachhaltig Wohnen““ auf Seite 144

⁶ siehe „Handlungsfeld C: Ausgewogene Lebensqualität“ auf Seiten 126 ff.

⁷ siehe „Handlungsfeld D: Zukunftsweisender Klima-Schutz“ auf Seiten 130 ff.

Handlungskonzept und Handlungsfelder

Im Handlungskonzept sind als zentrale Handlungsfelder benannt:

- A: Stark vor Ort
- B: Verträgliche Flächenentwicklung
- C: Ausgewogene Lebensqualität
- D: Zukunftsweisender Klimaschutz
- E: Nachhaltige Mobilität

Die einzelnen Handlungsfelder enthalten abgestimmte Maßnahmenbündel, jeweils mit Eckdaten zur Maßnahme, mit einer Beschreibung der Problemlage und Ziele sowie einer Beschreibung der zugehörigen Projekte. In den Beschreibungen werden wichtige Inhalte und Vorgehensweisen zur Umsetzung benannt.

Zum Handlungskonzept gehören drei Leitprojekte, deren Umsetzung besondere Impulse für die Stadtentwicklung setzen wird.

Eine zeitliche, finanzielle, fördermittelbezogene und kartografische Übersicht zum Handlungskonzept¹ beschreibt die Inhalte des Handlungskonzepts und fasst sie zusammen.

Hinweis: Eine Besonderheit zur Unterstützung privaten Engagements und lokaler Selbstverantwortung sind die Einrichtung eines Anreizprogramms² und eines Verfügungsfonds³ zur Finanzierung von Projekten.⁴

Management, Monitoring und Evaluation

Zur Beobachtung der städtischen Entwicklungen im Rahmen der Umsetzung des STEP 2030 und zur Prüfung der Erfolge sollte frühzeitig ein Monitoring- und Evaluationskonzept entwickelt und kontinuierlich durchgeführt werden.

Zum Zeitpunkt 2030 ist der Bedarf einer erneuten integrierten Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans zu prüfen und gegebenenfalls eine Fortschreibung durchzuführen.

¹ siehe Seite 146 ff. „Übersicht zum Handlungskonzept“

² Erläuterung „Anreizprogramm“: Budget zur Unterstützung der Umsetzung von Maßnahmen durch einzelne Privat-/Rechtspersonen (siehe Seite 153).

³ Erläuterung „Verfügungsfonds“: Budget zur Unterstützung der kooperativen Umsetzung von Maßnahmen durch ein lokales Gremium (siehe Seite 153).

⁴ siehe Seiten 148 ff. „Finanzierungsübersicht zur Orientierung“ und 152 f. „Erläuterung zur Finanzierungsübersicht“

Analyse

Die Analyse vermittelt einen umfassenden Eindruck der Stadt Lorsch im Hinblick auf aktuell relevante Rahmenbedingungen, Untersuchungen, Entwicklungen, Festsetzungen und Themen. Sie ist in drei Unterkapitel gegliedert:

1. Vorhandene Grundlagen und Konzepte

Eingangs wird ein Überblick aller relevanten vorhandenen Grundlagen und Konzepte dargelegt. Die Unterlagen sind nach folgenden Themenbereichen und darin nach Aktualität (bzw. Erscheinungsdatum) geordnet:

- Region
- Stadtentwicklung
- Mobilität
- Einzelhandel
- Kultur, Freizeit und Tourismus
- Energie

2. Monitoring

Der STEP 2000+ bildet die zweite zentrale Grundlage. Auf ihm baut der STEP 2030 auf, daher ist er für die vorliegende Untersuchung von besonderer Bedeutung. Die Inhalte des STEP 2000+ werden in einem „Monitoring“ auf ihren Umsetzungs- und Durchführungsstand und auf ihre Aktualität geprüft, um eine stimmige Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans sicherzustellen.

3. Gesamtstadt

Schließlich wird die Gesamtstadt integriert untersucht und in all ihren einzelnen Facetten und Aspekten bewertet.

Durch den Blick auf vorhandene Unterlagen, speziell den STEP 2000+, und eine frische Betrachtung der Stadt Lorsch wird eine robuste Basis für die Entwicklung von nachhaltigen Leitlinien und zukunftsfähigen Maßnahmen erstellt.

Vorhandene Grundlagen und Konzepte

Region



Landesentwicklungsplan Hessen

Im Landesentwicklungsplan (LEP) sind die Ziele, Richtlinien und Festlegungen zur Raumordnung auf Landesebene verzeichnet.

Für Lorsch gilt das Handlungsprinzip „Innen- vor Außenentwicklung“. Die Flächenentwicklung soll für Wohn- und Gewerbenutzung auf innenliegende Brachflächen, flächensparendes Bauen, Nachverdichtung, Aufwertung und Umnutzung von Bestandsimmobilien fokussiert sein. Außenliegende Flächen sollen für Bodenschutz, Erholung und Landschaft renaturiert werden.

Im Plantext des LEP werden im Kapitel „Siedlungsentwicklung und Flächenvorsorge“ die UNESCO-Weltkulturerbestätten Kloster Lorsch und Altenmünster gesondert erwähnt. Die Kern- und Pufferzone dieser Welterbestätten sind baulich von unvereinbaren Anlagen freizuhalten.

Lorsch ist als Mittelzentrum definiert. „Die Mittelzentren sollen als Standorte für gehobene Einrichtungen im wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und Verwaltungsbereich und für weitere private Dienstleistungen gesichert werden [...]“.

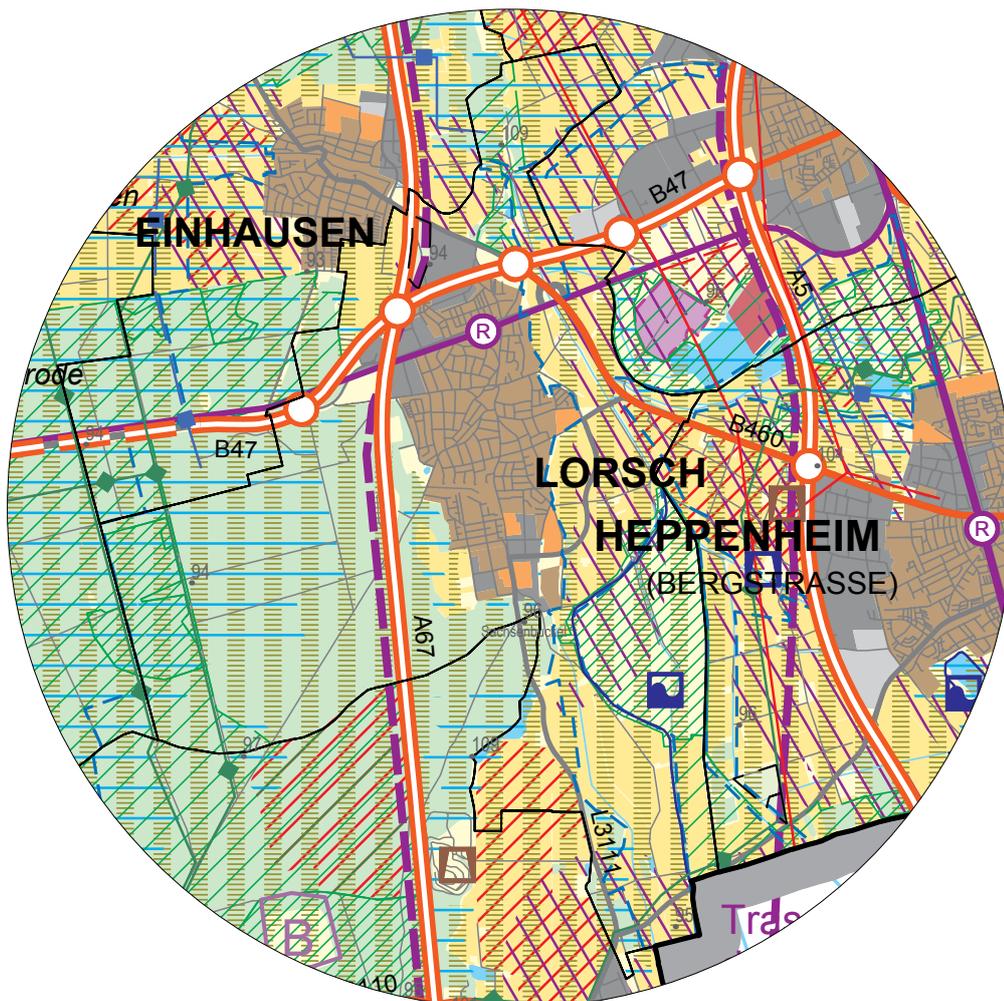
Mittelzentren, die ein entsprechendes Flächenangebot aufweisen, sind Standorte für eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungstätigkeit. Mittelzentren sind Standorte für großflächige Einzelhandelsvorhaben. Das Verkehrsangebot soll so gestaltet werden, dass die Mittelzentren:

- Die Funktion als Verknüpfungspunkte des regionalen Verkehrs mit dem Nahverkehr erfüllen können.
- Aus ihrem Mittelbereich bei mehrfacher Hin- und Rückfahrgelegenheit innerhalb einer Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.

In der Plankarte des LEP sind für Lorsch folgende Festsetzungen eingetragen:

- Überregional bedeutsame Freiräume: agrarischer Vorzugsraum im Osten
- Ökologische Schwerpunkträume: Kernräume des Biotopverbundes im Westen und Osten, Verbund der Trockenlebensräume im Osten, Verbund der Feuchtlebensräume im Osten.
- Überregional bedeutsame Infrastruktur: Planungsraum Autobahn A-67
- Fernstraße: Fernstraße in Nord-Süd-Richtung, Fernstraße in Ost-West-Richtung, Fernstraßenknoten.
- Schienennetz: Hauptverkehrsstrecke in Ost-West-Richtung
- Versorgung/Entsorgung: Stromübertragungsleitung in Nord-Süd-Achse

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2017): Dritte Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000.



Regionalplan Südhessen 2010

Der Regionalplan Südhessen gilt für Lorsch und enthält Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung für die Planungsregion Südhessen einschließlich deren Begründung.

Im Regionalplan sind enthalten: Grundzüge der Planung, Beschreibung von Raum- und Siedlungsstruktur, Freiraumsicherung und -entwicklung, Verkehr, Wasser, Abfall, Energie, Rohstoffsicherung, Land- und Forstwirtschaft, Vorranggebiete und Denkmalpflege. Außerdem ist eine Umwelterklärung enthalten.

Lorsch gehört zum Strukturraum „Verdichtungsraum“, in dem der räumlichen Nutzung ein besonders hoher Stellenwert zukommt. „Notwendig ist die Stärkung der polyzentralen Siedlungsstruktur durch entsprechende Steuerung der Siedlungsentwicklung, nachfragegerechte und ökologisch vertretbare Flächenangebote für Gewerbe,

Dienstleistungen und Wohnen, die Sicherung der Freiräume mit ihren vielfältigen Funktionen und die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei Aufrechterhaltung und Verbesserung der Mobilität. Hierin ist auch ein Beitrag zum regionalen Klimaschutz zu sehen.“ (G 3.1.1)

„Der Verdichtungsraum ist entscheidend für die internationale Wettbewerbsfähigkeit [der Region]. [...] Wachstumschancen sollen auf diesen Raum konzentriert werden. Für die räumliche Planung bedeutet das, u.a. Flächenvorsorge für agglomerationsabhängige Unternehmen und Einrichtungen [...], Bemühungen um den Zuzug junger Menschen mit einem attraktiven Flächenangebot für Wohnen, Freizeit und Kultur. [...] Dies soll flächensparend und soweit möglich im Bestand geschehen. [...] Die Reduzierung insbesondere verkehrsbedingter Belastungen trägt zur Attraktivitätssteigerung bei. Neben einer Minderung des Verkehrslärms ist die Reduzierung von

Legende

Grenzen

-  Regierungsbezirksgrenze
-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze

3.4 Siedlungsstruktur

Bestand/Planung

-  3.4.1 Vorranggebiet Siedlung
-  3.4.1 Vorranggebiet Industrie und Gewerbe
-  3.4.4 Siedlungsbeschränkungsgebiet

4 Freiraumsicherung und -entwicklung

-  4.3 Vorranggebiet Regionaler Grünzug
-  4.4 Vorranggebiet Regionalparkkorridor
-  4.5 Vorranggebiet für Natur und Landschaft
-  4.5 Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft
-  4.6 Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen

5.1 Schienenverkehr

Bestand/Planung

-  Fernverkehrsstrecke
-  Regional-, Nahverkehrs- bzw. S-Bahnstrecke
-  Trassensicherung stillgelegter Strecke
-  Haltepunkt im Fernverkehr
-  Haltepunkt im Regional-, Nah- bzw. S-Bahnverkehr

5.2 Straßenverkehr

Bestand/Planung

-  Bundesfernstraße mindestens vierstreifig
-  Bundesfernstraße zwei- oder dreistreifig
-  Sonstige regional bedeutsame Straße
-  Anschlussstelle

5.3 Güterverkehr

Bestand/Planung

-  Regionales Logistikzentrum

5.5 Luftverkehr

Bestand/Planung

-  Landeplatz

5.6 Schiffsverkehr

Bestand/Planung

-  Hafen

6.3 Hochwasserschutz

-  Vorranggebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz
-  Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz

Bestand/Planung

-  Rückhaltebecken

6.4 Wasserversorgung

-  Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz

Bestand/Planung

-  Trinkwassergewinnungsanlage
-  Fernwasserleitung

7 Abfall- und Abwasserentsorgung

Bestand/Planung

-  Abfallentsorgungsanlage
-  Kläranlage

8 Energieversorgung

Bestand/Planung

-  8.1 Hochspannungsleitung (ab 110 kV Nennspannung)
-  8.1 Umspannanlage (ab 110 kV Nennspannung)
-  Kraftwerk
-  Leitungsabbau
-  8.1 Rohrfemleitung (ab 300 mm Durchmesser)

9 Rohstoffsicherung

-  9.1 Vorbehaltsgebiet oberflächennaher Lagerstätten
-  9.1 Vorbehaltsgebiet oberflächennaher Lagerstätten bis zu 10 ha

Bestand/Planung

-  9.2 Vorranggebiet für den Abbau oberflächennaher Lagerstätten
-  9.2 Vorranggebiet für den Abbau oberflächennaher Lagerstätten bis zu 10 ha

10 Land- und Forstwirtschaft

-  10.1 Vorranggebiet für Landwirtschaft
-  10.1 Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft
-  10.2 Vorranggebiet für Forstwirtschaft
-  10.2 Vorbehaltsgebiet für Forstwirtschaft

Luftschadstoffimmissionen, insbesondere Feinstaub, vordringlich.“ (G 3.1.2)

Der Bedarf an Wohnsiedlungsfläche beträgt für den Zeitraum 2002 bis 2020 in Lorsch bis zu 21 ha. Für die Vorranggebiete Gewerbe sind es 33 ha für den Zeitraum 2006 bis 2020.

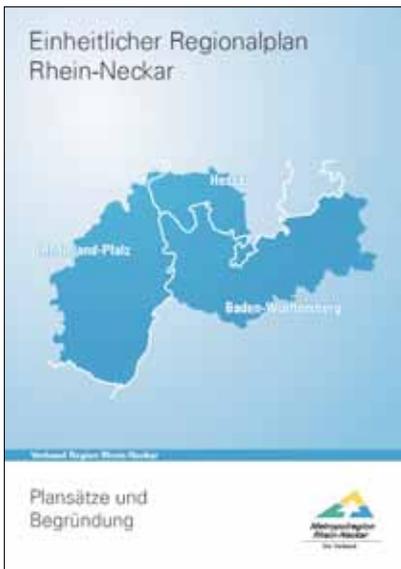
Ausbau- und Neubauvorhaben des Straßennetzes in Lorsch:

- A 67 Ausbau AK Darmstadt – nördlich AS Lorsch
- B 47 östlich OU Bürstadt – westlich Lorsch (2. Fahrbahn)

In Lorsch liegt eine Welterbestätte und der zentrale und östliche Gemarkungsbereich fasst

eine „überdurchschnittlich hohe Funddichte“ an archäologischen Denkmälern. Lorsch liegt im Bereich eines Regionalen Grünzuges, der in Hessen bandartig von Norden nach Süden verläuft. Die Funktionen der Regionalen Grünzüge dürfen nicht beeinträchtigt werden. Im Westen und Südwesten der Stadt sind Teile des Gemarkungsgebietes für die Grundwassersicherung ausgewiesen. Die Hessische Rheinebene hat unverzichtbare Funktionen für Trinkwasserversorgung und Naturschutz. Der Norden der Gemarkung ist Vorranggebiet für die Landwirtschaft. Aufgrund der genannten Ausweisungen ist die Siedlungsentwicklung in Lorsch stark eingeschränkt.

Regionalverband Frankfurt Rhein Main (2010): Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010.



Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar

Im Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar (ERP) sind folgende Festlegungen für Lorsch genannt:

- Lorsch ist Mittelzentrum und Hochverdichteter Kernraum.
- Die Gemeinden Worms – Bürstadt – Lorsch – Bensheim sollen eine regionale Entwicklungsachse bilden.

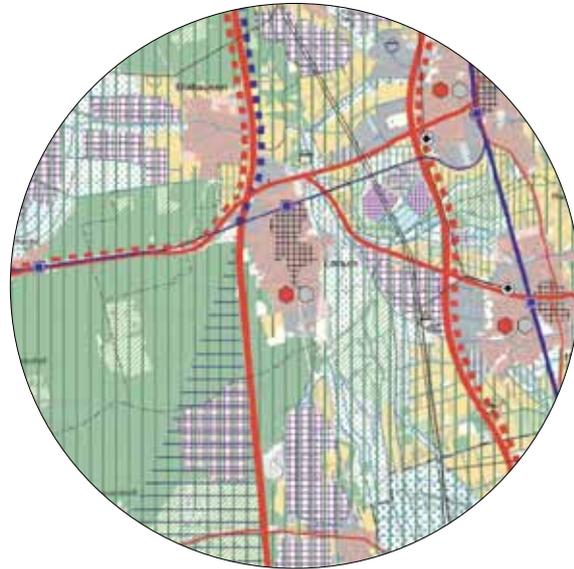


Raumstrukturkarte

- Der Autobahnabschnitt zwischen Lorsch und Darmstädter Kreuz wurde auf der Lorsch-Gemarkung als „großräumige

Straßenverbindung (Kategorie I)“ funktionsgerecht ausgebaut.

- Zur Mobilitätssicherung soll die B 47 zwischen Autobahnanschlüssen Worms (A 61) und Lorsch (A 67) vierspurig ausgebaut werden.
- „Großräumige Schienenverbindungen (Kategorie I)“ zwischen der Metropolregion Rhein-Neckar und den Agglomerationen Mitteleuropas sollen leistungsfähig für hohe Geschwindigkeiten ausgebaut werden. Auf der Regionalstrecke im rechtsrheinischen Teilraum der Metropolregion Rhein-Neckar mit der Verbindung Worms – Bürstadt – Lorsch – Bensheim werden alle Stationen ausgebaut.

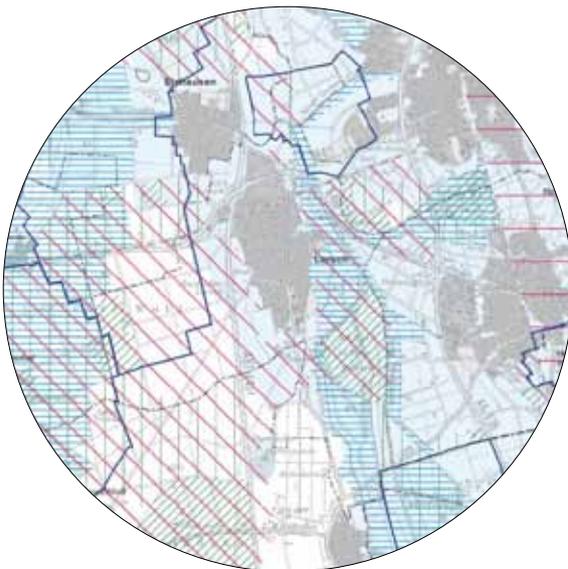


Raumnutzungskarte

Festlegungen der Raumnutzungskarte:

- Die Stadt Lorsch ist als „Siedlungsbereich Wohnen“ (roter Punkt) und als „Siedlungsbereich Gewerbe“ (grauer Punkt) festgelegt.
- Es sind Flächen für Wohnen (rosa), Gewerbe (hellgrau), vorrangige Wald- und Forstwirtschaft (grün), vorbehaltliche Rohstoffsicherung (violett kariert), vorbehaltliche Landwirtschaft (gelb) festgelegt.
- Ein regionaler Grünzug ist festgelegt (grobe vertikale grüne Streifen).
- Vorbehaltsgebiete für Naturschutz und Landschaftspflege sind festgelegt (diagonale grüne Streifen).
- Das Zentrum ist als „Zentralörtlicher Standortbereich für Einzelhandelsgroßprojekte“ festgelegt (schwarzes Raster).

- Ein Untersuchungskorridor zur Trassenfestlegung der ICE-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar ist definiert (blaue Querstriche).
- Eine „großräumige Schienenverbindung“ nach Norden ist geplant (blau strichliert).
- Großräumige (Nord-Süd) und überregionale Straßenverbindungen (Ost-West) (rot) sind festgelegt.
- Ein „Vorbehaltsgebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz (G)“ ist festgelegt (blau gepunktet).
- Als Wohnbauflächenbedarf 2007–2020 werden 16 ha genannt.
- Eine Kläranlage liegt im Nord-Osten von Lorsch.
- Die Flächen südlich der B 460 und An der Wildbahn in Lorsch sind „Vorbehaltsgebiete für die Rohstoffsicherung“ für Kies und Sand.



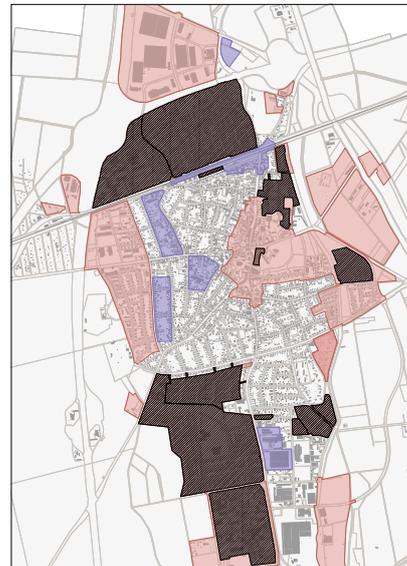
Erläuterungskarte Natur, Landschaft und Umwelt

Festlegungen der Erläuterungskarte:

- Bereich mit besonderer Bedeutung für die Naherholung (diagonale pinkfarbene Streifen).
- Bedeutender Raum für den regionalen Biotopverbund (enge diagonale grüne Streifen).
- Weitere Räume für den regionalen Biotopverbund (lose vertikale grüne Streifen).
- Überschwemmungsgefährdeter Bereich (hellblaue Querstreifen).
- Flächen mit hoher bis sehr hoher klimaökologischer Bedeutung (blassblaue Fläche)

Verband Region Rhein-Neckar (2014): Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar.

Stadtentwicklung



Bestehende Bebauungspläne

In einem Teil des historischen Stadtkerns von Lorsch samt der Klosteranlage und einem Großteil des nördlich der Bahnlinie gelegenen Siedlungs- und Gewerbegebiets sowie an den Stadträndern sind Bebauungspläne ausgewiesen (siehe auch Seite 57). Ein großer Teil des Gebiets zwischen der Bahntrasse und der Friedensstrasse und das Gebiet östlich der Seehofstrasse werden nach BauGB §34 geregelt.

Bürger GIS (Stand Juli 2018): Bebauungspläne.



LOKALE AGENDA 21

Zwischen 1998 und 2000 wurden in der Stadt Lorsch im Rahmen der Lokalen Agenda 21 Leitbilder und korrespondierende Leitlinien erarbeitet, die die zukünftige Entwicklung der Stadt Lorsch beeinflussen sollten. Diese Leitbilder haben keine rechtliche Bindungswirkung, aufgrund ihrer konsens-orientierten Erarbeitung unter Einbeziehung weiter Kreise der Öffentlichkeit stellen sie aber einen wichtigen Rahmen dar, an dem sich auch der STEP 2030 orientieren kann und sollte.

Der Leitsatz lautet: „Lorsch – die Stadt zwischen Wiesen und Wäldern = eine Stadt des Naturschutzes“

Die neun Leitbilder lauten:

- 1 Ressourcenschonendes Leben und Wirtschaften in Lorsch
- 2 Partnerschaftliche Bürgergemeinschaft in Lorsch
- 3 Lorsch als attraktive Kulturstadt
- 4 Gesunde, soziale und kostengünstige Mobilität
- 5 Transparent informieren, verstärkt miteinander kommunizieren
- 6 Lorsch – die Stadt zwischen Wiesen und Wäldern = Stadt des Naturschutzes
- 7 Stadt der eigentums- und familienfreundlichen Siedlungsstruktur
- 8 Wirtschaft und Arbeit
- 9 Bildung



Stadtentwicklungsplan 2000+

Der **Stadtentwicklungsplan** (STEP) zur Stadt Lorsch enthält eine Bestandsaufnahme, beschreibt das avisierte gesamtheitliche Entwicklungskonzept und listet die dazu durchzuführenden Maßnahmen auf.

Der Stadtentwicklungsplan STEP 2000+ ist Grundlage des vorliegenden Berichts „STEP 2030“. Der STEP 2000+ ist ab Seite 30 näher beschrieben.

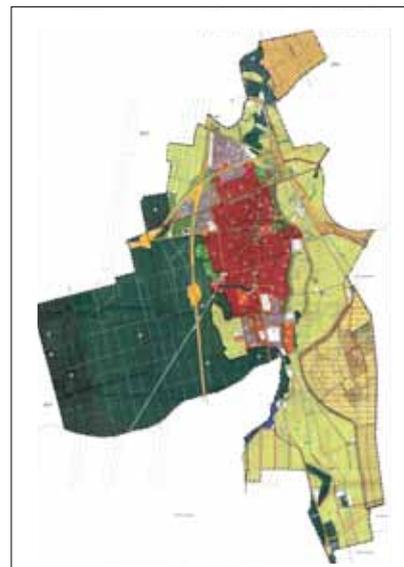
*Planungs- und Ingenieurbüro Sartorius + Partner (2001):
Stadtentwicklungskonzept 2000+.*



Maßnahmenkonzept Städtisches Grün

Das Grünflächenkonzept der Stadt Lorsch betrachtet die Grünausstattung der Stadt im Bestand und der Planung. Es werden Maßnahmen aufgezeigt die den Anteil des innerstädtischen Grünanteils erhöhen und den Übergang vom Siedlungsrand zur freien Landschaft gestalterisch aufwerten.

Eiling Ingenieure GmbH (2002): Maßnahmenkonzept Städtisches Grün.



Flächennutzungsplan der Stadt Lorsch

Der aktuelle Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Lorsch ist seit 1982 rechtskräftig, die erste Änderung des FNP seit 2007. Seitdem sind fünf Änderungen in Teilbereichen wirksam geworden: 2011 B-Plan-Nr. 50, 2012 B-Plan-Nr. 043/053, 2013 B-Plan-Nr. 054 sowie in 2017 B-Plan-Nr. 056 und 057. Für den Bereich des B-Plans Nr. 055 wurde eine Änderung 2018 genehmigt; außerdem ist eine weitere Änderung für den B-Plan 061 im Verfahren.

In den FNP aufgenommen sind Angaben zu übergeordneten Planungsgrundlagen, natürlichen Gegebenheiten und dem besiedelten Raum. Weiter werden Vorgaben zu Schutzgebieten aufgeführt, es werden Planungsziele für die Entwicklung der Stadt Lorsch genannt und es wird eine Flächenbilanz und -bewertung vorgelegt. Die Daten werden in Form von Tabellen und Übersichtsplänen erläutert. Überdies werden aktuelle und zukünftige Flächennutzungen kartografisch festgehalten und Entwicklungs-Maßnahmen definiert.

Planungsbüro Stadt-Haus-Raum (2006): FNP.

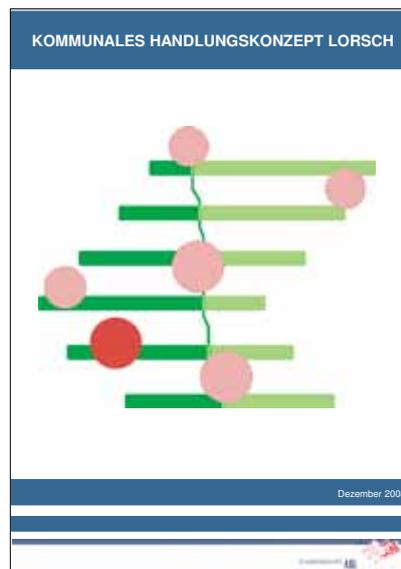
Planungsbüro Stadt-Haus-Raum (2006): Erläuterungsbericht zur 1. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Lorsch.



Interkommunales Handlungskonzept – Stadtumbau Mittlere Bergstraße

Im interkommunalen Handlungskonzept (IKHK) für die Mittlere Bergstraße wird die gemeinsame und nachhaltige Entwicklung der Städte Bensheim, Heppenheim, Lorsch und Zwingenberg sowie die Gemeinden Lautertal und Einhausen betont. Auf Basis einer Bestandsaufnahme zu den Funktionen der Kommunen, der Lage im Raum, der Bevölkerungsstruktur, zu Flächennutzungen und interkommunal bedeutsamen Themen ist ein Leitbild mit Angabe von Zielen, Handlungsansätzen und Maßnahmen wie auch Einzelprojekten zur stufenweisen Entwicklung der Region dargestellt. Fokus der Entwicklung sind „Erhalt und Stärkung des Wohn-, Arbeits- und Naherholungsstandorts vom Ried bis in den Odenwald“.

Planergruppe ASL (2009): Interkommunales Handlungskonzept – Stadtumbau Mittlere Bergstraße.



Kommunales Handlungskonzept Lorsch

Das kommunale Handlungskonzept (KHK) der Stadt Lorsch definiert ziel- und umsetzungsorientierte Handlungsansätze zur Realisierung von kurz- bis mittelfristiger Stadtentwicklungsziele. Auf Basis der Darstellung der kommunalen Rahmenbedingungen, der Bestandsaufnahme und der Analyse ist ein Leitbild hinterlegt. Zudem sind Ziele und Maßnahmen für die künftige Stadtentwicklung wie auch Konzept- und Maßnahmenpläne – insbesondere zur Flächenentwicklung und den Projekten Kulturachse, Feuerwehrgelände und Festplatz – benannt. Weiterer Handlungsschwerpunkt ist die Funktionsfähigkeit der Stadt als Wohn- und Arbeitsstandort unter Berücksichtigung des demographischen Wandels.

Planergruppe ASL (2008): Kommunales Handlungskonzept Lorsch.



Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Lorsch

Die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes aus dem Jahr 2015 gilt für das gesamte Stadtgebiet von Lorsch und basiert auf dem Einzelhandelskonzept der CIMA GmbH aus dem Jahr 2007/2008. Anhand von Untersuchungen des Einzelhandels, der Nachfragesituation und der Entwicklungsperspektiven ist ein Konzeptteil zur Entwicklung des Einzelhandels erstellt worden. In dem Konzeptteil werden Leitlinien für den Einzelhandel sowie Fokussierungen für Sortimente und Standorte gesetzt.

*Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbh (2015):
Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Lorsch.*



Vergnügungsstättenkonzept

Das gesamtstädtische Vergnügungsstättenkonzept enthält räumlich-funktionale Leitlinien zur Steuerung der Ansiedlung von Vergnügungsstätten und es benennt Handlungs- sowie Umsetzungsempfehlungen.

Die Leitlinien sind auf Basis der folgenden Untersuchungen definiert:

- Beschreibung der unterschiedlichen Vergnügungsstätten und deren städtebaulicher Bedeutung
- Nennung von rechtlichen Grundlagen
- Darstellung des Vergnügungsstättenbestands in Lorsch
- Strukturanalyse der Stadt Lorsch

*Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbh (2015):
Vergnügungsstättenkonzept.*



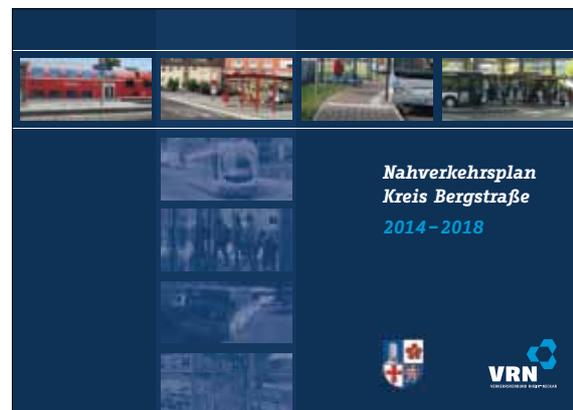
Gewerbeflächenkonzept Lorsch 2030

Im Gewerbeflächenkonzept werden die sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen der Gewerbeflächenentwicklung benannt, aktuelle Nachfragerwerte, Infrastrukturbedarfe, wirtschaftliche wie strukturelle Potentiale beschrieben wie auch Potenzialflächen in Lorsch aufgezeigt. Auf dieser Basis werden Handlungsempfehlungen für die weitere Entwicklung gegeben.

Das Gewerbeflächenangebot in Lorsch wird als deutlich unzureichend bezeichnet. Ohne Ausweitung neuer Gewerbeflächen wird ein Erliegen des Strukturwandels in Lorsch erwartet. Es wird empfohlen, die Entwicklung auf wertschöpfungsinensive Ansiedlungen (wie technologieorientierte Unternehmen) zu konzentrieren.

Georg Consulting Immobilienwirtschaft / Regionalökonomie (2018): Gewerbeflächenkonzept. Lorsch 2030.

Mobilität



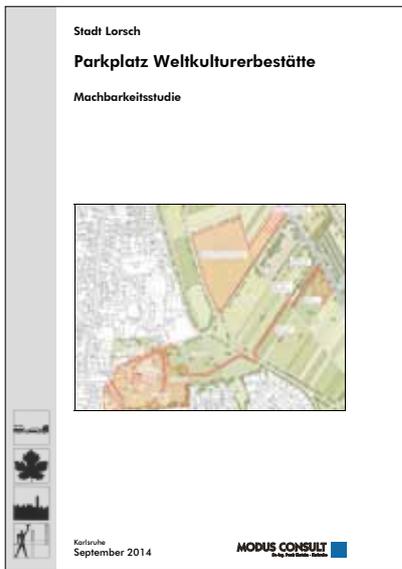
Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße

Der Nahverkehrsplan (NVP) Kreis Bergstraße aus dem Jahr 2013 bildet zum einen den Sachstand zur Umsetzung des NVP von 2004 ab. Zum anderen umfasst er eine ÖPNV-Potenzialanalyse und ein daraus abgeleitetes Achsenkonzept auf regionaler Ebene. Darüber hinaus wurde ein Zielkonzept für den ÖPNV im Kreis Bergstraße entwickelt, das ein umfangreiches Maßnahmenpaket beinhaltet und darüber hinaus ergänzende Bausteine enthält. Auch Standards bei Fahrzeugen und Anforderungen im Ausbildungsverkehr wurden fest- und fortgeschrieben.

Das hinterlegte Verkehrsmodell berücksichtigt bei der Erstellung die Nachfrageströme im MIV und ÖPNV. Ziel dabei war es, bisher noch nicht genutzte ÖPNV-Potenziale auf bestimmten Streckenabschnitten zu erkennen und Empfehlungen abzuleiten.

Der Nahverkehrsplan brachte für Lorsch eine deutliche Verbesserung in der Erreichbarkeit der Mittelzentren Bensheim und Heppenheim durch eine Neukonzeption der Busanbindungen. Auch die Ausschreibung und Verwendung barrierefreier Schienenfahrzeuge auf der Nibelungenbahn basiert auf dem Maßnahmenkonzept des NVP 2014 – 2018. Derzeit befindet sich der Nahverkehrsplan in der Fortschreibung.

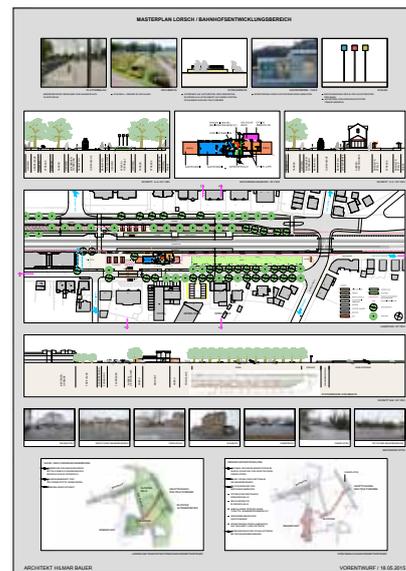
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (2013): Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße.



Parkplatz Weltkulturerbestätte – Machbarkeitsstudie

Zur Erschließung besonderer touristischer Attraktionen der Stadt Lorsch wird das Areal um die Attraktionen (UNESCO-Welterbestätte und das Freilichtlabor Lauresham) neu geordnet. In der Machbarkeitsstudie werden mögliche Standorte und Konzepte zum Bau von Parkplatzflächen untersucht. Anhand von Vorentwürfen werden verkehrliche, städtebauliche und landschaftspflegerische Aspekte (Leistungsfähigkeit, Kosten, Wechselwirkungen mit bestehendem Verkehr sowie die gestalterische Einbindung und mögliche ökologische Auswirkungen) bewertet.

MODUS CONSULT (2014): Parkplatz Weltkulturerbestätte – Machbarkeitsstudie.



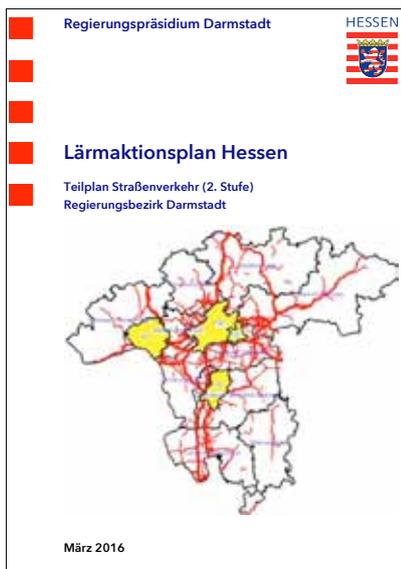
Masterplan Bahnhofsentwicklung

Der Lorsch Bahnhof soll gemäß seiner Funktion als Ankunftsort der Stadt ausgebaut werden. Die Planung umfasst den Ausbau folgender Punkte:

- Nahmobilität und Anbindung an das Weltkulturerbe
- Barrierefreiheit und Beleuchtung
- Grünflächen und Aufenthaltsqualität
- Revitalisierung des Bahnhofsbauwerkes (Information, Gastronomie, öffentliches WC)

Vom Masterplan Bahnhofsentwicklung konnte bereits der barrierefreie Aus- bzw. Umbau der Bahnsteige und die zusätzliche Querung der Bahngleise für den Fuß- und Radverkehr realisiert werden. Die Belebung des Bahnhofsbauwerkes und die Umgestaltung des direkten Bahnhofsumfeldes stehen noch aus. Derzeit gilt für das Bahnhofsumfeld eine Veränderungssperre, die die Stadt im Juli 2017 erlassen hat.

Architekt Hilmar Bauer (2015): Masterplan Lorsch – Bahnhofsentwicklungsbereich.



Lärmaktionsplan Hessen

Der Lärmaktionsplan besteht aus Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung zur Regelung von Lärmproblemen und -auswirkungen. Neben der Beschreibung der Lärmbelastungssituation werden auch Maßnahmen zur Lärminderung vorgestellt. Durch die direkte Anbindung an Bundesautobahnen und -straßen verkehren in und um Lorsch täglich mehr als 8.200 Kraftfahrzeuge auf den Hauptverkehrsstraßen. Die Aufstellung eines Lärmaktionsplans war daher vorgeschrieben. Die Gemarkung von Lorsch wurde hinsichtlich des Verkehrslärms kartiert.

Maßnahmen zur Lärminderung wurden unter Beteiligung der Bürgerschaft gesammelt. Anregungen konnten bezüglich der kartierten Verkehrswege und für nicht betroffene Gebiete, die einen besonderen Schutz benötigen, aufgezeigt werden.

Die Stadt Lorsch befindet sich zu dieser Thematik im intensiven Austausch mit dem Regierungspräsidium Darmstadt und hat Vorschläge zur Lärmreduzierung unterbreitet.

Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz / HM für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2017): Verfahrenshandbuch Lärmaktionsplanung Straßenverkehr.

Regierungsbezirk Darmstadt (2016): Lärmaktionsplan Hessen – Teilplan Straßenverkehr (2. Stufe).



Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept der Stadt Lorsch aus dem Jahr 2018 beinhaltet eine umfassende Bestandsanalyse (inklusive der Befragung von Schüler*innen und der Lorsch Bevölkerung zum Radverkehr), eine Netzkonzeption für die Definition von Haupt- und Nebenrouten und die dafür notwendige Infrastruktur sowie einen Maßnahmenkatalog und einzelne Lösungsvorschläge für Detailplanungen wie die Anlage von Kreisverkehrsplätzen.

Die Maßnahmenempfehlungen wurden abschließend in kurz, mittel und langfristige Maßnahmen unterteilt.

Hochschule Darmstadt – Fachbereich Bauingenieurwesen (2018): Radverkehrskonzeption für die Stadt Lorsch.

Kultur, Freizeit und Tourismus



Gestalthandbuch Innenstadt Lorsch

Das Gestalthandbuch begleitet die rechtsverbindliche Gestaltungssatzung der Stadt Lorsch. Die Gestaltungssatzung und ihr Geltungsbereich werden dargelegt und erläutert. Sie gelten ausschließlich für den Innenstadtbereich und dienen hauptsächlich dem Umgebungsschutz des Weltkulturerbes Kloster Lorsch.

Die Erläuterungen zu den Bebauungsgrundsätzen, zu Struktur, Form, Materialität und Farbigkeit für Dach, Fassade, Sockel, Fenster und Auskragungen sowie für Werbeanlagen und Einfriedungen sind bindend, sowohl für genehmigungspflichtige als auch genehmigungsfreie Vorhaben.

ammon + sturm (2012): Gestalthandbuch Innenstadt Lorsch.



Weltkulturerbe Kloster Lorsch – Masterplan

In diesem Masterplan wird das Konzept des ersten Preisträgers im interdisziplinären Planungswettbewerb um die bauliche Entwicklung der Welterbestätte vorgestellt, der im Rahmen des Investitionsprogramms des Bundes für nationale Welterbestätten durchgeführt wurde. Themenschwerpunkte sind die Verbindung der Kloster Lorsch und Kloster Altenmünster im Hinblick auf Wegeführung und -gestaltung, ein Informationskonzept und ein Vorentwurf für das Besucherzentrum.

hg merz + TOPOTEK (2012): Weltkulturerbe Kloster Lorsch – Masterplan.



Spilleitplanung

Die Spilleitplanung dient als Planungsinstrument für Freiräume für Kinder, Jugendliche und Senioren (Fokus „Mehrgenerationenaspekt“). Ziele sind:

- Freiheit und Sicherheit junger und alter Menschen bei ihrer Bewegung durch die Stadt im Alltag
- Teilnahme aller Altersgruppen am sozialen und öffentlichen Leben
- Angebot an vielfältigen Freiräumen, Spiel-, Erlebnis- und Aufenthaltsflächen und Vernetzung dieser Flächen

Eiling Ingenieure GmbH (2017): Spilleitplanung.

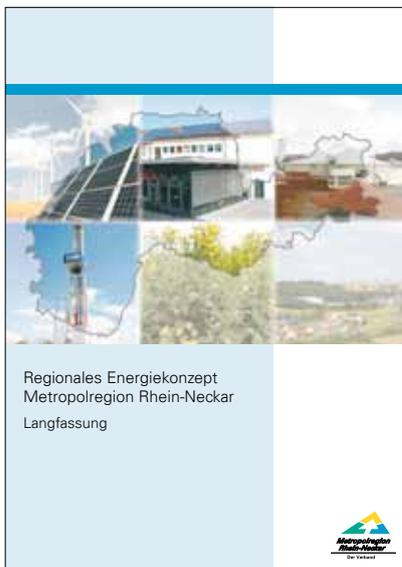


Gäste- und Touristenbefragung Lorsch

Die statistische Erhebung untersucht die geografische Herkunft der Besucher, ihre Aufenthaltsorte in Lorsch und ihre Wertung der Sehenswürdigkeiten, des gastronomischen Angebots, des Einzelhandels und der Verkehrsnutzung. Auf Basis der Erhebung werden Handlungsempfehlungen gegeben. Insbesondere besteht Informationsbedarf zu Sehenswürdigkeiten und Verkehrsbelangen.

Entwicklungsgesellschaft Lorsch (2018): Gäste- und Touristenbefragung Lorsch.

Energie



Regionales Energiekonzept Metropolregion Rhein-Neckar

Angesichts der angestrebten Energiewende¹ soll der Klimaschutz in Deutschland unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit und Versorgungssicherheit gestärkt vorangetrieben werden. Zentrale Themen sind der Einsatz erneuerbarer Energien und die Steigerung der Energieeffizienz. Im Regionalen Energiekonzept wird der Energiesektor der Metropolregion Rhein-Neckar auch unter den Aspekten Umwelt- und Klimaschutz betrachtet. In dem Konzept werden allgemeine energie- und klimapolitische Rahmenbedingungen, die regionale Ausgangssituation und der Energiebedarf erhoben. Auf Basis der Analyse werden Potentiale und Szenarien zur Energieeinsparung und Energieeffizienz sowie für den Ausbau erneuerbarer Energien benannt. Außerdem sind ein energiepolitisches Leitbild und Maßnahmenempfehlungen entwickelt.

Zentrum für rationelle Energieanwendung und Umwelt GmbH (2012): *Regionales Energiekonzept Metropolregion Rhein-Neckar*.

¹ Punkte aus dem Beschluss zur Energiewende 2011: (1) Energiegewinnung umgestalten zum Wohle aller, (2) Förderung nach dem Wettbewerbsprinzip, (3) Zu einem flexiblen Strommarkt, (4) Netze gut planen, (5) Energie sparen und effizienter nutzen, (5) Elektrofahrzeuge - unmittelbar sauberer.

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2018): *Energiewende im Überblick*.



Energiebericht 2013

Der Energiebericht des Kreises Bergstraße informiert über das Ergebnis von seit 2008/2009 durchgeführten Maßnahmen zur nachhaltigen Energienutzung im Sinne der Energiewende. Betrachtet wird die Energieeffizienz kreiseigener Gebäude im Hinblick auf:

- Entwicklung der Energieverbräuche, -kosten und -preise
- Umsetzung wärmeschutztechnischer Maßnahmen
- Durchführung von Neubau- und Erweiterungsinvestitionen

Der Energiebericht konstatiert die erhebliche Verbesserung der Energiebilanz des Kreises Bergstraße gegenüber des vorangegangenen Berichtes aus 2009 und benennt Maßnahmen für zukünftige Effizienzsteigerungen.

Eigenbetrieb Gebäudewirtschaft Kreis Bergstraße (2013): *Energiebericht 2013*.

Monitoring STEP 2000+

Umsetzungsstand

Im Monitoring werden tabellarisch der Umsetzungsstand und die weitere Relevanz der Maßnahmen („Übersicht zum Umsetzungsstand der Maßnahmen im STEP 2000+ des Kapitel E“ auf Seite 31) und der Flächenentwicklungen („Übersicht zur Entwicklung der Flächen im STEP 2000+ des Kapitel C-2.6“ auf Seite 36) aus dem STEP 2000+ dargelegt.

Für die zukünftige Entwicklung von Lorsch weiterhin relevante Maßnahmen und Flächenentwicklungen sind in der Spalte „Relevanz“ hellgrau markiert. Sie werden in aktualisierter und abgestimmter Form in das Handlungskonzept des STEP 2030 aufgenommen.

Ein Hinweis zur Einordnung der jeweiligen Thematik in das neue Maßnahmenkonzept ist in der letzten Tabellenspalte „# im STEP 2030“ angegeben. Buchstabe und Zellenfarbe verweisen auf das zugehörige Handlungsfeld, die Zahl auf die zugehörige Maßnahme. Mehrfachbezüge sind möglich, sie sind mittelgrau hinterlegt.

Die Tabellen „Übersicht zum Umsetzungsstand der Maßnahmen im STEP 2000+ des Kapitel E“ und „Übersicht zur Entwicklung der Flächen im STEP 2000+ des Kapitel C-2.6“ enthalten folgende Inhalte (nach Spalten sortiert):

- 1 „Nr.“ – Ordnungsnummern der Maßnahmen bzw. Flächen im STEP 2000+ aus Kapitel E bzw. Kapitel C-2.6
- 2 „Thema/Titel“ – Maßnahmentitel
- 3 „Umsetzung“ – Stand der Umsetzung im Herbst 2018
- 4 „Relevanz“ – Hinweis zur vorhandenen oder fehlenden aktuellen bzw. zukünftig absehbaren Relevanz für die Stadtentwicklung
- 5 „Begründung“ – Begründung der benannten Relevanz (sofern bislang keine Umsetzung erfolgt ist)
- 6 „Nr. im STEP 2030“ – Zuordnung der Maßnahme aus dem STEP 2000+ zu einem Handlungsfeld und einer Maßnahme im STEP 2030

Farbcodierung der Handlungsfelder des STEP 2030:

A – Stark vor Ort
B – Verträgliche Flächenentwicklung
C – Ausgewogene Lebensqualität
D – Zukunftsweisender Klimaschutz
E – Nachhaltige Mobilität
L – Leitprojekte
mehrere Handlungsfelder

Übersicht zum Umsetzungsstand der Maßnahmen im STEP 2000+ des Kapitel E

Nr im STEP 2000+	Thema / Titel der Maßnahme	Umsetzung	Relevanz	Begründung	Nr. im STEP 2030
Wohnsiedlungsflächenentwicklung					
1	Nutzung der Flächenpotenziale in bestehenden Neubauflächen (Viehweide)	umgesetzt	–		
2	Nachverdichtungsmaßnahmen im Bestand	teils umgesetzt	weiter relevant	Intensive Ausnutzung nicht-geschützter Flächen. Innenentwicklung fokussieren.	B
2a	Erstellung B-Plan für eine maßvolle Entwicklung des hochwertigen Bestands mit geringer baulicher Dichte: (Im Planwerk 10 a-c: Gebiete : „Oberstraße“, „Ludwigstraße“, „Am Mannheimer Tor“, „Gutenbergstraße“, „Richard-Wagner-Straße“, „Mozartstraße“, „Beethovenstraße“, „Heppenheimer Straße“, „Egerländerstraße“ und „Biengartenstraße“)	nicht umgesetzt	weiter relevant	Ausnutzung bebauter Flächen für neue Wohneinheiten. Innenentwicklung fokussieren.	B1
3	Maßvolle Nachverdichtung im Bestand (10 a-c: „Oberstraße“, „Ludwigstraße“, „Am Mannheimer Tor“, „Gutenbergstraße“, „Richard-Wagner-Straße“, „Mozartstraße“, „Beethovenstraße“, „Heppenheimer Straße“, „Egerländerstraße“ und „Biengartenstraße“)	teils umgesetzt	weiter relevant	Innenentwicklung fokussieren.	B1
4	Umnutzungen Fläche Nr. 9 „Hirschstraße“	teils umgesetzt	weiter relevant		B1.3
5	Minderung der Gemengelageproblematik im Bereich der Flächen Nr. 8a „Lagerfeld“ und 7a „Östlich der Seehofstraße“ durch schrittweise Umstrukturierung des Bereichs	teils umgesetzt	weiter relevant	Fläche 7a: Bebauungsplan Nr. 49 „Seehofstraße Nord-Ost“ (westl. Teilbereich) in Aufstellung Fläche 8a: aktuell ist ein Antrag für das Förderprogramm Bauland-Offensive-Hessen gestellt, um das Plangebiet neu zu ordnen und zu entwickeln.	B1.4, B2, L2
6	Erschließung des Bereichs „Südlich Heppenheimer Straße / Tuchbleiche“ (Flächen 5a, 5b)	umgesetzt	–		
7	Erschließung des Bereichs „In den langen Ruten, Nord“ (Fläche Nr. 6a)	nicht umgesetzt	weiter relevant	Von West nach Ost erschließen. Stadtkörper zusammen mit Flächen 6b und 6c arrondieren.	B
8	Anpassung der Festsetzungen bestehender Bebauungspläne an die heutigen Gegebenheiten und Ansprüche	teils umgesetzt	weiter relevant	Einige B-Pläne sind aktualisiert. Die Anpassung weiterer B-Pläne ist zu verfolgen.	B2.2
Lorsch als Gewerbestandort					
9	Entwicklung gewerblicher Bauflächen für verkehrsintensive und verarbeitende Betriebe im Norden der Stadt (Daubhart)	umgesetzt	weiter relevant	Fläche 2a wird in absehbarer Zeit vollständig ausgenutzt. Fläche 2b ist im Bebauungsplanverfahren	B4.3
10	Entwicklung des Bereichs „Ehemalige Autobahnmeisterei“ (Fläche Nr. 11a)	nicht umgesetzt	weiter relevant	Gewerblich nutzen. Das Gebiet 11a wird aktuell von der EGL betreut.	B4

Nr im STEP 2000+	Thema / Titel der Maßnahme	Umsetzung	Relevanz	Begründung	Nr. im STEP 2030
11	Unstrukturierung der gewerblichen Bauflächen im Süden des Siedlungsgebietes zu einem Standort von emissionsarmen Betrieben (Flächen Nr. 7b, c)	nicht umgesetzt	Nutzer/ Nutzung von 7b halten (brauchen mehr Fläche). Nutzung von 7c verändern.	Auf der Fläche 7c die Entwicklung auf Wohnen und nichtstörendes Gewerbe (Puffer gen Osten) fokussieren.	B2
12	Entwicklung des Bereichs „Im Taubenfang“ (Fläche Nr. 12) zur gewerblichen Baufläche	nicht umgesetzt	nicht mehr relevant	Umsiedlung der Kleingarten- nutzung nicht realistisch.	
13	Minimierung des Einsatzes fossiler Ressourcen in der Bauleitplanung	nicht umgesetzt	weiter relevant	In geeigneter Form fest- schreiben oder fördern.	B4.3, D2
Konzept Naherholung und Freizeit					
14	Entwicklung / Umgestaltung des Bereichs entlang des ehemaligen Landgrabens (Fläche Nr. 13) zu einer attraktiven Freizeit- und Naherholungsachse mit Verbindungsfunktion	teils umgesetzt: nahe Kultu- rachse, neben 5a, 5b und 6b bauleitplanerisch als Grünstreifen gesichert	weiter relevant	Grünstreifen naturnah entwickeln. Naturräumliche Zusammenhänge erhalten (Artenvielfalt) und Kaltluft- schneisen schützen.	C2
15	Ausbau eines umfassenden Wegenetzes im Außenbereich mit verschiedenen Ruhe- und Zielpunkten, gemäß Planteil Nr. 8 „Naherholung / Radwege Entwicklungskonzept“.	teils umgesetzt	weiter relevant	Sicherheit, Orientierung und Aufenthaltsqualität.	A3, C1, E1, L1
16	Aufwertung des Radverkehrsnetzes durch landschaftsplanerische Maßnahmen, Schließung von Lücken im Netz, Verbesserung der Auffindbarkeit der Routen	nicht umgesetzt	weiter relevant	Sicherheit, Orientierung und Aufenthaltsqualität.	B3.3, C, E1
17	Ausbau eines speziellen durchgehenden Rad- und Fußwanderweges entlang der Weschnitz (Die Radwege werden außerhalb des Naturschutzgebietes geführt).	nicht umgesetzt	weiter relevant	Sicherheit, Orientierung und Aufenthaltsqualität.	C2.4, E1
18	"Kette von Sport- und Freizeiteinrichtungen am südlichen und westlichen Siedlungsrand u. a. Kleingartenanlagen (Verkettung mit der Gemeinde Einhausen)"	teils umgesetzt	nicht mehr relevant	Für Kleingartenanlagen kaum noch Nachfrage. Für Kleingarten- anlage 8d keine Notwen- digkeit, da für Fläche 12 keine Umwandlung absehbar.	
18 a	"Pferdehaltung: „Altes Bruch am Seehof“, Fläche Nr. 8 c und die Fläche Nr. 11 c „Im Rod“, in Teilbereichen. Die Fläche „Im Rod“ wird im Rahmen des STEP auch als mögliche Fläche für Kleingartenanlagen vorgeschlagen.“	teils umgesetzt: 8c-Süd baurecht- lich gesichert. „Altes Bruch am Seehof“ nur Aufstellungsbe- schluss.	weiter relevant	Nachfrage nach Flächen zur Pferdehaltung ist beständig. Für Kleingartenanlagen kaum noch Nachfrage. (Pferde- haltung auf „Altes Bruch am Seehof“ realisieren. Klein- gärten bei Bedarf auf 11c.)	B3.3, B4.2
19	Entwicklung des Bereichs „An der Südöstlichen Ringstraße“ zu einer Flächen zur Sport- und Freizeitnutzung (Fläche Nr. 6d)	nicht umgesetzt	nicht mehr relevant	Im nördlichen Bereich von 6d werden derzeit altersgerechte Wohnungen errichtet. In Planung sind das Krankenhaus und ein Standort zur Wach- komabetreuung.	
20	Kleingartenflächen (Flächen Nr. 8d, 11c und 15). Die Fläche Nr. 15 ist erst bei einem Bedarf, der über die Flächen Nr. 8d und 11c hinausgeht in Anspruch zu nehmen.	nicht umgesetzt	nicht mehr relevant	Kaum Nachfrage nach Klein- gartenanlagen. Für Kleingarten- anlage 8d keine Notwen- digkeit, da für Fläche 12 keine Umwandlung absehbar. Fläche 15 Wohnmobilstellplatz.	

Nr im STEP 2000+	Thema / Titel der Maßnahme	Umsetzung	Relevanz	Begründung	Nr. im STEP 2030
Bereich Innenstadt - Klosterumfeld					
21	Anlage der Kulturachse „Innenstadt- Kloster-Altenmünster“ (Fläche Nr. 14)	weitgehend umgesetzt	weiter relevant	Entwicklung Kloster Lorsch als UNESCO-Weltkulturerbe gem. Masterplan weitgehend umgesetzt. Umgebungsschutz mittels Bebauungsplänen Nr. 52, 45 und Gestaltungssatzung.	C1, E3, L1
22	Stärkung des Innenstadtbereichs durch den Erhalt, bzw. die Erhöhung der Nutzungsdichte und Nutzerfrequenz	teils umgesetzt	weiter relevant	Stärkung Einzelhandel und Ausbau Stadtmarketing.	A, C
23	Aufwertung des Geschäftsbereichs durch Schaffung einer (zumindest einseitig) parkierungsfreien Zone	nicht umgesetzt	weiter relevant	Sicherheit und Aufenthaltsqualität.	E
24	Kompensation der Stellplätze durch bauliche Maßnahmen im Bereich des Parkplatzes am Stadthaus (Tiefgarage für Dauerparker) und „hinter der Volksbank“ (Parkdeck, ggf. Parkplatz nach Flächenerweiterung) / siehe Maßnahme /Beschlussempfehlung Nr. 23	nicht umgesetzt	weiter relevant	Ausgleich (gemäß Empfehlungen „Parkraumkonzept“).	E
25	Umstrukturierung / Umgestaltung des Bereichs des heutigen Festplatzes	umgesetzt	–		
26	Ankauf und Umstrukturierung des Geländes des heutigen Sägewerks	nicht umgesetzt	weiter relevant	Wichtiger Flächenstandort im Rahmen der Zentrenentwicklung.	A, C, L1
Straßenverkehrsnetz / innerstädtisches Wegenetz					
27	Umsetzung der Konzeption der Hauptverkehrsstraßen im Stadtgefüge: Gliederung des Straßenverkehrsnetzes in verkehrswichtige innerörtliche Straßen und sonstige Bereiche (Zone ≤ 30 km/h)	teils umgesetzt	weiter relevant	Übersichtlichkeit und Sicherheit.	E
28	Steigerung der Akzeptanz der Südöstlichen Ringstraße durch Änderung der Verkehrsführung (abknickende Vorfahrt / Kreisverkehr)	nicht umgesetzt	weiter relevant	Sicherheit und Funktionalität.	E
29	Verminderung der Trennwirkung der Bahntrasse / Anlage einer zusätzlichen Möglichkeit der Querung zumindest für Fußgänger im Bereich des Bahnhofs	teils umgesetzt	weiter relevant	Sicherheit und Identifizierung.	E
ÖPNV					
30	Optimierung des Regionalbusverkehrs (Verlegung von Haltepunkten, Sanierung der Haltestellen)	teils umgesetzt	weiter relevant	Stärkung der Nahmobilität für soziale Gerechtigkeit und Klimaschutz.	E4

* Seibold, Markus (2018): Beurteilung der Ankunftssituation für Gäste im UNESCO-Welterbe Kloster Lorsch.

Nr im STEP 2000+	Thema / Titel der Maßnahme	Umsetzung	Relevanz	Begründung	Nr. im STEP 2030
31	Überprüfung der Realisierbarkeit einer Stadtbuslinie	nicht umgesetzt	nicht mehr relevant	Eine Stadtbuslinie würde Regionalbuslinien brechen, wodurch Umstiege (z.B. nach Bensheim) notwendig würden, die die Attraktivität des Systems senken. Lorsch ist klein und gut über Bensheim und Bürstadt vernetzt.	
Entwicklung der Infrastruktur					
32	Bereitstellung einer Versorgung mit den Gütern des täglichen Bedarfs (z. B. Bäcker, Metzger) in jedem Stadtquartier (u. a. Viehweide)	teils umgesetzt	weiter relevant	Nahversorgung stabilisieren und stärken.	A1
33	Ansiedlung eines Lebensmitteldiscountmarktes, bzw. Vollsortimenters im Südosten des Siedlungsgebietes (z. B. innerhalb der Entwicklungsflächen Nr. 7b und 7c / insbesondere vor dem Hintergrund der aufgezeigten Flächenentwicklungsoptionen Nr. 6a, b und c)	teils umgesetzt	weiter relevant	Die Lebensmittelversorgung ist in der Stadtmitte nicht abgedeckt. (Umgesetzt: Discounter auf Fläche 9. Entfallen: Lebensmittelanbieter „Treff 3000“ in der Innenstadt.)	A1, L3
34	Etablierung eines Kindergartens / Kindertagesstätte im Bereich Viehweide.	umgesetzt (städt. Kindergarten Viehweide, zuletzt erweitert Mai 2018. Kein weiterer Ausbau angedacht.)	weiter relevant	Die Bevölkerung nimmt in Lorsch stetig zu. In den nächsten zwei Jahren werden mindestens fünf weitere Gruppenräume benötigt. (Eröffnung KiTa Dieterswiese avisiert für Oktober 2019.)	A2
35	Geeigneter Standort für eine Senioreneinrichtung (Seniorentreff) ist u. a. der Innenstadtbereich (siehe Kapitel C.6.3 Standortvorschläge für ... Seniorenbetreuung)	teils umgesetzt	weiter relevant	Mitnutzung der Nibelungenhalle durch Senioreneinrichtung geplant. Weitere Flächen für barrierefreies/seniorengerechtes/Mehrgenerationen-Wohnen definieren.	A2
36	Etablierung einer Touristik- Information im direkten Umfeld zur Königshalle	teils umgesetzt: Informationen im Alten Rathaus und dem BIZ	weiter relevant	Info-Beschilderung braucht es. Siehe Untersuchung von Seibold*.	C1, L1
37	Barrierefreiheit im öffentlichen Raum: Berücksichtigung bei allen Neubau- und Umgestaltungsmaßnahmen	teils umgesetzt	weiter relevant	Herstellung sozialer Gerechtigkeit und Vorbereitung auf den demographischen Wandel.	A2, B1, E, L1
Grünordnerische Maßnahmen					
38	Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum zur Ergänzung vorhandener Bestände sowie neuer Bestände einschließlich der Aufwertung öffentlicher Plätze durch Baum- und Heckenpflanzungen	teils umgesetzt	weiter relevant	Klimaanpassung und Artenvielfalt stärken.	C, D
39	Fassadenbegrünungen zur Aufwertung der Bereiche in denen keine Pflanzungen möglich sind	teils umgesetzt: Benediktinerplatz (Berankungen, Spalierobst). WC-Häuschen auf Karolingerplatz.	weiter relevant	Klimaanpassung und Artenvielfalt stärken.	C2.3
40	Aufwertung des Weschnitzprofils in der Flur „Im Wahlichloch“ zur Schaffung des Übergangs in die freie Landschaft	nicht umgesetzt	weiter relevant	Klimaanpassung und Artenvielfalt stärken.	C2
41	Waldsaum im Lagerfeld	nicht umgesetzt	weiter relevant	Klimaanpassung und Artenvielfalt stärken.	C

Nr im STEP 2000+	Thema / Titel der Maßnahme	Umsetzung	Relevanz	Begründung	Nr. im STEP 2030
42	Grünlandstreifen entlang südöstlicher Ringstraße	nicht umgesetzt	weiter relevant (Artenvielfalt und Landschaftsbild.)	Klimaanpassung und Artenvielfalt stärken.	C
43	Ausgleichsmaßnahme zum Gebiet Kreuz- und Glockenwiese	umgesetzt	–		
Grünordnerische Minimierungsmaßnahmen					
44	Minimierung der Eingriffe in das Schutzgut Boden	teils umgesetzt	weiter relevant	Lebensraum für Menschen, Flora, Fauna, Organismen; Naturhaushalt (Wasser/Nährstoffe); Kulturgeschichte.	B, C, D
45	Minimierung der Eingriffe in das Schutzgut Wasser	teils umgesetzt	weiter relevant	Ökologische Funktion (Wirkungsgefüge Umwelt), Wasserversorgung, -reinheit; Kühlung; Gefahrenabwehr.	B3, C
46	Minimierung der Eingriffe in das Schutzgut Luft/Klima	teils umgesetzt	weiter relevant	Luftreinhaltung/-hygiene; Luftaustausch (Kalt-/Frischluftentstehung), Leitbahnen.	B, C, D, E
47	Minimierung der Eingriffe in das Schutzgut Flora/Fauna	teils umgesetzt	weiter relevant	Artenvielfalt, Biotopvernetzung, Naturnähe; Artenschutz.	B, C, D
48	Minimierung der Eingriffe in das Schutzgut Landschaftsbild/ Erholung	teils umgesetzt	weiter relevant	Vielfalt, Eigenart, Schönheit, Erholungswert; Erreichbarkeit, Nutzbarkeit.	B, C

Übersicht zur Entwicklung der Flächen im STEP 2000+ des Kapitel C-2.6

Nr. im STEP 2000+	Thema / Titel der Fläche	Umsetzung	Relevanz	Begründung	Nr. im STEP 2030
1	Reitelteilung	nicht entwickelt	fraglich	Fläche nicht im Siedlungszusammenhang der Stadt Lorsch. Flächentausch mit der Gemeinde Einhausen kann untersucht werden.	B4.2
2a	Daubhart	entwickelt	nicht relevant	Fläche 2a wird in absehbarer Zeit vollständig ausgenutzt.	
2b	Im Saulachsberg	wird derzeit entwickelt	nicht relevant	Gewerbeflächenbedarf vorhanden. Fläche 2b ist im Bebauungsplanverfahren.	
3a	Im Wahlichloch	nicht entwickelt	weiter relevant	Flächenverbrauch prüfen.	B4.1
3b	In der Specklache	nicht entwickelt	weiter relevant	Flächenverbrauch prüfen.	B4.1
4	Im Klosterfeld	teils entwickelt	nicht relevant	Südlicher Teil entsprechend Masterplan Welterbe entwickelt und gesichert.	
5a	Südlich der Heppenheimer Straße	entwickelt	–		
5b	Tuchbleiche	entwickelt	–		
6a	In den langen Ruten / Nord	nicht entwickelt	weiter relevant	Von West nach Ost erschließen. Stadtkörper zusammen mit Flächen 6b und 6c arrondieren.	B
6b	In den langen Ruten / Mitte	nicht entwickelt	weiter relevant	Arrondierung (mit Mischnutzung von West nach Ost). Auf ausreichend dimensionierten, hochwertigen Grünstreifen entlang westlicher Kante achten. (Ehemaliger Verlauf Landgraben. Siehe Fläche 13.)	B
6c	In den langen Ruten / Süd	nicht entwickelt	weiter relevant	siehe 6b	B
6d	An der südöstlichen Ringstraße	anders entwickelt	–	Entgegen dem Vorschlag, die Flächen für Sport und Freizeit zu nutzen, entsteht hier eine Seniorenresidenz mit Pflegeappartements. In Planung sind das Krankenhaus und ein Standort zur Wachkomabetreuung.	
7a	Industriestraße / Nord	teils umgesetzt	weiter relevant	Ausnutzungsgrad erhöhen. (Neuordnung, Nachverdichtung.) B-Plan Nr. 049 für Nord-Westliche Flächen in Aufstellung/Bearbeitung (gem. STEP 2000).	B1.4, B2, L2
7b-c	Seehofstraße Nord / Süd	teils umgesetzt	weiter relevant	Stadteingangssituation. Evtl. im Zusammenhang mit Fläche 8a zu entwickeln und betrachten. 7b Westteil soll Gewerbe bleiben.	B2
7d	Bruchweg	nicht umgesetzt	nicht relevant		
8a	Lagerfeld	teils umgesetzt	weiter relevant	Ausnutzungsgrad erhöhen. (Neuordnung, Nachverdichtung.)	B2
8b	Lagerfeld West	nicht umgesetzt	nicht relevant		
8c	Freiflächen Lagerfeld	teils umgesetzt	ggf. relevant	Weitere Entwicklung prüfen.	B2
8d	Lagerfeld Nord	nicht umgesetzt	nicht mehr relevant	Für Kleingartenanlage 8d keine Notwendigkeit, da für Fläche 12 keine Umwandlung absehbar.	
9	Hirschstraße	teils umgesetzt	weiter relevant		B1
10a-c	Nachverdichtung Siedlungsbereich	teils umgesetzt	weiter relevant	Ausnutzungsgrad erhöhen. (Neuordnung, Nachverdichtung.) Für westl. Teil der Fläche 10a wird in 2018 ein Bebauungsplan für Verdichtung (Bauen in 2. Reihe) in Auftrag gegeben.	B1
11a	Ehemalige Autobahnmeisterei	teils umgesetzt	weiter relevant	Gewerblich nutzen. Das Gebiet 11a wird aktuell von der EGL betreut.	B4

Nr. im STEP 2000+	Thema / Titel der Fläche	Umsetzung	Relevanz	Begründung	Nr. im STEP 2030
11b	Im Taubenfang Nord	umgesetzt	nicht relevant		
11c	Im Rod	nicht umgesetzt	weiter relevant	Planungsrechtlich sichern.	B3.3, B4.2
12	Im Taubenfang	nicht umgesetzt	nicht relevant	Kleingärten bleiben.	
13	Ehemaliger Landgraben	teils umgesetzt	weiter relevant	Grünstreifen naturnah entwickeln. Naturräumliche Zusammenhänge erhalten (Artenvielfalt) und Kaltluftschneisen schützen.	C2
14	Innenstadt-Kloster-Altenmünster	teils umgesetzt	weiter relevant	Entwicklung Kloster Lorsch als UNESCO-Weltkulturerbe gem. Masterplan weitgehend umgesetzt. Umgebungsschutz mittels Bebauungsplänen Nr. 52, 45 und Gestaltungssatzung.	C1, E3, L1
15	Odenwaldallee	nicht umgesetzt	nicht relevant	Inzwischen Wohnmobilstellplatz.	
Plan 6.0	Innenstadt	teils umgesetzt	weiter relevant	Aktiven Kernbereich stärken.	A

Resumee

Ein kleiner Teil der Maßnahmen aus dem STEP 2000+ ist für die zukünftige Entwicklung von Lorsch nicht weiter relevant. Diese Maßnahmen/Flächenentwicklungen wurden entweder umgesetzt/entwickelt oder ihre Umsetzung/Entwicklung ist nicht mehr zeitgemäß. Der größere Teil der Maßnahmen/Flächenentwicklung ist weiterhin umsetzungsrelevant. Dies seltener, weil die Maßnahme bislang nicht umgesetzt wurde, häufiger, weil es sich um langfristig angelegte Themen handelt.

Die weiterhin aktuellen Maßnahmen und Flächenprojekte werden in das Handlungskonzept des STEP 2030 aktualisiert aufgenommen. Die Zuordnung der alten Maßnahmen aus dem STEP 2000+ in die neuen Handlungsfelder und Maßnahmen des STEP 2030 (siehe Kapitel „Handlungskonzept“) ist in den beiden vorangegangenen Tabellen jeweils in der rechten Spalte festgehalten.

Gesamtstadt

Die Stadt Lorsch präsentiert sich heute als eine Stadt mit exzellenter Lage, eingebettet in die attraktive Landschaft zwischen Rhein, Bergstraße und Odenwald und logistisch bestens angeschlossen an die wirtschaftsstarken Metropolregionen Rhein-Neckar und Rhein-Main. Mit dem Kloster Lorsch verfügt die Stadt über ein Alleinstellungsmerkmal und führt den Status einer UNESCO-Weltkulturerbestätte. Somit stellt Lorsch eine wichtige Anlaufstelle im Tourismus dar. Lorsch zeichnet sich als nachgefragter Wohn- und Gewerbestandort aus, es leben besonders viele Familien in Lorsch.

Vor rund 1.000 Jahren begann die Entwicklung der Stadt zu einem der wichtigsten europäischen Zentren. Die Lage der Stadt an wichtigen Handelsrouten, in der fruchtbaren Rheinebene mit guter Wasserversorgung und mildem Klima bedingte die früh einsetzende und lang anhaltende Blüte der Stadt.

Als Basis für die zukünftige Entwicklung der Stadt wird mit dem hier vorgelegten Stadtentwicklungsplan (STEP) 2030 ein Orientierungsrahmen vorgelegt. Die Stadt wird breit gefächert analysiert. Zum regionalen Kontext der Stadt werden die räumlichen Partner der Stadt vorgestellt und Synergie-Möglichkeiten benannt. Die Beschreibung der Gemarkung und der historischen Entwicklung der Stadt stellt die bisherige Entwicklung der Stadt vor. Die Darstellung der demographischen und wirtschaftlichen Situation weist auf die zukünftigen Entwicklungsperspektiven hin. Der Fokus auf die Flächennutzung und die Nutzungspotentiale behandelt eines der für die nächsten Jahre entscheidenden Handlungsfelder. Insgesamt geht es um eine nachhaltige Entwicklung der Stadt, insbesondere geht es um Wohnen für alle Bevölkerungs- und Einkommenschichten und Gewerbe, um Belange der Land- und der Forstwirtschaft sowie um Umwelt- und Natur- sowie um Klimaschutz. Im Zentrum der Betrachtung steht die Frage der Lebensqualität in der Stadt, im Hinblick auf die Grundversorgung, auf effiziente Mobilität, auf Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und auf ein gutes Miteinander.

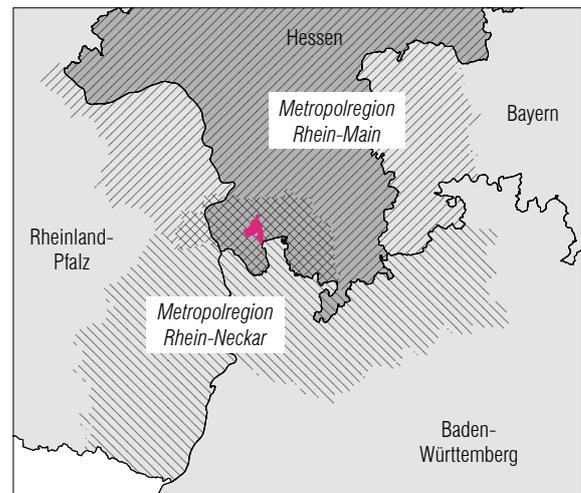
1. Lorsch im regionalen Kontext

Die Stadt Lorsch liegt im südhessischen Regierungsbezirk Darmstadt, im Landkreis Bergstraße. Der Kreis Bergstraße liegt im Naturraum Hessische Rheinebene. Am Ostrand der Rheinebene liegt in Nord-Süd-Ausrichtung die Bergstraße mit Weinhängen und Burgen auf den westlichen Ausläufern des waldreichen und bergigen Odenwalds. Lorsch führt den Beinamen „Tor zur Bergstraße“. Die Landschaft der Region ist eine touristische Attraktion.

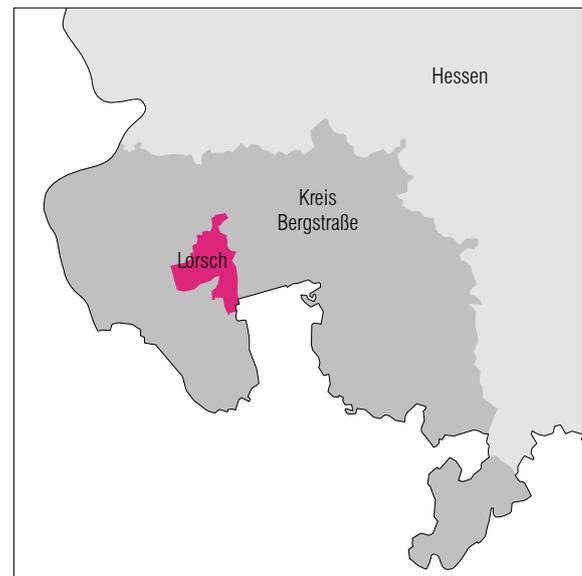
Lorsch liegt in der Schnittmenge zweier Metropolregionen, der Metropolregion Rhein-Neckar und der Metropolregion Rhein-Main. Nahegelegene Oberzentren sind Mannheim, Heidelberg, Darmstadt und Frankfurt/M. Die Region ist von besonderer Bedeutung: geographisch, historisch, sozial und gesellschaftlich sowie wirtschaftlich. Lorsch zeichnet sich als Wohnstandort und durch seine verkehrliche Anbindung aus. Die Lage der Stadt auf der Nahverkehrs- und Siedlungsachse „Bensheim – Bürstadt – Worms“ sowie den Regionalachsen „Darmstadt – Heidelberg und Groß-Gerau – Mannheim“ unterstreicht dies. Die Bündelung von Infrastruktur und Wohnraumsträngen sind hier Ziel der Raumordnung.

Handlungsempfehlung

- Die naturräumliche Vielfalt und die landschaftlichen Qualitäten der Region sind zu pflegen und touristisch nachhaltig zu nutzen.
- Die Teilhabe an den Metropolregionen ist über die Themen Mobilität, Arbeitsplätze und Gewerbe sowie Wohnen zu stärken.
- Der Standort Lorsch ist im Zusammenhang seiner interkommunalen Nachbarschaft im Hinblick auf die Daseinsvorsorge auszubauen.



Bundesländer und Metropolregionen



Landkreis



Nachbarkommunen

2. Stadt Lorsch

Lorsch weist einen kompakt geformten Siedlungskörper mit historisch gewachsenem Kern auf. Die Siedlungsfläche wird gerahmt von Bundesfernstraßen. Im Norden und Süden liegen Gewerbeflächen. Der Westen der Gemarkung ist mit Waldbeständen, der Osten der Gemarkung ist von agrarisch genutzten Flächen geprägt. Beidseitig der BAB-67 liegt eine Autobahnraststätte.

Die historischen, denkmalgeschützten Klosteranlagen (ursprünglicher Entwicklungskern der Stadt) liegen östlich des Stadtkerns. Als UNESCO-Weltkulturerbestätten sind die Klöster Lorsch und Altenmünster touristische Attraktionen. Weitere Attraktionen sind das Freilichtlabor Lauresham (Museum) und die Tabakscheune (Museum für Lokalgeschichte).

Die Topographie der Stadt ist vorwiegend eben und umfasst rund 2.500 ha. Lorsch hat ein mildes Klima mit einer langen Vegetationsperiode. Die Gegend ist niederschlagsarm. Bei Inversionswetterlagen besteht das Risiko steigender Schadstoffwerte und erhöhter Temperaturen. Das Hessische Ried¹ birgt große Grundwasservorkommen. Die Weschnitz, das Lorsch Oberflächengewässer, verläuft weitgehend in künstlichen Gewässerbetten und ist größtenteils in Hochwasserschutzanlagen eingedeicht. Entlang der einstigen Neckarläufe liegen das Neckarried mit Böden aus abgelagertem Schotter und Sand sowie die Rhein- und Neckarterrassen mit Böden aus Sand und Kies. Weitläufige Flächen der Stadt sind als Schutzgebiete für Gewässer- und Naturschutz, für Flora-Fauna-Habitate und für Denkmalschutz ausgewiesen. Lorsch ist Sitz der UNESCO Geo- und Naturparkverwaltung Bergstraße-Odenwald.

In Lorsch leben rund 13.500 Einwohner. Die Siedlungs- und Verkehrsfläche umfasst rund 620 ha. Der Siedlungskörper der Stadt Lorsch dehnt sich in Nord-Süd-Richtung östlich der Trasse der A-67 und westlich der B-460 und den östlich liegenden Schutzgebieten aus. Entwicklungsmöglichkeiten

für Wohnen und Gewerbe werden durch diese Verkehrsachsen und Schutzgebiete eingeschränkt. Durch die nördliche Bahntrasse sowie die B-47 liegt der nördliche Siedlungsbereich (nördliche Wohn- und Gewerbegebiete, u. a.: In der Wolfshecke, Viehweide und Im Daubhart) räumlich getrennt von der Kernstadt.

Die Bebauungsstruktur der Stadt Lorsch ist geprägt von einer vorrangig kleinteilig strukturierten Einfamilienhaus-Bebauung. Darunter finden sich zahlreiche Fachwerkbauten und Bauten, die seit der Gründerzeit entstanden sind.

Handlungsempfehlung

- Die Flächenentwicklung der Stadt ist auf die Innenbereiche zu fokussieren. Flächen sind intensiv und hochwertig sowie grundsätzlich in geregelten Verfahren unter Beteiligung der Betroffenen zu entwickeln.
- Bei der Entwicklung von Flächen ist aufgrund kritischer Wetterlagen auf Kühlungs- und Belüftungskorridore für die Stadt besonders zu achten. Klimaanpassungs- und Klimaschutzmaßnahmen sind auszubauen.
- Im Hinblick auf die Nahmobilität ist die eingrenzende Wirkung der vorhandenen Verkehrsstrassen durchlässiger und annehmbar zu gestalten. Die Zugänglichkeit der umgebenden attraktiven Landschaftsräume ist zu fördern.
- Die touristische Prägung der Stadt ist nachhaltig und lebenswert auszubauen.
- Städtische Akteure müssen weiter vernetzt werden.

¹ Ried bezeichnet den Vegetationsbestand bodennasser Standorte. Das Flachland des Hessischen Ried war ehemals sumpfig und ist weiter von Überschwemmungen betroffen.



Luftbild der Stadt Lorsch

3. Historische Entwicklung

Lorsch hat sich als kompakter Siedlungskörper entwickelt, mit dem Kloster als Kristallisationspunkt.

Die Stadt Lorsch wurde im Jahr 795 erstmals urkundlich erwähnt. Mit der Gründung des Klosters Lorsch 764 begann für die Stadt eine 500-jährige Blütezeit, in der sie als Zentrum des fränkischen Reichs fungierte – Lorsch trägt heute den Beinamen „Karolingerstadt“. 2014 wurde das 1250-jährige Bestehen des Kloster Lorsch gefeiert.

Die historische Entwicklung folgt dem typischen Bild europäischer urbaner Entwicklung:

- Ein kompakter Siedlungskern (heute die Altstadt) mit einzelnen Entwicklungssträngen entlang wichtiger Straßen in einem über viele Jahrhunderte währenden Entwicklungsprozess.
- Ab der Zäsur des Zweiten Weltkriegs und des daran anschließenden Wirtschaftswunders ein deutliches und vor allem flächenintensives Wachstum mit der augenfälligsten Entwicklung nach Süden beidseits der Seehofstraße, zunächst östlich, später westlich.

Seit 1988 hat sich der Siedlungskörper nochmals deutlich im Norden und nach Osten entwickelt.

Die Stadt besteht heute aus einem Ortsteil; Lorsch ist eine der wenigen Gemeinden, die während der hessischen Gebietsreform 1970-72 unverändert geblieben ist.

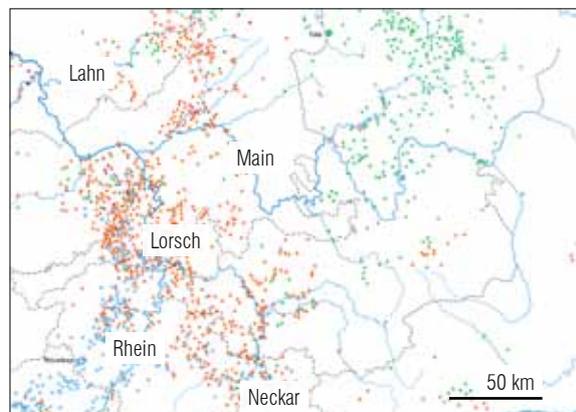
Das Stadtzentrum ist heute von einem Bedeutungs- und Funktionsverlust bedroht.

Handlungsempfehlung

- Pflege der von der Geschichte geprägten Identität
- Pflege des historisch gewachsenen Stadtbildes
- Stärkung der tradierten Funktionalität des Stadtzentrums durch Einleitung eines stimmigen Erneuerungsprozesses
- Verträglicher Ausbau der touristischen Attraktionen



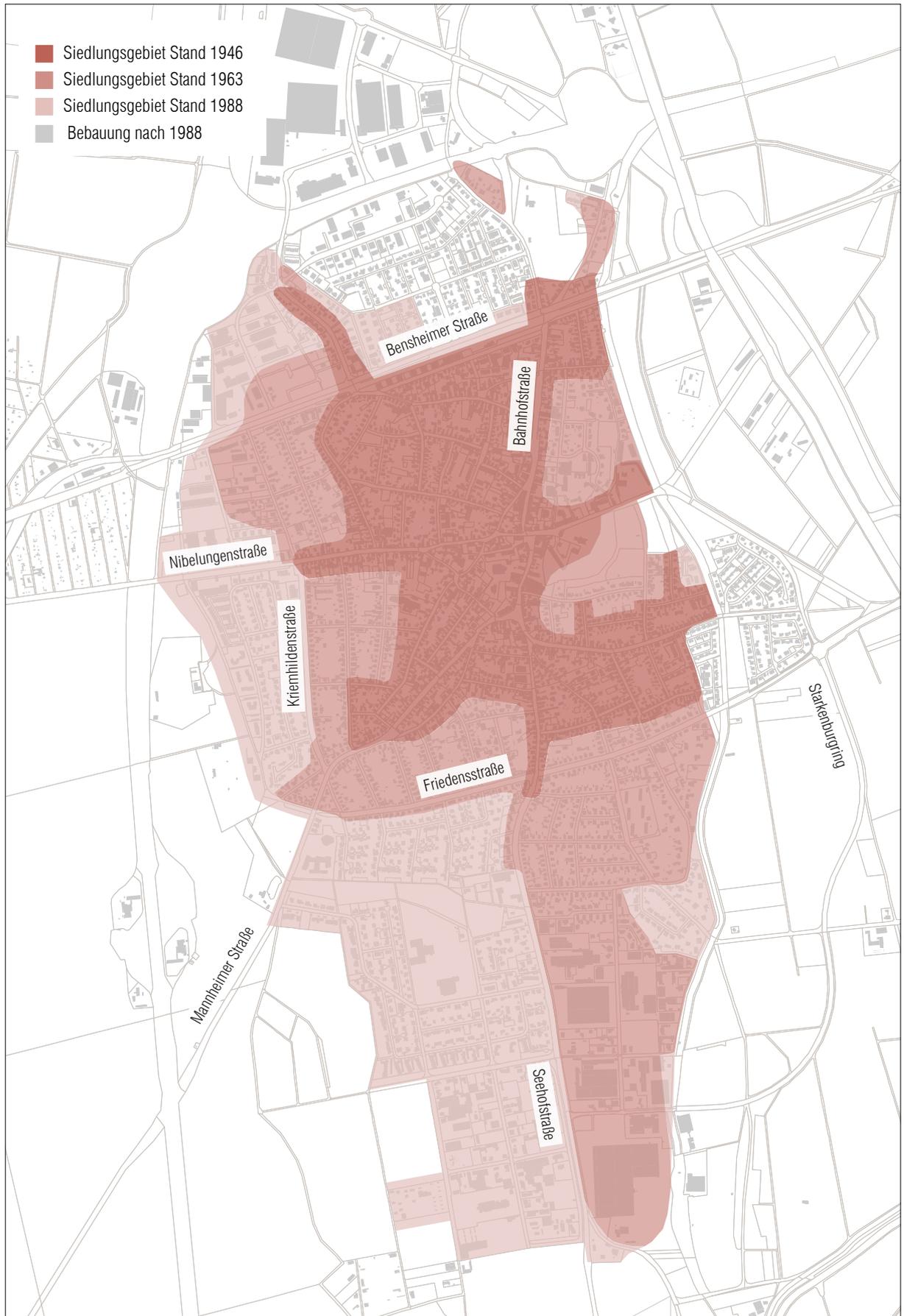
Königshalle – Teil des UNESCO-Weltkulturerbes der Lorsch Klosteranlagen



Besitzkarte frühkarolingischer Klöster

- Besitz Kloster Lorsch

Quelle: Hessisches Landesamt für geschichtliche Landeskunde (1961): *Geschichtlicher Atlas von Hessen*.



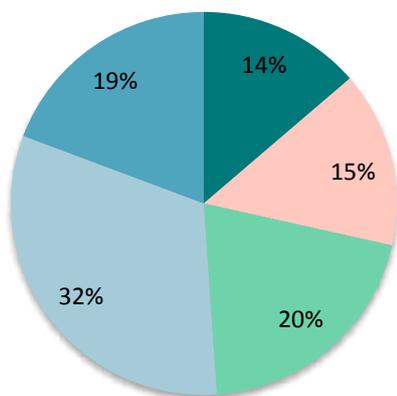
Historische Siedlungsentwicklung zwischen 1946 und 1988

4. Demographie

In Lorsch leben aktuell rund 13.500 Einwohner. Der Auspendleranteil beträgt rund 30% der Erwerbstätigen, der Einpendleranteil rund 20%. Der Pendleranteil der Aus- und Einpendler nimmt seit 2000 stetig zu.

Der Bevölkerungsanteil der Nicht-Deutschen lag 2017 bei 8,7% und ist seit 2011 um 2,4% gestiegen. Im Vergleich zum Durchschnittswert in Hessen, der um 4 Prozentpunkte von 11,1% auf 15,1% angestiegen ist, liegt der Anteil der ausländischen Bevölkerung in Lorsch deutlich niedriger. Vorwiegend stammen die Menschen mit Migrationshintergrund aus Polen, der Türkei oder Italien. Rund zwei Drittel der Menschen mit Migrationshintergrund leben seit mehr als 20 Jahren in der Stadt.

Die Verteilung der Altersgruppen (siehe Diagramm) entspricht überwiegend der hessischen Altersgruppenverteilung. Aktuell leben in 19% der Haushalte Senioren (über 64 Jahre); dieser Wert liegt unter dem Durchschnittswert in Hessen mit 20%. Der Anteil der jungen Bevölkerung (0-29 Jahre) liegt in Lorsch mit 29% über dem hessischen Wert von 21%. Über die Hälfte der Bevölkerung ist über 45 Jahre alt.



Altersgruppenverteilung in Lorsch

- bis 14 Jahre
- 15 bis 29 Jahre
- 30 bis 44 Jahren
- 45 bis 64 Jahre
- über 64 Jahre

Vom Jahr 2014 bis zum Jahr 2030 wird im Kreis Bergstraße ein Anstieg der Gesamtbevölkerungszahl um vier Prozentpunkte prognostiziert. In dieser Zeitspanne wird der Altersgruppenanteil der unter 20-jährigen um 1% fallen, der Anteil der 20- bis 65-jährigen wird um 5% fallen und der Anteil der über 65-jährigen wird um 7% steigen. Das Durchschnittsalter im Kreis Bergstraße wird damit von aktuell 45 Jahre auf 47,8 Jahre steigen.

Der Wanderungssaldo liegt bei 1,2%. Wanderungsbewegungen finden vorwiegend zwischen dem 20. und 30. Lebensjahr statt. ¹²³⁴

Handlungsempfehlung

Auf die demographischen Gegebenheiten und Entwicklungen sollte mit geeigneten Maßnahmen reagiert werden:

- Ausbau der Barrierefreiheit
- Ausbau altersgerechter Wohnformen und Arbeitsplätze
- Integration von Menschen mit Migrationshintergrund
- Ausbau des ÖPNV und der Nahmobilität

1 Statistisches Landesamt Hessen (2017): Hessische Gemeindestatistik.

2 Hessen Agentur (2015): Gemeindedatenblatt Lorsch.

3 Bertelsmann Stiftung (2015): Demographiebericht Lorsch.

4 Zensusdatenbank der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder (2011): Zensus 2011.

5. Wirtschaft

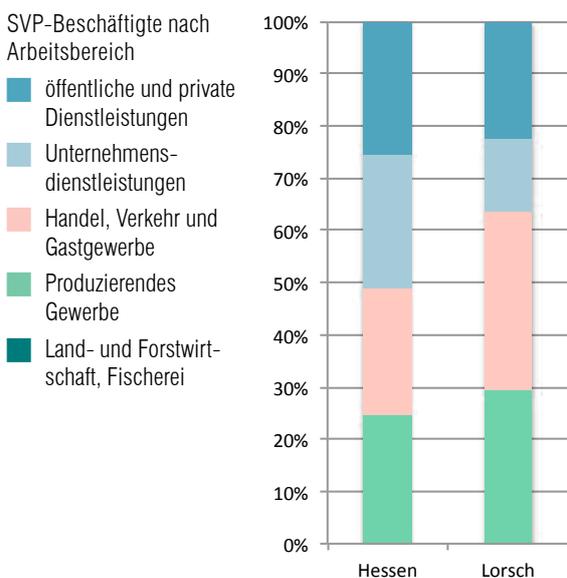
Die „Steuereinnahmekraft je Einwohner“ in Lorsch liegt bei 74% im gesamthessischen Vergleich und ist damit niedrig. Die wirtschaftliche und finanzielle Lage der Stadt liegt deutlich unter dem hessischen Durchschnitt.

Die Einzelhandelszentralität liegt mit 81 um ca. 10 Indexpunkte niedriger als im Kreis Bergstraße.¹

Der Anteil der steuerpflichtigen Einwohner liegt in Lorsch bei 49% und damit gleichauf zum hessenweiten Vergleichswert. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort liegt dagegen in Lorsch lediglich bei 27% der Gesamtbevölkerung; hessenweit liegt dieser Anteil 13 Prozentpunkte höher.

In Lorsch sind 35% der Beschäftigten im Bereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe tätig sowie 29% im produzierenden Gewerbe. 36% der Beschäftigten erbringen Dienstleistungen in Unternehmen, im öffentlichen oder privaten Bereich. 0,2% der Beschäftigten sind in der Land- und Forstwirtschaft tätig.

Im hessischen Vergleich wird deutlich, dass der Anteil der Unternehmensdienstleistungen in Lorsch sehr gering ist. Der Anteil der Beschäftigten in beruflicher Ausbildung liegt in Lorsch bei 1,2% und damit unter dem Anteil in Hessen



¹ Entwicklungsgesellschaft Lorsch mbH (2018): Lorsch in Zahlen und Fakten [<http://www.eglorsch.de/unternehmen-investoren/standort-lorsch.html>].

(1,5%). Der Arbeitslosenanteil ist in Lorsch mit 1,2% sehr gering.²

Handlungsempfehlung

Die Entwicklung von geringfügiger Beschäftigung hin zu sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung ist zu fördern.

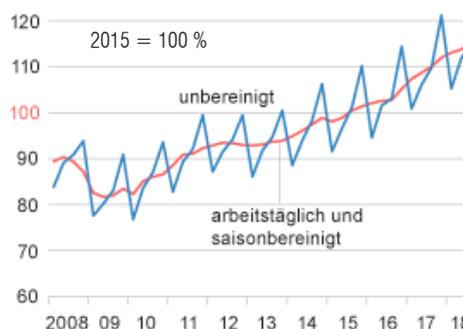
Der Anteil der Unternehmensdienstleistungen ist auszubauen, folgende Gründe sprechen dafür:

- Arbeitsplätze aus dem Unternehmensdienstleistungsbereich sind wenig flächen- und emissionsintensiv (geringer Gewerbeflächenverbrauch bei hoher Kompatibilität in Mischgebieten).
- Umsätze im Dienstleistungsbereich nehmen stetig zu (Bedarf ist vorhanden).
- Voraussichtlich siedeln sich durch einen Ausbau gut ausgebildete, wirtschaftlich stabile Fachkräfte in der Stadt an.

Die Möglichkeit zur beruflichen Ausbildung in Lorsch ist zu stabilisieren und auszubauen.

Wichtige langfristige, wirtschaftlich relevante Trends sind:

- Individualisierung und Gemeinschaften,
- „Silver-Society“ (Ältere Menschen),
- Konnektivität und Technologie und
- Wissenskultur und integriertes, systemisches Denken.



Umsatz im Dienstleistungsbereich
Statistisches Bundesamt (Destatis) 2018

² Statistisches Landesamt Hessen (2017): Hessische Gemeindestatistik. Demographiebericht.

6. Flächennutzung

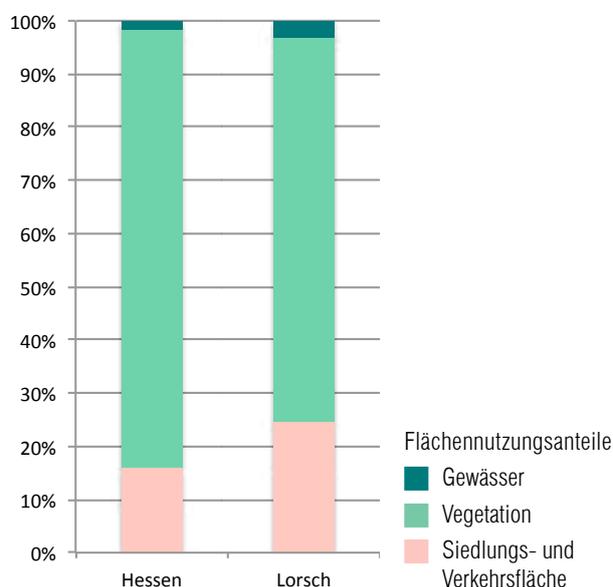
Die Gemarkung Lorsch umfasst eine Fläche von 2.524 ha. 386 ha davon sind Siedlungsfläche (inkl. 189 ha Wohnbaufläche), 231 ha sind Verkehrsfläche, 1.830 ha sind Vegetationsfläche (inkl. 919 ha Flächen für die Landwirtschaft und 905 ha Flächen für Wald) sowie 76 ha an Gewässern.

Im Vergleich mit der Flächenverteilung in Hessen und auch im Kreis Bergstraße (siehe Diagramm) weist die Gemarkung Lorsch einen signifikant höheren Anteil an Siedlungs- und Verkehrsflächen bzw. signifikant niedrigeren Anteil an Vegetationsflächen auf. Der Anteil an Gewässerflächen ist doppelt so hoch wie der hessische Durchschnitt.

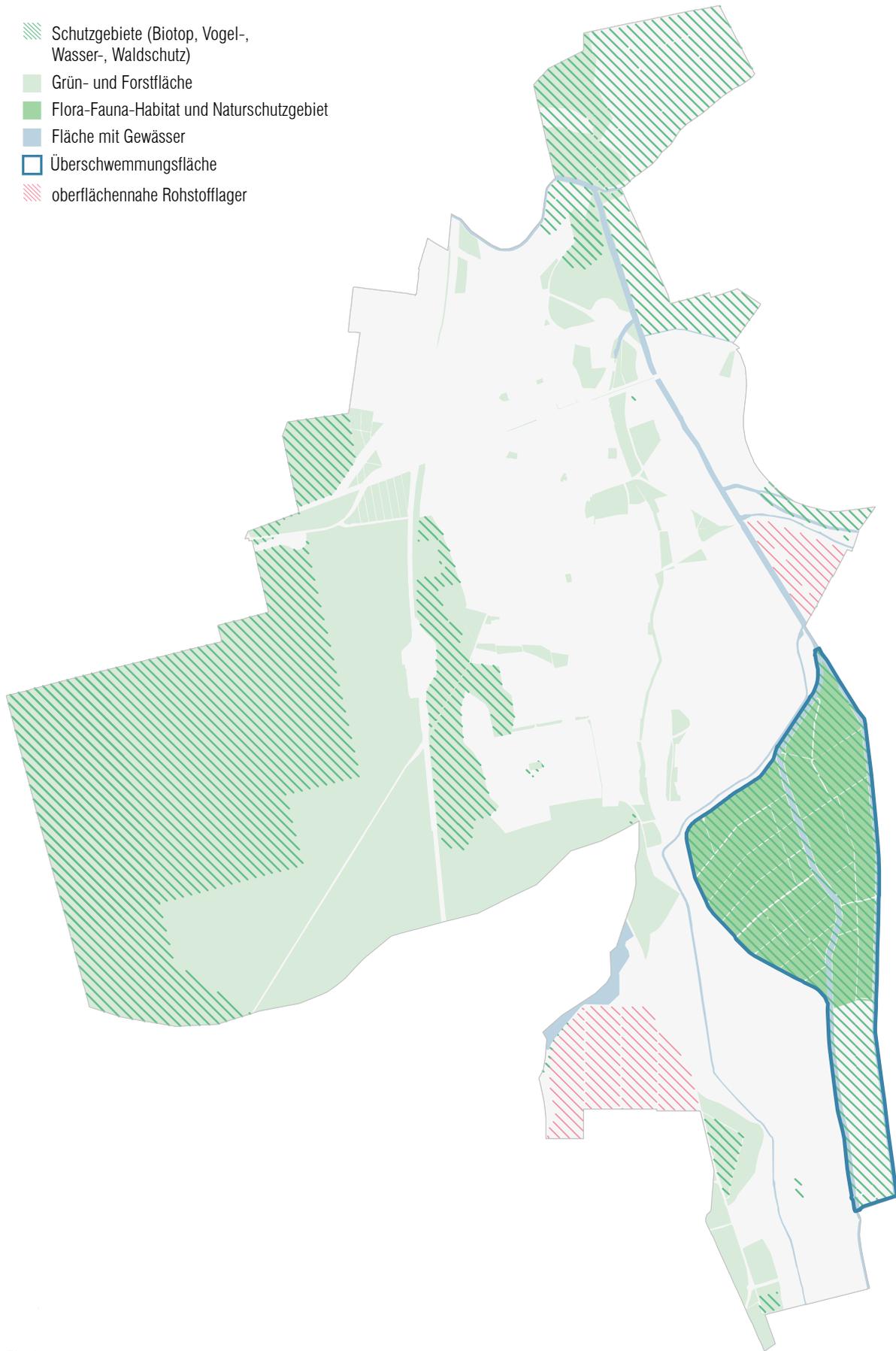
In Lorsch finden sich einige unbebaute und viele untergenutzte Grundstücke, auch innerhalb der erschlossenen Areale. Diese Baulücken können geschlossen werden, um beispielsweise Wohnungen zu schaffen, ohne neue Baugebiete erschließen zu müssen. Es finden sich auch derzeit als Gewerbeflächen genutzte Areale, die für Wohnbebauung umgenutzt werden sollen, so zum Beispiel ein Areal direkt östlich der Seehofstraße, zwischen Marienburger Straße und Am Forstbann. Gegenüber den verfügbaren Potenzialen an freien Flächen sind die Nachverdichtungspotenziale auf untergenutzten innerstädtischen Flächen beachtlich. Diese Potenziale gilt es zu nutzen. ¹

Handlungsempfehlung

- Auf den Erhalt der Vegetationsflächen ist zu achten. Eine Umwandlung von Siedlungs- und Verkehrsflächen in Vegetationsflächen ist, wo möglich, zu erwägen.
- Siedlungsflächen sollten nachverdichtet werden, anstelle von Flächenneuausweisungen. Nachhaltige Innenentwicklung sollte grundsätzlich in geregelten Verfahren unter Beteiligung der Betroffenen fokussiert werden.
- Offene Gewässer können naturnah entwickelt werden und so die Artenvielfalt stärken wie dies auch Erlebnisqualität für Bewohner und Besucher schafft.



¹ Statistisches Landesamt Hessen (2017): Hessische Gemeindestatistik.



Flächennutzung

7. Land- und Forstwirtschaft

Landwirtschaft

Rund dreißig Prozent der Gemarkungsfläche von Lorsch werden landwirtschaftlich genutzt. Die Flächen liegen vorwiegend östlich der Stadt. Knapp 30% der Fläche ist Grünland, 70% werden agrarisch genutzt.¹

In 2016 gab es in Lorsch 13 landwirtschaftliche Betriebe. (Der Anbau fokussiert auf Getreide, Mais, Zuckerrüben, Kartoffeln, Zwiebeln, Spargel und Erdbeeren, die Nutztierhaltung auf Mastbullen, Mastschweine, Milchkühe, Legehennen und auch Schafe.) Über 90% der Betriebe halten Nutztiere. Landwirtschaftliche Produkte können bei den Betrieben über Direktvermarktung erworben werden.

Die Landwirtschaft steht im Wettbewerb mit ausländischen Produzenten (deren Nachhaltigkeits-, Sozial- oder Umweltstandards sind teils geringer als in Deutschland).

Kein Betrieb betreibt ökologischen Landbau.¹

Das ökologische Gleichgewicht wie auch das Landschaftsbild werden von der Landwirtschaft geprägt. Die Landwirte sind in ihrer Rolle als Nutzer wie als Pfleger der Flächen zu verstehen und sollten in dieser Rolle als Landschaftspfleger gestärkt werden.

Forstwirtschaft

Rund ein Drittel der Gemarkungsfläche von Lorsch wird forstwirtschaftlich genutzt. Der Wald hat einen starken Einfluss auf die ökologische Vielfalt, erfüllt wichtige Klimafunktionen, prägt das Landschaftsbild und beeinflusst die Lebensqualität der Bewohner und Nutzer. Die nachhaltige und ökologisch wertvolle Bewirtschaftung des Waldes ist von hoher Relevanz.

Die Flächen der Land- und Forstwirtschaft stehen in einem großen Wettbewerb mit Wohnbau, Industrie, Gewerbe und Verkehr sowie Naturschutz und Freizeit.

Handlungsempfehlung

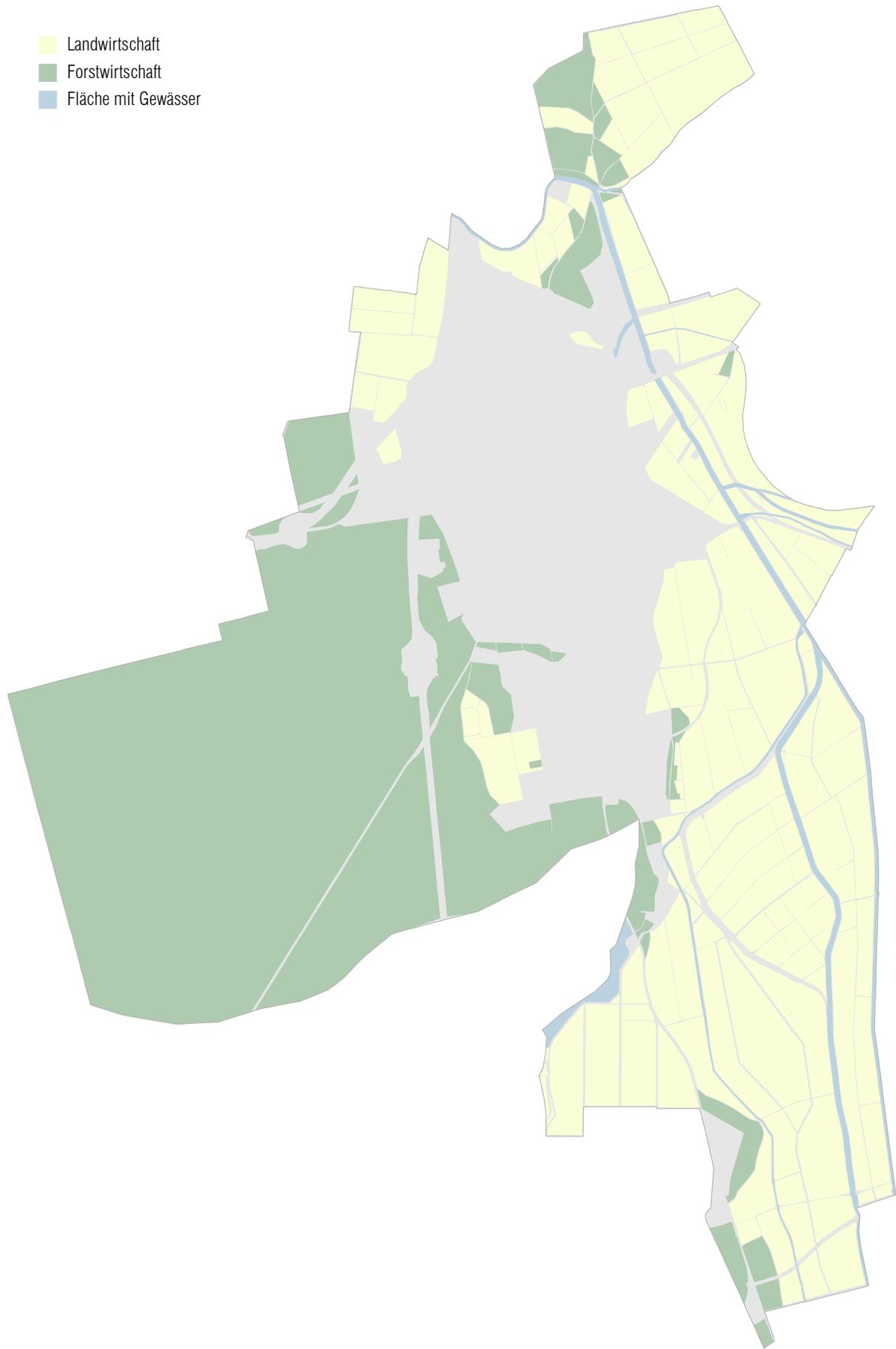
Stärkung der Landwirtschaft:

- Förderung nachhaltiger ökologischer Landwirtschaft
- Förderung regionaler Versorgung mit gesunden und vielfältigen Nahrungsmitteln

Stärkung der Forstwirtschaft

- Förderung nachhaltiger ökologischer Forstwirtschaft

¹ Statistisches Landesamt Hessen (2017): Hessische Gemeindestatistik.



Land- und Forstwirtschaftsflächen

8. Wohnen

Gemäß seiner Lage in den Metropolregionen Rhein-Neckar und Rhein-Main ist die Bevölkerungsentwicklung in Lorsch leicht positiv. Angesichts des deutschlandweiten demographischen Wandels steht auch Lorsch vor der Herausforderung zur Schaffung nachhaltiger Siedlungsstrukturen.

Gemäß Wohnsiedlungsflächenermittlung nach dem LEP¹ hat Lorsch als „Mittelzentrum im Verdichtungsraum Südhessen“ einen Bedarf von rund 9.000 Wohneinheiten (WE). Im Jahr 2016 waren mit rund 6.000 vorhandenen Wohnungen² zwei Drittel dieses Bedarfs abgedeckt. Die hohe Nachfrage an Wohnraum wird aktuell nicht bedient.

Einige für Wohnen ausgewiesene Grundstücke sind noch nicht entwickelt worden. Auch eine Analyse des Instituts Wohnen und Umwelt aus dem Jahr 2018³ identifiziert zusätzlichen Wohnraumbedarf für Lorsch: Im Planungsraum „Ried II“, der auf der Gemarkung der Stadt Lorsch und der benachbarten Gemeinde Einhausen liegt, wird insgesamt ein Bedarf an 1.653 Wohnungen ermittelt, davon ca. 1.000 als Neubau. Ausgehend von der Bevölkerungsverteilung zwischen Einhausen und Lorsch entfallen ca. 2/3 dieses Bedarfs auf Lorsch, d.h. etwa 650 WE.

Die privaten Haushalte bestehen vorwiegend aus Singlehaushalten, DINKs⁴ und Paaren mit Kindern. Mit rund 70% nehmen Einfamilienhäuser den größten Anteil der Wohnbebauung ein. Rund 80% aller Wohneinheiten haben mehr als 4 Räume. Der Wohnflächenanteil beträgt in Lorsch 49 qm je Einwohner und liegt damit 2 qm über dem hessischen Durchschnitt.¹

Der Anteil älterer Menschen nimmt in Lorsch in den nächsten 10 Jahren um insgesamt 7% zu.¹ Darauf ist baulich zu reagieren, indem Wohnungen barrierefrei ausgebaut und auf die Bedürfnisse von Senioren zugeschnitten werden. Auch der Wohnungs-Tausch ist im Alter ein relevantes Thema. Häufig leben verwitwete Senior*innen in Wohnungen/Häusern, die für sie zu groß sind, während Familien keine geeigneten Wohnungsgrößen finden; diese beiden Gruppen zusammenzubringen kann Abhilfe schaffen.

Der Bestand an sozial gefördertem Wohnraum wird in näherer Zukunft in Lorsch zurückgehen, da zahlreiche Wohnungen aus der Sozialbindung fallen.⁵ Die Stadt Lorsch verfügt aktuell im eigenen Bestand über zwei sozialpreisgebundene Wohneinheiten, die Wohnbau Bergstraße eG über 132 sozialpreisgebundene Wohneinheiten. Ob diese Zahlen steigen oder sinken werden, obliegt der Entwicklung des Wohnungsmarktes. Ein Absinken des Anteils sozialpreisgebundener Wohnungen kann, gerade in Zusammenarbeit mit dem niedrigen Lohnniveau in Lorsch, zu Problemen führen. Der hessische „Masterplan Wohnen“ benennt hier Maßnahmen, um dieser Entwicklung entgegen zu wirken.

Handlungsempfehlungen

- Vermeidung von Neufächenausweisungen
- Fokus auf Nachverdichtung der Wohnflächen im erschlossenen Bereich des Stadtkörpers grundsätzlich in geregelten Verfahren unter Beteiligung der Betroffenen durch Entwicklung von Brachen, Leerstand, Aufstockung und Ausbau sowie durch Neuordnungsmaßnahmen im Bestand
- Schaffung lebendiger Wohnquartiere
- Förderung der Realisierung von nachhaltigen und integrierten Wohnformen (bspw. Mehrgenerationenwohnen, seniorengerechtes Wohnen) sowie sozialpreisgebundener Wohneinheiten
- Förderung von Wohnungs-Tausch

¹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2017): Dritte Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000.

² Statistik Hessen (2016): Hessische Gemeindestatistik.

³ Institut Wohnen und Umwelt (2018): Wohnungsbedarfprognose für den Kreis Bergstraße. Vortrag in Heppenheim, 19.03.2018.

⁴ Das Akronym DINK steht für „double income no kids“, zu Deutsch „doppeltes Einkommen, kinderlos“ und damit für berufstätige Paare.

⁵ Prognose von Liegenschaftsamt der Stadt Lorsch wie auch der Wohnbau Bergstraße eG.



Siedlungsstruktur

9. Gewerbe

In Lorsch sind rund 140 Unternehmen ansässig. Die Gewerbegebiete liegen am Rand des Siedlungskörpers und vorwiegend im Nord-Westen und im Süden der Stadt. Die südlichen Gewerbeflächen sind durch Teilareale gemischter Nutzung (Wohnen und Gewerbe) geprägt. Die Mischnutzung führt teils zu Konflikten zwischen den Nutzern und birgt die Gefahr zukünftiger weiterer Konflikte. Ältere Gewerbeflächen weisen Leerstände und unbebaute Liegenschaften (Brachflächen) auf.

Lorsch liegt verkehrsgünstig an den Bundesautobahnen A-67 sowie den Bundesstraßen B-47 und B-460. Die Stadt verfügt daher über sehr gut angebundene Gewerbeflächen.

In und für Lorsch sind folgende wirtschaftsfördernde Institutionen aktiv: Wirtschaftsförderung Bergstraße GmbH, Entwicklungsgesellschaft Lorsch (EGL), Touristen-Information Nibelungenland und Gewerbeverein Lorsch.

Lorsch ist 2016 als „ausgezeichneter Wohnort für Fach- und Führungskräfte“ ausgezeichnet worden (Industrie- und Handelskammer Darmstadt Rhein Main Neckar).

Handlungsempfehlung

Die Empfehlungen des Gewerbeflächenkonzepts Lorsch 2030 sollten gemäß Priorisierung und Prüfung durch die städtischen Gremien umgesetzt werden. Die Prüfung sollte insbesondere die aufgezeigten Optionen zur Flächenneuausweisung umfassen:

- Die Fläche „Nördlich L-3111“ ist unter Einbeziehung eines Flächentauschs mit der Gemeinde Einhausen oder interkommunal zu entwickeln. Der Verlauf der Weschnitz ist dabei angemessen zu würdigen.
- Die Fläche „Westlich A-67“ ist auf ihre Eignung zum Flächentausch mit der Gemeinde Einhausen zu prüfen. Für eine Gewerbegebietsentwicklung seitens der Stadt Lorsch ist die Fläche ungeeignet.
- Bei einer Entwicklung der Fläche „Sallengraben“ ist vorab die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes (inkl. Welterbestätten) und von Kaltluftschneisen zu prüfen.
- Die Entwicklung der Fläche „Westlich Im Lagerfeld“ ist für die Neuausweisung eines Gewerbegebiets ungeeignet.
- Bei Entwicklung der Fläche „In den langen Ruten Süd“ ist ein Grünzug entlang des „ehem. Landgraben“ freizuhalten. Bei Neuausweisung kann, aufgrund der Seniorenwohnanlage, des Pflegeheims für Komapatienten und der Schön-Klinik (aktuell im Bau bzw. in Planung), nur wohnverträgliches nichtstörendes Gewerbe angesiedelt werden. Für die Ansiedlung von Gewerbe wird die Fläche als eingeschränkt geeignet angesehen.

Die Flächen „Lagerfeld“ und „Östlich der Seehofstraße“ sollen funktional entflochten werden. Die aktuelle Mischung aus Wohnen und Gewerbe ist wohnverträglich zu ordnen.

Bertelsmann Stiftung (2015): Demographiebericht Lorsch.

Statistisches Landesamt Hessen (2011): Bevölkerung und Haushalte.

Statistisches Landesamt Hessen (2017): Hessische Gemeindestatistik.

Generell ist Innenentwicklung der Außenentwicklung vorzuziehen.

Die Ansiedlung von wertschöpfungsintensiven Unternehmen (technologieorientierte Firmen) und Dienstleistern sind (neben der Bedienung der endogenen Nachfrage Lorsch Firmen) zu fördern.

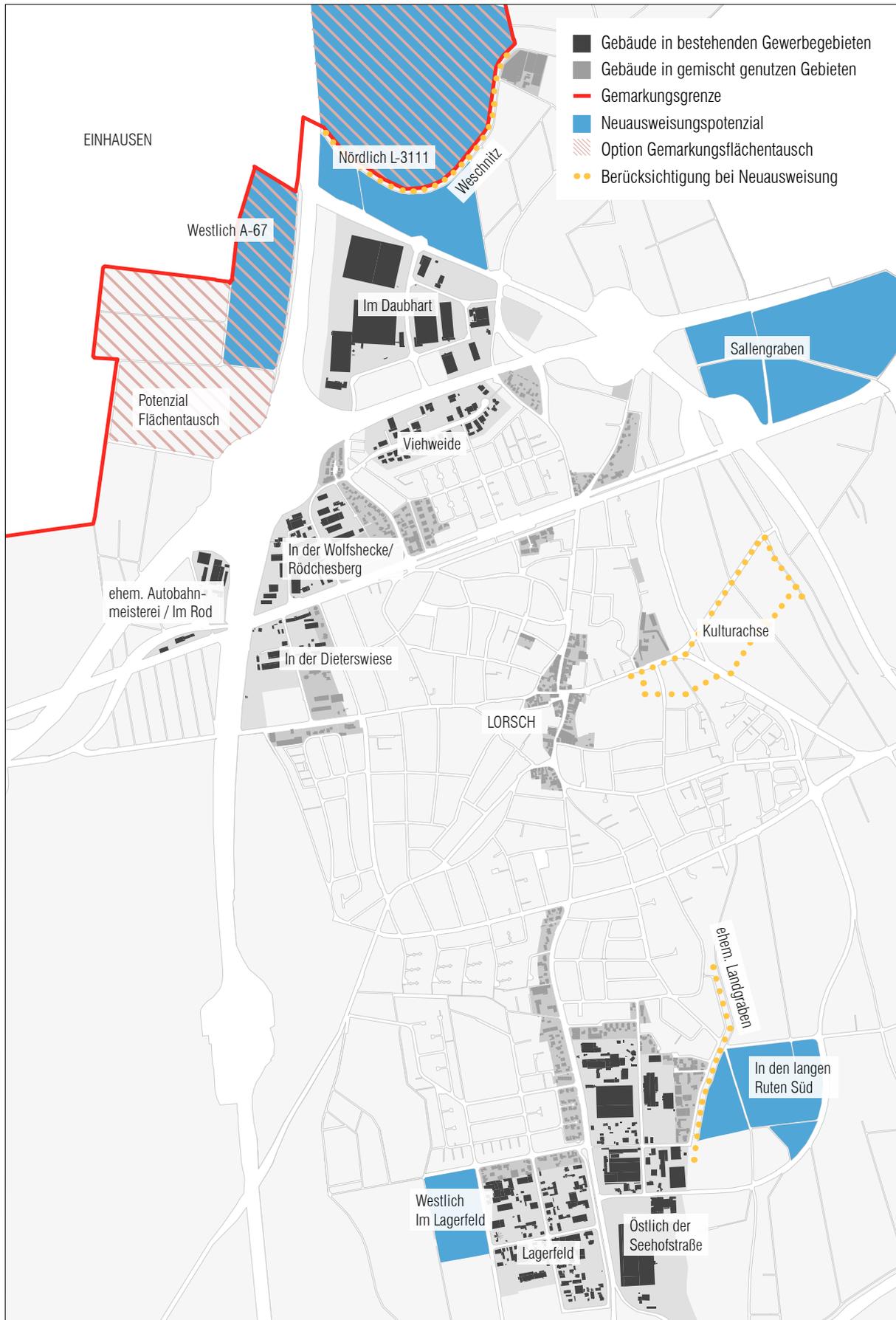
Der Ausbau der Anzahl hochwertiger Arbeitsplätze mit Flächen hochwertiger Gestaltung, einer Anbindung an die verkehrliche Infrastruktur, an die Nahversorgung, die Naherholungsflächen und die Innenstadt ist anzustreben.

Entwicklung gemischt genutzter Flächen:

- Entflechtung von Wohnen und Gewerbe
- Stärkung ungestörter Wohnnutzung und nicht-störender Gewerbebetriebe
- Umsiedlung störender Gewerbebetriebe (in bestehende Gewerbegebiete – dort Neustrukturierung/Nachverdichtung)
- Entwicklung von Leerständen, Brachen und freiwerdenden Flächen
- Ansiedlung von Funktionen der Daseinsvorsorge sowie der Klimaanpassung

Entwicklung Gewerbe:

- Förderung nachhaltiger ökologischer Gewerbekonzepte/-strukturen
- Förderung der Ansiedlung von dienstleistungsorientierten und wertschöpfungsintensiven Unternehmen
- Entwicklung und Kommunikation der Standortvorteile „Lebensqualität“ und „Erreichbarkeit“
- Interkommunaler Zusammenschluss der Gewerbeflächennutzung/-vermarktung/-entwicklung
- Ausbau der Nahmobilität zwischen den Gewerbegebieten, den Wohngebieten, der Innenstadt und dem Bahnhof
- Ausbau des Ausbildungsplatzangebotes / Unterstützung einer Ausbildungsplatzoffensive



Gewerbeflächen: Bestand und Flächenneuausweisungs-Potenziale gemäß Gewerbeflächenkonzept

10. Potenzialflächen für Wohnen und Gewerbe

In Lorsch finden sich viele untergenutzte Flächen (Baulücken, Brachflächen und geringfügig bebaute Flächen), gerade auch innerhalb der bereits erschlossenen Quartiere. Diese Flächenpotenziale können angemessen und behutsam nachverdichtet werden, um günstig Wohnraum zu schaffen, ohne neue Baugebiete erschließen zu müssen. Auch im gewerblichen Bereich gibt es verfügbare Flächen, die für die Neuansiedlung oder Erweiterung von Betrieben genutzt werden können.

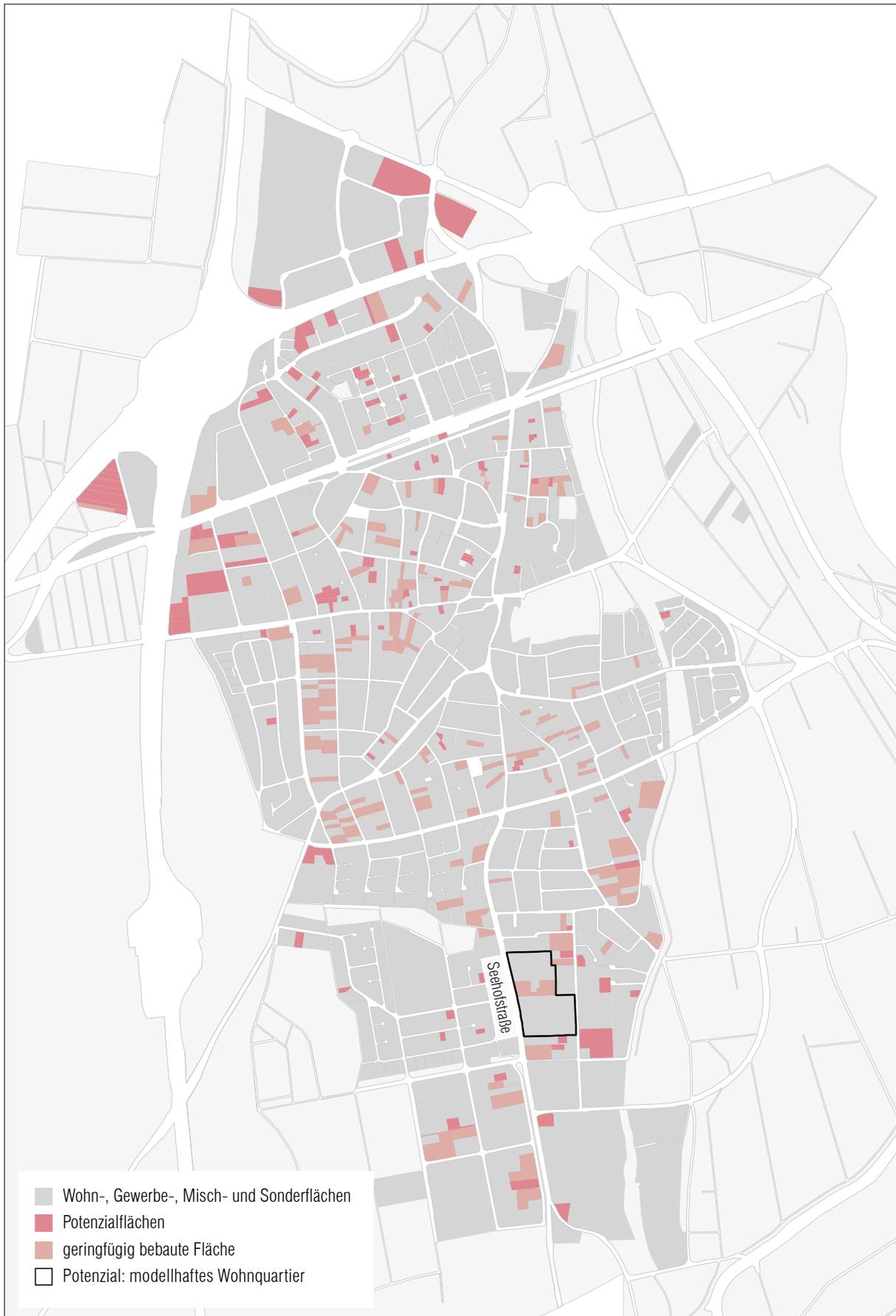
Die untergenutzten Flächen verteilen sich gleichmäßig über das Siedlungsgebiet. Tendenziell befinden sie sich in den Baugebieten der Nachkriegszeit, weniger im historischen Stadtkern.

Ein besonderes Potenzial bildet das Areal direkt östlich der Seehofstraße (siehe schwarze Umrandung im nebenstehenden Plan); hier liegt eine alte Logistikhalle in deren Umfeld. Das Areal eignet sich aufgrund seiner Größe und Sichtbarkeit hervorragend für die Errichtung eines modellhaften Wohnquartiers, das besonders im Hinblick auf Nachhaltigkeitsaspekte herausragen kann.

Das Datenmaterial der Stadt Lorsch (Potenzialflächenkataster) zu Baulücken, Brachflächen und geringfügig bebauten Flächen ist veraltet (Arbeitsstand 2014) und teils lückenhaft.

Handlungsempfehlung

- Das Potenzialflächenkataster sollte überarbeitet, aktualisiert und fortan stetig gepflegt werden, um so jederzeit einen Überblick über mögliche Bauflächen zu haben.
- Die Einrichtung einer Teilstelle bei der Stadt für das Potenzialflächenmanagement fördert die Entwicklung und Nachverdichtung der Flächen deutlich.
- Die Entwicklung von Potenzialflächen sollte Priorität vor der Ausweisung neuer Baugebiete haben.
- Als positives Beispiel für Wohnungsbau in Lorsch kann die Fläche an der Seehofstraße entwickelt werden. Hier kann ein nachhaltiges Modellquartier für Wohnungsbau entstehen.



Potenzialflächenbeispiele

11. Bebauungspläne

Für weite Teile der Stadt Lorsch sind Bebauungspläne aufgestellt, für einige Flächen werden aktuell B-Pläne aufgestellt.¹ Für die übrigen Flächen der Stadt gilt der Paragraf §34 des Baugesetzbuches.

In der nachfolgenden Tabelle sind Informationen zum Stand der Bebauungspläne erfasst:

- Linke Spalte: Entwicklungsphasen des Baugesetzbuches, zeitlich eingegrenzt und ergänzt durch eine Beschreibung der in dem Zeitraum fokussierten Themen
- Mittlere Spalte: aktuell gültige Bebauungspläne der Stadt Lorsch, eingetragen gemäß der vorgenannten Entwicklungsphasen (mit Angabe der B-Plan-Nummer, des Eintritts der Rechtskraft und Planbezeichnung)
- Rechte Spalte: Aktualisierungsbedarfe bis 2030 (mit Nennung der B-Plan-Nummer und Angabe des Baugebietstyps gemäß Baunutzungsverordnung)

Aktualisierungsbedarfe ergeben sich aufgrund des aktuellen Bedarfs für Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete aufgrund folgender Entwicklungen:

- Klimaschutz und Klimaanpassung erfordern ressourcenschonende Bauweisen und Lebenszykluskosten sowie Sicherung und Ausbau von Grün- und Blauflächen
- Bevölkerungszuwachs erfordert höhere Bebauungsdichten (Nachverdichtungsoptionen)
- Gewerbeflächenbedarf erfordert Neuordnung von Bestandsgebieten
- Umsetzung der Handlungsempfehlungen des Vergnügungsstättenkonzepts²

Mit Blick auf zeitgemäßes Wohnen und Arbeiten sowie Schulflächen sind vorrangig veraltete Bebauungspläne zu aktualisieren (Erstellungsdatum bis 1998). Bei der Aktualisierung sollten Flächen priorisiert werden, die durch geringe

Wohnbaudichte gekennzeichnet sind oder besondere Entwicklungspotenziale aufweisen (wie bspw. Bebauungsplan Nr. 009 „Gewerbegebiet Im Lagerfeld“ aufgrund veralteter Nutzungsstrukturen und seiner großen Fläche; Bebauungsplan Nr. 005 „Im Wingertsberg“ aufgrund der Potenzialfläche des Sportplatzes).

Handlungsempfehlung

- Prüfung der Notwendigkeit einer zeitgemäßen Aktualisierung von veralteten Bebauungsplänen bzw. Bebauungsplanteilen von Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten
- Die Entwicklung bisher nicht überplanter Flächen soll grundsätzlich in geregelten Verfahren unter Beteiligung der Betroffenen vorgenommen werden
- Berücksichtigung von Handlungsempfehlungen aktueller Konzepte

¹ Siehe rote Bereiche in der nachfolgenden Grafik „Flächen mit Bebauungsplänen und potenzielle B-Plan-(Teil-)Aktualisierungs-Bedarfe“.

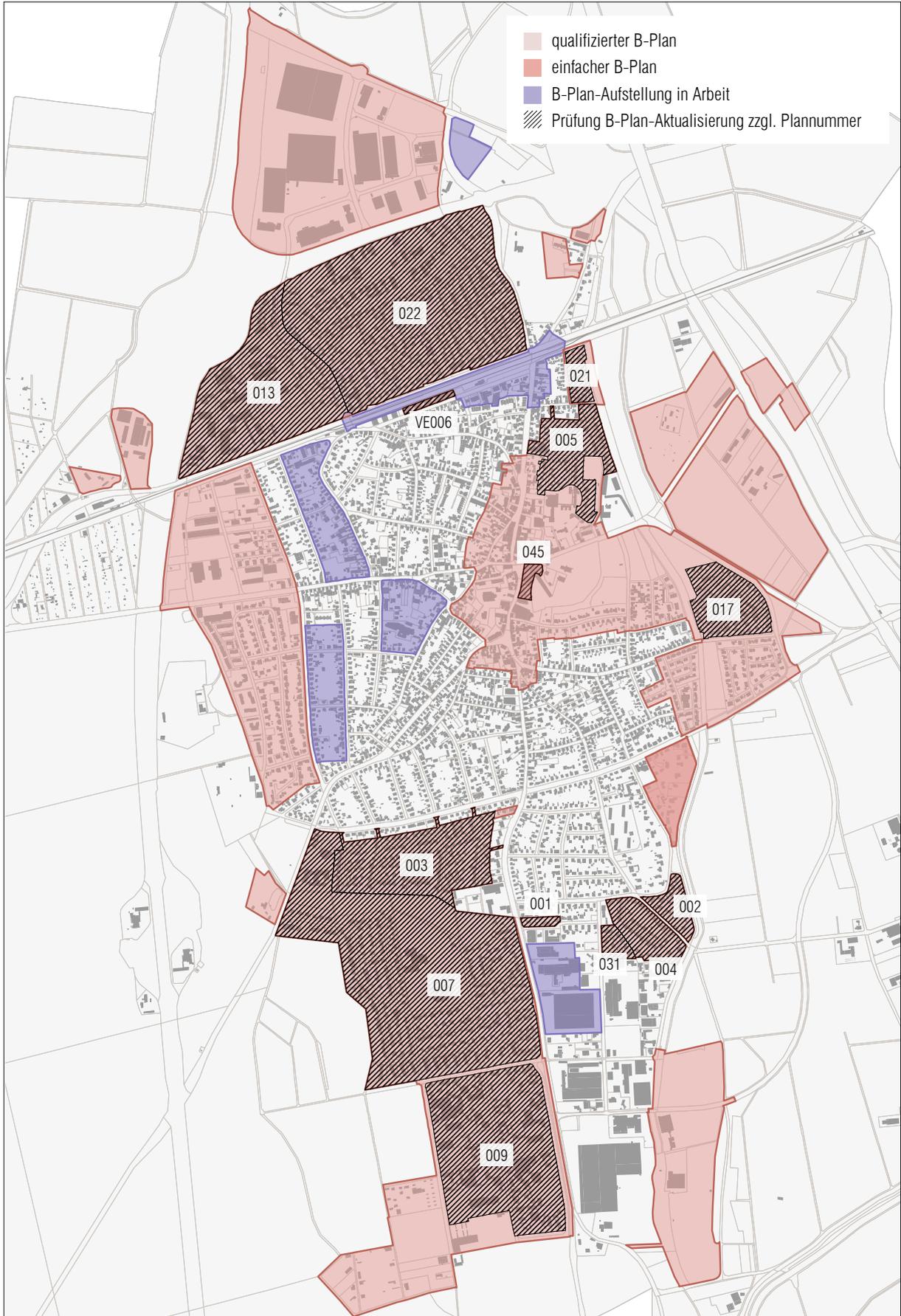
² Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbh (2015): Vergnügungsstättenkonzept.

Entwicklungsphasen und Fokusthemen *	Stand von Bebauungsplänen **	Aktualisierungsbedarf und Priorität ***
1960 bis 1978 – Leitbild „aufgelockerte und gegliederte Stadt“ (Großsiedlungsbau, Außenentwicklung, Flächensanierung Gründerzeitquartiere, Ausbau Straßenverkehrssystem)	001 (1964) An der Hüttenfelder Straße	001 WA - P3
	002 (1964) Im Galgenberg	002 WR - P2
	004 (1964 bzw. 1972) Im Trieb	004 WA - P2
	005 (1972) Im Wingertsberg	005 WA / GE - P2
	007 (1978) Im Lagerfeld, 5. Änd.	007 MI - P2, VSK
	009 (1978) Gewerbegebiet Im Lagerfeld	009 GE / MI - P1, VSK
1979 bis 1990 – Wohnangebot/-umfeld, Innenentwicklung, Gewerbe in Gemeindegelagen, Bürgerbeteiligung, Durchsetzung von Planungszielen, Umweltbelange, Denkmalschutz	003 (1997) Im Neuen Garten, 3. Änd.	003 WR - P2
	013 (1984) Im Rödchesberg	013 GE / MI - P3, VSK
	015 (1989) Sondergebiet Lagerfeld	
	018 (1988) Sport- und Freizeitzentrum Ost	
1990 bis 2001 – Wohnraumunterversorgung (Beschaffung und Ausweisung von Wohnbauland und Genehmigung von Wohnbauten), Zulassungsmöglichkeiten von regenerativen Energien	017 (1992) Kreuz- und Glockenwiese, 3. Änd.	017 WR / WA - P3
	021 (1997) Karlstraße Ost	021 WA - P2
	022 (1997) Viehweide	022 MI - P3, VSK
	031 (1997) Industriestraße Teil A, 1. Änd.	031 WA / MI / GE - P2
	VE004 (1998) Sandhasgrundstücke	
	VE005 (1999) Erweiterung Krankenhaus	
2001 bis 2007 – Europarechtsanpassung, Umweltverträglichkeitsprüfung, Verminderung Flächeninanspruchnahme, Erleichterung von Planungsvorhaben für Innenentwicklung	006 (2006) Hinter der Oberstraße, Brückeläcker, 2. Änd.	
	010 (2007) Gewerbegebiet In der Dieterswiese	
	030 (2004) Sondergebiet Ehlried, 1. Änderung	
	033 (2010) Gewerbegebiet Im Daubhart, 5. Änderung	
	034/1 (2005) Südl. der Heppenheimer Straße; Teilbereich 1	
	042 (2004) Vogelpark	
	044 (2003) Vereinshalle am Pumpwerk	
	045 (2006) Südl. Benediktinerplatz	045 - VSK
	048 (2006) Hirschstraße 55	
	VE006 (2005) Wohn-/Geschäftshaus Lindenstraße m. 1. Änd.	VE006 MI - VSK
2007 bis 2017 – Natur-/Umweltschutz, Landschaftspflege, Erneuerbare Energien, Klimaschutz, Hochwasserschutz, Innenentwicklung, Flüchtlingsunterbringung, Zusammenleben, Immissionen	008 (2010) Ortskern Teil I und Ortskern Teil II	
	008.VI b (2008) Ortskern Teil VI b, 1. Änderung	
	034/2 (2012) Am Wiesenteich mit 1. Änd.	
	039 (2002) Ehemalige Autobahnmeisterei	
	043 (2012) Kulturachse Kloster Lorsch – Kloster Altmünster	
	047 (2011) Biengartenstraße Süd-Ost, 2. Änd.	
	050 (2011) Pferdehaltung Lagerfeld, 1. Änderung	
	052 (2016) Innenstadt Teilbereich I	
	053 (2012) Freilichtmuseum Laresham	
	054 (2013) Wohnmobilstellplatz östl. Odenwaldallee, 3. Änd.	
	056 (2017) Lagerhausstraße West, FNP, 5. Änd.	
	057 (2017) Schön Klinik Lorsch, FNP, 4. Änd.	
	060 (2018) Am Klostergarten	

* Akademie für Raumforschung und Landesplanung (2010-2019): Die Gesichte des Baurechts <https://www.arl-net.de/de/commin/deutschland-germany/11-die-geschichte-des-baurechts-0> [Zugriff November 2018] sowie Beck-Texte (2017): Baugesetzbuch 49. Auflage

** Reihenfolge der Angaben: B-Plan-Nummer (Eintritt der Rechtskraft) Planbezeichnung

*** Abkürzungen der BauNVO: WA (allgemeines Wohngebiet), WR (reines Wohngebiet), MI (Mischgebiet), GE (Gewerbegebiet); Abkürzung der Priorität: P1 - sehr wichtig, P2 - wichtig, P3 - weniger wichtig; Referenz zum Vergnügungsstättenkonzept: VSK



Flächen mit Bebauungsplänen und potenzielle B-Plan-(Teil-)Aktualisierungs-Bedarfe

12. Einzelhandel und Gastronomie

Einzelhandel

Gemäß Einzelhandelskonzept ist das Einzelhandelsangebot in Lorsch zum Zeitpunkt der Erhebung 2015 gut, langfristig ist es jedoch gefährdet. Lorsch verfügt über einen besonders hohen Anteil an inhabergeführten Fachgeschäften. Dieser Bestand wird durch wachsenden Online-Handel, starke Konkurrenz in der Umgebung sowie mangelhafte Gestaltung des öffentlichen Raums unter Druck gesetzt. Zudem stellt sich bei vielen Geschäften die Frage der Nachfolge, da die Inhaber sich dem Rentenalter nähern.

Die räumliche Nahversorgungssituation wird als weitestgehend ausreichend bezeichnet. Seit Erstellung des Konzepts hat der Lebensmittelhändler im Stadtkern „Treff 3000“ geschlossen. Der Stadtkern und sein weiteres Umfeld sowie der südliche Siedlungsbereich weisen jedoch ein Angebotsdefizit auf. Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung wird empfohlen, die wohnortnahe Versorgung v. a. mit Lebensmitteln flächendeckend zu sichern und zielgerichtet weiter zu entwickeln.

Besucher der Stadt Lorsch bewerten den Einzelhandel zu 43% als gut oder sehr gut.¹ Bemängelt wurden das Gesamtangebot und die Öffnungszeiten. Die Angebotsqualität ist auszubauen.

In Lorsch ist die „Wirtschaftsvereinigung e.V. Lorschischer Einzelhandel“ aktiv.

Gemäß Einzelhandelskonzept gelten für die Einzelhandelsentwicklung folgende Leitlinien:

- Sicherung der mittelzentrischen Versorgungsfunktion
- Stabilisierung und Stärkung der Innenstadt als zentrale Einkaufslage
- Ausbau der wohnortnahen Versorgung
- Förderung von Modernisierungs- und Aufwertungsmaßnahmen an städtebaulich gewünschten Standorten (v. a. in zentralen Lagen)
- Geregelter Entwicklung in den Gewerbegebieten

Gastronomie

Die Gastronomiestandorte (Restaurants, Cafés, Imbisse, u.ä.) sind vorwiegend im Stadtzentrum, südlich der Bahnlinie und im Stadtkern angesiedelt. In den westlichen und östlichen Randlagen der Stadt wie auch nördlich der Bahnlinie gibt es kaum gastronomische Angebote. Im Bereich der landwirtschaftlich genutzten Flächen und der Grünflächen gibt es (außer dem Imbiss am Waldschwimmbad) keine Angebote.

Besucher der Stadt Lorsch bewerten die Gastronomie zu 88% als gut oder sehr gut.²

In der Gastronomie gibt es eine Personalknappheit. Teils ist die Nachfolge bei Rentenantritt nicht geregelt. In Lorsch ist der „Hotel- und Gaststättenverband Ortsgruppe Lorsch“ aktiv.

Handlungsempfehlung

Einzelhandel:

- Umsetzung der Leitlinien und Empfehlungen des Einzelhandelskonzepts³
- Förderung von lokaler Ökonomie, Direktvermarktern, lokalen Produkten, kleinflächigen Spezialanbietern, Lebensmittelhandwerkern und innovativen Versorgungskonzepten
- Erhaltung/Initiierung von wohn-/standortbezogenen Versorgungseinrichtungen (Nahversorger, etc.)
- Bauliche Anpassung innerstädtischer Einzelhandelsflächen

Gastronomie:

- Erhalt des gastronomischen Angebots
- Ggf. Durchführung einer Standort- und Angebotsanalyse
- Ggf. Einrichtung eines Anreizprogramms zum Ausbau der gastronomischen Qualität

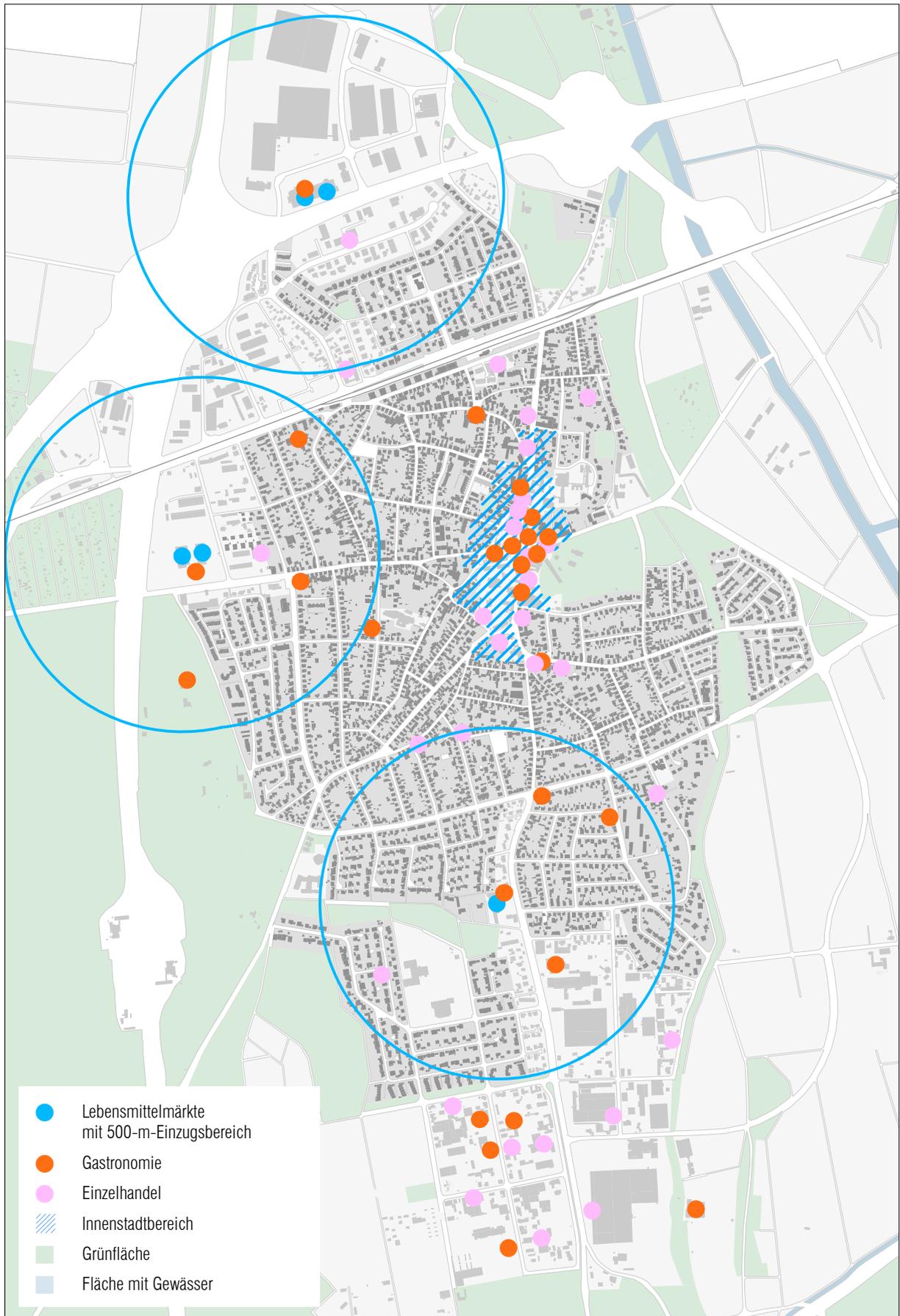
Sonstiges:

- Pflege und Stärkung des Stadtzentrums mit Hinblick auf seine Funktion als Anlaufpunkt
- Förderung branchenübergreifenden Handelns

¹ Kultur- und Sozialausschuss der Stadt Lorsch (2017): Gäste- und Touristenbefragung Lorsch.

² Kultur- und Sozialausschuss der Stadt Lorsch (2017): Gäste- und Touristenbefragung Lorsch.

³ Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbh (2015): Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Lorsch.



Einzelhandel und Gastronomie

13. Soziales

Bildung, Betreuung und Pflege

In Lorsch gibt es sieben Kindertageseinrichtungen, eine Grundschule, eine Haupt- und Realschule sowie eine Außenstelle der Kreisvolkshochschule. Es bestehen Kapazitätsengpässe bei den Kinderbetreuungsangeboten. Aktuell wird die städtische Kindertageseinrichtung „Viehweide“ um eine Gruppe erweitert. Für das kommende Jahr 2019 ist der Neubau einer Kita in der Dieterswiese mit fünf Gruppen geplant. Zusätzlich zu den Kindertageseinrichtungen sind 20 selbstständige Tagesmütter in Lorsch aktiv. 25% der Schülerschaft besucht die Grundschule. Der Grundschule stehen zur Zeit nicht genügend Räumlichkeiten zur Verfügung. Die nachschulische Betreuung erfolgt durch den Verein Schülerbetreuung Wingertsbergschule Lorsch e.V. (finanziert durch Zuschüsse des Landes, des Kreises und der Stadt). Der Betreuungsbedarf für Kinder wird weiter steigen.

Seniorentreffen und -kreise werden von der Kath. und Ev. Gemeinde, dem Johanniter Stift, verschiedenen Vereinen und auch der Stadt (in der Nibelungenhalle) angeboten. In Lorsch gibt es eine Senioren- und Pflegeeinrichtung. Ein weiteres Seniorenheim mit Pflegeheim wird aktuell im Süden der Stadt, neben dem zukünftigen Neubauareal der Schön-Klinik gebaut.

Gesundheit

Lorsch als Mittelzentrum leistet eine Versorgungsfunktion im Gesundheitssektor. Lorsch verfügt über ein Krankenhaus und noch über ausreichend Ärzte. Versorgungsengpässe aufgrund unklarer Praxisnachfolgen (Ruhestand) sind abzusehen.

Integration und Inklusion

Im Norden von Lorsch wird vom Kreis Bergstrasse eine Wohnanlage mit sieben neuen Mehrfamilienhäusern (für 240 Bewohner) bereitgestellt. Derzeit sind rund 180 Flüchtlinge in Lorsch untergebracht. Die Flüchtlinge kommen überwiegend aus Eritrea, Äthiopien, Afghanistan, Syrien, Iran, Irak und der Türkei.

Für die Integration von Flüchtlingen in Lorsch wurden Initiativen wie der Begegnungstreff in der Nibelungenhalle ins Leben gerufen. Hier tauschen sich Bürger*innen der Stadt Lorsch mit den

Neuankömmlingen aus. Angebote wie „Deutsch lernen“, die von freiwilligen Helfern angeboten werden, können hier in Anspruch genommen werden. Rund dreißig Flüchtlinge sind aktuell in Lorsch aktiv.

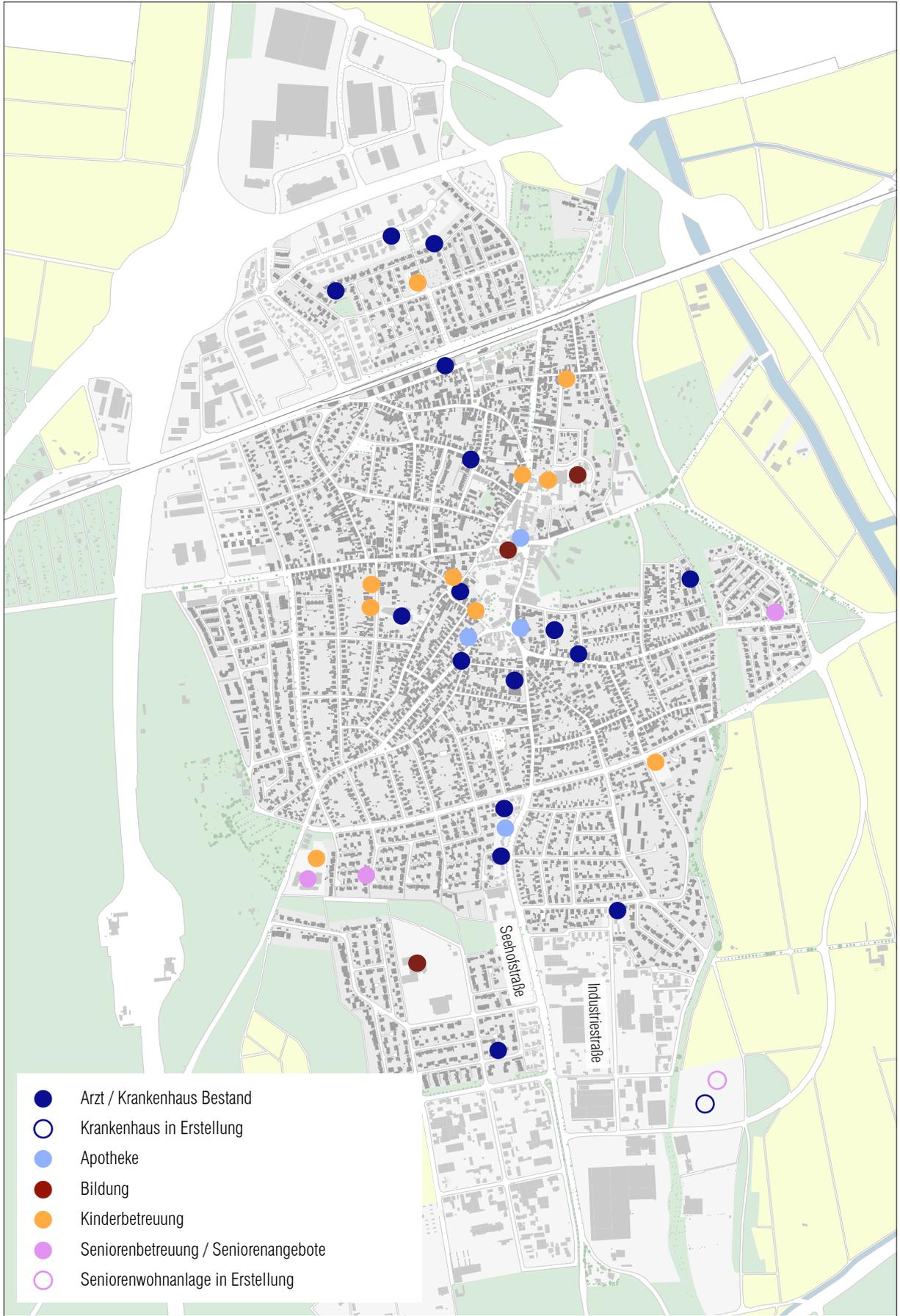
Die Behindertenhilfe Bergstrasse bietet zur Inklusion von Kindern, Jugendlichen, Erwachsenen, Familien und Senioren Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung, eine Wohnstätte sowie in einer Werkstatt Arbeits- und Ausbildungsplätze an.

Bürgerschaftliches Engagement

In Lorsch finden sich viele engagierte Mitbürger*innen in Vereinen, die das Leben in der Stadt bereichern. Beispielhaft seien genannt: die rege Beteiligung an den Wettbewerben „Unsere Stadt blüht auf“ und „Entente Florale“, bei denen es um die Gestaltung öffentlicher Grünflächen geht, der jährlich stattfindende „Tag der offenen Gärten“ oder die ehrenamtliche Pflege des Pfingstrosengartens an der Evangelischen Kirche.

Handlungsempfehlung

- Prüfung der Einrichtung einer Ganztagschule und einer zusätzlichen Nachmittagsbetreuung von Schulkindern
- Ausbau von Kindertageseinrichtungen (u.a. für den Lorsch Süden)
- Zusätzliche Grundschulflächen
- Ausbau der Angebote für Jugendliche, Erwachsene, Familien und Senioren
- Förderung des ehrenamtlichen Engagements
- Stärkung der Gemeinbedarfseinrichtungen (bspw. Nibelungenhalle)
- Stabilisierung und Stärkung der Integrationsarbeit
- Einrichtung eines zentral gelegenen Begegnungstreffs (Integration von Senioren, Neubürgern, u.a.)
- Erhaltung/Initiierung von wohn-/standortbezogenen Versorgungseinrichtungen (Ärzte-/Fachärzte, etc.)



Gesundheit und Bildung

14. Mobilität

Erschließung Kfz-Verkehr

Das Untersuchungsgebiet ist für den Kfz-Verkehr sehr gut erschlossen und an das übergeordnete Netz über zahlreiche Knoten angebunden. Die Fernstraßen A-67, B-47 und B-460 legen sich wie ein Gürtel/Hufeisen um die Stadt Lorsch. Die gute Erschließung stellt damit eine Barriere für die Siedlungsentwicklung von Lorsch dar. Das Gebiet wird von einigen Hauptverkehrsstraßen/Sammelstraßen durchzogen. Die angeordnete Höchstgeschwindigkeit in Hauptverkehrs- bzw. Sammelstraßen liegt zwischen 40 und 50 km/h. Abseits davon sind flächenhaft Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche ausgewiesen.

Besonderes Merkmal des Lorschener Straßennetzes ist der Einbahnstraßenring im historischen Ortszentrum. Auch abseits des Ortskerns sind Straßenzüge aufgrund ihres geringen Querschnitts nur im Ein-Richtungsverkehr – bei einseitigem oder beidseitigem Parken – befahrbar.

Das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums – insbesondere in Hauptverkehrsstraßen – wird vom fließenden Kfz-Verkehr dominiert. Insbesondere die Bensheimer Straße in Verbindung mit der Bahntrasse, aber auch die Einfallstraßen Seehofstraße, Starkenburgring und die Nibelungenstraße üben eine starke Trennwirkung aus.

Die Stadteingänge – vor allem von Westen über die Nibelungenstraße und vom Süden über die Seehofstraße kommend – sind in ihrer Gestaltung nicht deutlich. Auch am östlichen Kreisverkehr der Ortsumgehung fehlt der Tor-Charakter.

Handlungsempfehlungen

Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum erhöhen:

- Einsatz von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (v. a. im Innenstadtring) prüfen
- Ansprechende Oberflächengestaltung von Straßen- und Platzflächen
- Straßenbegrünung und Begrünung von Parkplätzen ausweiten, um Aufheizung von versiegelten Verkehrsflächen abzumildern

- Einsatz von hellen Oberflächenbelägen bei Neubaumaßnahmen prüfen, um Aufheizung der Flächen zu minimieren

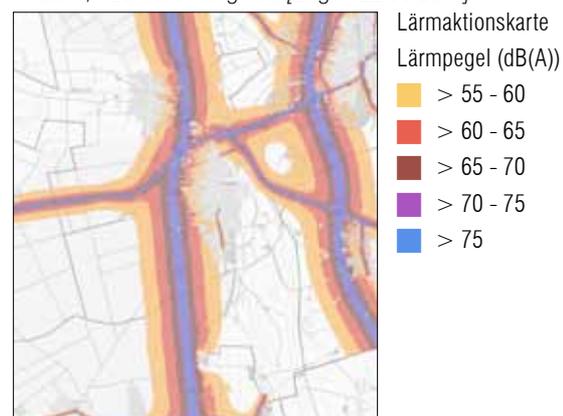
Kfz-Verkehr auf das notwendige Maß reduzieren, verlangsamen und sicherer abwickeln:

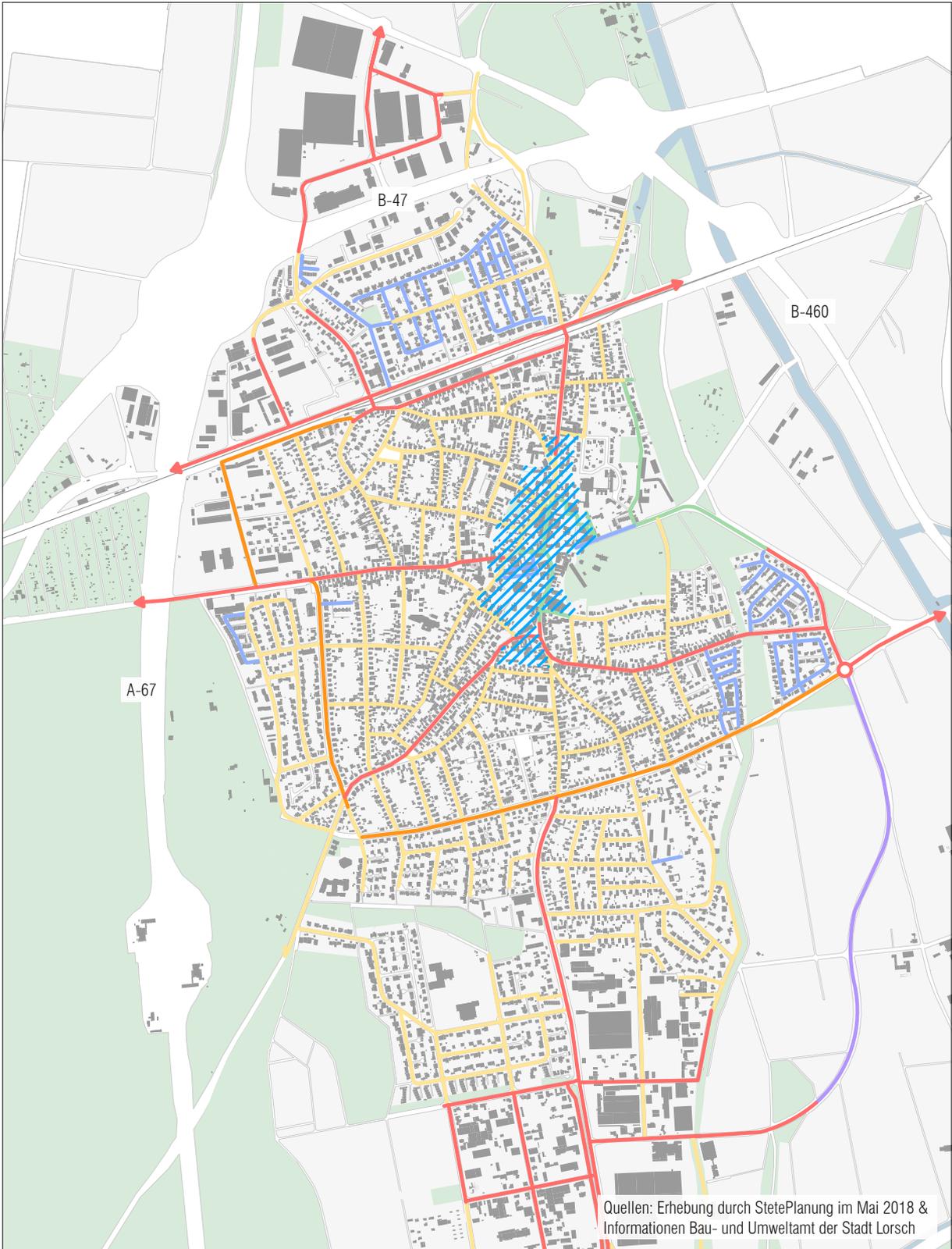
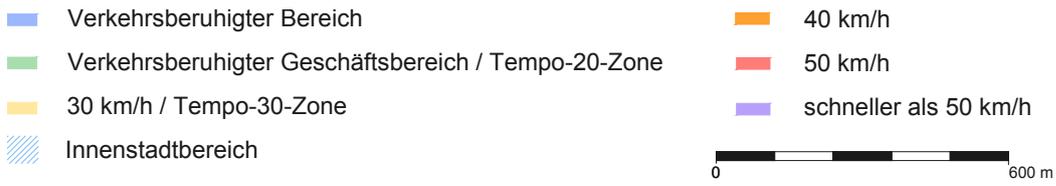
- Prüfung der Anlage von Kreisverkehren zur stetigen und sicheren Abwicklung von allen Verkehrsmitteln:
 - Kreuzung Nibelungenstraße / Kriemhildenstraße
 - Kreuzung Hirschstraße / Friedensstraße
- Verbesserung der Verkehrssicherheit:
 - Anpassung der Lichtsignaltechnik am Bahnübergang Bensheimer Straße um Rückstau auf Schienen zu verhindern und Unfallgefahr zu minimieren
 - Verringerung der Geschwindigkeiten an neuralgischen Punkten wie Seniorenheimen, Schulen, sozialen Einrichtungen u. a. mittels Dialogdisplays

Lärm:

- Lärmschutz A-67 kontinuierlich ausbauen
- Der geplante ICE-Trassenverlauf darf nicht zum Nachteil für Lorsch werden (heutige Lärmbelastung bereits durch A-67 sehr hoch)

Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (2017): Umgebungslärmkartierung 2007, 2012 und 2017 <http://laerm.hessen.de/mapapps/resources/apps/laerm/index.html?lang=de> [Zugriff 22.06.2018]





Hauptverkehrs-, Hupterschließungs- und Sammelstraßen

Parken

Aufgrund der baulichen Strukturen ist das Stellplatzangebot für die Wohnbevölkerung nicht ausreichend, es gibt kaum Stellplätze auf Privatgrund (oft sind sie zweckentfremdet) oder ein Haushalt verfügt über mehrere Pkw. Das führt zu hohem Parkdruck und Parksuchverkehr im Straßenraum, der verstärkt wird durch Beschäftigte und Besucher von ansässigen/angrenzenden Einrichtungen. Vereinzelt kommt es im Ortskern durch Überlagerung von Veranstaltungen und Besuchern der Weltkulturerbestätte zur Überlastung von Straßennetzen und Parkierungsanlagen.

Im Innenstadt-Carrée (begrenzt von Bensheimer Straße, B-460, Friedenstraße und Kriemhildenstraße), wurden im Zuge des Parkraumkonzepts ca. 2.900 Pkw-Stellplatzmöglichkeiten ermittelt. Über 90 % der Stellplätze waren und sind unbewirtschaftet. Die damals zeitlich bewirtschafteten Stellplätze wurden überwiegend in finanziell bewirtschaftetes Parken überführt.

Im vorliegenden Parkraumkonzept wurde die Möglichkeit zur Ausweitung weiterer zentraler Parkierungsflächen in Form von Parkpaletten geprüft und eine Empfehlung für die Fläche südwestlich der Nibelungenhalle ausgesprochen. Eine Alternative wäre die Überplanung des bestehenden Parkplatzes in der Bahnhofstraße.

Die Erschließungsstraßen werden vom ruhenden Verkehr dominiert. Hier sind straßenbegleitend und überwiegend beidseits Fahrzeuge abgestellt, rund um das Ortszentrum unter Mitbenutzung der Gehwege (siehe nebenstehenden Plan: besonders in dichter Bebauungsstruktur). Gehwege werden auch bei geringer Parkraumnachfrage und vorhandenen Ausweichmöglichkeiten mitbenutzt. Die Mitbenutzung der Gehwege führt neben der Einschränkung von zu Fuß Gehenden auch zu großen Sicherheitsproblemen durch Einschränkung von Sichtverhältnissen für alle Verkehrsteilnehmenden, insb. an Kreuzungen und Einmündungen.

Einzelne Räume, die derzeit keine klare Funktion erfüllen, werden vom ruhenden Pkw-Verkehr genutzt: z.B. Dreiecksplatz vor dem Waldschwimmbad (Am Birkengarten) und Klinik-Parkplatz (Wilhelm-Leuschner-Straße).

Die heutige Parkraumbewirtschaftung beschränkt sich auf den historischen Ortskern (Römerstr., Bahnhofstr. bis Rheinstr., Kirchstr. und Kaiser-Wilhelm-Platz sowie rund um die Schulstr.). Die größeren Parkplätze hinter dem Stadthaus und in der Neckarstraße sind ebenfalls finanziell bewirtschaftet. Die übrigen kleineren Parkplätze sind nicht finanziell, teils aber zeitlich bewirtschaftet. Im weiteren Untersuchungsraum in den Straßenzügen ist das Parken kostenfrei und größtenteils zeitlich unbegrenzt möglich. In den Misch- und Gewerbegebieten bestehen zeitliche Regelungen für das Parken von Lkw.

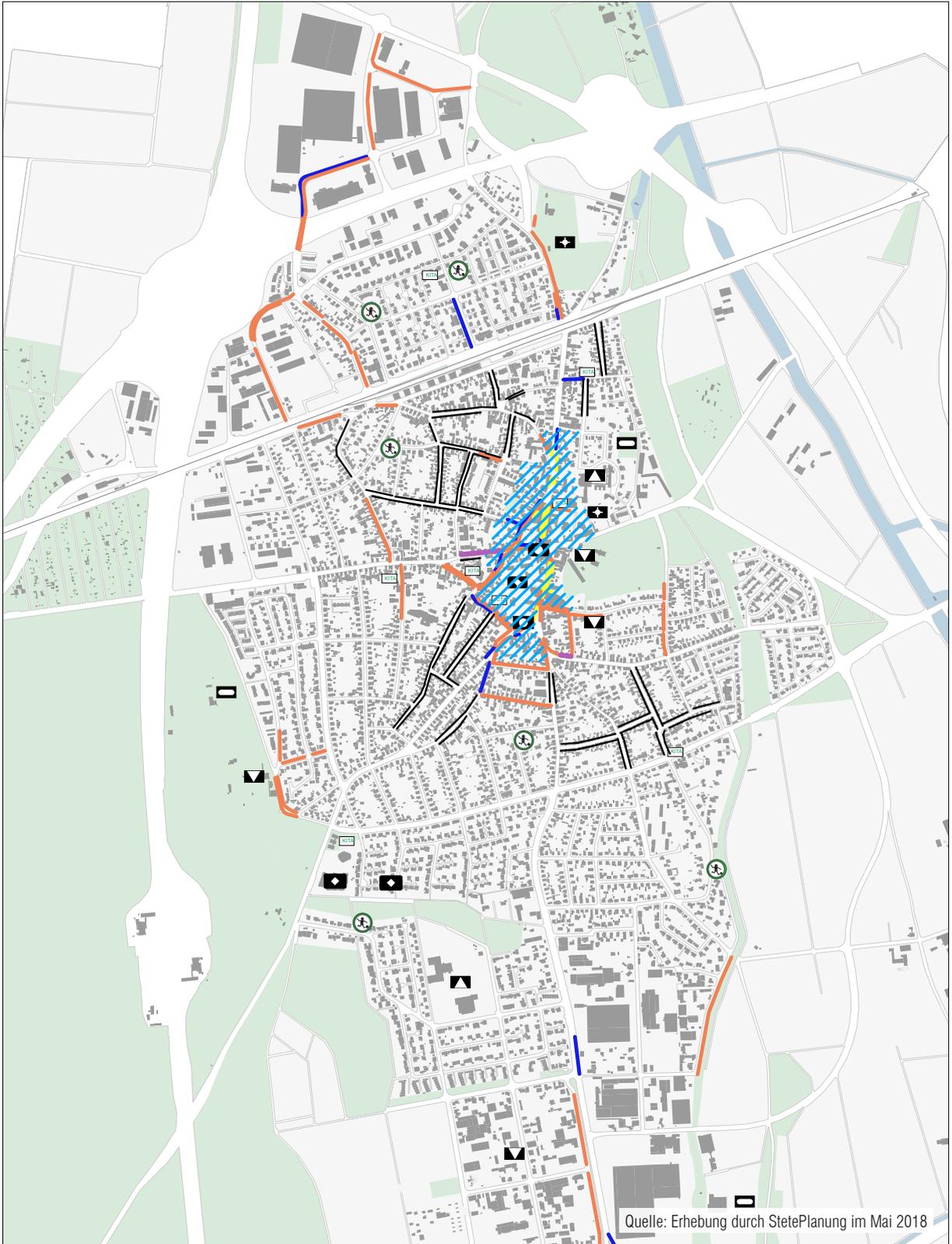
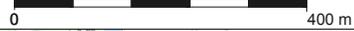
Die Stellplätze für das Weltkulturerbe Kloster Lorsch, die über das Parkleitsystem ausgewiesen sind, sind weder zeitlich noch finanziell bewirtschaftet. Problematisch ist noch die sehr zurückhaltende Ausschilderung dieser Parkplätze innerhalb der Stadt zu sehen. Dies liegt an den derzeitigen provisorischen Lösungsansätzen (siehe hierzu „Mobilität im Kontext der Weltkulturerbestätte“). Derzeit fehlt eine größere Parkierungsanlage (größer als 50 Stellplätze), die explizit die Besuchsverkehre des Klosters aufnehmen kann und entsprechend beworben werden sollte. Für Reisebusse stehen in der Odenwaldallee vier Stellplätze zur Verfügung.

Handlungsempfehlungen

Parkraumangebot und -nachfrage optimieren:

- Erhalt bzw. Ausbau des Umfangs an legalem Parkraumangebot um die Kernstadt (aber: Rücknahme, Kontrolle und Ahndung von Gehwegparken)
- Ausbau klimaangepasster teilbegrünter Parkierungsflächen
- Steuerung/Kontrolle der Parkraumnachfrage insb. für Lkw
- Vermeidung/Unterbindung von Gehwegparken
- Angebot eines Welterbeparkplatzes inkl. Ausweitung im Parkleitsystem
- Angebote für CarSharing-Nutzung ausbauen
- Bei Nachverdichtungen im Ortszentrum Möglichkeiten zur Stellplatzeinschränkung über Satzung nutzen (multimodales Verkehrsverhalten fördern)

- | | | |
|---|--|--|
|  Absolutes Halteverbot |  Innenstadt |  Kirchen, Friedhof |
|  Eingeschränktes Halteverbot |  Schule |  Kultur, Freizeit |
|  Parkraumbewirtschaftung |  Kita/ Kiga |  Sportanlage |
|  Gehwegparken angeordnet |  Spielplatz |  Altenheim, Soziale Einrichtungen |
|  Gehwegparken praktiziert |  öffentliche Verwaltung | |



Quelle: Erhebung durch StetePlanung im Mai 2018

Nahmobilität – Öffentlicher Personennahverkehr – und Multimodalität

Die Erschließungsqualität des Stadtgebiets mit dem Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist als gut zu bewerten. Dies liegt einerseits an der benötigten Fahrzeit und der bestehenden Bebauung, die einem verzweigten Liniennetz entgegen steht und andererseits an der heutigen Nachfrage der Bevölkerung.

Die Einzugsbereiche von 300-500 m (je nach Auslegung des Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans Kreis Bergstraße) decken den Großteil des Siedlungskörpers ab. Lediglich im Randbereich befindet sich eine Bedienungslücke aufgrund der fehlenden Durchfahrung des Ortszentrums.

Das Gebiet wird von den Buslinien 641 (Bensheim – Lorsch – Bensheim) und 643 (Heppenheim – Lorsch – Bürstadt / Bürstadt – Lorsch – Heppenheim) erschlossen und von der Nachtbuslinie 646 (Bensheim – Lorsch – Einhausen – Bürstadt – Worms / Worms – Bürstadt – Einhausen – Lorsch – Bensheim) ergänzt. Die Linie 643 dient auch als Schulbuslinie.

Die ÖPNV-Verbindung in Richtung Mannheim und Viernheim wird im Nahverkehrsplan Bergstraße nicht als relevante Achse thematisiert, sie sollte jedoch – auch aufgrund der zunehmenden Pendlerverflechtungen mit der Stadt Lorsch – überprüft und ggf. zukünftig ins ÖPNV-Netz mit aufgenommen werden.

Die Erreichbarkeit der Oberzentren mit dem ÖPNV ist nahezu konkurrenzfähig. Die Differenzen zur Fahrzeit mit dem Pkw sind gering (Darmstadt +10 min., Heidelberg +5 min., Mannheim +3 min.). Allein die Taktung der Fahrten ist verbesserungswürdig. Nach Bensheim und Worms gibt es einen 1-Studentakt mit der Bahn. Nach Einhausen und Bensheim den 30-Minutentakt bzw. nach Heppenheim den Studenttakt mit den Buslinien.

In der ersten Bürgerbeteiligung wurde ein Stadtbus-Konzept für Lorsch gefordert.

Der Bahnhof Lorsch dient als lokaler Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und ÖPNV. Es wird jedoch bemängelt, dass die Systeme nicht gut aufeinander abgestimmt sind, da Busse bereits kurz vor Halt des Zuges abgefahren. Dies liegt

an der Priorisierung der Anschlüsse am Bahnhof Bensheim. Aufgrund der Liniendlänge gibt es bestimmte Abhängigkeiten in der Linienführung, die einen anderen Betriebsablauf bzw. eine andere Taktung nicht zulassen. Zudem gibt es hier auch Stauereignisse durch Umleitungsverkehre von der Autobahn, die die Zuverlässigkeit des Bus-Systems zwischen Lorsch und Bensheim zeitweise einschränken können.

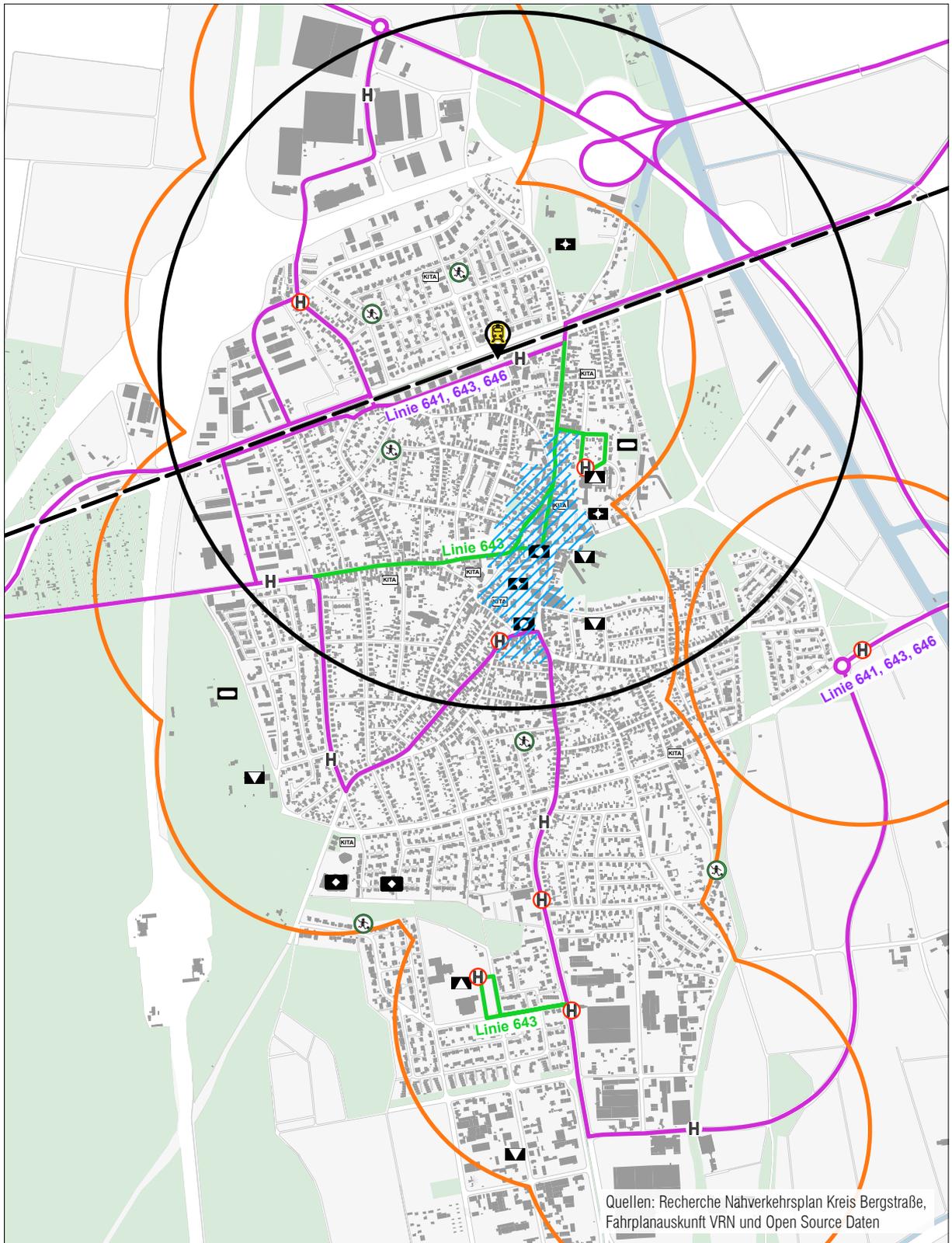
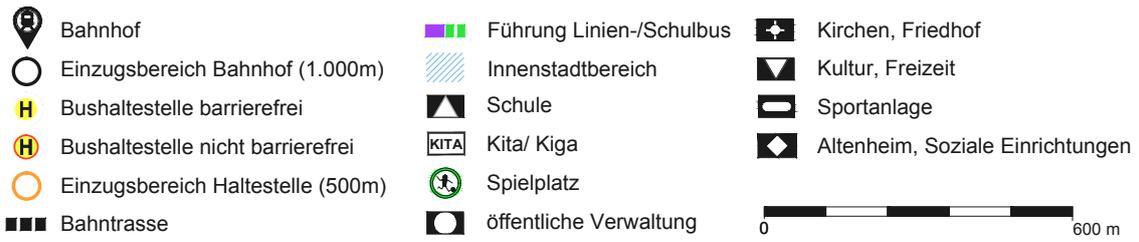
Der Bahnsteig und die Fahrzeuge der Nibelungenbahn (Dieselnetz Südwest) wurden in den letzten Jahren erneuert und sind barrierefrei nutzbar. Hinsichtlich der Barrierefreiheit der Bushaltestellen nimmt die Stadt Lorsch eine Vorreiterrolle im Landkreis Bergstraße ein. Von den neun Bushaltestellen sind bereits sechs barrierefrei ausgebaut.

Einzelne Bausteine am multimodalen Knotenpunkt „Bahnhof“ sind noch nicht umgesetzt. Weitere multimodale Knotenpunkte fehlen. Teile der vorhandenen Planungen zum Ausbau des Bahnhofs sind noch nicht umgesetzt.

Handlungsempfehlungen

Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr ausweiten:

- Sicherstellung der ÖPNV-Erschließung aller Siedlungsgebiete
- Sicherstellung der Anschlüsse zwischen Bus- und Bahn-System
- Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV-Systems, insb. der Haltestellen
- Verbesserung der ÖPNV-Verbindung in die Nachbargemeinden insb. in Richtung Viernheim und Mannheim
- Prüfung der Einrichtung einer Stadtbuslinie oder eines Bürgerbus-Systems
- Angebot einer Ride-Sharing-Plattform und Betriebliches Mobilitätsmanagement (MM) für ArbeitnehmerInnen aus Lorsch bzw. für Betriebe in Lorsch
- Förderung und Ausbau der Multimodalität (Vernetzung des Zugangs für Buchung/ Bezahlung von Mobilitätsangeboten, Verbesserung des Zugangs zu Stationen des Umweltverbundes, Ausbau und verbesserte Ausstattung multimodaler Knotenpunkte)



Quellen: Recherche Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße, Fahrplanauskunft VRN und Open Source Daten

Nahmobilität – Radverkehr

Das Stadtgebiet bietet aufgrund seiner Dichte und der kurzen Wege gute Grundvoraussetzungen zur Nutzung des Fahrrads sowohl als Alltags- wie als Freizeitverkehrsmittel. Die überwiegend mit Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen ausgewiesenen Wohngebiete stellen schon heute gute Bedingungen für den Radverkehr dar. Insbesondere Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen sind auf gute Bedingungen der Nahmobilität angewiesen.

Bewegungsräume für den Radverkehr in Erschließungsstraßen werden durch ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr stark eingeschränkt und sind teils nicht klimaangepasst gestaltet (fehlender Baumbestand). Oft fehlen Ausweichmöglichkeiten in den beidseitig beparkten Straßenzügen. Handlungsbedarf zeichnet sich vor allem an den Hauptverkehrs- bzw. Sammelstraßen ab. Hier entsprechen vorhandene Radverkehrsinfrastrukturen entweder nicht den Regelwerken oder stehen im Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern (z.B. in Höhe von Bushaltestellen oder Parkstreifen). Teils sind die Angebote in Form von Multifunktionsstreifen dem allgemeinen Nutzenden nicht ersichtlich und fehlen aus seinem Blickwinkel. Die Verräumlichung der Mängel und Maßnahmenvorschläge zu deren Beseitigung finden sich im Radverkehrskonzept der Stadt Lorsch.

Das Radhaupttroutennetz baut im Wesentlichen auf dem Hauptverkehrsstraßen- und Sammelstraßennetz auf. Die Hierarchie findet sich ebenfalls im Radverkehrskonzept der Stadt Lorsch.

Die Oberflächenbeschaffenheit von einigen Straßen und Wegen (z.B. Mannheimer Straße) hemmt durch Mängel in der Asphaltdecke den Radverkehr in der alltäglichen Nutzung. (Siehe Maßnahmenempfehlung Radverkehrskonzept.)

An Freizeitzielen wie Sportvereinen, dem Waldschwimmbad oder dem Kloster Lorsch werden zahlreiche Fahrradabstellanlagen angeboten. Auch an der Werner-von-Siemens-Schule besteht ein hohes Angebot an Abstellmöglichkeiten. In Zentrumsnähe befinden sich in der Summe

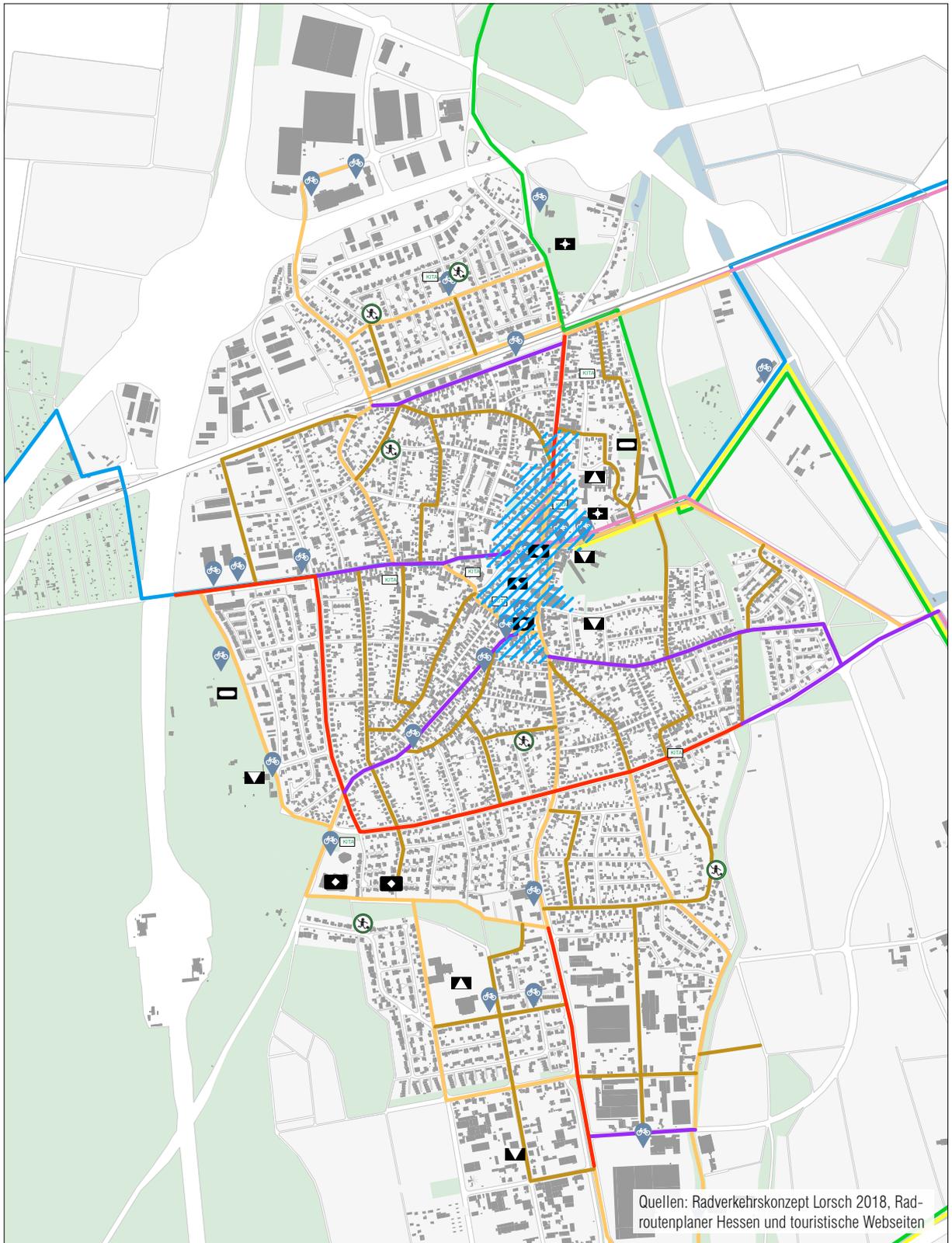
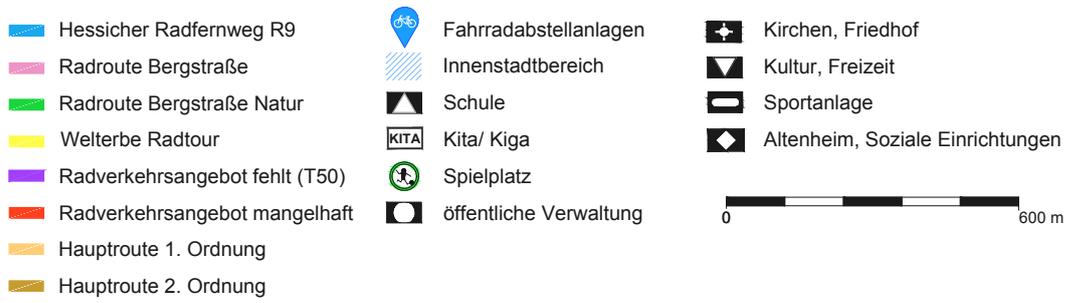
lediglich ca. 60 Abstellanlagen. Um Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr gerade im sehr beengten Ortszentrum zu vermeiden, sind weitere bedarfsgerechte und sichere Abstellanlagen notwendig. Am Besucherzentrum und am Museumszentrum des Kloster Lorsch besteht die Möglichkeit ein sogenanntes Welterbe-Rad bzw. ein Odenwaldbike zu mieten.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Lorsch beschloss im März 2018 die Einrichtung einer Arbeitsgemeinschaft „Radverkehr in Lorsch“, um das Thema Radverkehr zu stärken.

Handlungsempfehlungen

Attraktive, sichere und geschlossene Radwegennetze für den Radverkehr schaffen:

- Sicherung der Erreichbarkeit aller Ziele in Lorsch mit dem Fahrrad (Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen)
- Verbesserung der Querbarkeit von Hauptverkehrsstraße und Bahn für den Radverkehr
- Qualitätssicherung hinsichtlich Platzbedarf, Befahrbarkeit und Sicherheit auf Strecken und an Knotenpunkten: Anpassung Radverkehrsanlagen in Bahnhofsstraße, Friedensstraße und Nibelungenstraße
- Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr, wo immer möglich
- Ausweitung von Fahrradvermiet-Angeboten für Alltags- und Freizeitverkehr
- Schaffung von attraktiven und wenn möglich witterungsgeschützten, sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten an wichtigen Zielen
- Konsistente, durchgängige Wegweisung und -führung für alle Alltags- und Freizeittrouten
- Umsetzung der Radverkehrskonzeption unter Beteiligung der AG „Radverkehr in Lorsch“ und Fachbehörden



Raderschließung und -infrastruktur

Nahmobilität – Fußverkehr

Die Erschließung für den Fußverkehr erfolgt überwiegend über straßenbegleitende Gehwege, ergänzt um separate Fußwege mit Anschlüssen an die Grünräume. Im Westen und Norden des Siedlungsgebiets befinden sich großflächige Verkehrsberuhigte Bereiche, wo der Fußverkehr den gesamten Raum nutzen darf, die eine Besonderheit von Lorsch darstellen. Darüber hinaus liegen vereinzelte verkehrsberuhigte Bereiche in Stichstraßen im Siedlungskörper verstreut.

In wenigen Straßenzügen fehlen beidseits Gehwege (z.B. Odenwaldstraße, Hügelstraße, Kettlererstraße am Spielplatz) und in einigen ist nur ein einseitiges Angebot vorhanden (z.B. Am Forstbann, Am Wingertsberg, Brüder-Grimm-Straße, In der Dieterswiese, Lessingstraße, Heppenheimer Straße, Hüttenfelder Straße).

Die Bewegungsflächen für den Fußverkehr werden in den Straßen rund um das Ortszentrum stark durch toleriertes oder teilweise angeordnetes Gehwegparken eingeschränkt. Auch Kreuzungsbereiche, wo vorwiegend gequert wird, sind meist zugeparkt, sodass gerade für Schulkinder ein erhöhtes Gefährdungspotenzial aufgrund von Sichtbehinderungen besteht. Geschäfte sind teils nicht barrierefrei zugänglich.

Besonders deutlich wird dies bei der Überlagerung mit den Schulleitwegen der Wingertsbergschule. Dabei werden Wege zur Schule empfohlen, die durch Straßen führen, bei denen zu schmale, nur einseitige Gehwege oder praktiziertes und teils angeordnetes Gehwegparken nur eingeschränkt nutzbar sind.

Im Zuge der Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen bestehen überwiegend ausreichend Bewegungsflächen, wenn auch nicht immer im Sinne der Barrierefreiheit (mind. 1,50-1,80m-Breite) nutzbar.

Eine Besonderheit für die Größe der Stadt stellt das umfassende Angebot an Fußgängerüberwegen dar. Zum Großteil sind diese Fußgängerüberwege noch nicht barrierefrei ausgebaut. Zum Teil sind auch Verbesserungen in Bezug

auf die Sichtbarkeit der Beschilderung und der Beleuchtung notwendig. Darüber hinaus sind sechs Fußgängerschutzanlagen (Lichtsignalanlagen für den Fußverkehr) und zwei lichtsignalgeregelte Knotenpunkte im Siedlungskörper vorhanden.

Einige Sitzmöglichkeiten und Ruheplätze befinden sich heute im Ortszentrum und in den Grünanlagen. Die bestehenden Elemente wie Bänke etc. sind in Hinblick auf Barrierefreiheit zu prüfen, weiterzuentwickeln und – gerade auch in der Nähe von wichtigen Zielen – auszuweiten.

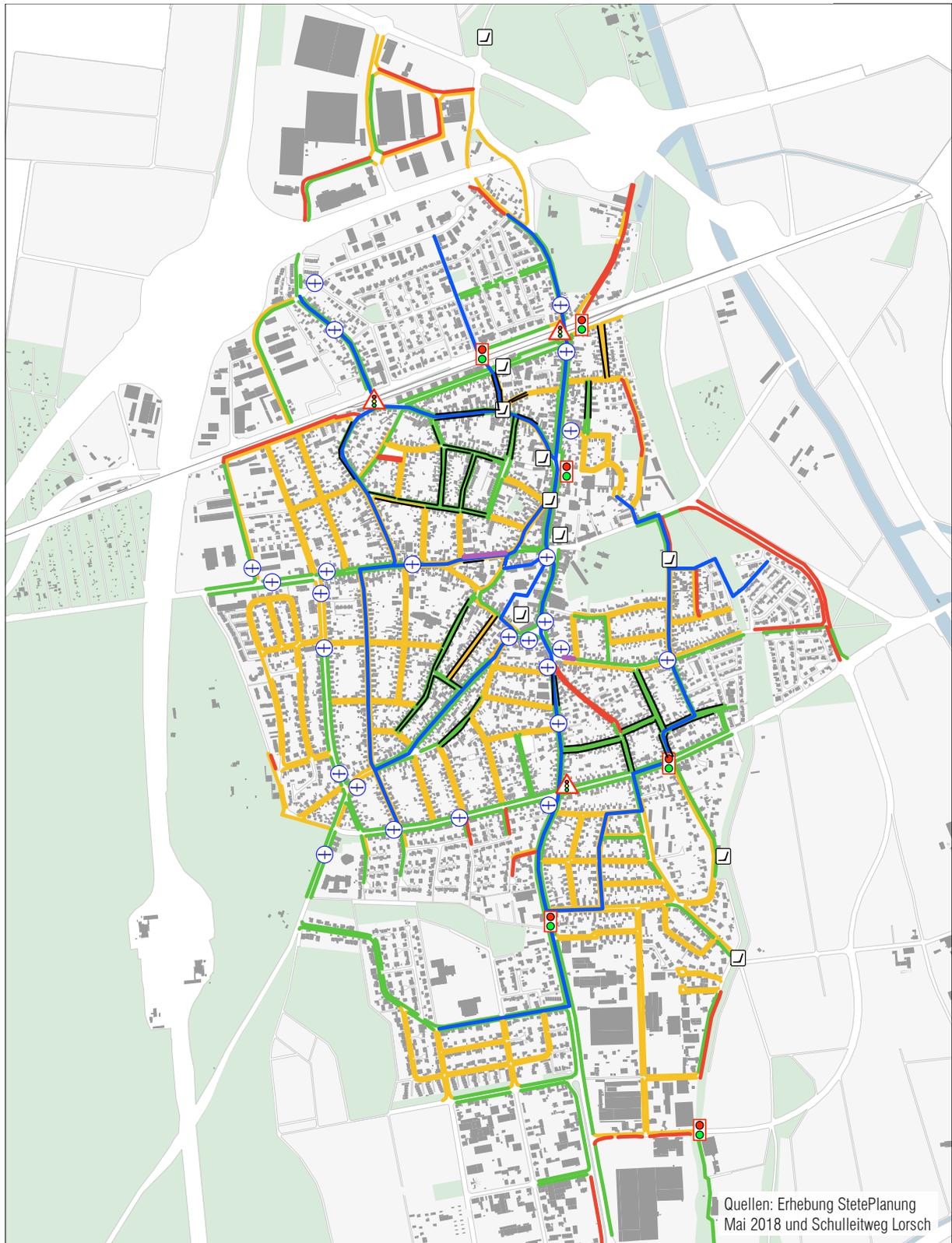
Handlungsempfehlungen

Attraktive Netze für den Fußverkehr schaffen:

- Sicherung der fußläufigen Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele
- Beachtung der erhöhten Anforderungen im Einflussbereich von sozialen Einrichtungen und Geschäftsbereichen
- Minderung der Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraße und Bahntrasse durch neue Querungsangebote und Aufwertung bestehender
- Qualitätssicherung hinsichtlich Platzbedarf, Sicherheit und Erkennbarkeit von Fußwegen und -verbindungen
 - Angebote mit guter Oberflächenbeschaffenheit für Inline-Skater um Lorsch
- Attraktive und barrierefreie Gestaltung der Wegeverbindungen des Alltags und der Freizeit inkl. Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen
- Reparatur des Weges zu den Klosterspatzen

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|----------------------------------|
|  | Fußgängerüberweg |  | Schulleitweg |
|  | Fußgängerschutzanlage |  | Gehwegbreite größer als 1,50 m |
|  | Lichtsignaleregelter Knoten |  | Gehwegbreite geringer als 1,50 m |
|  | ungesicherte Querung |  | Gehweg nicht vorhanden |
|  | Ruheplatz, Sitzgelegenheit |  | Gehwegparken angeordnet |
| | |  | Gehwegparken praktiziert |

0 250 m



Mobilität im Kontext der Weltkulturerbestätten

Eine besondere Bedeutung im Kontext der Welterbestätten kommt dem Thema ruhender Verkehr zu. Aufgrund der leichten Randlage Lorsch im ÖPNV-Netz, ist die Nutzung von Bus und Bahn wenig attraktiv, sodass die Besucher überwiegend mit dem Pkw anreisen. Auch werden spontane Besuche durch die Hinweise an der A-67 angezogen.

Die Anreise mit Reisebussen stellt die zweite häufig nachgefragte Anreisemöglichkeit dar. Die Zufahrt zum heutigen Welterbeparkplatz und zum Festplatz (sowohl für Busse als auch für den MIV) wirkt versteckt. Derzeit halten einige Busse am Marktplatz und lassen dort die Fahrgäste ein- und aussteigen, was temporär zu Verkehrsbehinderungen in der Kernstadt führt.

Die Anlage eines Besucherparkplatzes wird von fachlicher Seite (sowohl vom Preisgericht des Wettbewerbs zum Besucherinformationszentrum als auch durch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)) für unverzichtbar gesehen. Der Parkplatz zwischen B-460 und Weschnitz ist planungsrechtlich gesichert (Satzungsbeschluss für B-Plan und genehmigte FNP-Änderung). Der Anteil von versiegelten Flächen soll so gering wie möglich gehalten werden und der Parkplatz in die Landschaft eingebettet werden. Er soll für ca. 50 Pkw und 10 Busse in der ersten Stufe ausgebaut werden, wobei eine Erweiterung auf 100 Pkw-Stellplätze in einer zweiten Stufe möglich ist. Mit dem gewählten Standort soll ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und eine Belastung durch Parksuchverkehr und Besucher der das Welterbe umschließenden Wohngebiete unterbunden werden. Dies steht im Einklang mit den Zielen der UNESCO zum Schutz von Welterbestätten.

Seitens der UNESCO bestehen konkrete Anforderungen, um die Welterbestätten vor schädlichen Einflüssen zu schützen. Hinsichtlich des Verkehrs ist die Zugänglichkeit des Ortes zu gewährleisten, aber das Erbe auch vor schädlichen Eingriffen durch den motorisierten Individualverkehr zu schützen. So kann „der Tourismus

[...] Schaden anrichten, wenn zu definierende Kapazitäten überschritten werden und wenn Folgeeinrichtungen und Verkehr die Authentizität und Integrität der Welterbestätte in ihrem räumlichen Kontext bedrohen“¹. Die Erreichbarkeit der Welterbestätte sollte daher möglichst stadt- und umweltverträglich möglich sein. Hierzu gilt es mit geeigneten Maßnahmen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern und den motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich zu reduzieren, um eine nachhaltige Nutzung zu ermöglichen. Das Parkraumangebot sollte auf steigende Tourismuszahlen abgestimmt sein, ohne jedoch die Welterbestätte in Ihrem Wesen zu beeinträchtigen.¹

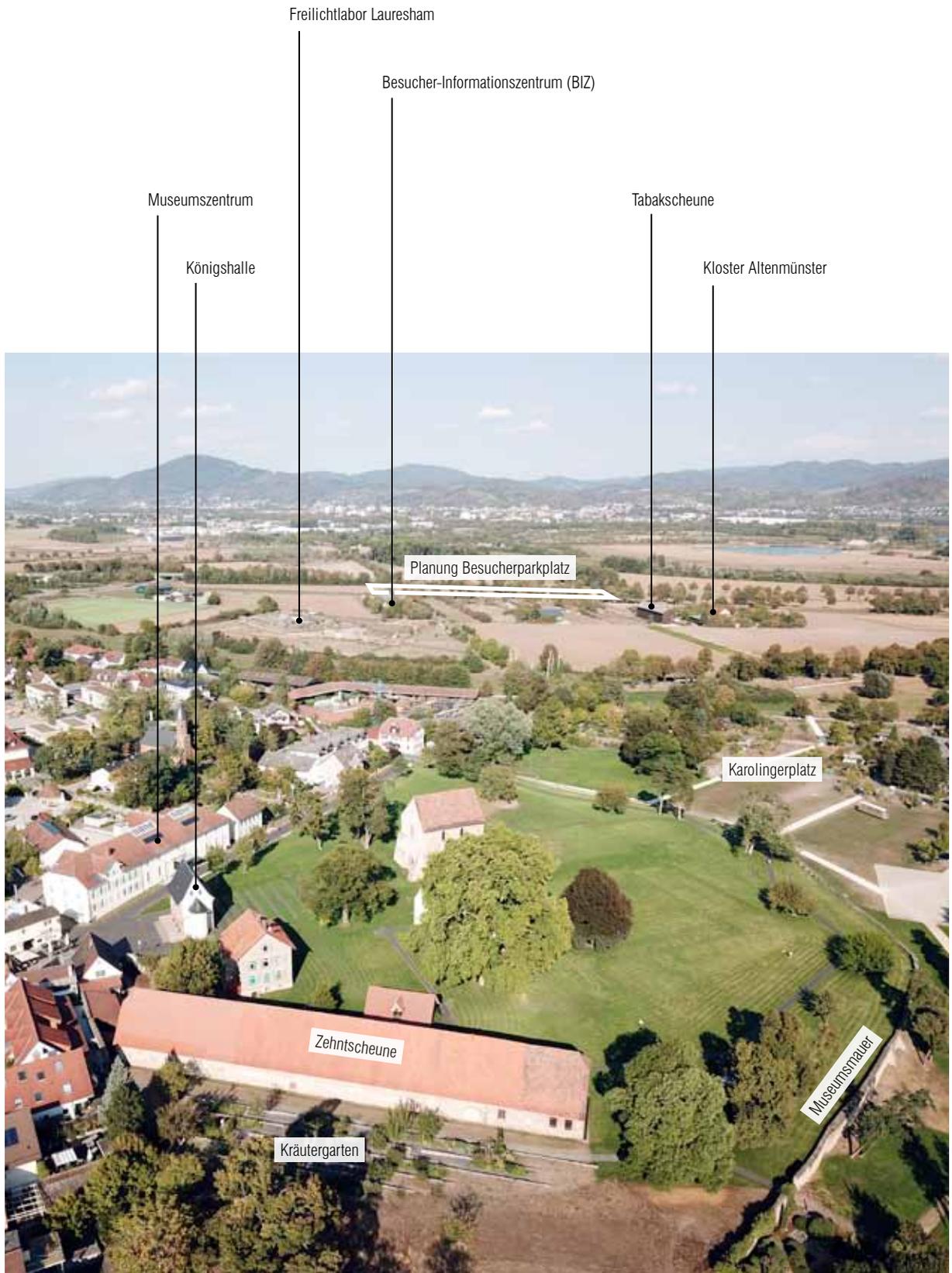
„Die Realisierung des Parkplatzes östlich der Weschnitz sollte auch mit einer Aufwertung des Weges vom Parkplatz zum Welterbe verbunden werden; der Erlebniswert des Weges kann gesteigert werden.

Derzeit verlaufen über diese Achse auch die touristischen Routen im Radverkehr, was teilweise zu Konflikten führt.

Handlungsempfehlungen

- Verträgliche gemeinsame Führung von touristischen Radhaupttrouten und Fußverkehr zwischen Besucherzentrum und Innenstadt bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit
- Umsetzung/Bau einer ganzheitlichen Ankunfts- und Erschließungssituation für das Weltkulturerbe
- Erweiterter Schutz der die Welterbe umschließenden Wohngebiete vor unerwünschtem Kfz-Verkehr (fließend wie ruhend)

¹ UNESCO-Kommissionen Deutschlands, Luxemburgs, Österreichs und der Schweiz (2008): Welterbe-Manual. Handbuch zur Umsetzung der Welterbekonvention in Deutschland, Luxemburg, Österreich und der Schweiz.



Mobilität im Kontext der Weltkulturerbestätten

15. Tourismus und Kultur

Durch die Gründung des Klosters Lorsch im 8. Jahrhundert wurde die Stadt für rund fünf Jahrhunderte zu einem kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Knotenpunkt in Europa. 1991 wurde das Kloster Lorsch als erster hessischer Standort in das UNESCO Weltkulturerbe aufgenommen, 2014 wurde das Welterbeareal eröffnet. Ein etwa drei Kilometer langer Rundweg zeigt das Weltkulturerbe vom Mutterkloster Altenmünster an der Weschnitz zum Klosterhügel Lorsch mit Klostermauer, Basilika-Fragmenten und Königshalle. Durch das Welterbe verfügt die Stadt Lorsch über eine besondere touristische Attraktion. Das Weltkulturerbe grenzt unmittelbar an das Stadtzentrum an. Die touristische Saison ist auf Frühjahr bis Herbst begrenzt.

Wichtige andere kulturelle Einrichtungen in Lorsch:

- Freilichtlabor Lauresham (eröffnet 2014): karolingischer Herrenhof zeigt Leben der Menschen im frühen Mittelalter
- Schaudapot Zehntscheune (eröffnet 2015) mit in Lorsch geborgenen Ausgrabungsfunden

- Tabakscheune (eröffnet 2017) mit Gerätschaften, Mediastationen und historischen Bildern des Tabakanbaus in der Region
- Historisches Zentrum der Karolingerstadt mit Fachwerkhäusern, Kirchen und Repräsentationsbauten
- Theater Sapperlot, Feuerwehrmuseum, Kurpfalzbibliothek und Museumszentrum

In der Region sind weitere touristische Attraktionen (Kleinstädte und Naturräume) vorhanden.

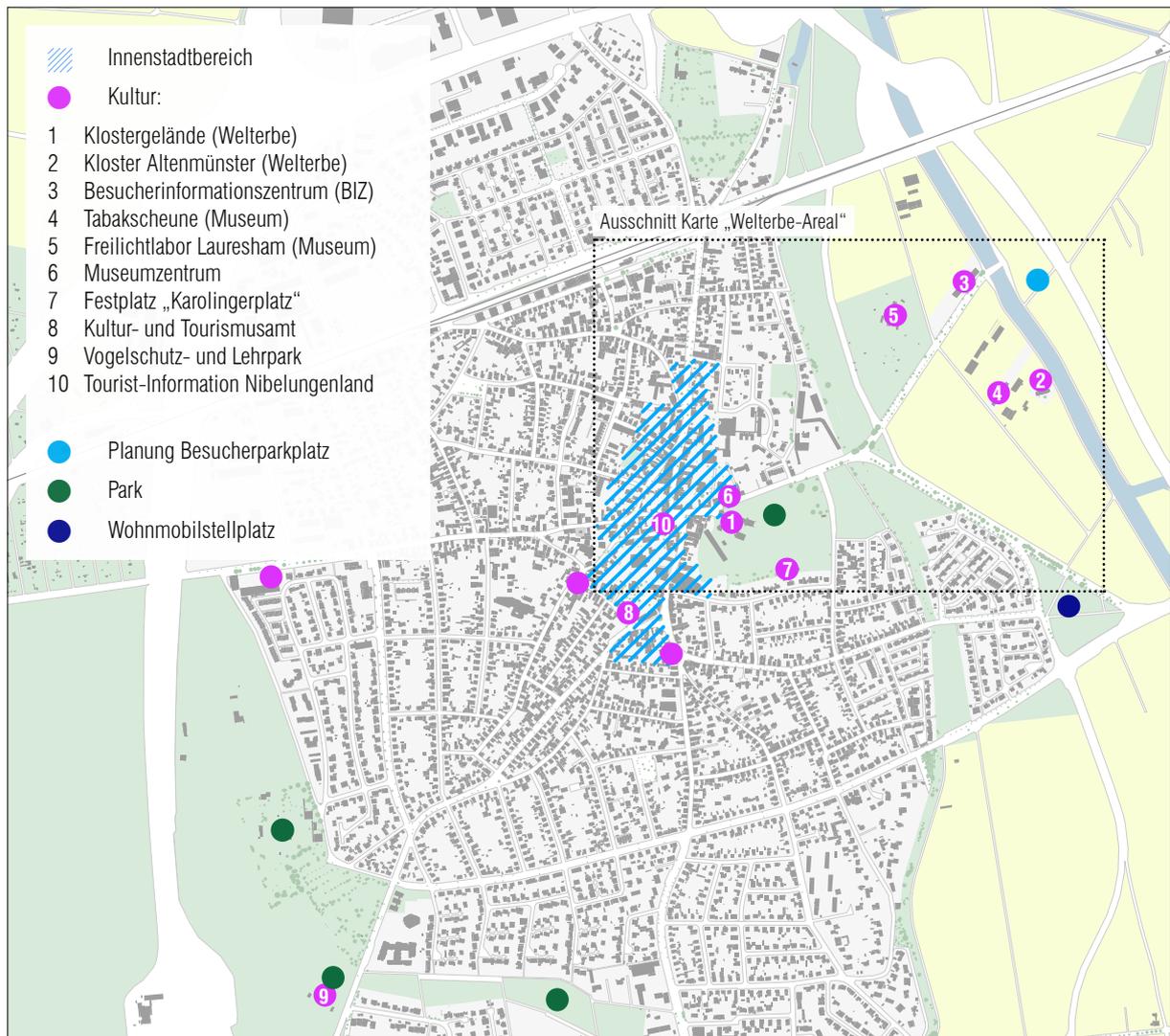
Ergebnis einer Touristenbefragung 2017¹ bezüglich der Besucheraktivitäten:

- 80 % besichtigen das Weltkulturerbe; 56 % das Freilichtmuseum Lauresham
- 63 % sind älter als 50 Jahre; 71 % leben im Umkreis von 60 km
- 76 % reisen mit einem Auto an; 78 % kennen den kostenlosen Fahrradverleih nicht
- 55 % verbringen ein bis drei Stunden in Lorsch
- 83 % nutzen das gastronomische Angebot

¹ Kultur- und Sozialausschuss der Stadt Lorsch (2017): Gäste- und Touristenbefragung Lorsch.



Welterbe-Areal



Touristische Attraktionen und Informationspunkte

In Lorsch werden 163 Betten zur Übernachtung angeboten. Dieses Angebot nutzen jährlich rund 18.000 Gäste. Pro Einwohner liegt die Zahl der hessenweiten Übernachtungen vier Mal höher als in Lorsch.¹

Handlungsempfehlung²

Vorschläge zur Attraktivitätssteigerung der touristischen Attraktionen:

- Auftaktorte des Rundgangs ansprechend gestalten (an Bahnhof, Parkplatz, Bushaltestelle, etc. z.B. Willkommenssituation,

Informationen (z.B. Edutainment), Besucherführung/Beschilderung, wetterschützende Wartegelegenheiten, sanitäre Anlagen, u.a.).

- Aufenthaltsqualität auf von Touristen frequentierten Wegen verbessern (z.B. zwischen Bahnhof und Attraktionen, auf dem Rundweg, Blickachsen auf die Attraktionen, etc.).
- Barrierefreiheit bei Attraktionen und dazwischenliegenden Wegstrecken sicherstellen.
- Informationsangebot zum Welterbe und Nahverkehr ausbauen.
- Authentische historische Werte lebendig vermitteln.
- Verknüpfung von Kultur und Landschaft.
- Museumszentrum stärken (Ort kennzeichnen und Ausstellung aufwerten).
- Stärkung der Attraktion für die Wintersaison.

¹ Statistisches Landesamt Hessen (2017): Hessische Gemeindestatistik.

² dwif consulting (2018): Beurteilung der Ankunftssituation für Gäste im UNESCO-Welterbe Kloster Lorsch.

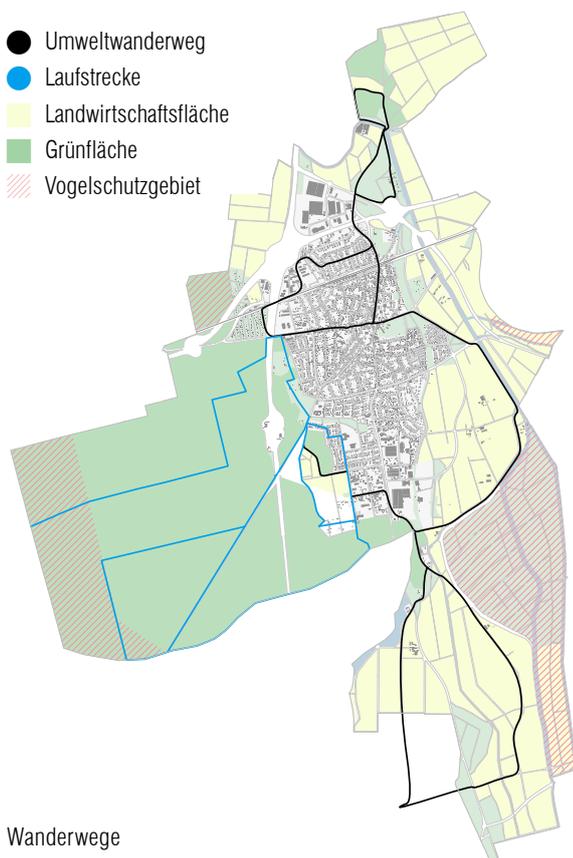
16. Sport und Freizeit

Das Sport- und Freizeitangebot in Lorsch wird durch die ortsansässigen Vereine geprägt. Vorwiegend befinden sich die Sportanlagen und Sportplätze in der Randlage des Siedlungsbereichs. Angebot und Bedarf an Freizeitstätten sollten – wie für die Spielstätten geschehen – lokal bzw. interkommunal erhoben werden.

Folgende Freizeitanlagen sind in Lorsch zu finden:

- Tennishalle, Turnhalle und Sportplätze
- Reithallen und -plätze, Hundedressurplatz
- Waldschwimmbad
- Spielplätze
- Minigolfanlage
- Wander- und Radwege
- Jugendtreffs
- Vogelschutz- und Lehrpark

Kleingartenanlagen sind im Westen der Stadt nahe dem Kreuz A-67/B-47 wie auch östlich des Klosterparks vorhanden. Im STEP 2000 sind Flächenneuausweisungen und Rochademöglichkeiten zur Umnutzung bestehender Kleingartenflächen benannt. Diese Umsetzung ist bis jetzt nicht



erfolgt. Das Interesse an weiteren Kleingartenflächen ist gering.

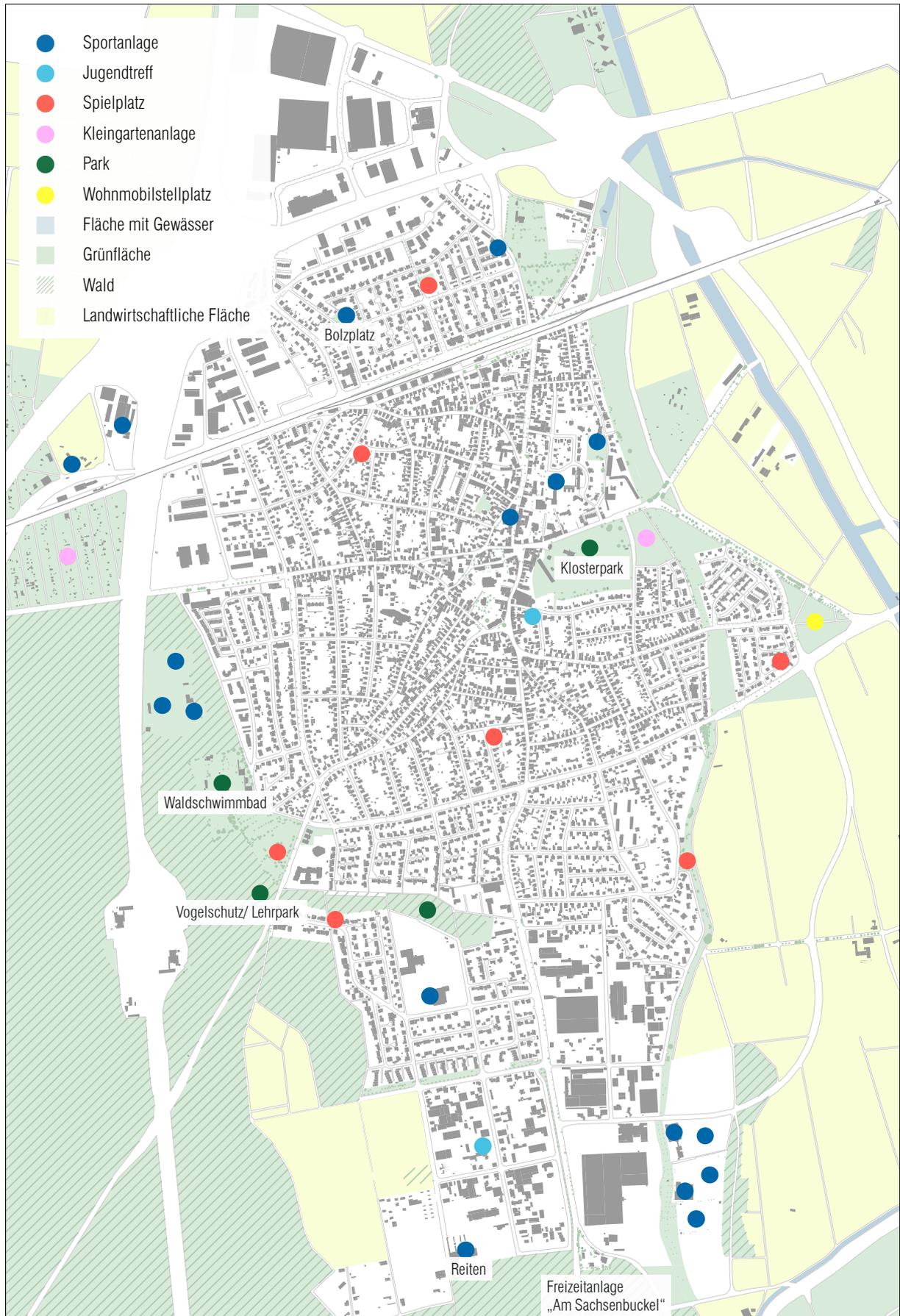
Im Stadtkörper von Lorsch gibt es wenige Parkanlagen. Der Stadtkern liegt unmittelbar neben dem Klosterpark, der sich nach Osten in die Landschaft öffnet. Am Klosterpark liegt auch der Festplatz der Stadt Lorsch, der „Karolingerplatz“. Im Westen des Stadtkörpers streckt sich ein Waldstück als Park zwischen die Wohngebiete. Die übrigen Pocket-Parks sind mit Spielplätzen belegt.

Für Kinder und Jugendliche werden seitens der Stadt Spielplätze und ein Jugendzentrum bereitgestellt. Zusätzlich gibt es ein Kinder- und Jugend-Kino sowie Angebote der Vereine und der Kirchen. In den Sommer- und Herbstferien werden von der städtischen Kinder- und Jugendförderung Ferienangebote gestellt. Ein von den Jugendlichen gewählter Jugendrat vertritt die Interessen der Jugendlichen gegenüber der Stadt.

Die Vielfalt des Sport- und Freizeitangebots macht die Stadt als Freizeit- und Naherholungs-ort für Bewohner wie auch Besucher interessant.

Handlungsempfehlung

- Stärkung des sozialen Miteinanders im öffentlichen Raum.
- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Spielentwicklungsplan.
- Stabilisierung und Stärkung des Freizeit-Angebots im Abgleich mit den Freizeit-Angeboten der Region.
- Wegweiser zu besonderen Freizeit-Attraktionen für Besucher.
- Einrichtung von Pocket-Parks in dicht besiedelten Gebieten (z-B. südliche Siedlungsbereiche).



Sport- und Freizeitangebot

17. Freiraum- und Aufenthaltsqualität

Freiraum- und Aufenthaltsqualität haben einen hohen Einfluss darauf, wie die Menschen eine Stadt erleben und nutzen. Wohlbefinden und Gesundheit der Menschen werden stark durch die Qualität des Freiraums geprägt.

Lorsch liegt in der Hessischen Rheinebene. Das Klima ist mild und sonnig, Bäume blühen besonders früh. Landschaftlich ist Lorsch im Westen von Forst- und Waldflächen umgeben; im Osten, Norden und Süden liegen landwirtschaftlich genutzte Flächen und Grünflächen, die von kleinen Wasserläufen durchzogen sind. Weiter im Osten liegt der Odenwald in Sichtweite. Die Qualität des Landschaftsbildes ist hoch.

Das Gelände ist vorwiegend eben und zum Radfahren für alle Altersgruppen besonders geeignet. Vereinzelt treten im bewaldeten Areal Hangneigungen von bis zu 15 % auf.

Von der Königshalle im Klosterpark am Stadtkern führt ein Grünzug besonders hoher Aufenthaltsqualität nach Osten zum Kloster Altenmünster. Der Grünzug ist durch eine Kleingartenanlage unterbrochen und daher nicht durchgängig erlebbar. Der Park „In der Remise“ ragt als bewaldeter Grünzug von Westen in das Siedlungsgebiet hinein. Der Grünzug „ehemaliger Landgraben“ verläuft parallel zum östlichen Siedlungsbereich. Weitere große Grünzüge oder Parkanlagen im Siedlungsbereich sind nicht vorhanden.

Freiräume in der Innenstadt (Kaiser-Wilhelm-Platz, „Piazza“, Marktplatz, u.a.) weisen teilweise unübersichtliche bauliche Situationen sowie einen hohen Versiegelungsgrad auf. Hinzu kommt ein Mangel an Mobiliar, sodass die Aufenthaltsqualität gering ist. Straßen sind zum großen Teil durch ruhenden Kfz-Verkehr geprägt und weisen dementsprechend auch einen geringen Grünanteil auf.

In Lorsch zeichnet sich die Wohnbebauung vorwiegend durch frei stehende Einfamilienhäuser aus. Die Freiflächen dieser Grundstücke weisen zumeist einen hohen Grünanteil auf und tragen zur Aufenthaltsqualität bei. Die Straßenzüge sind dagegen wenig begrünt.

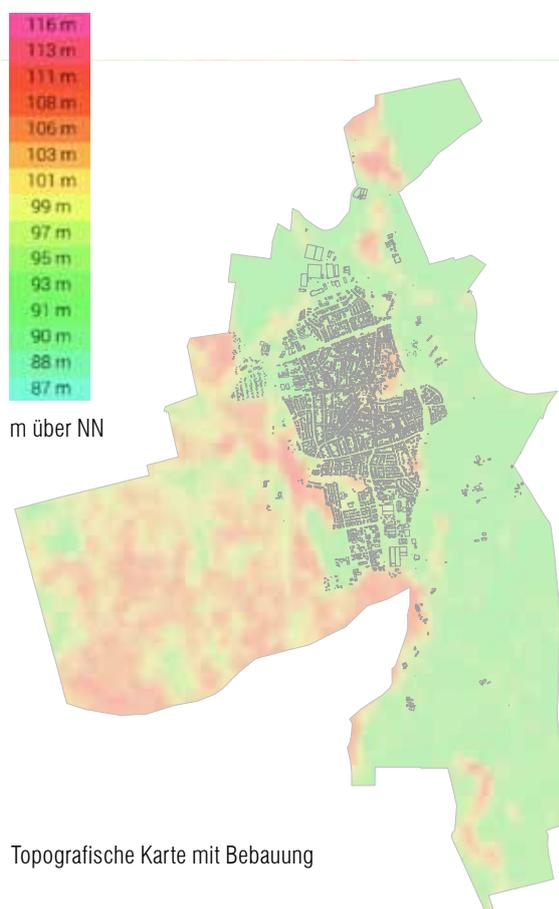
Handlungsempfehlung

Aufwertung und Gestaltung von Gemeinbedarfs-/ Erholungsflächen:

- Neuordnung/Erlebbarkeit der Kleingartenanlage im Grünzug zwischen den historisch bedeutsamen Denkmälern Königshalle und Kloster Altenmünster
- Einbindung der Gewässer in die Naherholungs- und Freiraumplanung (z.B. Inszenierung des Elementes Wasser)
- Steigerung des Anteils von straßenbegleitendem Grün (insbesondere entlang stark genutzter Routen) mit Blick auf einheimische Artenvielfalt, Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität
- Identität der öffentlichen Flächen wahren/schaffen

Förderung umweltgerechten Handelns:

- Steigerung der Wertschätzung für Schutzflächen (z.B. durch aktive Kommunikation, Einrichtung von Lehrpfaden, o.a.)





Öffentliche Freiräume, öffentliche Grünräume

18. Umwelt- und Naturschutz

Angesichts der globalen Klimaerwärmung, und gesundheitlichen Belastungen durch Schadstoffe, Feinstaub und Gase sind Umwelt- und Naturschutz von zentraler Bedeutung.

Im Sinn der Agenda 21 hat Lorsch folgende Leitbilder benannt:

- Ressourcenschonendes Leben und Wirtschaften
 - Regionale, regenerative Energieversorgung
 - Lorsch als Vorreiter bei alternativen Energiequellen
 - Energiesparendes Bauen soll gefördert werden
 - Einsatz gesundheitlich unbedenklicher Baustoffe
 - Verantwortlicher Umgang mit Wasser
- Gesunde [...] Mobilität
- Stadt zwischen Wiesen und Wäldern = Stadt des Naturschutzes
 - Grünland sichern, erweitern und vernetzen
 - Erhalt der landwirtschaftlichen Flächen und Betriebe
 - Versorgung mit regionalen Produkten fördern
 - Wald und Wiesen für Fauna und Flora sowie zur Naherholung erhalten

Weitläufige Flächen der Stadt Lorsch sind als Schutzgebiete ausgewiesen. Darunter sind Gewässer- und Naturschutzgebiete, Bannwald, Biotope, Flora-Fauna-Habitate und Vogelschutzgebiete.

Schutzgebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (Natura 2000):

- EU-Vogelschutzgebiet „Hessische Altneckarschlingen – Rheinniederterrasse“,
- EU-Vogelschutzgebiet Nr. 6217-403 „Wälder der südlichen hessischen Oberrheinebene“
- FFH-Gebiet Nr. 6317-301 „Weschnitzinsel von Lorsch“

Das größte Fließgewässer in der Gemarkung Lorsch ist die Weschnitz. Die Weschnitz verläuft von Weinheim bis Lorsch in zwei künstlich geschaffenen Gewässerbetten; der östliche Weschnitzlauf wird als „Weschnitz“ und der westliche als „Alte Weschnitz“ bezeichnet. Grundwasserstände schwanken in Lorsch stark und sind bei Bauvorhaben zur berücksichtigen.

Handlungsempfehlung

Stärkung der Schutzflächen:

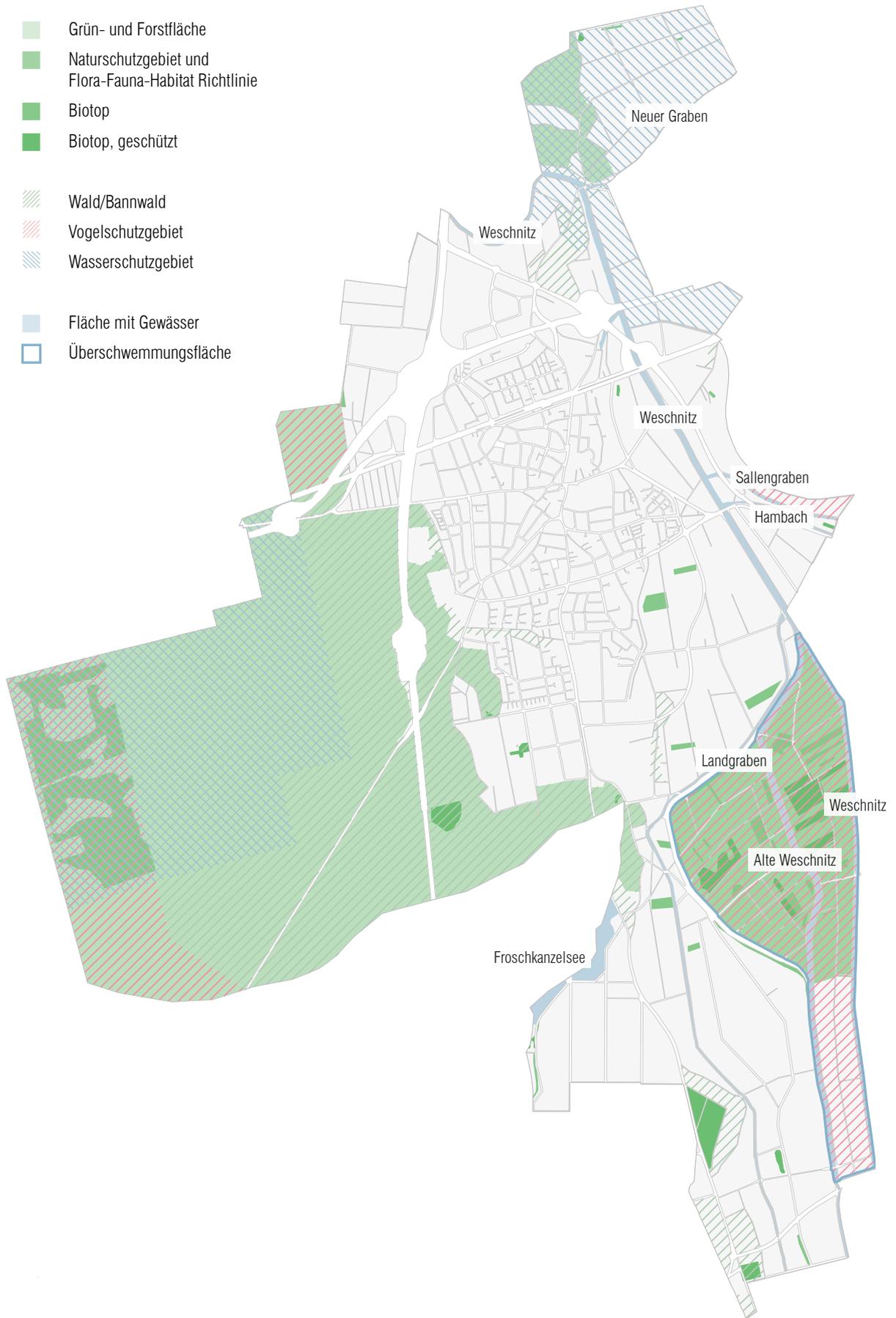
- Erhalt, Entwicklung und Ergänzung der Schutzflächen
- Förderung von Maßnahmen zum Erreichen von Schutzzielen
- Stärkung des Naturbewusstseins und nachhaltigen Bürgerhandelns
- Stärkung der Hochwasservorsorge

Förderung von Luftreinhaltungsmaßnahmen:

- Ausbau der kraftfahrzeugfreien Mobilität
- Ausbau der Filterfunktion lokaler Naturräume
- Verbraucherinformation

Allgemein:

- Reduktion von Emissionen
- Maßnahmen zur Steigerung der biologischen Vielfalt auf öffentlichen und privaten Flächen



Schutzgebiete

19. Klimaschutz und Klimaanpassung

Der globale Klimawandel gehört zu den größten Problemen der Gegenwart. Auf die Folgen der Klimaerwärmung müssen sich die Städte einstellen, um die Gesundheit ihrer Bewohner*innen zu schützen (Adaption). Emissionen, die die Erdatmosphäre negativ verändern, sind zu reduzieren (Mitigation).

Anpassung an die Folgen des Klimawandels – extreme Wetterphänomene wie anhaltende Hitze- und Trockenperioden, Starkregenereignisse und Stürme – sind erforderlich. Das Intergovernmental Panel on Climate Change schlägt die Förderung von „Initiativen und Maßnahmen, um die Empfindlichkeit natürlicher und menschlicher Systeme gegenüber tatsächlichen oder erwarteten Auswirkungen der Klimaänderung zu verringern“ vor.

In Lorsch ist durch die bestehenden Verkehrsstraßen auf Dämmen, der A-67 im Westen und der B-47 im Norden, sowie den Weschnitzdämmen im Osten der Luftaustausch eingeschränkt. Frischluft vom Lorsch Stadt Wald wird mit dem Westwind Richtung Siedlung transportiert, jedoch weitgehend durch die stark erwärmten Straßen aufgezehrt und an den Dämmen abgebremst. Bei den in Lorsch (vor allem während der strahlungsarmen Herbst- und Wintermonate) charakteristischen Inversionswetterlagen besteht das Risiko erhöhter Schadstoffwerte und erhöhter Temperaturen.

Um das Thema Klimaanpassung im Bewusstsein der Öffentlichkeit zu verankern muss eine Sensibilisierung bei der Bürgerschaft zu diesem Thema erfolgen. Strategien und Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Ausstoßes von klimarelevanten Treibhausgasen sind zu fördern.

Handlungsempfehlung

- Erstellung eines Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzepts
- Förderung klimagerechten Bürgerhandelns

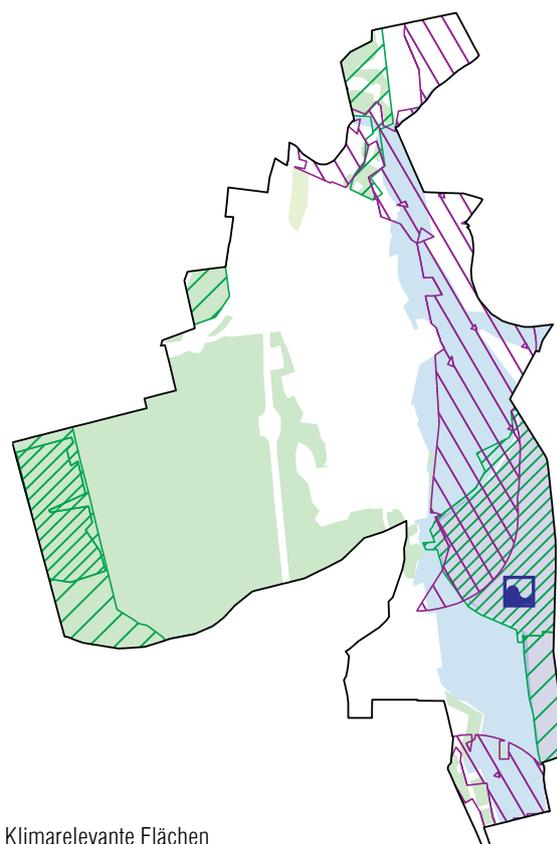
Klimaanpassung:

- Stärkung und Ausbau von Vegetation / Grün- und Blauflächen / naturnaher Gestaltung und Pflege

- Erhalt und Ausbau von Frischluftschneisen und Kaltluftentstehungsgebieten
- Renaturierung von Gewässern
- Stärkung von gesunden Lebensbedingungen

Klimaschutz:

- Förderung der Energiewende (Emissionsreduktion, Effizienzsteigerung, Wärmeschutz, Einsatz regenerativer Energiequellen (siehe Unterkapitel „Erneuerbare Energie“ auf Seite 86; nachhaltige Mobilität; etc.)
- Förderung von nachhaltigem klimafreundlichen Handeln (klimafreundliches Bauen und Wohnen; nachhaltiger Konsum, Ressourcennende; etc.)



Klimarelevante Flächen

- Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen
- Vorbehaltsgebiet/Vorranggebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz
- Wasser-Rückhaltebecken
- Vorranggebiet/Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft



Versiegelung: Verkehrs- und Gebäudeflächen

20. Erneuerbare Energie

Windkraft

Gemäß dem Regionalplan Südhessen sind in Lorsch aufgrund der ausgedehnten Schutzflächen keine Vorhalteflächen für Windkraft ausgewiesen.

Solarenergie

Im Norden entlang der Bundesautobahn A-67 und im Osten entlang der Bahnstrecke befinden sich Flächen mit guten solaren Einstrahlungsinintensitäten.¹ Außerdem eignen sich rund 20% der Dachflächen in Lorsch zur Anbringung einer Photovoltaikanlage. Durch die Nutzung der Frei- und Dachflächen können bis zu 60% des aktuellen Strombedarfs abgedeckt werden (rund 31.000 MWh/a).

Biomasse

Mit Biomasse können Strom und Wärme erzeugt werden. Auf den Einsatz von pflanzlicher Biomasse zur Energieherstellung sollte aufgrund von damit einhergehenden Negativauswirkungen wie der Steigerung von Treibhausgasemissionen, Umweltschäden infolge Monokulturanbau und globaler sozialer Ungerechtigkeit (Konflikt zur Nahrungsmittelherstellung bzgl. Flächen- und Wasserbedarf) verzichtet werden. Bislang ungenutzte lokale Rückstände aus Landwirtschaft und Agrarindustrie können genutzt werden.

Seit 2009 gibt es in Lorsch eine Biogasanlage. Sie verarbeitet jährlich rund 7.500 t nachwachsende Rohstoffe und 700 t Gülle zu Biogas. Mit der Anlage werden eine Gärtnerei mit Strom und Wärme wie auch 800 Haushalte mit Strom versorgt. Seit 2014 wird die Anlage an die Energiegenossenschaft Starkenburg verpachtet.¹

Wasserkraft

Aufgrund der geringen Größe der Wasserläufe in Lorsch ist kein Stromertragspotential zu erwarten.

Lokale Energieproduktion

Die lokale, dezentrale und von Energieversorgungsunternehmen unabhängige Produktion von Energie sollte als Ergänzung zum bestehenden Energie-Mix-Angebot verstanden werden und als ein Teil des Gesamtenergiemix ausgebaut und gefördert werden.

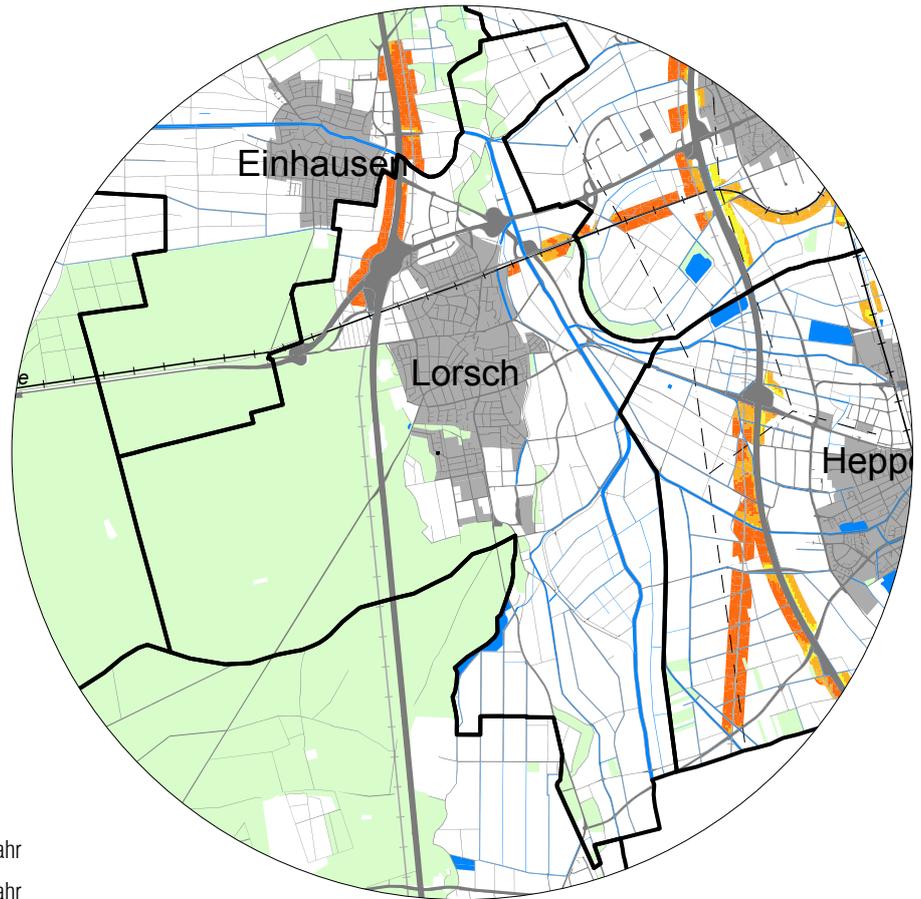
So stellen neben Photovoltaikanlagen auch Blockheizkraftwerke (auf Basis von Hackschnitzelverfeuerung), weitere Biogasanlagen² (im Kontext landwirtschaftlicher Betriebe) oder Nahwärmeversorgung (auf Basis lokal vorhandener Wärmequellen (z.B. Abwasserhauptsammler mit Restwärme oder Gewerbebetrieb mit Restwärmepotential) und angeschlossenem Wärmepumpeneinsatz) Potentiale der Energieerzeugung und kleinteiligen lokalen Energieversorgung und -verteilung dar. Kurze oder entfallende Energietransportwege sprechen für solche lokal ausgerichtete Maßnahmen; gleichwohl benötigt man für bestimmte Formen auch eigens dafür zu schaffende Infrastruktur (Nahwärmeverteilnetz).

Handlungsempfehlung

- Die Nutzung des Potenzials nachhaltiger erneuerbarer Energien ist zu fördern und auszubauen. (Siehe Unterkapitel „Klimaschutz und Klimaanpassung“ auf Seite 84.)
- Die Empfehlungen des Energieberichts sind umzusetzen.

¹ Deutsche Akademie der Naturforscher Leopoldina (2013): Stellungnahme. Bioenergie – Möglichkeiten und Grenzen. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2016): Solardachkataster.

² Im ländlichen Raum stellen großformatige Biogasbehälter einen landschaftsprägenden negativen Faktor dar, der allerdings durch Anpflanzung von einrahmenden Gehölzpflanzen landschaftsbildverträglich kaschiert werden kann.



SWOT

Die SWOT-Analyse (englisch: Strengths, Weaknesses, Opportunities und Threats – Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken) unterteilt auffällige Themen der Bestandsaufnahme nach positiver und negativer Bewertung. Hieraus ergeben sich die vier Analysekatogorien:

- Stärken (positiv) gilt es zu unterstützen und zu vergrößern.
- Schwächen (negativ) gilt es abzumildern und zu beheben.
- Chancen (positiv) gilt es zu ergreifen und auszunutzen.
- Risiken (negativ) gilt es zu vermeiden und auszuweichen.

Die SWOT-Analyse stellt den festgestellten Schwächen und Gefahren die erkannten Stärken und Potentiale gegenüber. Hierdurch kann sie Lösungswege aufzeigen und Maßnahmen können abgeleitet werden, welche die spezifischen Charakteristika der Stadt Lorsch aufgreifen. Durch die Maßnahmen sollen positive Aspekte verstärkt und negative Aspekte abgemildert werden.

Die SWOT-Analyse basiert auf der Analyse der Gesamtstadt Lorsch wie auch auf Anregungen aus der Bürgerbeteiligung.



UNESCO-Weltkulturerbe Königshalle



Landschaft nord-östlich der Siedlungsfläche von Lorsch über das Ried bis zum Odenwald

Thema	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Region	<ul style="list-style-type: none"> - Naturräumliche Vielfalt und landschaftliche Qualität - Teilhabe an Metropolregionen - Nahgelegene Nachbarkommunen 	<ul style="list-style-type: none"> - Mangelnde Perspektive für interkommunale Zusammenarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> - Umgebungsqualität touristisch nachhaltig nutzen - Verknüpfung mit der Metropolregion aktiv gestalten (Wohnen, Arbeiten, Freizeit) - Daseinsvorsorge interkommunal betrachten 	<ul style="list-style-type: none"> - Interkommunale Ressourcen bleiben ungenutzt durch mangelnde Vernetzung
Stadt Lorsch	<ul style="list-style-type: none"> - Standort UNESCO Weltkulturerbestätten - Kompakte Siedlungsstruktur - Großes kulturelles Angebot und vielfältige Veranstaltungen - Mildes Klima 	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsfläche von Bundesfernstraßen gerahmt (Lärm-/Feinstaubemissionen, Siedlungsgrenze) - Weschnitz verläuft in künstlichen Gewässerbetten 	<ul style="list-style-type: none"> - Flache Topographie bedingt gute infrastrukturelle Erschließbarkeit - Innerstädtische Flächen intensiv nutzen - Pflege der städtischen Identität - Vernetzung städtischer Akteure - Touristische Prägung der Stadt ausbauen 	<ul style="list-style-type: none"> - Frischluftkorridore und Nahmobilität durch Bundesfernstraßen eingeschränkt - Abwanderung von Dienstleistern und Einzelhändlern aus der Innenstadt
Historische Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> - Bedeutende Stadtgeschichte „Karolingerstadt“ - Historischer gewachsener Innenstadtkern mit besonderem Charakter 	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungskörper wächst stetig nach außen („Flächenfraß“) 	<ul style="list-style-type: none"> - Angemessene Pflege der städtischen Identität (Stadtzentrum und kulturelles Erbe) - Historische Bauten identitätsstiftend und touristisch attraktiv 	<ul style="list-style-type: none"> - Beeinträchtigung des Ortsbilds und Verlust der Identität durch unpassende städtebauliche oder bauliche Entwicklungen
Demographie & Pendler	<ul style="list-style-type: none"> - Überdurchschnittlicher Anteil an junger Bevölkerung (im Vergleich zu Hessen) 	<ul style="list-style-type: none"> - Steigender Pendleranteil - Betreuungsangebot für Kinder entspricht aktuell nicht dem Bedarf 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorbereitung auf stetige Bevölkerungszunahme - Frühzeitige Vorbereitung auf den Anstieg des Durchschnittsalters (Ausbau Nahmobilität, Barrierefreiheit, altersgerechte Wohnformen / Arbeitsplätze) - Ausbau Betreuungsmöglichkeiten für Kinder/Senioren - Ausbau integrativer Angebote 	<ul style="list-style-type: none"> - Auspendlerströme können zunehmen und die lokale Wirtschaft schwächen



Entwicklungspotential: Chance für Neuordnung von gemischt genutztem Areal im Süden von Lorsch



Entwicklungspotential „In den langen Ruten“

Thema	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> - Geringer Arbeitslosenanteil - Kaufkraftniveau über Bundesdurchschnitt - Attraktiver Gewerbesteuererbesatz für Unternehmen - Aktivitäten der „Entwicklungsgesellschaft Lorsch“ und „Wirtschaftsregion Bergstraße“ 	<ul style="list-style-type: none"> - Geringer Anteil an Unternehmensdienstleistern - Hoher Anteil nicht-sozialversicherungspflichtig Beschäftigter - Geringer Anteil von Beschäftigten in Ausbildung - Geringe Steuereinnahmekraft je Einwohner - Niedrige Einzelhandelszentralität (vgl. Bergstraße) 	<ul style="list-style-type: none"> - Ansiedlung von Unternehmensdienstleistern - Berücksichtigung langfristiger Trends - Ausbau sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung - Ausbau des Ausbildungsplatzangebots 	<ul style="list-style-type: none"> - Gefahr der Abwanderung junger Bürger aufgrund fehlender Ausbildungsmöglichkeiten - Geringe Kaufkraftbindung an den Handelsplatz Lorsch
Flächennutzung	<ul style="list-style-type: none"> - Überdurchschnittlicher Anteil an Gewässerflächen - Große zusammenhängende Waldflächen - Sehr gute Anbindung der Gewerbeflächen 	<ul style="list-style-type: none"> - Geringer Anteil an Flächenreserven - Geringer Ausnutzungsgrad (geringe bauliche Dichte) großer Siedlungsflächenanteil - Hoher Versiegelungsgrad der öffentlichen Freiräume 	<ul style="list-style-type: none"> - Fokussierung der Innenentwicklung - Nutzung von Baulücken und untergenutzten Flächen in Siedlungs- und Gewerbegebieten - Entwicklung von modellhaften Nutzungen bei Freiwerden größerer Flächen - Ausbau der Vegetationsflächen im Stadtkörper - Entwicklung von naturnahen Gewässerrandstreifen (Artenvielfalt und Freizeit) 	<ul style="list-style-type: none"> - Druck durch Zuzug führt zu kurzfristiger Ausweitung von Neubaugebieten und wenig nachhaltiger Flächeninanspruchnahme - Eingeschränkte Steuerungsmöglichkeit der Entwicklung von Potentialflächen durch diskontinuierlich und separat geführtes Kataster zu Brachflächen
Land- & Forstwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> - Land-/Forstwirtschaft prägen das Landschaftsbild 	<ul style="list-style-type: none"> - Keine ökologische Land-/Forstwirtschaft 	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt und Ausbau des Naherholungswerts der land- und forstwirtschaftlich geprägten Flächen - Ausbau der ökologischen Land-/Forstwirtschaft - Ausbau von Artenvielfalt und Bodenqualität 	<ul style="list-style-type: none"> - Konventionelle Land- und Forstwirtschaft verstärken den Klimawandel - Beeinträchtigung der konventionellen Land-/Forstwirte durch den Klimawandel



Wohnquartier: fehlende Barrierefreiheit



Wohnquartier: fehlende Barrierefreiheit

Thema	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktiver Wohnstandort durch Lage in zwei Metropolregionen 	<ul style="list-style-type: none"> - Wohnungsnachfrage kann nicht bedient werden - Hoher Wohnflächenverbrauch pro Person - Hoher Anteil flächenintensiver Einfamilienhaus-Bebauung - Wohnraum meist nicht barrierefrei/seniorengerecht 	<ul style="list-style-type: none"> - Verträgliche Flächenentwicklung steuern: „Grenzen des Wachstums“ definieren, Innenentwicklung fördern, Außenentwicklung/ Neufächenausweisungen nur bedingt zulassen - Verträgliches Wohnflächenwachstum (Förderung von Nachverdichtung, Umwandlung von Gewerbe-/Industrieflächen) - Schaffung von integriertem, bezahlbarem Wohnraum und lebendigen Wohnquartieren - Förderung von Wohnflächen-Tausch, Umzügen, barrierefreiem Wohnflächenausbau, integrierten Wohnformen 	<ul style="list-style-type: none"> - Ungesteuerte Wohnraumentwicklung angesichts stetigen Bevölkerungswachstums und steigenden Durchschnittsalters - Widerstand der Bevölkerung gegen Wachstum/ Nachverdichtung möglich - Wohnungsdruck kann zu steigenden Wohnkosten führen - Wegfall der Preisbindung von bestehenden sozialpreisgebundenen Wohnungen - Bebauungspläne stoßen teils auf Unverständnis/ Widerstand in der Bevölkerung, komplizierte Bebauungspläne können private Bautätigkeit mindern
Gewerbe	<ul style="list-style-type: none"> - Gewerbeflächenentwicklungskonzept liegt vor - Gewerbeflächen verkehrsgünstig gelegen - Organisation der Gewerbebetriebe und Einzelhändler in Verbänden - Auszeichnung als „ausgezeichneter Wohnort“ 	<ul style="list-style-type: none"> - Konfliktpotential auf Flächen gemischter Nutzung: Wohnen und Gewerbe - Leerstände und unbebaute Liegenschaften - Keine interkommunale Kooperation 	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung von Empfehlungen des Gewerbeflächenentwicklungskonzepts - Aufbau nachhaltiger Strukturen durch Entwicklung von gemischt genutzten Flächen - Ansiedlung von dienstleistenden/wertschöpfungsintensiven Unternehmen - Entwicklung der Standortvorteile Lebensqualität/ Erreichbarkeit - Förderung interkommunaler Zusammenarbeit - Ausbau des Ausbildungsplatzangebots 	<ul style="list-style-type: none"> - Suboptimale Flächennutzung (Nutzungskonflikt/ Brachfläche/Unternehmensart) hemmt wirtschaftliches Wachstum - Abwanderung junger Erwachsener durch fehlende Ausbildungsperspektiven - Interkommunal vorhandene Ressourcen bleiben ungenutzt



Nachverdichtungspotenzial: innerstädtische Brache



Aufwertungspotenzial: ungestalteter Straßenraum

Thema	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Potenzialflächen für Wohnen und Gewerbe	<ul style="list-style-type: none"> - Existenz zusammenhängende Potenzialflächen 	<ul style="list-style-type: none"> - Untergenutzte Flächen innerhalb erschlossener Quartiere - Potenzialflächenkataster teils veraltet/lückenhaft 	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von Wohnraum - Erweiterung von Betrieben durch vertragliche Nachverdichtung auf vorhandenen Flächenpotenzialen - Entwicklung von Modellquartieren auf zusammenhängenden Potenzialflächen - Aufstellung eines Potenzialflächenentwicklungskonzepts - Aktives Potenzialflächenmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> - Wohnflächen- und Unternehmensflächenentwicklung stagniert aufgrund aktuell fehlender zur Verfügung stehender Flächenressourcen
Bebauungspläne	<ul style="list-style-type: none"> - Stadtentwicklung wird durch Bebauungspläne kontinuierlich mitgestaltet 	<ul style="list-style-type: none"> - Bebauungspläne entsprechen teils nicht den aktuellen Anforderungen der Stadtentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> - Veraltete Bebauungspläne für Wohn-, Gewerbe- und Mischgebiete überprüfen und zeitgemäß aktualisieren 	<ul style="list-style-type: none"> - Veraltete Bebauungspläne hemmen die Innenentwicklung
Einzelhandel & Gastronomie	<ul style="list-style-type: none"> - Einzelhandelskonzept vorhanden - Breites Angebot durch diverse inhabergeführte Einzelhandelsbetriebe - Gutes gastronomisches Angebot im Stadtkern - Direktvermarktung von lokal produzierten Lebensmitteln 	<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsdefizite in der Nahversorgung - Im Einzelhandel teils geringe Angebotsqualität, uneinheitliche Öffnungszeiten und mangelnde Aufstellung gegenüber Online-Konkurrenz - Leerstand von Verkaufsf lächen im Innenstadtkern - Gastronomieangebot teils nicht kindgerecht/familienfreundlich 	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung der Empfehlungen des Einzelhandelskonzepts - Bauliche Anpassung von Einzelhandelsflächen - Intensivierung von Netzwerkaktivitäten zur Interessenwahrnehmung und Qualitätsverbesserung - Sicherung, Stabilisierung und Ausbau der Angebotsqualität - Förderung branchenübergreifenden Handelns - Förderung lokaler Ökonomie und regionaler Produkte 	<ul style="list-style-type: none"> - Geringe Angebotsqualität führt zu Abwanderung der Kundschaft - Gefahr der Schließung inhabergeführter Geschäfte/Gastronomiebetriebe bei Eintritt ins Rentenalter und ungeklärter Nachfolge



Gastronomie am Marktplatz



Einzelhandels-Leerstand

Thema	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Soziales	<ul style="list-style-type: none"> - Ehrenamtliches Engagement der Bürger*innen (Vereine, Initiativen) - Betreuungsangebote für Senioren - Bau großer Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen - Nachschulische Betreuungsangebote für Kinder - Förderung der Integration von Flüchtlingen/ Migranten durch die Stadt 	<ul style="list-style-type: none"> - Lage des Flüchtlingswohnheims am Stadtrand (erschwerter Integrationsmöglichkeit) - Mangel an gefördertem Wohnraum absehbar (Mietpreis-/Belegungsbindung läuft aus) - Kapazitätsengpässe im Bildungs-/Betreuungsangebot für Kinder 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung des Betreuungs-, Bildungs- und Aktivitäten-Angebots für Kinder/Jugendliche/Familien/Senioren/Neubürger - Förderung ehrenamtlichen Engagements - Förderung von sozialem Wohnungsbau - Stärkung von Gemeinbedarfseinrichtungen und Einrichtung Begegnungstreff 	<ul style="list-style-type: none"> - Wohnraummangel für Menschen mit geringen Einkommen mindert die soziale Gerechtigkeit und grundsätzliche Teilhabechance - Vereinbarkeit von Familie und Beruf wird durch Mangel an Kinderbetreuungsplätzen gefährdet
Mobilität – Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Anbindung an Fernstraßen - Im Großteil des Straßennetzes geringe Geschwindigkeiten ≤ 30 km/h eingerichtet - Neue Wohngebiete großflächig verkehrsberuhigt 	<ul style="list-style-type: none"> - Fernstraßen sind Barrieren für Siedlungsentwicklung - Einfallstraßen und Bahntrasse trennen Siedlungsbereiche voneinander - Fließender Verkehr dominiert Erscheinungsbild des öffentlichen Raums - Teils zu hoch angeordnete Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr bei geringen Fahrbahnquerschnitten - Stadteingänge sind teils nicht angemessen gestaltet - Teils intensive Lärmbelastungen durch Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Minderung der Barriere-/ Trennwirkung von Kfz-Straßen (Gestaltung von Frischluftschneisen und Über-/Durchgängen) - Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum (Verkehrsberuhigung, Flächengestaltung, Begrünung) - Angemessene Gestaltung der Stadteingänge - Kfz-Verkehr reduzieren, verlangsamen und sicher abwickeln - Ausbau Lärmschutz 	<ul style="list-style-type: none"> - Mangelnde Flächengerechtigkeit zwischen Kfz-Verkehr und Nahmobilität - Starke Aufheizung von Kfz-Flächen im Sommer - Lärm- und Schadstoffbelastungen durch Fernstraßen und geplante ICE-Neubautrasse - Anwachsener Kfz-Verkehr in Wohngebieten infolge von Nachverdichtung und Zuzug



Jugentreff Sachsenbuckelstraße



Trennwirkung Bensheimer Straße und Bahnanlage

Thema	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Mobilität – Parken	<ul style="list-style-type: none"> - Parkraumbewirtschaftung des Ortszentrums teils eingerichtet 	<ul style="list-style-type: none"> - Stellplatzflächenangebot nicht auskömmlich - Stellplätze auf Privatgrund oft zweckentfremdet - Hoher Parkdruck, hoher Parksuchverkehr - Ruhender Verkehr dominiert Erschließungsstraßen - Gehwegparken verbreitet (Einschränkung von Barrierefreiheit und Sicherheit) - Parkierungsanlage für Besuchsverkehr Weltkulturerbe fehlt (ist in Planung) - Mangelnde Beschilderung von Parkmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> - Planung und Realisierung der Parkierungsanlage für Besuchsverkehr Weltkulturerbe (stadt- und umweltverträgliche Gestaltung) - Optimierung des Parkraumangebots - Unterbindung von Gehwegparken 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschränkung der Nahmobilität durch ruhenden Verkehr - Steigender Parkierungsdruck bei ausbleibendem Ausbau alternativer Mobilitätsangebote - Verkehrliche Überlastung infolge wachsender Besucherströme
Mobilität – Nahmobilität ÖPNV & Multimodalität	<ul style="list-style-type: none"> - Großteil der ÖPNV-Haltestellen barrierefrei ausgebaut - Bahnhof ist multimodaler Knotenpunkt - Gute Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel 	<ul style="list-style-type: none"> - ÖPNV-Angebote entsprechen zum Teil nicht Bedarf (Netz / Taktung für mobilitätseingeschränkte Personen, Pendler, u.a.) - Kaum Abstimmung der ÖPNV-Angebote untereinander (kein integrierter Fahrplan)(Anschluss Bensheim hat Priorität) - Bahnübergänge und -umfeld werden nicht als sicher empfunden - Kaum multimodale Knotenpunkte vorhanden - Sharing-Modelle sind kaum eingeführt 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Kfz-konkurrenzfähiger ÖPNV-Verbindungen für alle Siedlungsgebiete (ÖPNV-Taktung in Oberzentren, Abstimmung SPNV und ÖPNV am Bahnhof Lorsch) - Prüfung der Erstellung eines Stadtbuskonzeptes und Einführung Bürgerbus - Barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV-Systems - Aufnahme von ÖPNV-Verbindungen nach Mannheim und Viernheim in Nahverkehrsplan - Schaffung einer Ride-Sharing-Plattform - Ausbau der Multimodalität (Vernetzung von Mobilitätsangeboten fördern) - Förderung betrieblichen Mobilitätsmanagements 	<ul style="list-style-type: none"> - Zunahme Kfz-Verkehr durch ungenügenden Ausbau des ÖPNV und multimodaler Angebote



Gehwegparken im Siedlungsbereich



Bahnübergang ohne Radfahrstreifen

Thema	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Mobilität – Nahmobilität Rad- & Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs, wichtigen sozialen Einrichtungen und Freizeitangeboten zu Fuß und mit dem Fahrrad - Dichtes Netz an Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr (Fußgängerüberwege, Fußgängerschutzanlagen, Lichtsignalanlagen, Querungshilfen) vorhanden - Radverkehrskonzept vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> - Ruhender und fließender Kfz-Verkehr schränken Bewegungsraum und Sicherheit ein - Radwege teils mangelhaft geführt - Fehlende bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen und im Ortskern - Radverkehrsanlagen teils nicht regelkonform oder angemessen für Nutzergruppen gestaltet - Verkehrssicherheit für Radfahrer teils eingeschränkt - Einzelhändler teils nicht barrierefrei zugänglich - Wohn- und Gewerbegebiete nördlich der Bahnlinie von Kernstadt abgeschnitten 	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung des Radverkehrskonzepts - Schaffung attraktiver, geschlossener, sicherer Netze für Rad- und Fußverkehr - Ausbau von Beschilderung, Barrierefreiheit und Beleuchtung entlang Nahverkehrswegen - Ausbau von Sitz-/Aufenthaltsmöglichkeiten entlang Fußwegen - Bewerbung von Bike-Sharing-Modellen (Förderung der Multimodalität) - Minderung der Barrierewirkung von Hauptstraßen und Bahntrasse - Verträgliche Führung von touristischem und einheimischem Nahverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Mangelnder Ausbau der Nahmobilität schädigt Klimabilanz der Stadt und fördert soziale Ungerechtigkeit - Mangelnde Beschilderung (Auffindbarkeit) und Kommunikation von Nahverkehrsoptionen verstärkt Kfz-Nutzung - Nutzungskonflikte im Nahverkehr zwischen Bewohnerschaft und Welterbe-Touristen
Tourismus & Kultur	<ul style="list-style-type: none"> - Lorsch ist touristischer Anziehungspunkt - UNESCO Weltkulturerbestätten und UNESCO Geopark sind besondere touristische Attraktionen - Gute Entwicklung der Welterbestätten in den letzten Jahren, weitere Entwicklungen geplant - Viele Kulturangebote in und um Lorsch 	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktionen teils nicht gut erschlossen (Nahmobilität, Beschilderung, Information; Gestaltung, Aufenthaltsqualität) - Auftaktorte des Rundgangs (Bahnhof, Parkplatz, Bushaltestelle) nicht ausreichend ansprechend gestaltet - Überdachte, barrierefreie Wartegelegenheiten und sanitäre Anlagen fehlen (an Attraktionen und entlang Kulturachse) - Museumszentrum nicht als solches erkennbar - Wenige Übernachtungen von Touristen 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau des regionalen und überregionalen Tourismus - Stärkung der Historie der Stadt - Verknüpfung von Kultur und Landschaft - Aufwertung der Erschließung der Attraktionen (Nahverkehr, Multimodalität, Information, Beschilderung, Gestaltung, Aufenthaltsqualität, Einrichtung Auftaktorte) - Stärkung des Museumszentrums - Ausbau der Attraktionen der Wintersaison 	<ul style="list-style-type: none"> - Ungeordnete Entwicklung führt zu Konflikten zwischen Bewohnerschaft und Touristen (Parkraum, Nahmobilität, etc.)



Fahrradabstellanlage Besucherinformationszentrum (BIZ)



Luftbild auf Kulturachse Welterbe, Blick nach Osten

Thema	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Sport & Freizeit	<ul style="list-style-type: none"> - Viele ortsansässige Vereine, aktives Vereinsleben - Vielfältige Freizeit- und Sportangebote - Freizeit- und Naherholungsgebiete schnell erreichbar 	<ul style="list-style-type: none"> - Mitgliederzahlen der Vereine sinken - Angebot und Bedarf an Kultur- und Freizeitstätten weder lokal, noch interkommunal erhoben 	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung des Miteinanders im öffentlichen Raum - Umsetzung des Spielentwicklungsplans - Interkommunale Erhebung des Freizeit- und Sportangebots und -bedarfs - Ausbau der Beschilderung der Freizeitangebote (Orientierung) 	<ul style="list-style-type: none"> - Bandbreite des Freizeit- und Sportangebots kann nicht erhalten werden
Freiraum & Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> - Mildes und sonniges Klima - Landschaft von Wasserläufen durchzogen - Hochwertiges Landschaftsbild (Odenwald, Schutzflächen, Land- und Forstwirtschaft) - Gelände vorwiegend eben (Erschließung einfach) - Durchgehender Grünzug östlich der Siedlungsfläche 	<ul style="list-style-type: none"> - Wenig innerstädtische Parkanlagen - Öffentliche Parkanlagen kaum möbliert, geringe Aufenthaltsqualität - Innerstädtische Frei-/Straßenräume teils stark versiegelt und von Kfz-Verkehr geprägt, Begrünung fehlt - Öffentlicher Raum teils nicht Kind-, Jugend- oder Seniorengerecht gestaltet - Hundebesitzer im Konflikt mit Spielplatzordnung / Hundewiesen fehlen 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung von Gemeinbedarfs-/Erholungsflächen unter Wahrung von deren Identität - Ausbau von Parkanlagen in dichten Siedlungsbereichen (Pocket-Parks) - Naturnahe und erlebbare Gestaltung von Gewässern - Ausbau von straßenbegleitendem Grün - Wertschätzung von Schutzflächen - Forderung der Tunnelbauweise für geplante ICE-Neubautrasse 	<ul style="list-style-type: none"> - Nicht-klimaangepasste Straßenzüge verringern Attraktivität der Nahmobilität im Sommer - Bei Nachverdichtung Gefahr einer grün- und freiräumlichen Unterversorgung
Umwelt & Naturschutz	<ul style="list-style-type: none"> - Vielfältiger Naturraum - Hohe Anzahl von Naturdenkmälern, Umwelt- und Naturschutzgebieten - Renaturierung der großen Wiesenflächen im Natur- und Vogelschutzgebiet - Hohes Grundwasservorkommen 	<ul style="list-style-type: none"> - Keine ökologische Landwirtschaft - Bundesautobahn und Bundesstraßen schränken Bewegungsmöglichkeit der Fauna stark ein - Gestaltung von privaten Grünflächen teils nicht ökologisch nachhaltig - In Bebauungsplänen festgelegte Begrünung teils nicht durchgesetzt - Zunehmende Lichtverschmutzung 	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung von Umwelt- und Naturschutz (Schutzgebiete, biologische Vielfalt) - Förderung nachhaltiger ökologischer Land- und Forstwirtschaft - Förderung nachhaltigen Bürgerhandelns - Förderung von Luftreinigungsmaßnahmen - Reduktion von Emissionen 	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhte Temperaturen bei Inversionswetterlagen - Weitere Beeinträchtigung der Artenvielfalt durch konventionelle Land- und Forstwirtschaft



Aufwertungspotenzial: Gestaltung der Kulturachse

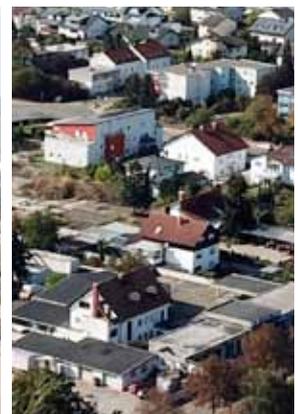


Künstlich gefasster Lauf der Weschnitz

Thema	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Klimaschutz & Klimaanpassung	<ul style="list-style-type: none"> - Existenz eines Energieberichts - Dreimalige Durchführung Energiekarawane 	<ul style="list-style-type: none"> - Bundesfernstraßen schränken Luftaustausch ein - Kaum Produktion regenerativer Energien - Öffentlicher Raum im Siedlungsbereich teils nicht klimagerecht genutzt/gestaltet - Gewerbeflächen überwiegend nicht klimagerecht gestaltet 	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung der Empfehlung des Energieberichts - Erstellung Klimaschutz-/anpassungskonzept - Erhöhung der Resilienz der öffentlichen Räume gegen extreme Wetterphänomene - Ausbau von Grün- und Blauflächen - Sensibilisierung der Öffentlichkeit zu klimarelevanten Maßnahmen - Klimaanpassungspotenziale auf privaten Flächen - Ausbau von Frischluftschneisen, Erhalt/Ausbau von Frischluftentstehungsflächen - Renaturierung von Gewässern - Förderung Energiewende 	<ul style="list-style-type: none"> - Ungenügende oder späte Anpassung an Folgen des Klimawandels - Erwärmung der Freiflächen aufgrund eines hohen Versiegelungsgrads - Beeinträchtigung des Klimas durch konventionelle Land- und Forstwirtschaft wie auch Flächenversiegelung
Erneuerbare Energie	<ul style="list-style-type: none"> - Biogasanlage vorhanden - Vorhandene Potenziale für Photovoltaikanlagen auf Dächern und an Fassaden, für Abwärmenutzung an Hauptsammlern, für Blockheizkraftwerke, für weitere Biogasanlagen - Existenz eines Energieberichts 	<ul style="list-style-type: none"> - Geringer Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergiebedarf 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau und Förderung der Nutzung nachhaltiger lokaler erneuerbarer Energien - Umsetzung der Empfehlung des Energieberichts 	<ul style="list-style-type: none"> - Störung des Stadtbildes infolge von spiegelnden Oberflächen - Störung des Landschaftsbildes infolge von Großanlagen - Einschränkung der Funktionalität von Schutzgebieten bei Ausbau von Energieanlagen



Ausbau der Grünqualität: Pflanzenpatenschaft



Klimaanpassungspotenziale auf privaten Flächen

Leitbild, Ziele und Strategien

Spezifisch für die Stadt Lorsch und in Abgleich mit den Richtlinien des Landes Hessen zur Förderung der Nachhaltigen Stadtentwicklung benennt der STEP 2030 das folgend beschriebene Leitbild sowie Ziele und Strategien.

Leitbild

Das Leitbild für die Entwicklung der Stadt Lorsch dient der Entscheidungsfindung bei der Definition, Planung und Umsetzung von Maßnahmen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Analyse sowie den Leitlinien des Agenda-21-Prozesses (siehe Unterkapitel „Vorhandene Grundlagen und Konzepte“ auf Seite 15) wird folgendes Leitbild für den STEP 2030 definiert:

- Naturnah und klimaaktiv
- Traditionell und innovativ
- Gemeinsam und nachhaltig

Aus diesem Leitbild werden die Ziele, Strategien und schließlich die konkreten Maßnahmen abgeleitet, welche die Entwicklung von Lorsch in den nächsten Jahren steuern.

Naturnah und Klimaaktiv

Lorsch ist unmittelbar von hochwertiger Natur umgeben; Schutzflächen für Wasser, Gehölze, Flora und Fauna belegen rund 38 % der Gemarkungsfläche der Stadt. Die Region Bergstraße ist von hoher landschaftlicher Attraktivität. Stadt und Region bieten eine hohe Erholungsqualität und sind für die Gesundheit der Bewohner*innen und Besucher*innen wie auch für die Qualität des lokalen Ökosystems von besonderer Bedeutung.

Traditionell und Innovativ

Örtliche Traditionen entwickeln sich aus landschaftlichen Gegebenheiten und historisch gewachsener Tradition. Die Lage der Stadt in den Altneckarauen mit mildem Klima und flacher Topographie bedingen die frühe Erschließung der

Region schon im Mittelalter und den vormals traditionellen Fokus auf die Landwirtschaft.

Die gut erhaltenen UNESCO-Welterbestätten und das Freilichtmuseum Laresham ermöglichen Teilhabe an der Geschichte der Region. Die Riedforste sind beliebte Naherholungsräume. Die Landwirtschaft fokussiert auf Ackerbau und Viehzucht. Äcker, Wiesen und Wald sind Teil der Kulturlandschaft der Stadt Lorsch. Die Feste der Stadt spiegeln mit dem UNESCO-Weltkulturerbe-tag, der Lorschker Kerb und dem Tabakfest lokale Traditionen wieder.

Heute ist die Stadt Lorsch Teil zweier Ballungsräume. Metropolregionen sind Motor gesellschaftlicher, kultureller und technologischer Entwicklung.

Die Traditionen der Stadt und die lokalen Besonderheiten sollen gemeinsam erhalten und zeitgerecht gestärkt werden.

Gemeinsam und Nachhaltig

Faktoren zur Einordnung der städtischen Lebensqualität sind materielle und immaterielle Werte:

- Bauliche und gestalterische Qualität des öffentlichen Raums und der öffentlichen Einrichtungen
- Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe, Freiheit und Sicherheit
- Gesundheit
- Eine intakte Umwelt

Angesichts des demographischen Wandels, der Globalisierung und Digitalisierung sowie der Klimaerwärmung – also intensiven Veränderungen – ist die Lebensqualität besonders zu beachten und zu erhalten und die Attraktivität der Stadt zu stärken.

Ziele

Hauptziel der integrierten, nachhaltigen Stadtentwicklung in Lorsch ist grundsätzlich die Verbesserung der Lebens-, Wohn- und Arbeitsbedingungen für die Bürger*innen und Besucher*innen.

Folgende Ziele konkretisieren dieses Hauptziel:

- Sozialen Nachteilen entgegenwirken / Integration fördern
- Wirtschaftliche Entfaltung verbessern / lokale Ökonomie unterstützen
- Stadtverträgliche Mobilität ausbauen
- Klimawandel entgegenwirken / Aufenthaltsqualität ausbauen / Umweltqualität verbessern / natürliche Lebensgrundlagen schützen / Gesundheit unterstützen
- Vielfalt stärken
- Stadtstruktur zeitgemäß weiter entwickeln

Strategien

Als Herangehensweise bei der Verfolgung des Leitbilds und Ziele sollen folgende Strategien berücksichtigt werden:

- 1 Der Blick auf den gesamtstädtischen und den regionalen Kontext
- 2 Das nachhaltige Planen
- 3 Das interdisziplinäre, integrierte und partizipative Handeln

Handlungskonzept

Das Handlungskonzept umfasst Maßnahmen und Leitprojekte, die auf Basis der vorgenannten Analyse, des Leitbilds, der Ziele und der Strategien entwickelt wurden. Ihre Umsetzung soll Missstände beheben, Stärken ausbauen und Potentiale entwickeln.

Der Aufbau der Maßnahmensteckbriefe basiert auf der Regelgliederung¹ des HMUKLV. Es werden „Eckdaten“ genannt, „Problemlage“ und „Ziele“ beschrieben wie auch „Projekte“ und Projektgruppen benannt, die zur Entwicklung der Maßnahme angeraten werden. Die Reihenfolge der Maßnahmen und der enthaltenen Projekte spiegelt keine Priorisierung wieder.

Die Priorisierung der Maßnahmen wird in den „Eckdaten“ mittels Plus-Zeichen vorgenommen (Bedeutungen: „+“ steht für „wichtig“, „++“ für „sehr wichtig“, „+++“ für „außerordentlich wichtig“). Der Durchführungszeitraum wird mit „kurz-“ (ein bis zwei Jahre), „mittel-“ (zwei bis fünf Jahre) bis „langfristig“ (fünf bis zehn Jahre) oder auch „kontinuierlich“ benannt.

Die Hervorhebung von Leitprojekten soll deren besondere und vordringliche Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der Stadt Lorsch unterstreichen. Die Leitprojekte bilden ihrerseits einen Querschnitt durch alle relevanten Handlungsfelder.

Die Reihenfolge der nebenstehenden Handlungsfelder spiegelt keine Wertung wieder, alle Handlungsfelder sind gleichermaßen relevant.

Verzeichnis der Handlungsfelder, Maßnahmen und Leitprojekte (mit Seitenangaben):

A. Stark vor Ort	101
A1 Starkes Stadtzentrum	102
A2 Entwicklungschancen für alle	104
A3 Gemeinsam aktiv	106
A4 Starke Netzwerke	107
B. Verträgliche Flächenentwicklung	108
B1 Wohnraum schaffen und finden	109
B2 Effektive und konfliktfrei genutzte Areale	111
B3 Wertgeschätzte Landschaft	112
B4 Ausgewogene Gewerbeflächen-nutzung	113
Extra: Untersuchung zur verträglichen Flächenentwicklung	114
C. Ausgewogene Lebensqualität.	126
C1 Kultur- und Natur-Verbunden	127
C2 Klima-Angepasst leben	128
D. Zukunftsweisender Klima-Schutz	130
D1 Klima-Neutral leben	131
D2 Klima-Neutral wirtschaften	132
E. Nachhaltige Mobilität.	133
E1 Förderung der Nahmobilität	134
E2 Flächengerechtigkeit im öffentlichen Straßenraum	137
E3 Verbesserung der Mobilitätsoptionen zur Welterbestätte	139
E4 Förderung der ÖPNV-Nutzung und multioptionaler Mobilität	140
L. Leitprojekte	141
L1 Weiterentwicklung Kulturachse – Tor zur Stadt Lorsch	142
L2 Modellquartier Seehofstraße „integriert und nachhaltig Wohnen“	144
L3 Entwicklung zentrale Nahversorgung	145

¹ Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2017): Neuausrichtung Programm „Stadtumbau in Hessen“. Regelgliederung Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für das Stadtumbaugebiet „XYZ Musterstadt“.

Handlungsfeld

A. Stark vor Ort

Themen: Soziales, Freizeit, Einzelhandel, Arbeitsplätze, Kommunikation

Im Handlungsfeld „Stark vor Ort“ wird insbesondere auf die vorhandenen Stärken und die bestehenden Strukturen aufgebaut, die es in Lorsch schon gibt.

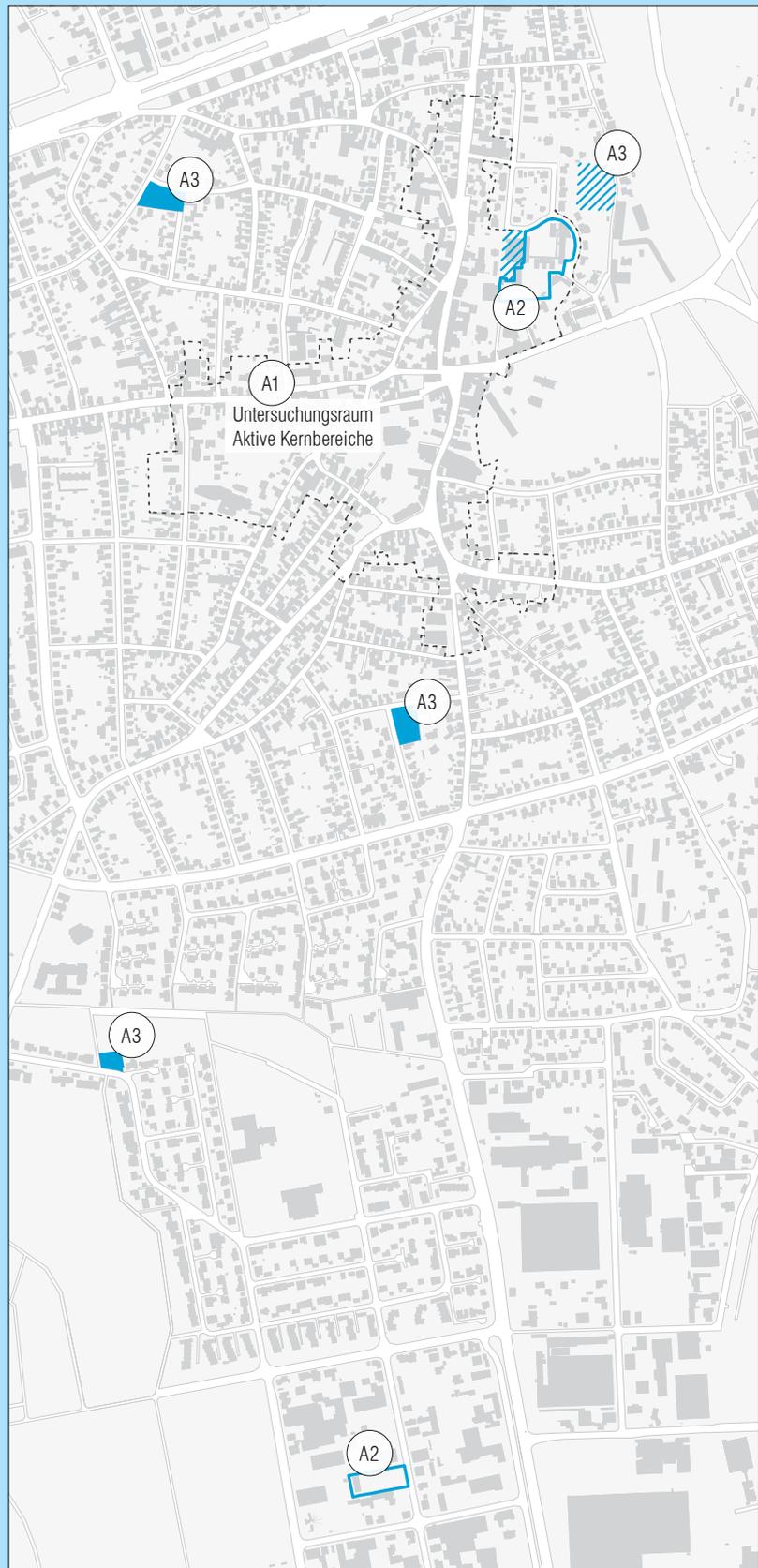
Ziele

- Unterstützung und Stärkung des Gemeinsinns in der Bürgerschaft
- Erhalt, Stabilisierung und Ausbau des Freizeitangebots
- Unterstützung bestehender Einzelhandels- und Versorgungsstrukturen
- Sicherung von Arbeitsplätzen, Steigerung der Zahl von Ausbildungsplätzen
- Aktivierung und Mobilisierung kommunikativer Netzwerke für eine gelebte und vielschichtig wirksame Beteiligung der Bürgerschaft

Handlungsfeld A. Stark vor Ort

Legende

- A2 Entwicklung Grundschulflächen (2.1d), Stärkung Jugendzentrum (2.2c)
- A3 Gestaltung Freizeitflächen (3.1a)



A1 Starkes Stadtzentrum

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A, B1, B3, C1, C2, E1

Priorität; Durchführungszeitraum

+++; mittel-/langfristig

Geschätzte Gesamtkosten

960.000 Euro

Träger

Stadt Lorsch, Private (Einzelhandel, Gastronomie, Mediziner)

Eigentümer

Stadt Lorsch, Grundstücks-/Gebäudeeigentümer

Nutzer

Bewohner-/Besucherschaft

Problemlage

Als Mittelzentrum muss Lorsch eine Versorgungsfunktion erfüllen. Der Tourismus ist eines der größten Arbeitsfelder der Stadt. Die Attraktivität der Stadt für die Bürger und die Besucher ist eng mit der Lebendigkeit des Stadtzentrums verbunden. Im Stadtzentrum stehen Einzelhandelsflächen leer; der Onlinehandel stellt für lokale Anbieter eine starke Konkurrenz dar.

Ziel

Sicherung und Steigerung der Attraktivität, der Lebendigkeit und der Angebotsvielfalt des Stadtzentrums. Förderung der lokalen Ökonomie.

Projekte

- A1.1 Stärkung von Einzelhandel und Gastronomie
- a Umsetzung der Leitlinien des Einzelhandelskonzeptes
 - b Förderung branchenübergreifenden Handelns und der Entwicklung und Umsetzung zukunftsfähiger Konzepte wie bspw.:
 - Gemeinsame Online-Marketing-Plattform „Marktplatz Bergstraße“ und Hubs zur Produktverteilung
 - Geschäftsnachfolge-Regelung
 - Anpassung von Angeboten (bspw. mobile Nahversorgung, einheitliche Öffnungszeiten)
 - Bewerbung im Förderprogramm „Lokale Ökonomie“
 - c Stärkung des Konsums lokal hergestellter Waren (Themen bspw. Qualität, Vielfalt; Unterstützung bei Umsetzung von „buy local“-Konzepten)
 - d Räumliche Anpassung von Einzelhandelsstrukturen (bspw. Neuordnung mit Anpassung von Zuschnitten und Größen, energetische Sanierung)
- A1.2 Lebendiger Ausbau des Stadtzentrums
- a Förderung von Direktvermarktern, kleinflächigen Spezialanbietern und Lebensmittelhandwerkern
 - b Stärkung der Nahversorgung
 - c Einrichtung und Ausweisung von geschlechtsunabhängig zugänglichen Wickelräumen und barrierefreien Sanitäranlagen in öffentlichen Gebäuden

¹ „buy local“: Bundesweite Imagekampagne inhabergeführter Unternehmen mit dem Ziel, Konsumenten für die Auswirkungen der Kaufentscheidungen zu sensibilisieren.

- A1.3 Stärkung des Hotelgewerbes
 - a Förderung des Ausbaus attraktiver Übernachtungsangebote
 - b Kommunikation (Ausbau der wahrnehmbaren Präsenz der Angebote, Intensivierung des Netzwerkes der Anbieter, Stärkung der Verknüpfung zwischen Anbietern und Stadtmarketing/Kulturamt)
- A1.4 Stärkung der medizinischen Versorgung
 - a Förderung der Entwicklung und Umsetzung alternativer Versorgungskonzepte
 - b Unterstützung bei Nachfolge-Regelung
- A1.5 Erstellung weiterführender teilräumlicher Untersuchungen und Entwicklungskonzepte (bspw. im Städtebauförderprogramm „Aktive Kernbereiche“)



Angestrebter Untersuchungsraum Stadtzentrum Lorsch (Förderprogramm „Aktive Kernbereiche“)

A2 Entwicklungschancen für alle

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A3, B, E

Priorität; Durchführungszeitraum

+++; kurz-/mittelfristig

Geschätzte Gesamtkosten

1.400.000 Euro

Träger

Stadt Lorsch, Schulen, Volkshochschule, Unternehmen

Eigentümer

Stadt Lorsch, Kreis Bergstraße, Bildungs-/Betreuungseinrichtungen, Stiftungen

Nutzer

Bewohnerschaft

Problemlage

Bildung und Können bestimmen die Lebensqualität maßgeblich. Gerechte Entwicklungschancen sind eine Grundlage des gesellschaftlichen Zusammenhalts. Angesichts dem deutlich gewachsenen Bedarf an Kinderbetreuungsangeboten wie auch demographischen Wandel ist für junge bis alte Menschen Entwicklungsgerechtigkeit herzustellen.

Ziel

Angebot gerechter Entwicklungschancen für alle. Förderung des integrierten Miteinanders.

Projekte

- A2.1 Stärkung des Betreuungs-/Bildungsangebots für Kinder
- a Ausbau der Vernetzung Stadt Lorsch, Schulträger Kreis Bergstraße und Schulleitungen (bspw. mit Einrichtung Moderator)
 - b Ausbau der Betreuungsplätze und Erweiterung der Betreuungszeiten in Kindertagesstätten, Kindergärten und Schulen, wie bspw.:
 - Unterstützung Betreuungsangebot „Pakt für den Nachmittag“
 - Anpassung Unterrichtsmodelle an zeitliche Mehrbetreuung
 - Räumlichkeiten für Nachmittagsbetreuung
 - c Einrichtung einer Ganztagschule für Schulkinder
 - d Anpassung Grundschulflächen, wie bspw.:
 - Unterstützung des Kreis Bergstraße bei Erstellung und Umsetzung Flächen-Erweiterungs-Konzept
 - Betrachtung Erweiterungsmöglichkeiten (Wingertsberg (alternativ: Aufwertung Bolzplatz siehe A3.1a), Nibelungenhalle) und Alternativstandorte (bspw. Werner-von-Siemens-Schule)
 - Ausbau Mitnutzung Nibelungenhalle (bspw. Schulmensa)
 - Aufwertung Innenhof Wingertsbergschule (Rückbau Container, Einrichtung Fahrradabstellflächen und Rückzugsmöglichkeiten)
 - Sanierung Gebäude Wingertsbergschule
 - e Ausbau Angebot Mittagessensplätze

A2.2 Stärkung der Entwicklungsangebote für Jugendliche und junge Erwachsene

- a Stärkung von Partizipationsmöglichkeiten, bspw. durch:
 - Förderung Präsenz des Jugendrats in Kinder-/Jugend-Bildungs-/Betreuungseinrichtungen
 - Stärkung der Rechte des Jugendrats
- b Stärkung der Vernetzung (bspw. Jugendamt, Jugendzentrum, Vereine, Jugendrat, ausbildende Unternehmen)
- c Stärkung des Jugendzentrums, bspw. durch:
 - Stärkung der Angebote
 - Förderung der Gebäudesanierung (bzw. bei Umzug: Förderung Gebäude-Aus-/Neubau)
- d Förderung von Ausbildungs-Plätzen, bspw. durch:
 - Durchführung einer Ausbildungsplatz-Offensive

A2.3 Förderung des Bildungsangebots für Erwachsene

- a Interkommunale Vernetzung der Erwachsenenbildungsangebote (wie von der VHS bereits angeboten)
- b Förderung von Eltern, bspw. durch:
 - Förderung der Begleitung von Eltern mit Säuglingen
 - Ausbau des Angebots (bspw. Thema Erziehung)

A2.4 Förderung des Betreuungsangebots für Senioren (insbesondere im Innenstadtbereich)

- a Förderung des Ausbaus und der Präsenz von Angeboten und Beratung
- b Förderung des Zugangs zu Angeboten
- c Einrichtung Seniorenbeirat
- d Förderung zentral gelegenen Seniorencafés

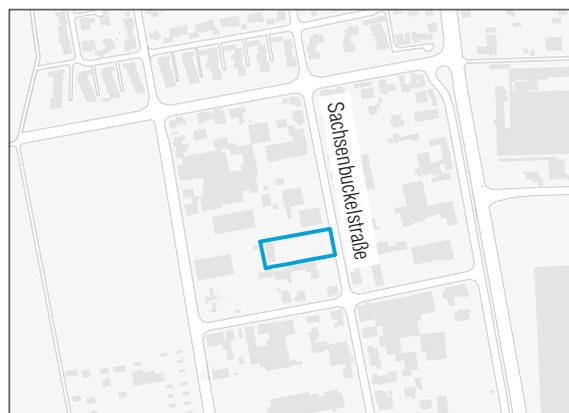
A2.5 Förderung von Einrichtung und Nutzung eines Nutzgartens und einer Gemeinschaftsküche in Betreuungs- und Bildungseinrichtungen (Ziele: Lebensmittel und gesunde Ernährung kennen lernen)

A2.6 Stärkung der Integration mittels Bildungs- und Teilhabeangeboten

- a Stärkung von Bedürftigen (bspw. kostenfreies Mittagessen, kostenfreie Ausflüge)
- b Stärkung etablierter Anlaufstellen, bspw. durch:
 - Förderung von Instandsetzung bzw. Ausbau von Gemeinschaftsräumen (bspw. im Gemeindehaus der ev. Kirchengemeinde)
- c Stärkung des „Begegnungstreffs/-cafés“ (bspw. attraktive Räumlichkeiten, erweiterte Öffnungszeiten, Angebot von Getränken und Speisen, Nutzung von Leerständen)
- d Förderung der Integration von Neubürgern (bspw. Einrichtung Börse für Helferjobs)



A2.1d Grundschule und mögliche Erweiterungsflächen



A2.2c Jugendzentrum

A3 Gemeinsam aktiv

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A2, C, E1

Priorität; Durchführungszeitraum

++; langfristig

Geschätzte Gesamtkosten

260.000 Euro

Träger

Stadt Lorsch, Vereine/Verbände, Ehrenamtliche

Eigentümer

Stadt Lorsch

Nutzer

Bewohner-/Besucherschaft

Problemlage

Traditionell ist die Lebensqualität in Lorsch als ländliche Kleinstadt eng mit der Sozialstruktur der Bürgerschaft verbunden. Angesichts des demographischen Wandels und des Strukturwandels sind die lokalen sozialen Strukturen zu stärken.

Ziele

Stärkung des sozialen Zusammenhalts in Lorsch im Hinblick auf Integration und Vielfalt, Offenheit und Identität.

Stärkung der Identifikation mit der Stadt und Region.

Projekte

A3.1 Einrichtung von integrierten und zielgruppenorientierten Spiel-, Experimentier-, Bewegungs- und Begegnungsflächen (bspw. für Menschen mit Einschränkungen, Senioren, Jugendliche, etc.) (siehe Maßnahme C1)

- a Umsetzung „Spieleitplanung Lorsch – für Jung und Alt“ (bspw. windgeschützte Tischtennisplatte, Trimm-Dich-Pfad, etc.), insbesondere:
 - Gestaltung von Sitzgelegenheiten zur Förderung gemeinsamen Austauschs (als Ruhe-/Gesprächsorte, Schattenplätze, etc.)



A3.1a Kettelerstraße, Wingertsberg, Im neuen Garten, Zedernstraße (von links nach rechts)

- Aufwertung Spielplatz Kettelerstraße
 - Aufwertung Bolzplatz Wingertsberg (alternativ: Erweiterung Grundschulflächen siehe A2.1d)
 - Gestaltung Treff-Ort „Im-neuen-Garten“ speziell für Jugendliche (18- bis 20-jährige)
 - Einrichtung Treff-Ort für Jugendliche im Stadtzentrum
 - Sicherung Spielplatz Zedernstraße
 - Plätze für Jugendliche sichern
- b Antragsstellung bei alla-hopp¹-Stiftung (in Zusammenarbeit mit Pädagogen und Senioren-Betreuern) für geeignete Fläche (bspw. im Birkengarten, in der Remise bzw. entlang ehemaligem Landgraben)
 - c Förderung der Sensibilisierung von Nutzern des öffentlichen Raums für Sauberkeits- und Sicherheitsbedürfnisse anderer Nutzer (bspw. Aufräumen)
- A3.2 Vernetzung von Freizeit-Angeboten der Region und Förderung des interkommunalen Austauschs (Bsp. „Gastwochen“ – die Bergstraße zu Gast in Gemeinde „X“)
- A3.3 Stärkung und Würdigung bürgerschaftlichen Engagements
- a Vernetzung von Stadtverwaltung und ehrenamtlich engagierten Menschen (bspw. ehrenamtlicher Katastrophenschutz, Grünpflege-Patenschaften, Urban-Gardening-Flächen, etc.)
 - b Förderung der Fortbildung zu Themen im Rahmen bürgerschaftlichen Engagements
 - c Förderung Ausbau niedrigschwelliger Engagements (bspw. Durchführung von „Goodwill“-Aktionen)

¹ „alla hopp“: Konzept für generationenübergreifende Bewegungs- und Begegnungsräume.

A4 Starke Netzwerke

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A, B, C, D, E

Priorität; Durchführungszeitraum

+ +; mittel-/langfristig

Geschätzte Gesamtkosten

13.500 Euro

Träger

Stadt Lorsch, Interessengemeinschaften, Vereine/Verbände

Eigentümer

Stadt Lorsch, Initiativen, Stiftungen, Vereine

Nutzer

Bürgerschaft, Gewerbetreibende, Unternehmerschaft

Problemlage

Individuelle Interessen können besser artikuliert und in die Umsetzung von Projekten und Prozessen gelangen, wenn die Beteiligten sich in Netzwerken und Interessenvertretungen zusammenfinden und ihre Interessen gemeinsam strukturieren und artikulieren.

Ziele

Zur Definition erstrebenswerter und erreichbarer Ziele können sich Interessengruppen konstituieren und koordinieren. Die Maßnahme richtet sich insbesondere an die unten stehenden Beteiligten und ihre Interessenvertretungen:¹

- Einzelhändler, Gastronomen und Hoteliers (wie Gewerbeverein, EGL, Wirtschaftsvereinigung Lorsch, Einzelhandel, Hotel und Gastronomieverband Südhessen)
- Kulturschaffende (wie Welterbestätte Kloster Lorsch, Heimat Kulturverein, Museumszentrum, Kultur- und Tourismusmanagement)
- Naturbegeisterte, Naturschützer und Ökologen (wie Nabu Bergstraße, Naturschutzzentrum Bergstraße, Vogelschutzverein Lorsch)
- Landwirte und Gewerbetreibende (wie EGL, Gewerbeverein Lorsch, Ortslandwirte)

- Integration von Menschen aus anderen Ländern in die städtische Gemeinschaft (wie Ökumenische Flüchtlingshilfe, Flüchtlingskoordination, Sozialamt, Evangelische Kirchengemeinde, Katholische Kirchengemeinde)

Projekte

- A4.1 Förderung stadtentwicklungsrelevanter Netzwerke und Vernetzung
 - a Anbahnung des Austauschs von Beteiligten (bspw. Räumlichkeiten für Treffen)
 - b Förderung der Institutionalisierung von Interessengruppen
 - c Vernetzung von örtlichen und überörtlichen Interessenvertretungen und der Politik/Stadtverwaltung
 - d Stärkung von Kommunikationsstrukturen
- A4.2 Förderung der Vernetzung von sozialen Einrichtungen, Bildungseinrichtungen und Vereinen
 - a Förderung des Ausbaus von Kooperationen (bspw. Projekt „ehemalige Flüchtlinge werden Seniorenpfleger“)
 - b Einrichtung einer Stelle zur Erhebung, Vermittlung, Koordination, Pflege (bspw. Versicherung) vorhandener und freier Ressourcen (Ziel: Ressourcen bündeln)
 - c Einrichtung einer Stelle zur Unterstützung von Bewerbungen um Fördermittel

¹ Die Nennung der hier aufgeführten Interessengemeinschaften erhebt an dieser Stelle keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Handlungsfeld

B. Verträgliche Flächenentwicklung

Themen: Wohnen, Gewerbe, Landschaft, Landwirtschaft, Schutzgebiete

Im Handlungsfeld „Verträgliche Flächenentwicklung“ wird auf die für Lorsch in besonderem Maße zutreffende Spreizung zwischen Flächenverbrauch und Flächennachfrage hingewirkt. Zum einen ist die Ressource zur Verfügung stehender Fläche äußerst knapp, zum andern gibt es einen begründeten Bedarf an Flächen für zukünftige Entwicklungen.

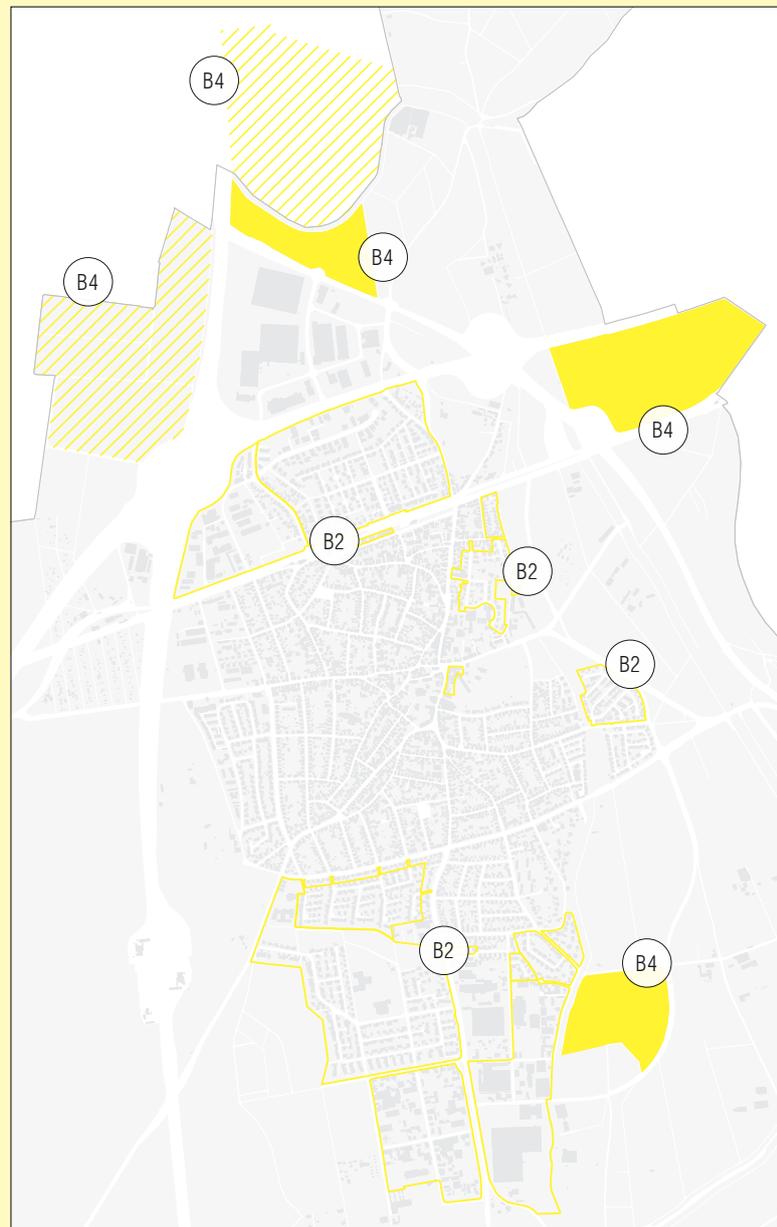
Ziele:

- „Fläche“ intensiv und hochwertig nutzen
- Sorgfältige Abwägung zwischen Flächenverbrauch und Flächenangebot
- Flächenbelegung oder -neuausweisung nach dem Grundsatz: Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Vermeidung von Flächenversiegelung
- Regelmäßiger Austausch zwischen flächennutzenden Interessengruppen zur Vermeidung von Konflikten und Entwicklung fairer, nachhaltiger Planungen
- Sicherung/Schaffung eines Flächenangebots für die Entwicklungsmotoren „Wohnen“ und „Gewerbe“
- Entwicklung von Brachen und Leerständen
- Vermittlung von Know-How, wie mit bestehenden Liegenschafts-Strukturen umgegangen werden kann; Beratung zur Aktivierung von Flächen, zu Entwicklungs- und Nutzungsoptionen für Grundstücke und für Gebäude

Handlungsfeld B. Verträgliche Flächenentwicklung

Legende

- B2 Entflechtung (2.1), Anpassung Bebauungspläne (2.2)
- B4 Umsetzung Gewerbeflächenkonzept (4.1), Gemarkungsflächentausch (4.2)



B1 Wohnraum schaffen und finden

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

B2, L2

Priorität; Durchführungszeitraum

+++; kontinuierlich

Geschätzte Gesamtkosten

1.625.000 Euro

Träger

Stadt Lorsch, Grundstücks-/Gebäudeeigentümer

Eigentümer

Stadt Lorsch, Grundstücks-/Gebäudeeigentümer

Nutzer

Bürgerschaft

Problemlage

In Lorsch fehlen Angebote für Integriertes Wohnen (gemeinschaftlich, generationenübergreifend, barrierefrei, Home-Offices) sowie für Senioren, Senioren-Gemeinschaften, Familien mit Kindern, Singles und Paare. Große Teile der Wohnbebauung bestehen aus Einfamilienhäusern. Der Ausnutzungsgrad zahlreicher Gebäude, Privatgrundstücke und Quartiere ist niedrig. Es gibt brach liegende, unbebaute, unter- und ungenutzte Grundstücke, Grundstücks-teile und Gebäude.

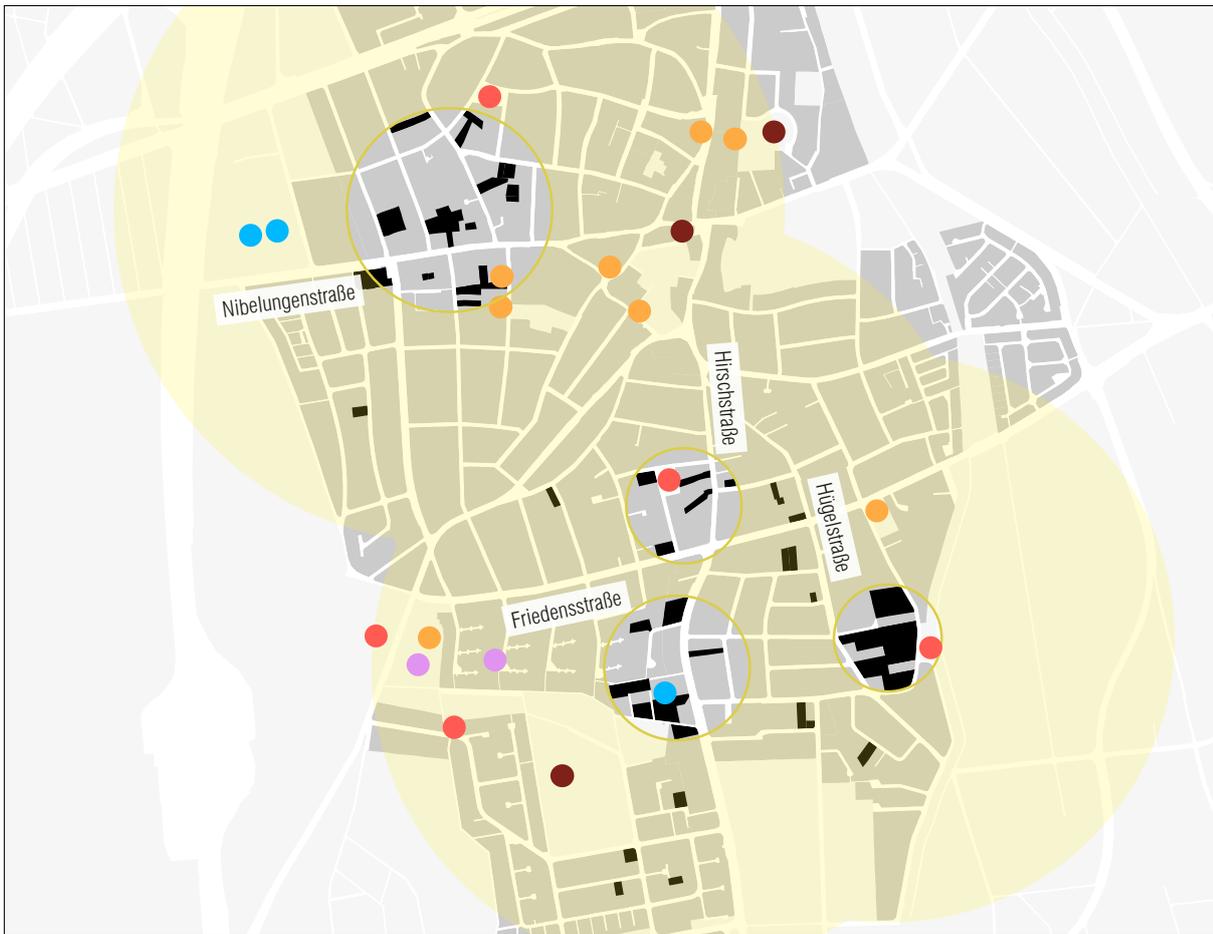
Der Wohnflächenverbrauch je Einwohner ist in Lorsch höher als an der Bergstraße. Bedarfsänderungen schlagen sich nicht in der Wohnungsgröße oder -art nieder; nach Auszug der Kinder bleiben Eltern im gewohnten Haus. Senioren bleiben trotz mangelhafter Barrierefreiheit im angestammten Zuhause. Familien mit Kindern suchen angemessen großen Wohnraum.

Ziele

- Innenverdichtung grundsätzlich in geregelten Verfahren unter Beteiligung der Betroffenen realisieren
- Schaffung bedarfsgerechten neuen Wohnraums für alle Einkommens- und Bevölkerungsschichten
- Ausbau von Nicht-Wohnbauten zu Wohnflächen
- Bedarfsgerechte Nutzung des vorhandenen Wohnraums
- Schaffung lebendiger Quartiere

Projekte

- B1.1 Erhebung des Wohnraumbedarfs (auch nach Wohnarten)
- B1.2 Aktualisierung, Pflege und Nutzbarmachung des bestehenden Potenzialflächenkatasters
- B1.3 Stärkung von Nachverdichtung
 - a Anpassung von Bebauungsplänen (siehe B2.2)
 - b Neuordnung von Grundstücken
 - c Angemessene Nachverdichtung (Themen: Mehrgeschossigkeit, Aufstockung, Belichtung, Blickachsen, Belüftung; Artenvielfaltsicherung, Versiegelungsgrad)
 - d Förderung des (Aus-)Baus von innovativem integriertem, kinder- und/oder seniorengerechtem (teils betreutem), bezahlbarem und dichtem Wohnen (Themen: Vielfalt, Gemeinschaft, Selbstbestimmung und Identifizierung; Barrierefreiheit, Klimagerechtigkeit; Mobilität) für Private, Genossenschaften und Baugruppen
 - e Anreiz zur Nutzbarmachung von Leerständen
- B1.4 Konzepterstellung, Planung und Errichtung von Modellquartieren zum „integrierten & nachhaltigen Wohnen“ (siehe „L2 Modellquartier Seehofstraße „integriert und nachhaltig Wohnen““ auf Seite 144)
- B1.5 Einrichtung einer Anlaufstelle zur Wohnflächen-Beratung
 - a Information und Beratung zu Optionen bei Nachverdichtungsvorhaben
 - b Einrichtung einer Online-Plattform zum Thema Wohnungs-Wechsel (Thema: „Wohn-Mobilisierung“)
 - c Beratungsstelle zu Tausch, Ringtausch, Vererbung, Schenkung, Wohnrecht, etc., inkl. Personalkapazität
 - d Kooperation mit relevanten Akteuren (bspw. Verein „WohnVision Bergstraße“)



Potenzialflächen für integriertes Wohnen
(Abbildung oben)

- Potenzialflächen-Cluster
- 500-m-Radius um Potenzialflächen-Cluster
- Potenzialflächen für integriertes Wohnen
- Lebensmittelhändler
- Spielplatz
- Bildung
- Kinderbetreuung
- Seniorenbetreuung / Seniorenangebote
- Wohnflächen



Potenzialflächen zur Nachverdichtung
(Abbildung links)

B2 Effektive und konfliktfrei genutzte Areale

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

B1, B4, L2

Priorität; Durchführungszeitraum

++; mittel-/langfristig

Geschätzte Gesamtkosten

385.000 Euro

Träger

Stadt Lorsch, Grundstücks-/Gebäudeeigentümer

Eigentümer

Stadt Lorsch, Grundstücks-/Gebäudeeigentümer

Nutzer

Bürgerschaft, Gewerbetreibende

Problemlage

Der Ausnutzungsgrad der Grundstücksflächen in den mischgenutzten Gebieten von Lorsch steht in Widerspruch zur Flächennachfrage. Eine Steigerung des Maßes der baulichen Dichte ist möglich. Die gemischte Nutzung von Quartieren durch Wohnen und Gewerbe birgt Konflikte. Diese Konflikte können zwischen Gewerbetreibenden und Bewohnern entstehen.

Ziele

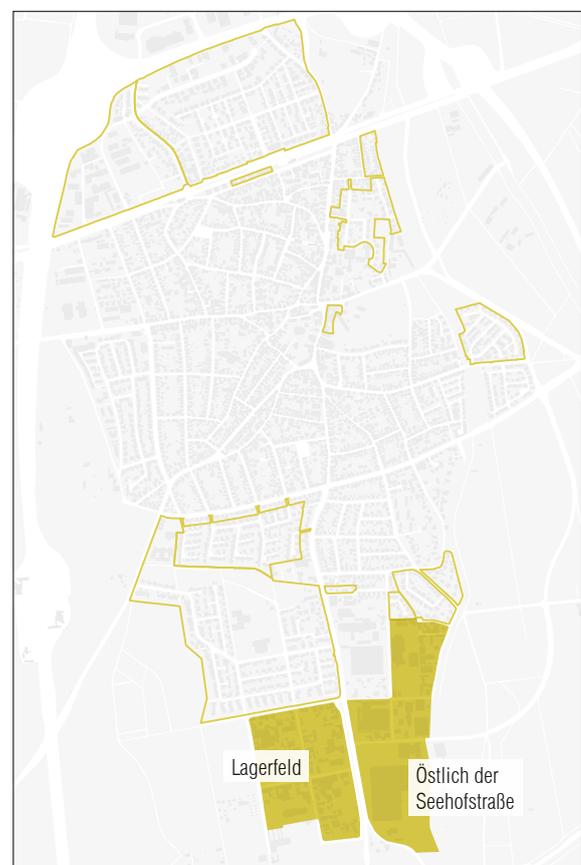
Untergenutzte Grundstücke und Gebäude werden angemessen strukturiert und belegt; es ist auf die Entflechtung von Wohnen und Gewerbe zu achten. Im Zuge dieser sukzessiven Entflechtung kann eine neue Nutzungszuordnung erfolgen und es können Wohnansprüche neben wohnverträglichen emissionsarmen Gewerbebetrieben koexistieren. Insgesamt ist mit einer Steigerung des Ausnutzungsgrades zu rechnen.¹

Projekte

- B2.1 Förderung der Entflechtung mischgenutzter Areale (insbesondere der Gebiete „Seehofstraße“ und „Im Lagerfeld“)
- Bestandsaufnahme von Nutzungsart und -intensität

- Erstellung eines Entflechtungskonzepts Wohnen und Gewerbe
- Unterstützung der Umsiedlung von Betrieben
- Anreiz zur Nutzbarmachung nicht-genutzter Flächen
- Neuordnung von Grundstücken
- Prozessbegleitende Eigentümerbeteiligung

- B2.2 Anpassung von Bebauungsplänen zur nachhaltigen Optimierung des Ausnutzungsgrades von Flächen (siehe „11. Bebauungspläne“ auf Seite 57 f.)
- B2.3 Umsetzung der Handlungsempfehlungen des Vergnügungsstättenkonzepts
- B2.4 Förderung von Vernetzung und Austausch zwischen flächennutzenden/-entwickelnden Interessengruppen (Ziele: Informationsaustausch, Entgegenwirkung von Konflikten; Entwicklung fairer, nachhaltiger Planungen)



Entflechtung mischgenutzter Areale und Anpassung der B-Pläne

Legende

- B2.1 Entflechtung
- B2.2 Anpassung von B-Plänen

¹ Hinweis: siehe STEP 2000+, Kapitel C, Seite 98, mit Darstellung zu erhaltender Flächenstrukturen (letzte innerstädtische Dünen mit geringer baulicher Dichte).

B3 Wertgeschätzte Landschaft

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A1, C, C3

Priorität; Durchführungszeitraum

+ +; mittel-/langfristig

Geschätzte Gesamtkosten

545.000 Euro

Träger

Stadt Lorsch, Land-/Forstwirte

Eigentümer

Stadt Lorsch, Grundstückseigentümer

Nutzer

Bewohner-/Besucherschaft, Land-/Forstwirte

Problemlage

Die Landwirtschaft produziert u.a. nachwachsende Rohstoffe und sichert die Ernährung. Dazu braucht sie Fläche.

Die Art der Betriebssysteme beeinflusst die Qualität von Böden, Gewässern, Flora und Fauna. Konventionelle Land- und auch Forstwirtschaft schwächen die biologische Vielfalt.

Existierende Schutzgebiete sind angesichts des menschlichen Eingriffs in den Naturhaushalt zu pflegen und gegen andersartige Nutzungsabsichten zu schützen.

Insbesondere der Klimawandel und die bereits messbar häufiger eintretenden Starkwetterereignisse verdeutlichen die Bedeutung des Ausbaus ökologischer Landwirtschaft und natürlich belassener Freiräume.

Ziele

- Ausbau der Klimaschutzpotenziale sowie der Klimaanpassungsfähigkeit der Land- und Forstwirtschaft
- Nachhaltiger, effektiver und innovativer Umgang der Land- und Forstwirte mit Ressourcen
- Pflege der Landschaft zur Steigerung der Erlebnis- und Lebensqualität
- Sicherung von Flächen für die Landwirtschaft

Projekte

- B3.1 Förderung nachhaltigen, innovativen Handelns in Land- und Forstwirtschaft
- a Ausbau von Klimaschutzmaßnahmen und Klimaanpassungsfähigkeit (bspw. Erstellung eines Entwicklungskonzepts inkl. Informationsvermittlung, Förderung der Ergebnis-Umsetzung, etc.)
 - b Förderung der Auseinandersetzung mit / Vermittlung von Wissen zu ökologischen und klimafreundlichen Betriebssystemen
 - c Förderung von Umstellungskonzepten (von konventionellen zu ökologischen Betrieben) sowie Förderung der schrittweisen Umsetzung
- B3.2 Förderung regionaler Produkte
- a Ausbau regionaler/lokaler Verarbeitungs- und Distributionskreisläufe und Förderung der Vermarktung (bspw. Direktvermarktung, lokale Schlachtung und Fleischverarbeitung)
 - b Erhalt und Pflege lokalen Wissens und Könnens in der Herstellung von Lebensmitteln
- B3.3 Erhalt und Pflege von Landschaftsbild, landwirtschaftlichen Flächen und Schutzflächen
- a Waldflächen aus wirtschaftlicher Nutzung nehmen
 - b Erhalt/Ausbau von Grünräumen im Siedlungsbereich
 - c Sicherung landwirtschaftlich genutzter Flächen

B4 Ausgewogene Gewerbeflächennutzung

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A, C, D, E

Priorität; Durchführungszeitraum

+: langfristig

Geschätzte Gesamtkosten

30.000 Euro

Träger

Stadt Lorsch, Grundstücks-/Gebäudeeigentümer

Eigentümer

Stadt Lorsch, Grundstücks-/Gebäudeeigentümer

Nutzer

Gewerbetreibende

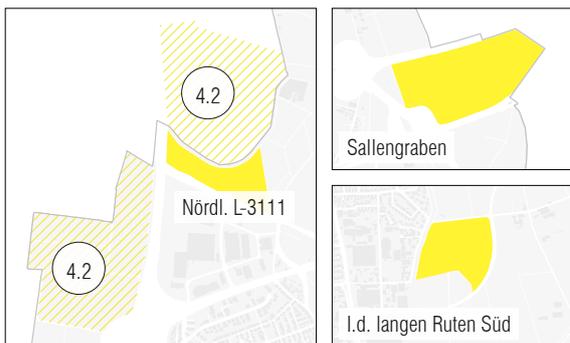
Problemlage

Die Gewerbeflächennachfrage ist nicht gedeckt. Gewerblich nutzbare Flächen werden ggf. benötigt. Eine flächenneutrale Stadtentwicklung wird bevorzugt.

Ziele

Lorsch soll ein attraktiver, leistungsfähiger Wirtschaftsstandort mit ausreichendem Gewerbeflächenangebot bleiben. Der Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ ist bei gewerblichen Nachfragen innerörtlich selten zu realisieren. Bei Gewerbeneuflächenentwicklungen sind Kosten und Nutzen sowie Negativauswirkungen des Flächenverbrauchs (Einschränkung von Landwirtschaft, Landschaftsbild und Schutzbelangen) abzuwägen.¹

¹ Zu den im GFK genannten Potenzialflächen zur Neuausweisung siehe Handlungsempfehlung (Unterkapitel „9.



Gewerbeflächenkonzept und -tausch

Legende

- B4.1 Prüfung Umsetzung Gewerbeflächenkonzept
- ▨ B4.2 Gemarkungsflächentausch

Projekte

B4.1 Umsetzung der Ziele des Gewerbeflächenkonzeptes (GFK), unter (1) Berücksichtigung des Fokus auf Innenentwicklung, (2) Prüfung von Kosten, Nutzen und potenziellen Negativauswirkungen, ggf. mit Konzeptentwicklung der Potenzialflächen:

- a „Nördlich L-3111“ (Prüfung: Naturschutz und Option interkommunale Gewerbeflächenentwicklung)
- b „Sallengraben“ (Prüfung: Verträglichkeit für das Landschaftsbild (inkl. Welterbestätten) und Sicherung Korridor für Landschafts- und Naturschutz)
- c „In den langen Ruten Süd“ (Prüfung: Verträglichkeit mit Seniorenwohnanlage, Pflegeheim und Schön-Klinikum)

B4.2 Erwägung eines Gemarkungsflächentauschs zwischen Lorsch und Einhausen bezüglich der Flächen nordwestlich der A-67/B-47 (Gemarkung Lorsch) sowie nordöstlich der A-67/L-3111 (Gemarkung Einhausen)

- a Anbahnung von Gesprächen (Bürgermeister, Gemeinden, Grundstückseigentümer) und Konzeptentwicklung

B4.3 Förderung der nachhaltigen Gewerbeflächennutzung (Themen bspw.: Verbesserung Energie- und Materialströme, effiziente Flächenutzung, klimagerechte Gestaltung von Flächen und Bauten, Aufbau Unternehmensnetzwerk, Einbindung kommunaler Fachbereiche, Einsatz Gebietsmanager)²

- a Erstellung und Umsetzung eines Konzepts zur nachhaltigen Nutzung der bestehenden Gewerbeflächen „Lagerfeld“ und „Östlich der Seehofstraße“
- b Prüfung flächenneutraler Gewerbeflächenentwicklung
- c Ggf. Ressourceneffiziente Entwicklung neuer Standorte
- d Ansiedlung innovativer, hochwertiger mittelständischer Unternehmen
- e Förderung innovativer Zusammenschluss-Konzepte kleiner Gewerbetreibender (bspw. Handwerkerhof)

² Gewerbe“ Seite 52).

² Wissenschaftsladen Bonn e.V. (2017): Nachhaltige Gewerbegebiete. Empfehlungen für Kommunen.

Extra: Untersuchung zur verträglichen Flächenentwicklung

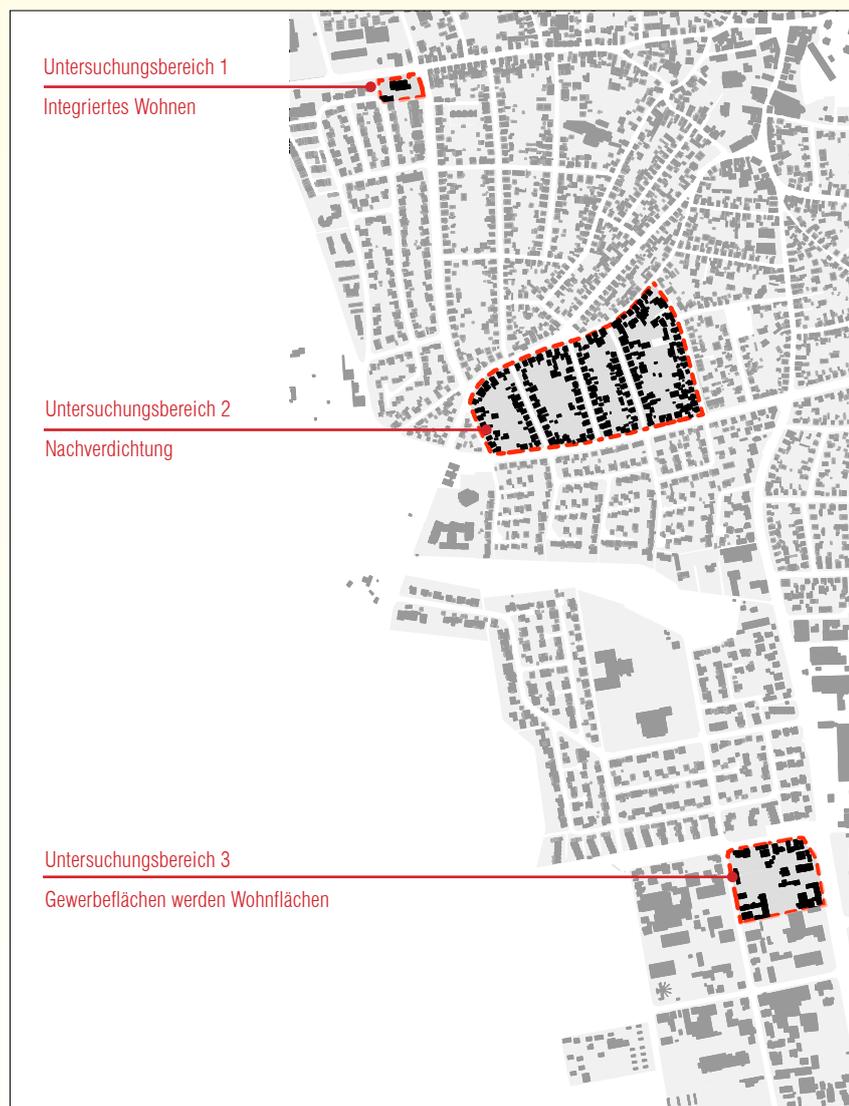
Einleitung und Zielsetzung

Der vorliegende Stadtentwicklungsplan STEP 2030 formuliert ein gesamtstädtisches Entwicklungskonzept für die Stadt Lorsch. Im Rahmen der durchgeführten Bestandsaufnahme und Analyse wurden Handlungsfelder erkannt und entsprechende Ziele formuliert. Um dem Wohnungsdruck und den steigenden Preisen entgegen zu wirken wird als eines der Ziele und Handlungsfelder die behutsame Nachverdichtung der bestehenden Strukturen und Wohngebiete von Lorsch vorgeschlagen. Im Folgenden soll nun beispielhaft dargestellt werden, wie eine Nachverdichtung von untergenutzten Grundstücken stattfinden kann und welche Rahmenbedingungen zu beachten sind. Anhand von drei Untersuchungsbereichen werden auf unterschiedlichen Planungs- und Maßstabsebenen Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt. In der folgenden Grafik sind die drei Bereiche im Stadtgefüge von Lorsch dargestellt.

Der erste Untersuchungs-bereich an der Kreuzung Nibelungen- und Kriemhildenstraße soll zu einem Wohnstandort umgenutzt werden. Hierbei soll insbesondere die Realisierung eines integrierten Wohngebäudes berücksichtigt werden.

Im zweiten Untersuchungs-bereich, der aus einer Vielzahl von Einzelgrundstücken besteht, sollen Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie und in welchem Umfang eine Nachverdichtung im kleinteiligen Wohngebiet möglich ist.

Bei dem dritten Bereich handelt es sich um ein in Teilen brachliegendes, ehemals gewerblich genutztes Gebiet im Süden von Lorsch, welches zukünftig einer Wohnnutzung zugeführt werden soll. Da die wohnbauliche Entwicklung durch die dortigen Rahmenbedingungen erschwert wird, soll hier zunächst ein grundsätzliches Entwicklungsszenario untersucht werden.



Untersuchungsbereiche zur verträglichen Flächenentwicklung

Untersuchungsbereich 1 - Integriertes Wohnen

Aufgabenstellung

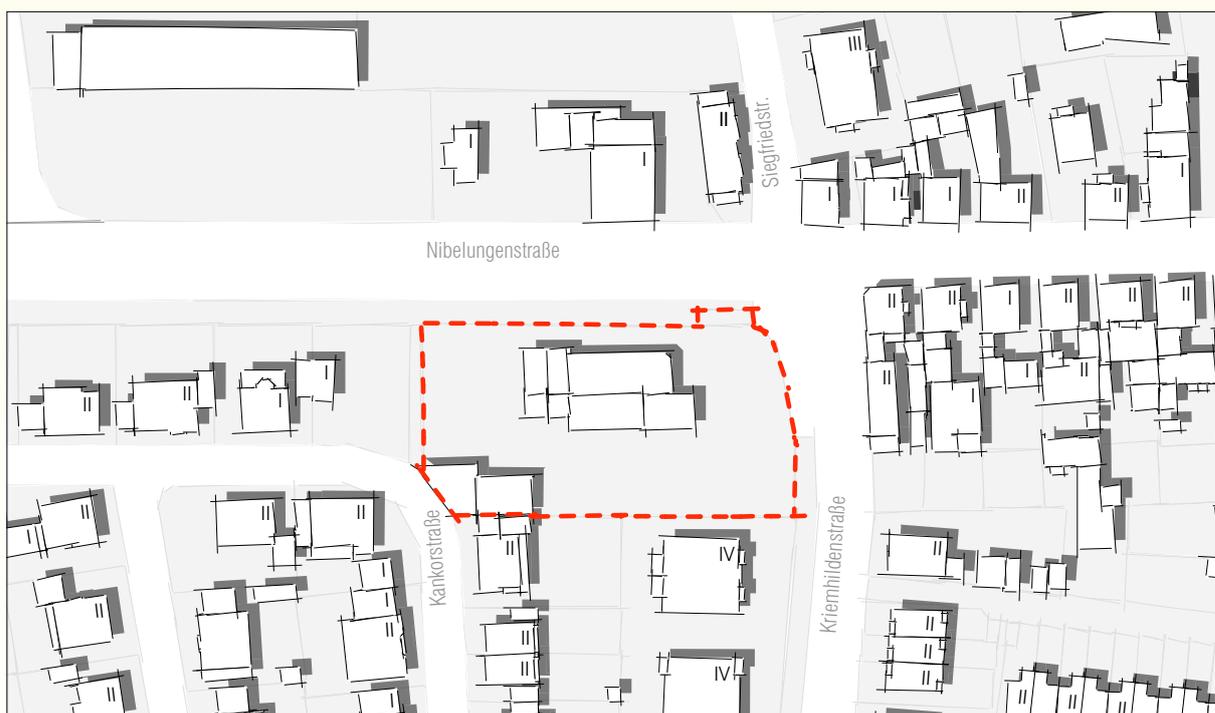
Das zentral gelegene Grundstück am Rande des Ortskerns von Lorsch soll zu einem Wohnstandort umgenutzt werden. Derzeit ist die Fläche durch eine Immobilie mit Mischnutzung bebaut. Insbesondere die großflächige Versiegelung zur Straße prägen neben dem zweigeschossigen Gebäude das Erscheinungsbild des Grundstücks.

Aufgrund seiner zentralen und gut erschlossenen Lage mit verschiedenen Versorgungsmöglichkeiten in fußläufiger Umgebung soll hier untersucht werden, ob sich das Grundstück für eine integrierte Wohnnutzung eignet, die auch mobilitätseingeschränkte Menschen berücksichtigt. Denkbar ist ein Wohnhaus für generationenübergreifende Gemeinschaften (siehe Maßnahme B1.4) gegebenenfalls mit kleinen Büroeinheiten.

Rahmenbedingungen

Das Grundstück liegt auf der südlichen Seite der Nibelungenstraße und ist Richtung Süden, Westen und Osten von Wohnbebauung umgeben. Lediglich nördlich der Nibelungenstraße befinden sich Gewerbebetriebe wie eine Tankstelle, Getränkemarkt, Gästehaus und Ähnliches. Das Grundstück eignet sich daher aufgrund seiner Ausrichtung gen Süden und seiner Nachbarschaft für eine Wohnnutzung oder einer Mischung aus Wohnen und ruhiger Büronutzung.

Integrierte Wohngebäude stellen eine Besonderheit dar, da sie sich aufgrund ihres Grundgedanken mit großen Gemeinschaftsflächen nur erschwert in normalen Wohnhäusern unterbringen lassen. Integrierte Wohngebäude sind vor allem Begegnungsorte, an denen das Miteinander der Generationen aktiv gelebt wird. „Sie bieten Raum für gemeinsame Aktivitäten und schaffen ein nachbarschaftliches Miteinander in der Stadt. Integrierte Wohngebäude stehen allen Menschen, unabhängig von Alter oder Herkunft, offen. Im offenen Treff kommen Menschen miteinander



Ausgangslage des Untersuchungsbereichs für Integriertes Wohnen

ins Gespräch und knüpfen erste Kontakte. Hier können sich alle Interessierten mit ihren Erfahrungen und Fähigkeiten einbringen und zugleich vom Wissen und Können der anderen profitieren. Freiwillige Engagierte gestalten gemeinsam mit Hauptamtlichen das Leben in den Häusern und tragen damit zum Erfolg der integrierten Wohngebäude bei. Integrierte Wohngebäude werden vom Bund und der Kommune gemeinsam gefördert, so soll durch die verbindliche Kofinanzierung die Einbettung des integrierten Wohngebäudes in die Kommune gefördert und die Rolle der Häuser als kommunale Akteure gestärkt werden.“¹

Das Grundstück ist derzeit in Privatbesitz, daher wird in einer Variante (Variante 1) neben dem zu planenden Wohngebäude auch ein Grundstück mit einem Wohnhaus für die Eigentümer berücksichtigt.

Variante 1

Die erste Variante sieht eine in zwei Baukörper gegliederte Bebauung vor, die von einem durchgängigen Erdgeschoss zusammengefasst wird. Dadurch wird die Maßstäblichkeit der Umgebung aufgenommen und der Straßenraum an der Eck-situation baulich gefasst.

Das durchgängige Erdgeschoss kann – in der Fläche flexibel – als offener Treff für die Bewohner des integrierten Wohngebäudes oder auch als Fläche für Büros genutzt werden. Daran angeschlossen liegt im hinteren Teil des Grundstücks eine Außenfläche, die ebenfalls der jeweiligen Erdgeschossnutzung zur Verfügung steht.

Ergänzt wird die Bebauung durch eine Tiefgarage, die die Autos unter der Erde verschwinden lässt und gleichzeitig mittels eines Aufzugs eine barrierefreie Nutzung des gesamten Gebäudes ermöglicht. Im Zuge der Bebauung des Grundstücks sollten auch die angrenzenden Straßen auf die Sicherheit den Fußgängern gegenüber überprüft werden.

¹ Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2019): Mehr Generationen Haus <http://mehr-generationenhaeuser.de>, Stand: 25.02.19



Integriertes Wohnen – Variante 1

Nachteil der Variante ist, dass die Freibereiche der Wohnungen des östlichen Baukörpers seitlich zur Straße und zum Gewerbe orientiert und somit den Emissionen des Straßenverkehrs und der benachbarten Betriebe ausgesetzt sind.

Im Übergang zur westlich gelegenen Einfamilienhaus-Bebauung kann zudem noch ein Einfamilienhaus mit großzügigem Südgarten Platz finden, bspw. für die derzeitigen Eigentümer des Grundstücks.

Grundsätzlich würde sich das Gebäude auch für sozialen Wohnungsbau eignen. Jedoch steigen mit dem Bau einer Tiefgarage die Baukosten erheblich, weshalb bei sozialem Wohnungsbau ein oberirdischer Parkplatz notwendig wird. Dieser könnte in beiden Varianten im Garten vorgesehen werden, jedoch schränkt dieser aufgrund der geringen Tiefe des Grundstücks die Qualität des Gartens und der Freibereiche stark ein. Dies birgt auch für die angrenzenden Nachbarn Konfliktpotential, weshalb an dieser Stelle auf sozialen Wohnungsbau verzichtet werden sollte. Es wird daher empfohlen, ein anderes, größeres Grundstück für sozialen Wohnungsbau vorzusehen.

Variante 2

Statt einer kleinteiligen Bebauung sieht die zweite Variante einen großen Baukörper vor, der jedoch durch eine Gliederung der Fassade und des Baukörpers eine kleinteiligere Wirkung erfährt. Dies hat den Vorteil, dass der Baukörper flexibler in seiner Nutzung und der Größe der Wohnungen bzw. Büros ist. Zudem können die Freibereiche der Wohnungen an der lärmabgewandten Seite des Hauses angeordnet werden. Das Erdgeschoss kann bei Bedarf tiefer ausgeführt werden, um gewerbliche Nutzungen oder besondere Flächen für das integrierte Wohngebäude zu berücksichtigen.

Durch den größeren Baukörper können voraussichtlich mehr Wohnungen geschaffen werden, und somit auch die Ausnutzung des Grundstücks und der Tiefgarage erhöht werden. Eine gute Ausnutzung sollte aufgrund knapper werdenden Baulands besondere Berücksichtigung finden.

Beide Varianten sind mittels einer Änderung des bestehenden Bebauungsplans planungsrechtlich abzusichern.



Integriertes Wohnen – Variante 2

Untersuchungsbereich 2 - Nachverdichtung

Aufgabenstellung

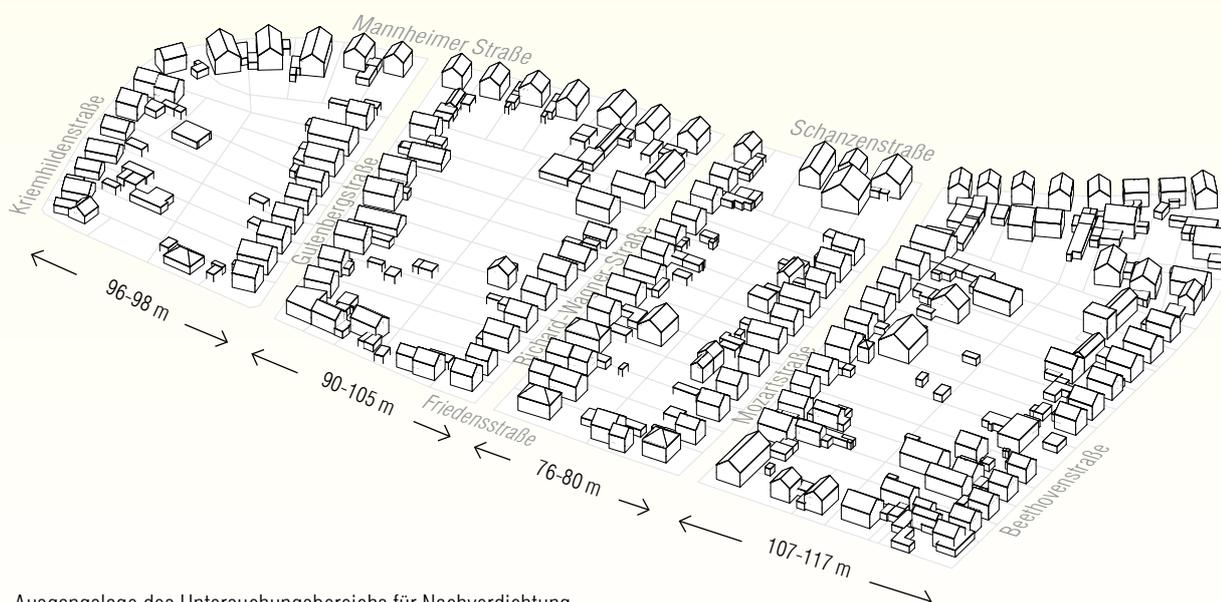
In Deutschland gilt das Gebot, dass zuerst freie Flächen innerhalb einer bestehenden Siedlung bebaut werden, bevor über neue unbebaute Flächen nachgedacht werden kann. Eine zentrale Maßnahme ist dabei die Nachverdichtung von bereits bebauten, aber untergenutzten Grundstücken (siehe Maßnahme B1.3). Dabei muss jedoch behutsam vorgegangen werden, sodass die Wohnqualität für die Nachbarn nicht wesentlich gestört wird und das Ortsbild erhalten bleibt.

Daher ist es wichtig, dass bestimmte Regeln definiert werden, wie eine Nachverdichtung aussehen kann. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden daher vier Wohnblöcke zwischen der Kriemhildenstraße und der Beethovenstraße ausgewählt, anhand derer Nachverdichtungspotentiale erkannt und quantifiziert werden sollen. Ziel ist es, eine Einschätzung zu bekommen, wie viele Wohneinheiten theoretisch in einem solchen Wohngebiet zusätzlich möglich sind. Dabei gilt jedoch: Nachverdichtung nicht zu jedem Preis, d.h. bestimmte zu definierende Zonen sollten nicht bebaut werden.

Rahmenbedingungen

Die Tiefen der Grundstücke bzw. des gesamten Blocks variieren im Untersuchungsbereich deutlich. So sind Tiefen zwischen 76 und 117 m möglich. Die geringeren Tiefen eignen sich schwieriger, die größeren Grundstückstiefen naturgemäß leichter für eine Nachverdichtung. Dennoch bleibt bei jeder Nachverdichtung das Thema Stellplätze präsent, da diese zwingend auf dem Grundstück nachgewiesen und auch erschlossen werden müssen. Dies kann schnell zum begrenzenden Faktor der Nachverdichtung werden.

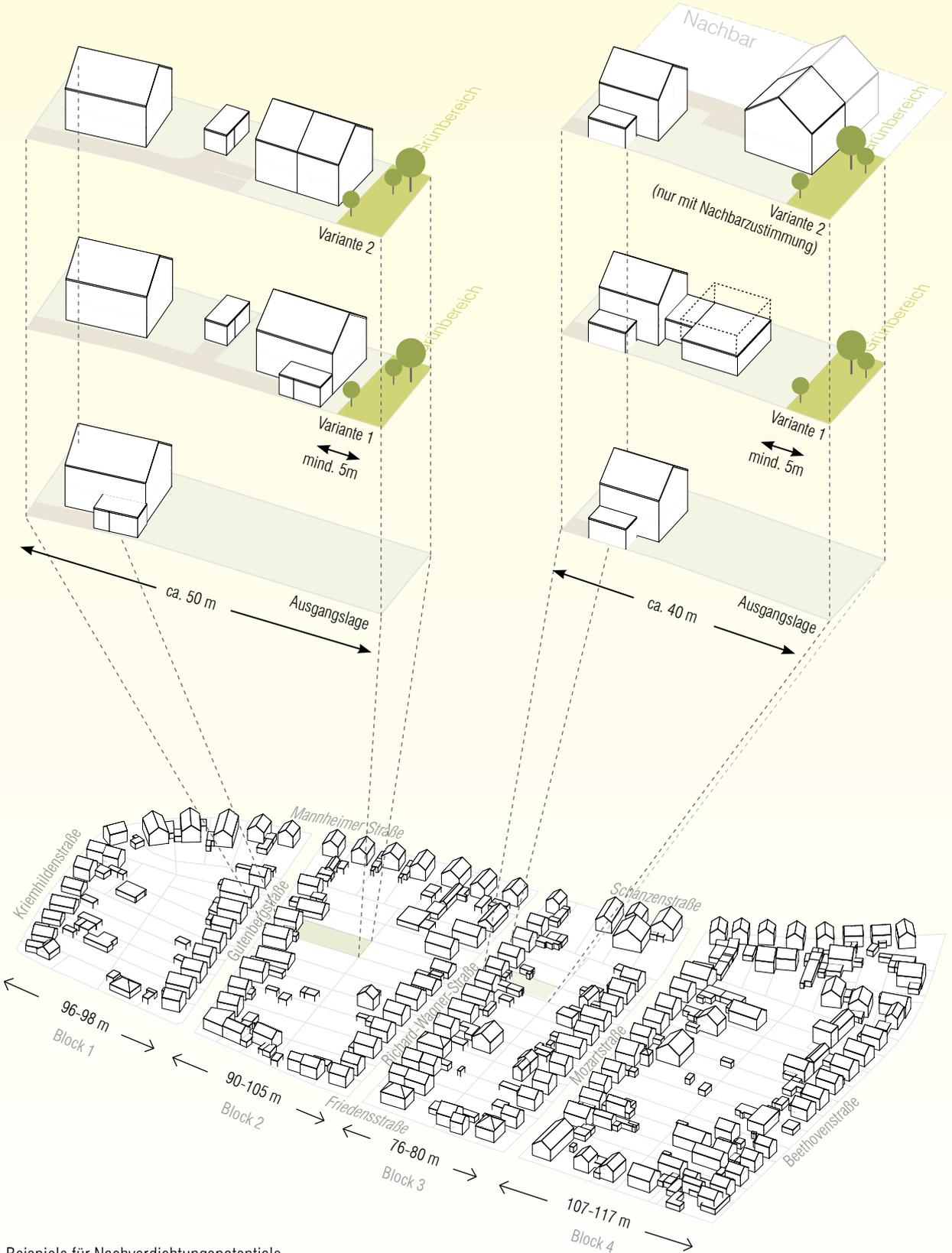
Im Folgenden werden die Nachverdichtungspotentiale für große und kleine Grundstücke dargestellt und anhand einer exemplarischen Bebauung erläutert.



Ausgangslage des Untersuchungsbereichs für Nachverdichtung

Beispielgrundstück A

Beispielgrundstück B



Beispiele für Nachverdichtungspotentiale

Grenzen der Nachverdichtung

Die Untersuchung hat gezeigt, dass sich nicht alle Blöcke im Untersuchungsbereich ebenso gut für eine Nachverdichtung eignen. Insbesondere Blöcke mit geringen Grundstückstiefen wie der Block 3 zwischen Richard-Wagner-Straße und Mozartstraße mit Grundstückstiefen zwischen 38 und 40m eignen sich nur bedingt für eine Nachverdichtung. Hier ist eher eine Nachverdichtung mittels Erweiterung der bestehenden Gebäude möglich (Grundstück B, Variante 1), bspw. wenn die Familien wachsen und auf ihrem Grundstück wohnen bleiben wollen. Wer dennoch ein zweites Wohnhaus auf dem Grundstück errichten will (Variante 2), kann sich, soweit dies planungsrechtlich möglich ist, bei diesen Grundstücken auch mit dem Nachbar einigen und ein Wohnhaus direkt an die Grundstücksgrenze stellen. Der Nachbar hat dann ebenfalls die Option, sich ein weiteres Haus als Grenzbebauung in den Garten zu stellen.

Die anderen Blöcke hingegen haben ausreichende Grundstückstiefen, sodass ein zweites Wohnhaus (Grundstück A, Variante 1) oder ggf. sogar zwei kleine Wohnhäuser als Doppelhaus (Variante 2) im hinteren Bereich des Grundstücks möglich sind.

Einschränkender Faktor für die Nachverdichtung stellen jedoch auch die bei einem Bauantrag zwingend nachzuweisenden Stellplätze auf dem Grundstück dar. Es muss auf dem begrenzten Raum ausreichend Fläche für die jeweils nötige Anzahl an Stellplätzen inklusive Zufahrt gefunden werden, um nicht den ohnehin engen Straßenraum weiter zu belasten. Daher werden auch aus diesem Faktor heraus vorraussichtlich nicht mehr als ein Wohnhaus im Garten Platz finden.



Nachverdichtungsbereiche und Grünzonen

In allen Blöcken ist es jedoch wichtig, dass es Einschränkungen bei der Lage und der Größe der Gebäude gibt. So sollte kein Gebäude an der hinteren Grundstücksgrenze stehen, auch wenn ggf. der Nachbar zugestimmt hat. Die Mitte sollte weiterhin als grüner Raum erhalten bleiben, um die Versiegelung zu begrenzen und einen zusammenhängenden Naturraum zu erhalten, da diese Räume insbesondere für die Fauna ein wichtiger Lebensraum darstellen. Zudem sollte das neue Gebäude in seiner Kubatur nicht größer sein als das Vorderhaus.

Nachverdichtungspotentiale

Im STEP 2000+ wurde der Untersuchungsbereich bereits als Nachverdichtungsbereich benannt. Wie bereits eingangs erwähnt, soll im Zuge der Untersuchung zum STEP 2030 nun auch die Quantität der Nachverdichtung benannt werden, d.h. wie viele Wohneinheiten können in den Hinterhöfen zusätzlich geschaffen werden. Dabei werden nur die Grundstücke in die Abschätzung einbezogen, deren Hinterhof frei von Bebauung ist (ausgenommen Garagen). In den Hinterhöfen können bei ausreichend tiefen Grundstücken wie beschrieben, maximal zwei Wohneinheiten Platz finden. Bei Grundstücken, deren Tiefe nur für ein Anbau ausreicht, wird von maximal einer Einheit ausgegangen.

Daraus ergibt sich, dass in den vier dargestellten Blöcken ein Nachverdichtungspotential von schätzungsweise ca. 60 bis 100 Wohneinheiten steckt. Die Einheiten auf den Grundstücken wurden rein augenscheinlich aufgrund ihrer Bebauung im Luftbild ermittelt. In der weiteren Planung sind die Rahmenbedingungen für jedes einzelne Grundstück zu klären. Daraus kann sich auch ein erhebliches Defizit an möglichen nachzuverdichtenden Wohneinheiten ergeben.

Um die Verdichtung steuern zu können ist die Nachverdichtung aller Blöcke planungsrechtlich über aufzustellende Bebauungspläne abzusichern. Insbesondere das Maß der Gebäude und auch der maximal zulässige Eingriff in die Natur kann so genau gesteuert werden.

Untersuchungsbereich 3 - Gewerbeflächen werden Wohnflächen

Aufgabenstellung

Der Untersuchungsbereich ist ein in Teilen brachliegendes, ehemals gewerblich genutztes Gebiet im Süden von Lorsch, das künftig einer Wohnnutzung zugeführt werden soll. Im nördlichen Bereich des Grundstücks ist ein Mischgebiet festgesetzt, welches jedoch nahezu ausschließlich als Wohngebiet genutzt wird. In jüngster Vergangenheit hat sich der Anteil der Wohnnutzung zudem weiter verstärkt und sich weiter in Richtung Süden vergrößert.

Ziel der Untersuchung ist die Entwicklungsmöglichkeiten und die Hindernisse einer Umwandlung in ein Wohngebiet aufzuzeigen (siehe Maßnahme B2.1). Die Grundstücke würden dann im Anschluss einer wohnbaulichen Entwicklung, darunter auch u.a. für sozialen Wohnungsbau, zur Verfügung stehen.

Rahmenbedingungen

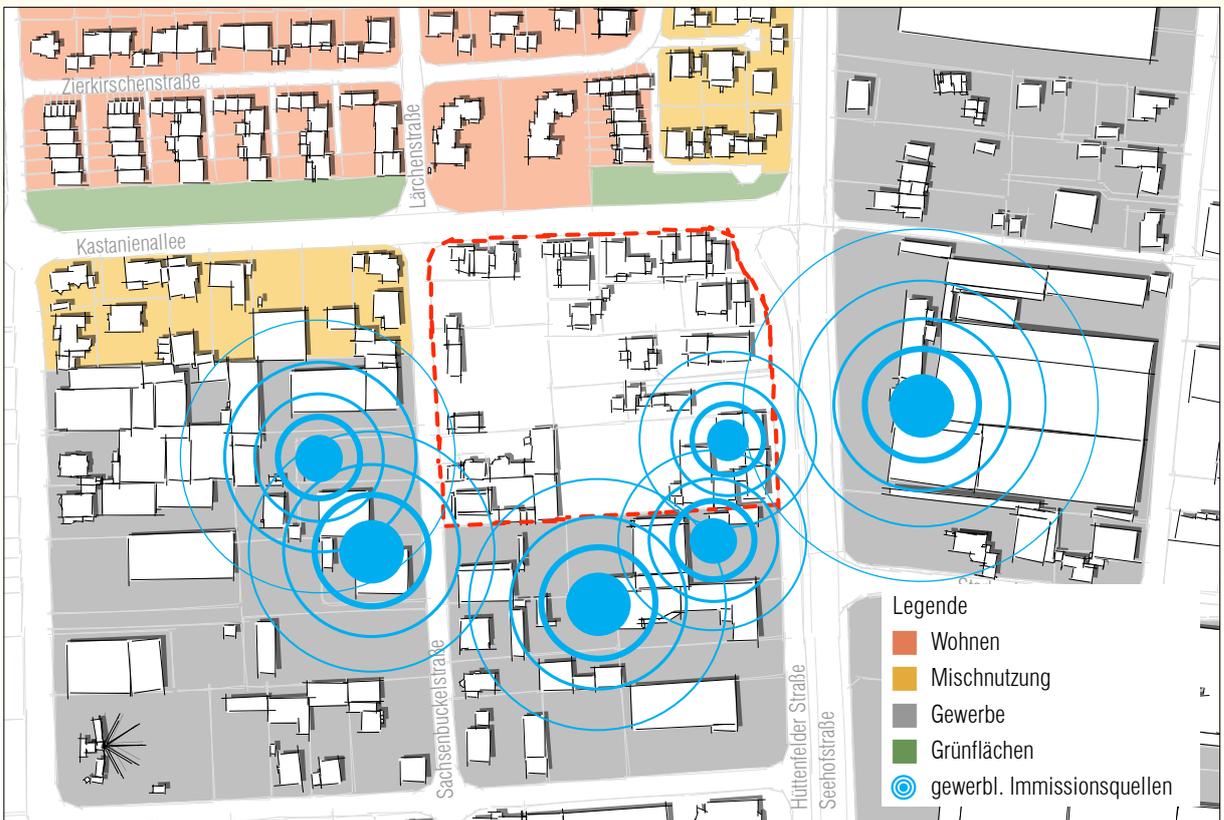
Der vorliegende Bebauungsplan, auf dessen Grundlage das Gebiet entstanden ist, stammt aus den 70er Jahren und sieht im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes ein Mischgebiet vor, an das im Süden direkt ein Gewerbegebiet anschließt. Mit den Jahren hat sich diese Situation soweit gewandelt, dass das Mischgebiet nahezu ausschließlich als Wohngebiet genutzt wird.

Daneben gibt es weiterhin Gewerbebetriebe, die vollständig genutzt werden und daher einer direkt angrenzenden Wohnnutzung entgegenstehen. Daraus resultieren Immissionen, die auf die angrenzenden Wohnhäuser einwirken. Diese Benachbarung ist in Deutschland nur in sehr engen Grenzen möglich. Aufgrund der vorliegenden Entwicklung wurde der bestehende Bebauungsplan bereits hinsichtlich der Art der Nutzung, die er vorschreibt, wirkungslos. D.h. weitere Wohngebäude können zugelassen werden und weiter an die Gewerbebetriebe heranrücken. Wohnnutzungen haben in Deutschland einen hohen Schutzgrad, weshalb ein Anwohner der neuen Wohngebäude aufgrund der starken Emissionen der Gewerbebetriebe dazu zwingen kann, ihren Betrieb leiser zu führen. Dies kann im schlimmsten Fall die komplette Einstellung des Betriebes bedeuten, weshalb hier dringend planungsrechtliche Sicherheit geschaffen werden muss.

Die Untersuchung zeigt im Folgenden eine stufenweise Entwicklungsperspektive des Areals auf, um eine Umwandlung des Gebietes in ein Wohngebiet zu ermöglichen. Diese Grundstücke würden sich im Anschluss aufgrund ihrer Größe auch für sozialen Wohnungsbau eignen, da dieser einen oberirdischen Parkplatz und somit auch größere Grundstücke benötigt.



Ausgangslage des Untersuchungsbereichs Gewerbeflächen werden Wohnflächen



Einschränkung: Gewerbliche Lärmimmissionen

Schritte zur Umwidmung der Gewerbeflächen in Wohnflächen

Schritt 1: Entwicklung im Bestand

Eine weitere wohnbauliche Entwicklung im Mischgebiet ist im Rahmen des Bebauungsplans möglich.

Bei Wohnungsbau müssen die gewerblichen Schallimmissionen allerdings berücksichtigt werden. Die Einholung eines Schallgutachtens, welches die Rahmenbedingungen ermittelt, ist im Bauantrag notwendig.

Der Charakter eines Mischgebietes oder Gewerbegebietes muss aufgrund der bereits fortgeschrittenen Entwicklung nicht länger eingehalten werden.



Schritt 1: Entwicklung im Bestand

Schritt 2: Planungsrechtliche Neuordnung

Eine geordnete städtebauliche Entwicklung ist nur durch planungsrechtliche Maßnahmen oder aufwändige und teure bauliche Maßnahmen an Gebäuden möglich.

Durch planungsrechtliche Einschränkungen der umliegenden Gewerbebetriebe mittels eines aufzustellenden Bebauungsplans (eingeschränktes GE) kann eine weitere Entwicklung ermöglicht werden. Dies muss unter Abwägung der gesamtstädtischen Entwicklung Lorsch und der Interessen der Gewerbetreibenden erfolgen.



Schritt 2: Planungsrechtliche Neuordnung

Schritt 3: Erweiterung auf südlich angrenzende Flächen

Das Untersuchungsgebietes wird komplett in ein Wohn- und Mischgebiet umgewandelt. Die südlich angrenzenden Flächen müssen dabei eine Kontingentierung ihrer Lärmemissionen ggf. hinnehmen.



Schritt 3: Erweiterung auf südlich angrenzenden Flächen

- Nutzungen
- Wohnen
 - Mischnutzung
 - Gewerbe
 - eingeschränktes Gewerbe
 - Grünflächen

Handlungsfeld

C. Ausgewogene Lebensqualität

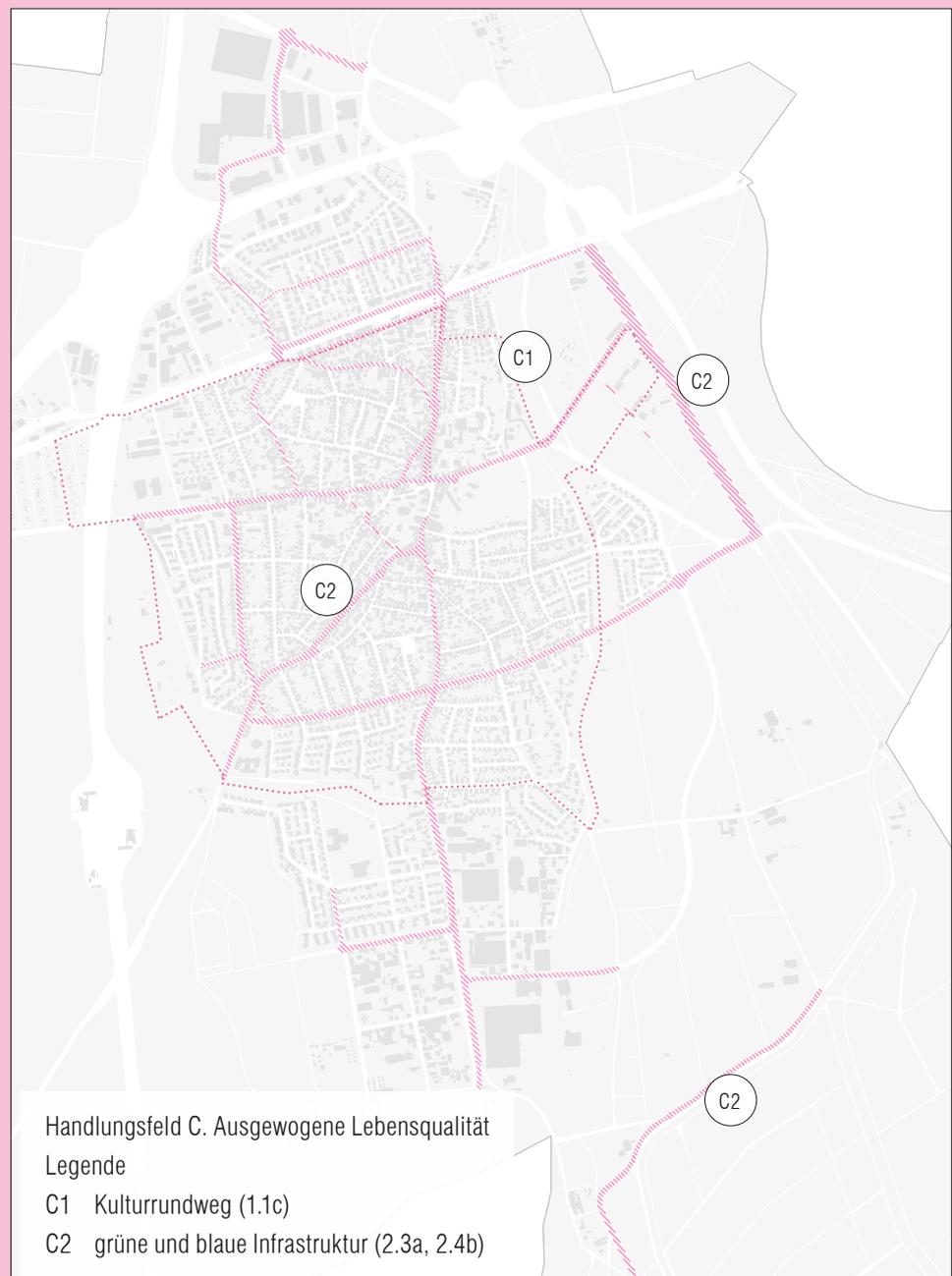
Themen: Aufenthaltsqualität, Tourismus, Kultur und Gastronomie, Klimaanpassung

Im Handlungsfeld „Ausgewogene Lebensqualität“ wird eine große Bandbreite verschiedener Aspekte berührt. Es geht um die einheimischen Bürger*innen, wie um die Gäste der Stadt. Es geht um die Identitäten von Lorsch, um die zentrale Bedeutung der Geschichte der Stadt und der gebauten Zeugnisse, welche für den Tourismus als die zentralen Magnete die entscheidende Rolle spielen.

Ziele:

- Fortführung der seit 2011 mit der verstärkten Etablierung des Kulturamtes begonnenen intensiven Kulturarbeit
- Ausreichende Dotierung des Kulturetats zur kontinuierlichen Fortschreibung der Kulturarbeit im Sinne einer Investition in die Identität von Lorsch und in die Zukunft von Lorsch
- Entscheidung für einen zentralen touristischen Ankunftsort als zentrales Element für das Tourismus-, Kultur- und Stadtmarketingkonzept
- Zeitgemäße Weiterentwicklung bestehender kultureller Einrichtungen
- Sicherung und Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

- Vermittlung eines Bewusstseins für einen am Aspekt der Klimaanpassung orientierten Lebensstil
- Erhalt und Ausbau von Grünräumen in der Stadt
- Verknüpfung von kulturellen Attraktionen und landschaftlichen Qualitäten



C1 Kultur- und Natur-Verbunden

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A3, C, E, L1

Priorität; Durchführungszeitraum

+ +; kontinuierlich

Geschätzte Gesamtkosten

655.000 Euro

Träger

Schulen, Kreisvolkshochschule, Museen, Stiftungen, Vereine, Verwaltung der Staatlichen Schlösser und Gärten Hessen, Kulturtreibende

Eigentümer

Stadt Lorsch, Stiftungen, kulturelle Akteure

Nutzer

Schülerschaft, Bürger-/Besucherschaft

Problemlage

Ein Alleinstellungsmerkmal von Lorsch ist die Verbindung vom steinernen Stadtkern am Alten Rathaus zum offenen grünen Landschaftsraum. An dieser Verbindung können Stadtkultur und Landschaft verknüpft und für Besucher*innen wie Einheimische erlebbar werden.

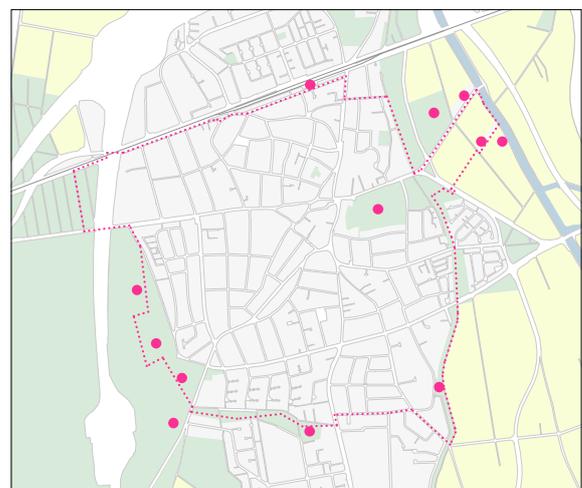
Die Orientierung fällt Gästen der Stadt teils schwer. Es fehlt teils ein durchgängiges und klares Informationssystem.

Ziele

- Verbindung von kulturellen Angeboten und Naturräumen
- Integrative Bildungsangebote zur Geschichte und zur Kultur der Stadt sowie zu den naturräumlich-ökologischen Rahmenbedingungen der umgebenden Landschaft im Sinne der Bewusstseinsbildung für die Beziehung Mensch-Natur, Stadt-Landschaft, Siedlung-Ökologie, adressiert an Schulen und Schulklassen sowie an die Erwachsenenbildung und an den Tourismus, sowohl in Lorsch wie auch in der Region und darüber hinaus

Projekte

- C1.1 Vernetzung von kulturellen und landschaftlichen Attraktionen
- Ausbau der Orientierung (bspw. Einführung einheitlicher Beschilderung)
 - Ausbau von thematischen Routen oder Touren für Fußgänger und Radfahrer zur Inszenierung bestehender authentischer Qualitäten mit Installation neuer Elemente (Themen bspw. Kutsch-Fahrt, Kultur-/Natur-Weg, Kräutergarten, Hundewiese, Allee der Jahresbäume, Heilwald, Klangspiele) (siehe Maßnahme A3)
 - Ausbau Angebot für Fahrrad-Touristen
- C1.2 Ausbau des kulturellen Angebots (Themen bspw. Licht-Festival, Ausstellung lokaler Künstler, Open-Air-Konzert, Open-Air-Kino, Artenschutz-Woche, etc.)
- C1.3 Ausbau der Aufenthaltsqualität entlang Bewegungs- und auf Aufenthaltsflächen (siehe Maßnahme A3)



Kultur-Rundweg-Option mit Attraktionen (8,5 km)

Attraktionen und relevante Orte: Bahnhof, Freilichtlabor Lauresham, Besucherinformationszentrum, UNESCO Welterbestätten, Weschnitz, ehemaliger Landgraben, Remise, Vogelschutz- und Lehrpark Birkengarten, Spielplatz Birkengarten, Waldschwimmbad, Sportclub Olympia

C2 Klima-Angepasst leben

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A, C, D, E1

Priorität; Durchführungszeitraum

++; kontinuierlich

Geschätzte Gesamtkosten

1.330.000 Euro

Träger

Stadt Lorsch, Private Eigentümerschaft

Eigentümer

Stadt Lorsch, Grundstücks-/Gebäudeeigentümer

Nutzer

Bewohnerschaft

Problemlage

Der Klimawandel ist als globales Phänomen erkannt. Städte sind vermehrt Starkwetterereignissen ausgesetzt, auf deren Häufigkeit und Intensität sie nicht vorbereitet sind. Hierdurch entstehen für die Bewohnerschaft wirtschaftliche und gesundheitliche Schäden.

Auf die Auswirkungen des Klimawandels wie Hitze und Starkregenereignisse müssen Stadt und Bewohnerschaft sich einstellen.

Ziele

Zur Steigerung der Resilienz der Stadt Lorsch gegenüber kommenden Starkwetterereignissen sind im gesamten Stadtkörper effektive Maßnahmen zu ergreifen.

Projekte

C2.1 Erstellung Klimaanpassungskonzept

C2.2 Ausbau Hochwasservorsorge

- a Ausbau von Gründächern, Gehölzbestand und Retentionsflächen im Siedlungsbereich
- b Entsiegelung von befestigten Flächen

C2.3 Ausbau von Trockenheits- und Hitzeschutz sowie Feinstaub- und CO₂-Bindung

- a Ausbau öffentlicher Gehölzpflanzungen (bspw. mit heimischen Gehölzen) entlang Straßen (bspw. Radverkehrs-Haupt-routen 1. Ordnung) und Wegen und auf Plätzen (bspw. „Pocket-Parks“)
- b Erhalt und Ausbau der Frisch- und Kaltluftschneisen sowie von Kaltluftentstehungsgebieten
- c Förderung des Ausbaus von leistungsfähigen, resilienten Dach- und Fassadenbegrünungen (ggf. als Auflage)

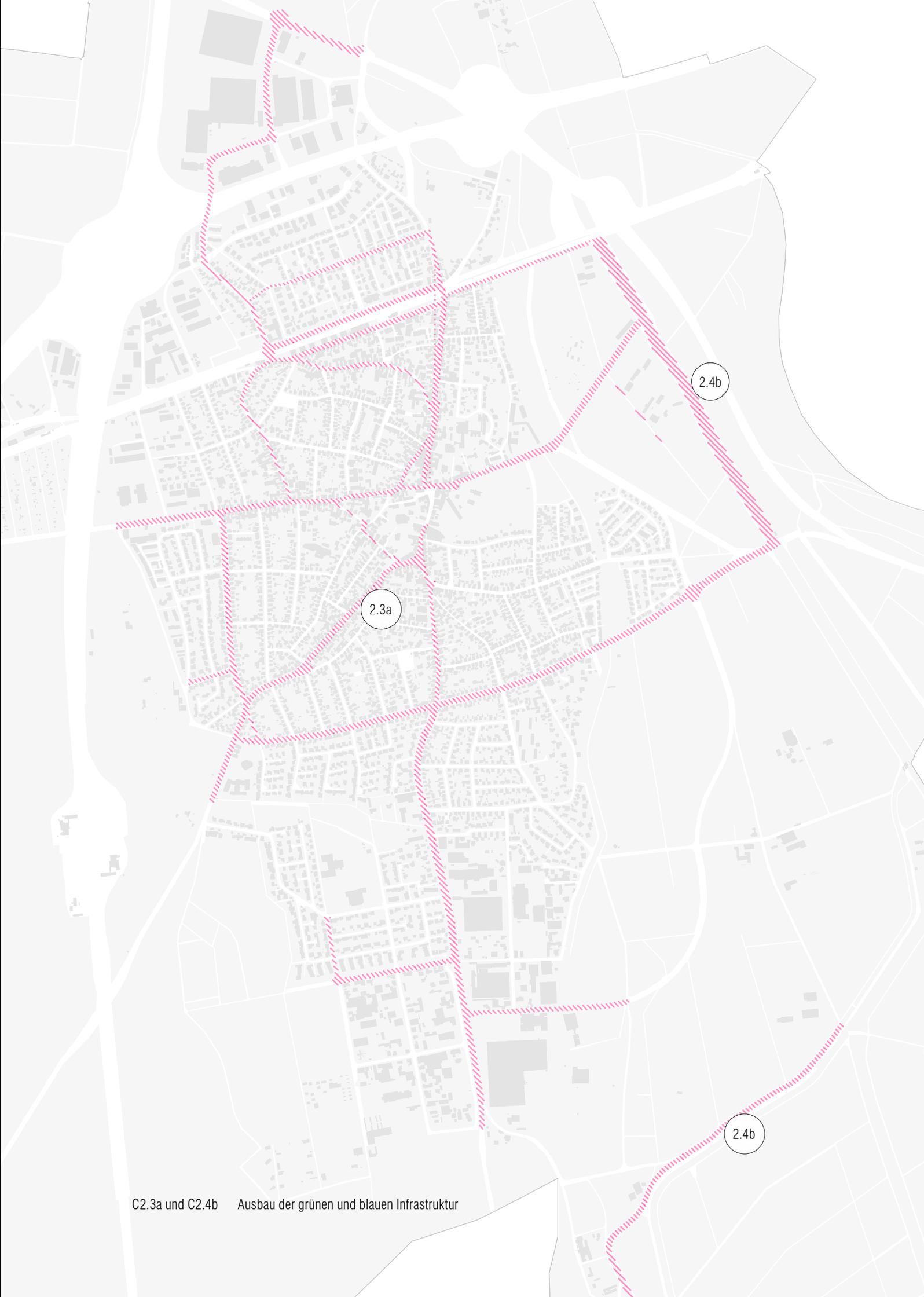
C2.4 Ausbau resilienter grüner und blauer Infrastruktur¹

- a Stärkung der einheimischen Biodiversität
- b Naturnahe Gestaltung, Renaturierung bzw. Aufwertung von Grün- und Blauräumen, wie bspw.:
 - Gewässer insbes. nahe Kulturgütern (bspw. Rückverlagerung von Dämmen der Weschnitz, südlicher Landgraben)
 - Dünenbereiche
- c Ausbau von naturnah gestalteten Retentionsflächen
- d Förderung geeigneter privater Begrünung
- e Stärkung von Schutzflächen
- f Erstellung Konzept zur Entwicklung von Ausgleichsflächen (inkl. Auflagen des Vor-Ort-Ausgleichs)
- g Schaffung von kleinen Biotopen in bebauten Gebieten

C2.5 Förderung von Natur- und Gesundheitsbewusstsein und nachhaltigem Bürger- und Unternehmerhandeln

- a Ausbau Informationsvermittlung
- b Einrichtung Anreizprogramm

¹ „Grüne und blaue Infrastruktur“ – strategisch geplantes Netzwerk natürlicher und naturnaher Grün- und Gewässerflächen mit unterschiedlicher naturräumlicher Ausstattung



2.3a

2.4b

2.4b

C2.3a und C2.4b Ausbau der grünen und blauen Infrastruktur

Handlungsfeld

D. Zukunftsweisender Klima-Schutz

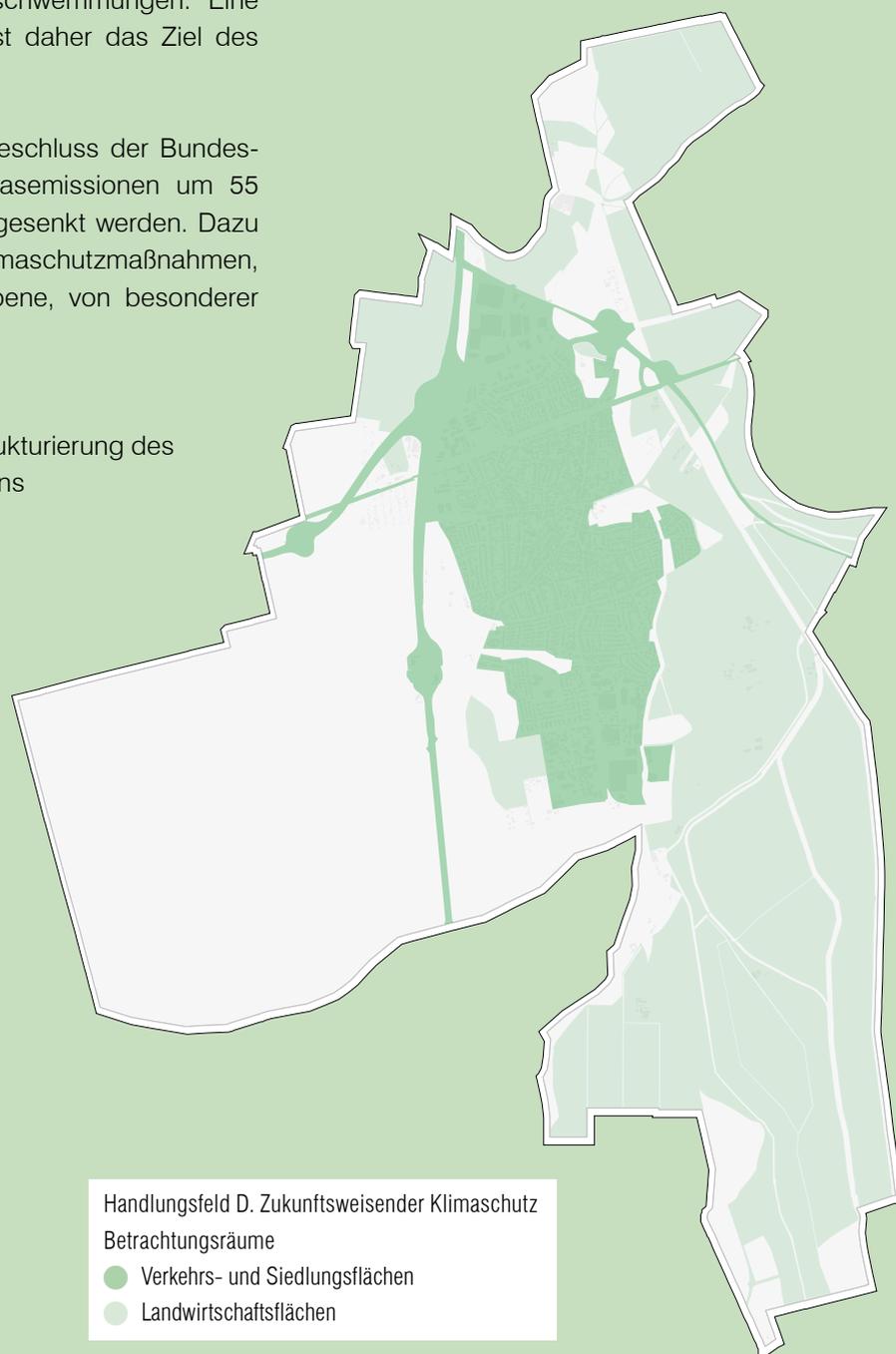
Themen: Energie und Emissionen.

Ursache für den Klimawandel sind Treibhausgase, die durch die Verbrennung fossiler Energien für die Energieerzeugung, im Verkehr und durch die Landwirtschaft freigesetzt werden und zur Klimaerwärmung führen. Folge davon ist die Zunahme von Extremwetterereignissen wie Hitzeperioden und Überschwemmungen. Eine Treibhausgasreduzierung ist daher das Ziel des Klimaschutzes.

Bis 2030 sollen gemäß Beschluss der Bundesregierung die Treibhausgasemissionen um 55 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Dazu ist die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen, auch auf kommunaler Ebene, von besonderer Bedeutung.

Ziel:

- Klimafreundliche Umstrukturierung des Lebens und Wirtschaftens



D1 Klima-Neutral leben

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A, B, C, E

Priorität; Durchführungszeitraum

+++; mittel-/langfristig

Geschätzte Gesamtkosten

435.000 Euro

Träger

Bewohnerschaft, Unternehmen, Stadt Lorsch

Eigentümer

Stadt Lorsch, Bewohnerschaft, Unternehmen

Nutzer

Bewohnerschaft, Unternehmen

Problemlage

Zur Erreichung der Klimaziele gemäß des UN-Klimaabkommens von Paris, müssen auch in Deutschland im Bund, im Land Hessen und auf kommunaler Ebene in Lorsch geeignete Maßnahmen und in ausreichendem Umfang eingeleitet und umgesetzt werden, den CO₂-Ausstoß spürbar zu reduzieren. Auch andere Emissionen (bspw. Licht, Lärm, Kfz-Verkehr) sind zu reduzieren und vermeiden.

Ziele

- Umsetzung der Energiewende durch die Förderung aktiv klimaschützenden Handelns
- Lebensraum und Alltag der Lorschener Bürger*innen sollen klimaneutral und artenschützend werden
- Es sollen Klimaschutzstrategien entwickelt, Bürger*innen eingebunden und Akzeptanz für Veränderungen geschaffen werden

Projekte

- D1.1 Erstellung und Umsetzung eines kommunalen Klima- und Artenschutzkonzepts
- a Erhebung der Betroffenheiten (bspw. mit kommunaler Treibhausgasbilanzierung (BISKO))
 - b Prüfung baulicher Energiestandards und -versorgungsvarianten (Verbrauch, Treibhausgasemissionen, Wirtschaftlichkeit)
 - c Umsetzung klima- und artenschützender bzw. emissionsneutraler/-reduzierender Maßnahmen
- D1.2 Einrichtung einer Stelle für Klima- und Artenschutzmanagement
- a Förderung klima- und artengerechten Handelns (Information, Mobilisierung und Vernetzung: Beratung, Workshops, Klima- & Artenschutz-Aktionstag, „Energietour“¹, Klima-/Artenschutzpreis, Energie-Karawane) – ggf. als Auflage bei Neubau/-gestaltung oder Sanierung
 - b Anstoß und Begleitung des Transformationsprozesses
- D1.3 Förderung klimaneutraler Planung
- a Aufnahme von Energiestandards und -konzepten in Kaufverträge, städtebauliche Verträge, Bebauungspläne
 - b Auflage eines Kommunalen Förderprogramms „Energie“ zur Unterstützung privater und gemeinwesenorientierter baulicher Unternehmungen

D2 Klima-Neutral wirtschaften

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A, B, C, E

Priorität; Durchführungszeitraum

+++; mittel-/langfristig

Geschätzte Gesamtkosten

1.385.000 Euro

Träger

Stadt Lorsch

Eigentümer

Stadt Lorsch, Unternehmen, Bewohnerschaft

Nutzer

Unternehmen, Bewohner-/Besucherschaft

Problemlage

Die wirtschaftliche Attraktivität von Klimaschutz ist unzureichend bekannt. Daher mangelt es bei wichtigen Akteuren an Umsetzungsbereitschaft.

Ziele

- Minderung des Ressourcenverbrauchs
- Steigerung von Lebensqualität, Wachstum und Wertschöpfung
- Vernetzung und finanzielle Förderung von Bürgerschaft, Unternehmen, Konzepten

Projekte

- D2.1 Förderung des Angebots und Gebrauchs lokaler und regionaler Ressourcen
- a Vernetzung lokaler/regionaler Akteure
 - b Ausbau erneuerbarer Energien (Photovoltaik, Stromspeicher, Wärmepumpen, Blockheizkraftwerke; Elektromobilität mit Ladestationen an Park- & Ride-Plätzen)
 - c Ausbau Re- und Upcycling (Analyse Stoffkreisläufe, Umwandlung von Abfall in Energie, Regenwasserbewirtschaftung)
 - d Konsum regionaler Lebensmittel („Marktschwärmer“-Netzwerk)
- D2.2 Förderung klimagerechter Bauten und Baumaterialien
- a Erhebung der städtischen CO₂-Bilanz
 - b Energetische Sanierung (Neuaufgabe „Energiekarawane“)
 - c Energieeffizientes Bauen (Förderung der Energiebedarfsberechnung, der Konzepterstellung zu Dämmung, Lüftung und Materialeinsatz; Förderung von Passiv-/Nullenergie-/Energie-Plus-/Energieeffizienz-/o.ä.-Häusern)
 - d Auswertung Energieverbrauchswerte nach Fertigstellung und Inbetriebnahme von Gebäude zur Evaluation einer Sanierungs-Maßnahme bzw. eines Null-/Plusenergie-Neubaus
- D2.3 Förderung von Sharing-Konzepten
- a Raum/Freiflächen: Nutzung im Tausch gegen Aufwertung/Pflege (bspw. Leerstände)
 - b Mobilität (bspw. Car-/Bike-Sharing) (siehe Maßnahmen E1.2c, E2.4 und E4.7)

Handlungsfeld

E. Nachhaltige Mobilität

Themen: Barrierefreiheit, Auto-, Rad- und Fußverkehr, ÖPNV und Lärm.

„Nachhaltigkeit“ ist ein Handlungsprinzip, nach dem der Verbrauch von Ressourcen nicht höher sein darf als deren Regenerationsfähigkeit. Dieses Prinzip hat über die Rio-Konferenz (1992) Eingang in die Raum-, Stadt-, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung gefunden (Agenda 21). Die Zukunftsfähigkeit von Siedlungs-, Lebens- und Wirtschaftsweisen steht im Spannungsfeld aus sozialer Gerechtigkeit, ökologischer Verträglichkeit und ökonomischer Vernunft.

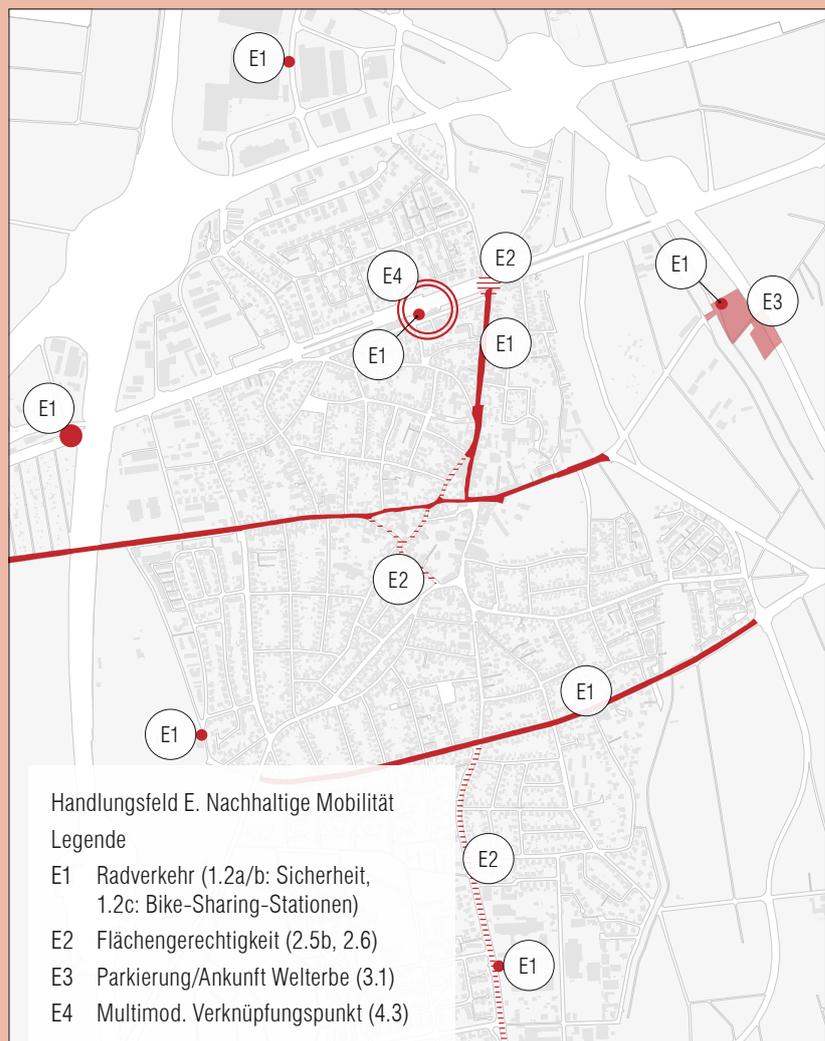
Für die Mobilität bedeutet dies:

- Bereitstellung vielfältiger Mobilitätsangebote zur Sicherung von Teilhabe- und Teilnahmemöglichkeiten für alle Menschen, unabhängig von Alter, Geschlecht, Ethnie und sozialem Status
- Gewährleistung einer sicheren Nutzung (sozial und physisch) der Verkehrsangebote
- Weitgehende Vermeidung des Einsatzes von nicht-regenerationsfähigen Ressourcen bzw. Umstellung auf regenerative Ressourcen
- Vermeidung von Lärmbelastungen und Minderung von Gesundheitsbeeinträchtigungen durch das Verkehrssystem (insbesondere den Kfz-Verkehr)
- Vermeidung der Zerstörung oder Beeinträchtigung von Kulturgütern, Einzelbauwerken, Freiräumen und Kunstwerken

- Minderung von Umwelt- und Gesundheitskosten sowie der langfristigen Kosten für die Bereitstellung von (verkehrlicher) Infrastruktur

Ziele:

- Minimierung der externen Kosten des Verkehrssystems (Lärm, Schadstoffe, einseitige Kostenlast des Kfz-Verkehrs, etc.)
- Maximierung des (volkswirtschaftlichen) Nutzens der Mobilität (z.B. Stärkung Verkehrsmittel Umweltverbund)
- Strategien und Maßnahmen zur ökologisch verträglichen, ökonomisch tragfähigen und sozial inkludierenden Abwicklung der Mobilität bzw. Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen



E1 Förderung der Nahmobilität

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A, C, E, L

Priorität; Durchführungszeitraum

+++; mittel-/langfristig

Geschätzte Gesamtkosten

1.515.000 Euro

Träger

Stadt Lorsch, Deutsche Bahn, DB Netz AG, DB Station und Service AG, Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Eigentümer

Stadt Lorsch, Deutsche Bahn

Nutzer

Bewohnerschaft; Kinder und Erwachsene zu Fuß, Mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Personen

Problemlage

Im Stadtgebiet bestehen zahlreiche Konfliktpunkte, -linien und -flächen durch fehlende Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für Menschen, die zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind.

Die Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen und Bahntrasse stehen der guten fußläufigen Erreichbarkeit der Stadträume entgegen. Mit der Einrichtung von zusätzlichen und der Aufwertung von bestehenden Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen (z.B. Knoten Bahnhofstraße/Bensheimer Straße) können Barrierewirkungen abgebaut werden.

Einzelne Wegeverbindungen sind nicht attraktiv und verfügen über schlechte Oberflächenbeschaffenheit. (Bspw. sind Wege zwischen Teilbereichen des Welterbes in der Kernzone nur abschnittsweise attraktiv gestaltet und verfügen nicht über gute Informationsmöglichkeiten und einen ansprechenden Erlebnischarakter.) Häufig kommt es aufgrund der Beliebtheit des Kloster Lorsch und der umgebenden gastronomischen Einrichtungen zu Konflikten zwischen Durchgangs-, Fuß- und Radverkehr. Um Konflikte oder gar das Fernbleiben einzelner Alters- oder Nutzergruppen zu vermeiden, helfen ausreichend dimensionierte Wege und Konzepte (z.B. weiche Trennung des Fuß- und Radverkehrs oder angepasste Routenführung im Fuß- und Radverkehrsnetz).

Nahmobilität braucht Ziele. Die Ansiedlung eines Nahversorgers im Ortszentrum kann eine fußläufige

Versorgung der Bevölkerung im Ortskern sicherstellen und die Nahmobilität im Alltag fördern.

Im Hinblick auf die immer älter werdende Gesellschaft ist die Barrierefreiheit von Wegeverbindungen besonders wichtig. Auch wegebegleitende Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang stärken die Nutzbarkeit für ältere Menschen und für Familien. Auf die konsequente barrierefreie Gestaltung wichtiger Fußverbindungen ist zu achten.

Damit Plätze genutzt werden, müssen sie gut ausgestattet und auch attraktiv gestaltet sein. Dazu gehören ein Bodenbelag in gutem Zustand, klare räumliche Gliederung sowie deutliche Wegeführung für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer, um Konflikte zu vermeiden. Aus diesem Grund sollten zentrale Orte im Projektgebiet umgestaltet werden (z.B. Marktplatz).

Der Radverkehr hat in Lorsch eine zunehmende Bedeutung. Dies wird von der Politik durch die Mitgliedschaft der Stadt Lorsch in der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) verdeutlicht. Die bestehenden Radverbindungen weisen deutliche Lücken auf. Es gibt kaum attraktive und durchgängig sicher befahrbare Verbindungen. Im quartiersinternen untergeordneten Straßennetz kann der Radverkehr durch weiträumige Geschwindigkeitsreduzierung zwar ohne separate Infrastruktur geführt werden, allerdings werden an den Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 40/50 eigene Radverkehrsanlagen benötigt.

Attraktive Alltagsverbindungen durch die Kernstadt sind aufgrund der oft beidseits beparkten Straßenräume/Gehwege mit der damit einhergehenden „gelebten“ Einbahnstraßenregelung und den resultierenden Konflikten mit dem Kfz-Verkehr nicht vorhanden. Hier gilt es Abhilfe zu schaffen, für den Weg in die Innenstadt ebenso wie in angrenzende Wohngebiete.

Ziele

Förderung der aktiven (Basis-)Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad und Verbesserung der (subjekt./objektiven) Verkehrssicherheit.

Schrittweise Umsetzung der Maßnahmen im Radverkehrskonzept (im Frühjahr 2018 einstimmig beschlossen).

Projekte

E1.1 Förderung des Fußverkehrs

- a Schaffung von sicheren, barrierefreien und attraktiven Bewegungs- und Aufenthaltsflächen u.a. im Kernbereich / Marktplatz (siehe Maßnahmen A3, C1, C2)
- b Verbesserung des Wegeleitsystems bzw. Vereinheitlichung (ggf. in Ergänzung der Radwegweisung zur Vermeidung eines

„Schilderwalds“), um Überbeschilderung abzubauen

- c Förderung von Barrierefreiheit zu und in Gebäuden, wie bspw.:
 - Denkmalgeschützte Gebäude (sofern möglich)
 - Öffentliche und soziale Einrichtungen sowie Begegnungsräume
 - Gebäude mit Besucher- und Kundenverkehr (bspw. Geschäfte, Gastronomie, Praxen, etc.)



- d Schaffung von Bewegungsflächen für Fußgänger (Zonen ohne sichteinschränkendes Parken, Sperrmüll oder Mülltonnen) in Nebenstraßen
 - e Verbesserung der Sichtbarkeit an Knotenpunkten von Nebenstraßen durch Abpollerung von Gehwegen an Kreuzungen (bspw. durch ausschließlich einseitige Parkierungsausweisung)
 - f Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit der Wege für Freizeit und Naherholung (Nutzung für Rollatoren, Rollstühle, Roll- und Gleitsportarten)
 - g Stärkung der eigenständigen Mobilität von Kindern durch gemeinschaftlich organisierte Schul-Wege (Pedi-Bus-Prinzip)
- E1.2 Förderung des Radverkehrs
- a Verbesserung der Führung auf Hauptachsen durch Angebote auf der Fahrbahn (Bahnhofstraße, Friedensstraße, Nibelungenstr.) und an Querungsstellen sowie Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung
 - b Verbesserung der Querungen und Lückenschlüsse im übergeordneten Netz zwischen Lorsch und seinen Nachbarkommunen (z.B. Querung der Nibelungenbahn westlich der BAB-67, Querung Friedensstraße am Ortsausgang)
 - c Förderung von Bike-Sharing-Konzepten
 - Aufbau Kooperation mit Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) zur Ausweitung des regionalen Fahrradvermietensystems (Bike-Sharing) auf Lorsch mit vorerst 5 Stationen (Bahnhof, Besucherinformationszentrum, Waldschwimmbad, Kernbereich und Gewerbegebiete Süd und Nord)
- d Evaluation Welterberad und ggf. Ablösung durch VRN-System, sofern tariflich möglich
 - e Ausbau des Angebotes an Fahrradabstellanlagen im Kernbereich und Erneuerung von Abstellanlagen an wichtigen Zielen (insb. weiterführender Schule) hinsichtlich Sicherheit, Nutzbarkeit, Witterungsschutz sowie Angebot von überdachten Abstellanlagen mit Lademöglichkeiten für Pedelecs (ggf. auch mit Leih-Pedelecs auszurüsten)
 - f Aufbau und Belegung von Vorteilspartnerschaften, zur gezielten Förderung der Nahmobilität durch besondere Angebote/Vergünstigungen, Imagekampagnen etc. (Gastronomie, Einzelhandel, Tourismus etc.)
- E1.3 Bring- und Holverkehr mit Kfz
- a Stärkung schulisches Mobilitätsmanagement
 - b Steuerung von Bring- und Holverkehr von Kindern (bspw. Ausweisung von Zonen mit sicherer Zuwegung zu Schulen / Kitas)

E2 Flächengerechtigkeit im öffentlichen Straßenraum

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A, C, E

Priorität; Durchführungszeitraum

+++; mittel-/langfristig

Geschätzte Gesamtkosten

1.900.000 Euro

Träger

Stadt Lorsch, ggf. Tochtergesellschaften (bei Parkieranlagen),
Bauherren/Eigentümer bei Neubau

Eigentümer

Stadt Lorsch

Nutzer

Bürger-/Besucherschaft

Problemlage

Die Flächen sind vielerorts – sowohl legalisiert als auch toleriert – zu Gunsten des fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) verteilt.

Motorisierter Individualverkehr beeinträchtigt die Raumqualität entlang innerörtlicher Verkehrswege. Dies gilt für den Fuß- und Radverkehr wie auch für nah danebenliegende Erdgeschossflächen. Deren Nutzungsmöglichkeit als Wohn- oder Einzelhandelsfläche ist qualitativ eingeschränkt. Die Aufwertung des Raums zwischen Fahrbahn und Fassade zieht daher eine Steigerung der Lebensqualität von Passanten und Anwohnern wie auch eine Angebotsverbesserung der Gewerbetreibenden nach sich. Insofern besteht eine wesentliche Wechselwirkung zwischen dem Straßenraum mit seinem Nutzungsbesatz und den vorhandenen Angeboten, Nutzungen und Gestaltungen. Die Balance zwischen Raumqualität des Straßenraums und dem Erhalt kostengünstiger Raumnutzungen ist bedeutend.

Die Barrierewirkung und das Gefahrenpotenzial der Hauptverkehrs- und Sammelstraßen (z.B. Hirschstraße/Seehofstraße, Bensheimer Straße, Heppenheimmer Straße) sind aufgrund fehlender Flächengerechtigkeit und autogerechter Dimensionierung und unangepasstes Geschwindigkeitsniveau hoch. Hier bietet die Straßenverkehrsordnung Möglichkeiten einzugreifen (z.B. Geschwindigkeitssenkung vor sensiblen Einrichtungen oder nachts), um die meist in engen Straßenräumen höher wahrgenommenen

Geschwindigkeiten abzumildern und das subjektive Sicherheitsgefühl zu verbessern.

Die Situation im ruhenden Verkehr ist rund um die Innenstadt besonders angespannt. Zugeparkte Gehwege und Einmündungen prägen das Erscheinungsbild, gepaart mit Behinderungen, wenn sich Fahrzeuge begegnen sowie Behinderungen des nicht-motorisierten Verkehrs.

Zur Lösung der Probleme hat sich als zielführend die konsequente Parkraumbewirtschaftung erwiesen, um die privaten und öffentlichen Parkierungsflächen möglichst effizient zu nutzen. Des Weiteren kann durch Parkraumbewirtschaftung dem ruhenden Kfz-Verkehr Fläche entzogen und die frei werden Flächen anderen Wohnumfeld verbessernden Nutzungen zugeführt werden. Ziel sollte es sein, die Parkraumbewirtschaftung auf die, an die Innenstadt angrenzenden Quartiere auszuweiten. Besonders das Parken auf Gehwegen ist nicht länger im vorhandenen Umfang zu tolerieren.

Auch die gezielte Steuerung und Angebotsverbesserung beim Fahrradparken ist relevant. Um das Fahrrad als alternatives individuelles Verkehrsmittel zu fördern, sollten ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten angeboten werden, gleichermaßen auf Privatgrund und im öffentlichen Raum. Einrichtungen können dazu angeregt werden, qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen vor ihren Läden und Geschäften zu installieren oder sich an den Kosten zu deren Errichtung zu beteiligen.

Ziele

Schaffung von mehr Flächengerechtigkeit in Straßenräumen durch Freihaltung und Schaffung von Flächen für Fuß- und Radverkehr, Entflechtung der Verkehrsströme (Kfz-Rad-Fußverkehr) bei hohen Geschwindigkeiten und Mischung bei niedrigen Geschwindigkeiten.

Projekte

E2.1 Reduzierung von Gehwegparken:

- a Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs, insb. angrenzend an den Kernbereich/ die Innenstadt in den Straßen Alexanderstraße, Badegasse, Biengartenstraße, Bismarckstraße, Gabelsbergerstraße, Heinrichstraße, Hirschstraße, Josephstraße, Justus-Liebig-Straße, Klarastraße, Mathildenstraße, Moltkestraße, Nibelungenstraße, Peterstraße, Rheinstraße, Sandstraße, Schanzenstraße, Schillerstraße, Waldstraße
- b Kampagne zur Entrümpelung der Garagen und Nutzung von Hofflächen für das Abstellen des Privat-Pkw
- c Erhalt bzw. Ausbau von Parkierungsanlagen

E2.2 Parkraumbewirtschaftung ausweiten und Mehrfachnutzung von Parkierungsflächen ermöglichen

E2.3 Parkraumkonzept für Lkw (für Gewerbegebiete und in Übergangsbereichen von Wohn- und Gewerbegebieten)

E2.4 Überarbeitung der Stellplatzsatzung

- a Einschränkungsmöglichkeit zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen unter bestimmten Voraussetzungen
- b Abminderung des Stellplatzschlüssels bei Mehrfamilienhäusern
- c Anhebung des Stellplatzschlüssels für Fahrrad-Abstellanlagen
- d Stärkung von Stellflächen für Car-Sharing

E2.5 Reduzierung der Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr auf ein erforderliches Minimum

- a Ausweitung von Tempo 30 linien- wie flächenhaft (z.B. Bahnhofstraße, Heppenheimer Straße, Lindenstraße, Neckarstraße/Mannheimer Straße, Nibelungenstraße, Rheinstraße)
- b Angebot von sichereren Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fuß- und Radverkehr/Prüfung der Ausweitung von Mischverkehrsflächen und Geschwindigkeitsreduzierungen (z.B. Kirchstraße, Schulstraße, Stiftsstraße), Reduzierung von Fahrbahnbreiten bzw. Neuaufteilung/Reduzierung der Straßenparzelle (Seehofstr. zw. Starkenburgring und Friedensstr.)

E2.6 Verbesserung der Verkehrssicherheit am Knoten Bahnhofstraße/Bensheimer Straße für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für Fuß- und Radverkehr durch versetzen der Signalisierung und Verbesserung nutzbarer Flächen und Querungsangebote



Verbesserung der Verkehrssicherheit

Legende

E2.5b Sichere Flächen für Fuß- und Radverkehr

E2.6 Sicherer Verkehrsknoten

E3 Verbesserung der Mobilitäts Optionen zur Welterbestätte

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A3, B3, C, E, L1

Priorität; Durchführungszeitraum

+++; mittelfristig

Geschätzte Gesamtkosten

1.525.000 Euro

Träger

Stadt Lorsch, Tochtergesellschaft, UNESCO

Eigentümer

Stadt Lorsch, Flächeneigentümer

Nutzer

Besucherschaft, Anliegende

Problemlage

Das Verkehrsaufkommen zum Welterbe Kloster Lorsch bzw. Freilichtlabor Lauresham setzt sich aus privaten Pkw- und Fahrrad-Besuchsverkehr sowie aus Reisebussen zusammen. Derzeit wird für Pkw und Bus keine größere Parkieranlage angeboten; Busparkplätze befinden sich nur in der Odenwaldallee.

Der B-Plan für einen kapazitätsstarken Besucherparkplatz zwischen Weschnitz und B-460 wurde beschlossen, die Änderung des Flächennutzungsplans genehmigt. Seine Umsetzung steht aus.¹

Die Orientierung von Ankunftsorten fällt der Besucherschaft teils schwer. Es fehlt weitenteils ein durchgängiges und klares Leitsystem. Für Kfz ist die Wegweisung aktuell provisorisch organisiert (Stellplätze in Odenwaldallee, Nibelungenstraße oder auf Karolingerplatz).

Ziele

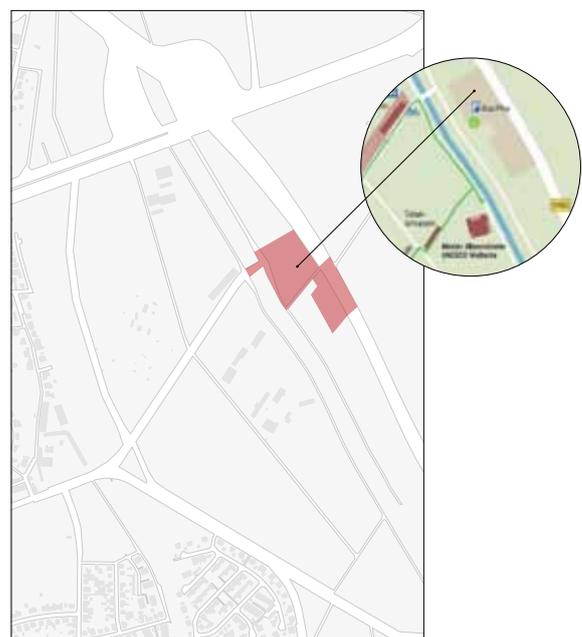
Verbesserung der Führung und Abwicklung des Besuchsverkehrs (Pkw, Busse, Bahn) mit Zielen wie Welterbe Lorsch und Freilichtlabor Lauresham.

Reduzierung der Kfz-Belastungen für umliegende Wohngebiete.

¹ Zu besonderen Veranstaltungen und an Wochenenden werden Wohngebiete von Besuchern zum Parken genutzt. Reisebusunternehmen lassen ihre Fahrgäste teils an Marktplatz, Nibelungenstrasse oder östlichen Rand des Klostergeländes ein- und aussteigen, behindern den Verkehrsfluss und schränken die Aufenthaltsqualität rund um das Kloster ein.

Projekte

- E3.1 Umsetzung einer ganzheitlichen Ankunfts- und Erschließungssituation, inkl. Leitsystem und Fahrradabstellflächen
- E3.2 Förderung Shuttle-Service zwischen Ankunftsorten (wie Bahnhof, neuem Welterbeparkplatz) und Welterbestätten (wie Tabakscheune, Museumszentrum) (bspw. mittels autonom fahrendem Pendel-Mini-Bus) (siehe Maßnahme E1)
- E3.3 Verbesserung der Fuß-Wegführung und -weisung zwischen Ankunftsorten (wie Bahnhof, neuem Welterbeparkplatz), kulturellen Attraktionen und Informationsorten (wie Kloster Lorsch, Altes Rathaus/Touristeninformation, Lauresham, etc.)
 - a Routen prüfen (z.B. über Landgrabenstraße)
 - b Konzeption und Umsetzung unterhaltamer/informativer Gestaltung der Routen (siehe Maßnahmen A3, B3 und C1)



E3.1 Parkierung/Ankunftssituation Welterbe

E4 Förderung der ÖPNV-Nutzung und multioptionaler Mobilität

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A, C, E, L

Priorität; Durchführungszeitraum

+++; mittelfristig

Geschätzte Gesamtkosten

313.000 Euro

Träger

Stadt Lorsch, Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen (Car-, BikeSharing, Apps etc.), Bürger (bei Bürgerbus)

Eigentümer

Stadt Lorsch, Private, Unternehmerschaft

Nutzer

Bewohnerschaft (insb. Kinder und Ältere), Besucherschaft

Problemlage

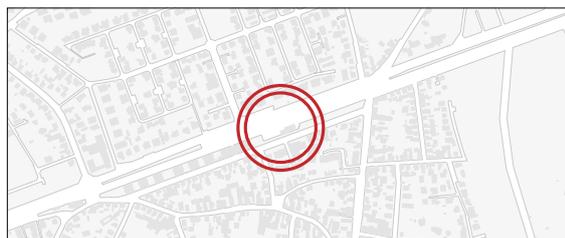
Menschen haben je nach Lebenslage oder momentaner Situation unterschiedliche Bedürfnisse an die Nutzung von Verkehrsmitteln. Sei es der Transport von Sachen, das subjektive Sicherheitsempfinden, der Weg zur Arbeit, in der Freizeit oder zum Einkaufen. Für jede Situation sollte ein geeignetes Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Für Besorgungen im Nahbereich eignen sich am besten die eigenen Füße oder das Fahrrad, aber auch der ÖPNV kann und sollte hier je nach Lebenslage die Möglichkeit bieten, genutzt zu werden (z.B. ältere Menschen). Wird ein Auto benötigt, muss es dann unbedingt ein eigenes sein? Oder geht auch Carsharing? Ein Carsharing-Fahrzeug kann im Mittel 10 Privat-Pkw ersetzen. Carsharing bietet somit das Potenzial, den Straßenraum von der „privaten Blechlawine“ zu einem Großteil zu befreien. Auch Fahrräder können als Sharing-Angebot bereitgestellt werden. Zur Bündelung der verschiedenen Angebote eignen sich sog. Mobilitätsstationen – idealerweise in der Nähe einer ÖPNV-Haltestelle oder in der Nähe von Quartierszentren. Hier können die Verkehrsmittel des Umweltverbunds in sinnvoller Art und Weise konzentriert angeboten werden, was die Wahlfreiheit für bedürfnisangepasste Mobilität fördert. Da die Nachfrage bei der Verkehrsmittelwahl stark vom Angebot abhängig ist, sollte vor allem dem Thema ÖPNV in einer sich stärker vernetzenden Region besondere Aufmerksamkeit zukommen.

Ziele

Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds durch Ausbau der Infrastrukturen, Ausweitung von Angeboten und Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander sowie von Information, Kommunikation und Service.

Projekte

- E4.1 Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV-Systems, insb. der Haltestellen (Zuwegung, Information, Einstieg)
- E4.2 Prüfung der Einrichtung eines Bürgerbus-Systems zur Sicherstellung der ÖPNV-Erschließung aller Siedlungsgebiete und der Mobilität von Menschen in besonderen Lebenslagen (z. B. Mobilitätseingeschränkte) (siehe Maßnahme E1.3)
- E4.3 Ausbau des Bahnhofs als multimodalen Verknüpfungspunkt (Car-Sharing, Bike-Sharing, gesichertes Fahrradparken, Mitfahrbank, etc.)
- E4.4 Angebot einer Ride-Sharing-Plattform (Ruf-Sammeltaxi) und betriebliches Mobilitätsmanagement für ArbeitnehmerInnen aus bzw. in Lorsch.
- E4.5 Verbesserung der ÖPNV-Verbindung in die Nachbargemeinden (in Richtung Hepenheim und Viernheim) im Rahmen der Nahverkehrsplanung (z.B. unter Berücksichtigung von Ganztagsangeboten an weiterführenden Schulen)
- E4.6 Aufbau einer Elektro- und Wasserstoff-Ladinfrastruktur (Nutzung lokaler Sonnenenergie für E-Car-Sharing und -Bike-Sharing, auch für Privat-Pkw nutzbar) und Förderung von Car-Sharing

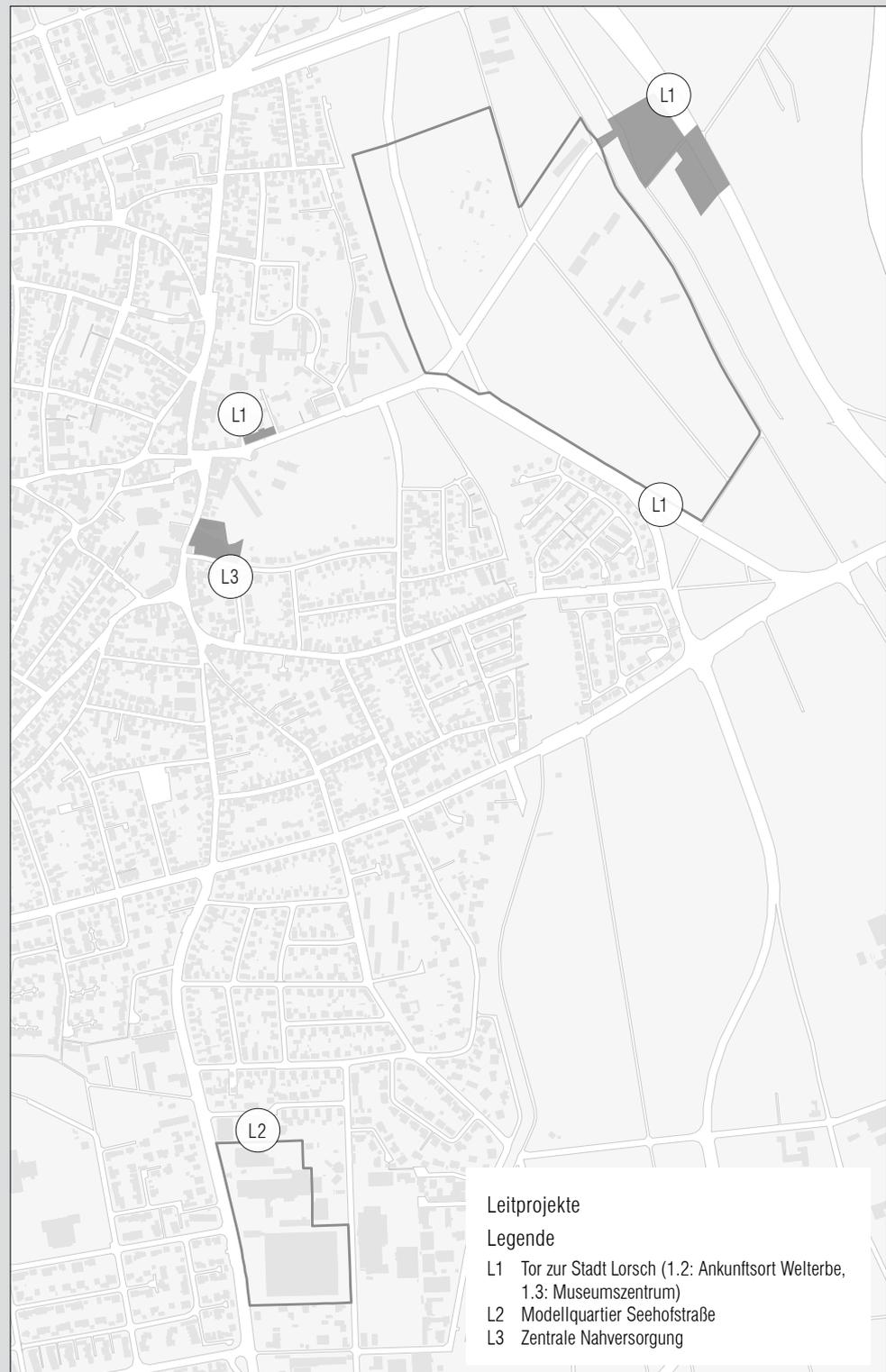


E4.3 Multimodaler Verknüpfungspunkt

L. Leitprojekte

Die Leitprojekte haben eine besondere und vorrangige Bedeutung für die Entwicklung der Stadt Lorsch.

Die Leitprojekte bilden einen Querschnitt durch alle relevanten Handlungsfelder.



L1 Weiterentwicklung Kulturachse – Tor zur Stadt Lorsch

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A, B3, C, D, E

Priorität; Durchführungszeitraum

+++; mittel-/langfristig

Geschätzte Gesamtkosten

620.000 Euro (zzgl. Besucherparkplatz: 1.150.000 Euro)

Träger

Stadt Lorsch, gemeinnützige Organisationen

Eigentümer

Stadt Lorsch, gemeinnützige Stiftungen/Vereine

Nutzer

Bürger-/Besucherschaft

Problemlage

Der Grundgedanke der Kulturachse – einer Verbindung von innen nach außen bzw. vom historischen Zentrum von Lorsch entlang kultureller Attraktionen in die Landschaft – basiert auf der Konzeption, entlang einer Strecke eine Abfolge attraktiver Einzelorte verbinden und innerhalb des Masterplan-Areals präsentieren zu können.

In der momentanen Ausgestaltung wird die Verbindungsachse als eine reine Wegführung zwischen weit auseinanderliegenden Attraktionspunkten ohne nennenswerte Erlebniswerte empfunden. Bereits konzipierte Teilprojekte zur Stärkung der Kulturachse sind bislang nicht umgesetzt. Deren Realisierung ist gleichwohl Bedingung für eine stimmige und erfolgreiche weitere Entwicklung der touristischen, musealen, kulturellen und bildungsbezogenen Stärken der Stadt.

Es gibt in Lorsch keinen eindeutigen Ankunfts-/Abschiedsort. Es fehlt ein „Tor“ mit den Funktionen Öffnung und Verbindung, Auftakt und Abschluss, Wechsel und Orientierung.

Ziele

Betrachtung der Kulturachse als „Tor nach Lorsch“ mit Vermittlung lokaler Werte auf der Fläche und im Angebotsprofil des Welterbeareals:

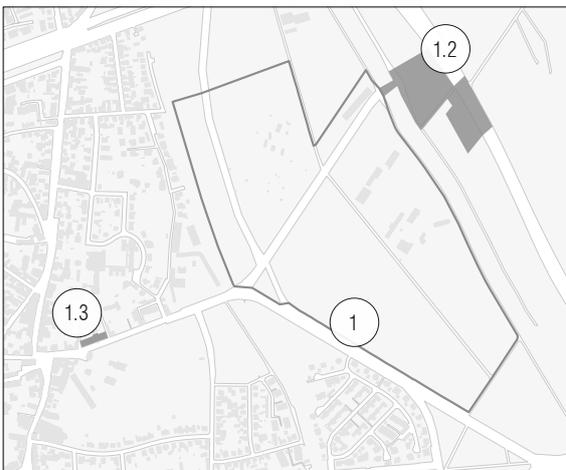
- Verbindung von Geschichte und Ökologie
- Vermittlung des Nachhaltigkeitsbegriffs für Einheimische und Gäste
- Beteiligung und Miteinander von Bürger*innen, Integration von „Fremden“ (bspw. Neubürger)
- Steigerung des Gemeinsinns
- Leitspruch: „Bewährtes wahren und Neues gemeinsam wagen für eine enkeltaugliche Zukunft“

Stärkung der Attraktionen und Institutionen:

- Zeitgemäße Inszenierung lokaler Werte
- Zeitgemäße Weiterentwicklung und sukzessive Vollendung des Grundgedankens der Kulturachse
- Stärkung des Erlebniswertes auf Abschnitten der Kulturachse
- Schaffung einer zusammenhängenden Abfolge

Projekte

- L1.1 Realisierung bestehender Planungen zur Kulturachse
- „Weltkulturerbe Kloster Lorsch – Masterplan“ (2012)
 - „Interkommunales Handlungskonzept“ (2009) im Plan „Kulturachse Lorsch“ (Seiten 152/153)
- L1.2 Ausbau von hochwertig gestalteten und funktional stimmigen ganzheitlichen Ankunfts- und Erschließungsorten (Bahnhof und Welterbe-Parkplatz) (siehe Handlungsfeld E und Maßnahme E3.1)
- Mit angenehmer Ankunfts-/Wartzone: Sitzgelegenheiten, öffentl. barrierefreies WC, Geldautomat, Imbiss, etc.
 - Mit übersichtlichem und umfassendem Informationsangebot: Wegeführung (Leitsystem), Übernachtungs- und Gastronomieangebot, Tourismusführungen, Fahrplänen des ÖV und des ÖPNV, etc.
 - Mit praktischen Mobilitätsangeboten: Elektro-Shuttle, Fahrradverleih, Fahrradabstellflächen, Stromsteckdosen auf Parkierungsflächen, etc.
- L1.3 Zeitgemäße Neukonzeption/Umbau des Ausstellungs-Konzepts im Museumszentrum
- L1.4 Ausbau Marketing und Öffentlichkeitsarbeit
- Pflege des städtischen Webauftritts
 - Ausbau Auftritt in neuen Medien
 - Einrichtung digitaler Litfasssäule
 - Einrichtung digitales Buchungssystem
- L1.5 Stärkung und Vermittlung authentischer lokaler Werte entlang der Kulturachse und auf dem Areal „Tor zur Stadt Lorsch“ mittels Veranstaltungen, Projekten und Flächengestaltung/-pflege zu folgenden Themen:
- Thema „Karolingerstadt“
 - Themen „Nachhaltigkeit, Tabak, Landwirtschaft, Landschaft, Wasser, Natur, Ökologie, Garten“:
 - Ausbau von Projekten zu Tabak, Paeonien und Kräutergarten
 - Förderung von Permakultur, solidarischer Landwirtschaft, „Essbarer Stadt“¹, Mitmach-Landwirtschaft (Tiererfahrung und Pflanzenanbauerlebnis)
 - Ausbau der Erfahrbarkeit landschaftlicher Qualitäten (bspw. renaturierte Weschnitz-Ufer, Eisbahn im Winter)
 - Themen „Gastfreundschaft, Handel, Weltoffenheit, Integration“:
 - Konzeptentwicklung im Rahmen von „Cittàslow“²
 - Entwicklungsoffene/temporär nutzbare Flächen
 - Vernetzung städtische, kulturelle und gastronomische Akteure wie auch Neubürger (bspw. Erlebnis äthiopische Kaffeezeremonie in „Integrationscafé“)
 - Förderung Geschichtsbewusstsein der Bürgerschaft (bspw. via Diskurs, Partizipation)



Maßnahmen Kulturachse

Legende

- L1 Tor zur Stadt Lorsch
 L1.2 Ankunftsort Welterbe
 L1.3 Museumszentrum

¹ „Essbare Stadt“: Anbau von Lebensmitteln auf ungenutzten Flächen zum Ausbau der Selbstversorgung.

² „Cittàslow“ (ital. für „langsame Stadt“): Städtetzwerk mit dem Ziel der Entwicklung lokaler Potenziale.

L2 Modellquartier Seehofstraße „integriert und nachhaltig Wohnen“

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A, B, C, D, E

Priorität; Durchführungszeitraum

+++; kurz-/mittelfristig

Geschätzte Gesamtkosten

siehe B1.4

Träger

Stadt Lorsch und Projekt-Entwicklungsgesellschaft

Eigentümer

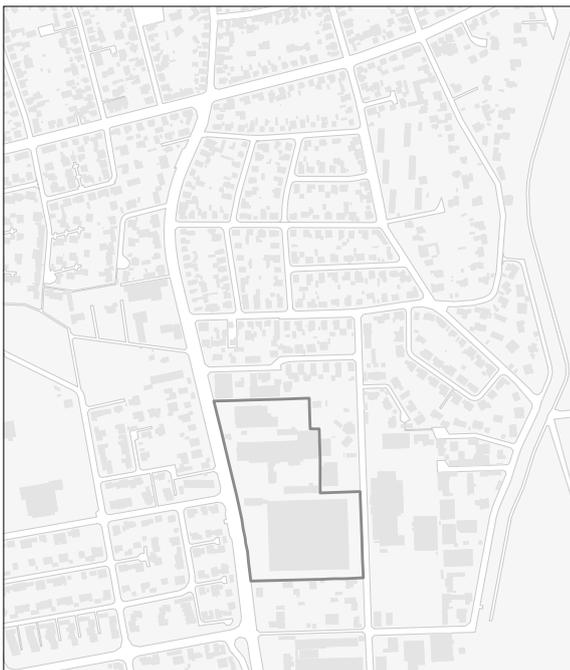
Stadt Lorsch, Investor

Nutzer

Bewohnerschaft

Problemlage

Das Areal zeigt einen strukturell prekären Nutzungsbesatz (Nutzungskonflikte zwischen angrenzendem/eingestreutem Wohnen und Gewerbe). Der Gebäudebestand ist teils erheblich sanierungsbedürftig, es gibt Leerstände. Der derzeitige Status Quo bietet keine langfristig tragfähige Nutzungsperspektive. Bisherige erste Schritte einer Bauleitplanung waren auch aufgrund der Eigentümer- und Investoreninteressen noch nicht erfolgreich.



Ziele

Entwicklung eines nachhaltigen Modellquartiers für Wohnen auf 4,4 ha Fläche. Durch Neuordnung der bestehenden baulichen Strukturen soll dem Areal eine langfristige, tragfähige und nachhaltige Perspektive eröffnet werden. Der Versiegelungsgrad des Areals soll angemessen entwickelt werden; hierbei sind die Aspekte der Klimaanpassung zu berücksichtigen.

Die Neuausrichtung des Areals soll den maximal möglichen Einsatz regenerativer Energien nutzen; bei Neubauten 100%.

Die Neuausrichtung des Areals soll die angestammten Bewohner nicht vertreiben, sondern eine Perspektive für eine konfliktfreie Koexistenz von Wohnen und wohnverträglichem Gewerbe aufzeigen.

Projekte

L2.1 Konzepterstellung

- a Erwerb von Liegenschaften durch die Stadt Lorsch oder Projekt-Entwicklungsgesellschaft, um die zukünftige Entwicklung des Areals steuern zu können.
- b Erstellung und Umsetzung eines Entwicklungskonzeptes (Bestandsaufnahme, Nutzungsentflechtung, Neuordnungskonzeption, Umsetzungsstrategie, Weiterführung der Bauleitplanung, Empfehlungen zur Realisierungsphase) (siehe Maßnahme B1.4)

L3 Entwicklung zentrale Nahversorgung

Eckdaten

Querbezug zu Handlungsfeld oder Maßnahme

A, B, D, E

Priorität; Durchführungszeitraum

+++; kurz-/mittelfristig

Geschätzte Gesamtkosten

700.000 Euro

Träger

Private, EGL, Stadt Lorsch

Eigentümer

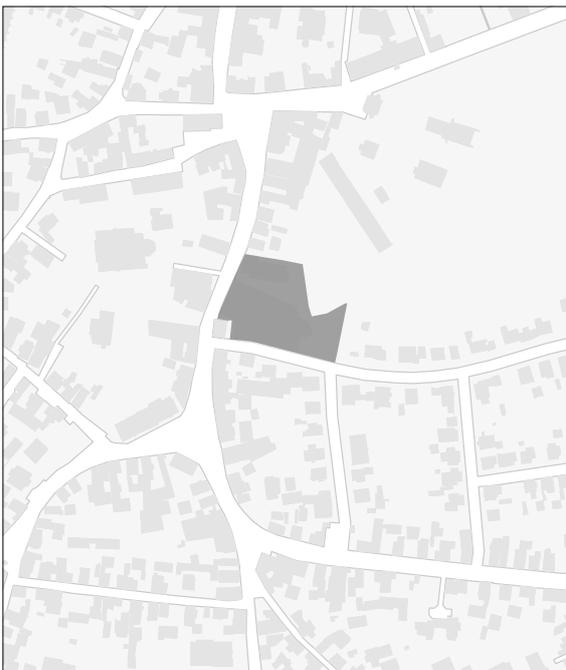
Private

Nutzer

Bürger-/Besucherschaft

Problemlage

Der Stadtkern von Lorsch verfügt seit der Schließung des Nahversorgers „Treff 3000“ nicht mehr über einen Nahversorgungsmarkt. Die Fläche des „Treff 3000“ (Hauptfläche des Geschäftsgebäudes) steht leer. Der Aspekt der innerörtlichen Versorgungslücke und der Aspekt des Leerstands sind typische Phänomene des Strukturwandels.



L3 Zentrale Nahversorgung

Ziele

Wohnortnahe Sicherung innerörtlicher Versorgung mit den Gütern des täglichen Bedarfs.

Beseitigung von Leerstand durch Nutzungskonzeption für Folgenutzung.

Reaktivierung des vormaligen Versorgungsstandorts und Schaffung eines Folgeangebots mit Magnetwirkung, Frequenzsteigerung und Impulswirkung für die angrenzenden Innenstadtquartiere

Projekte

- L3.1 Konzeption zur Gebäudestruktur (Umbau, Anpassung, Kostenermittlung), zur Eigentums- und Betreiberfrage, zur Projektentwicklung (beteiligte Akteure) (siehe Maßnahme A1.1d)

Übersicht zum Handlungskonzept

Im Kapitel „Übersicht zum Handlungskonzept“ finden sich folgende Übersichten zum vorab vorgestellten Handlungskonzept:

- Projektübersicht und Priorisierung
- Finanzierungsübersicht
- Rahmenplan

In Projektübersicht und Priorisierung werden alle Handlungsfelder, Maßnahmen und Projekte inklusive ihrer Priorität und der Dauer ihrer Relevanz gelistet.

In der Finanzierungsübersicht sind die Maßnahmen entsprechend der Kostenarten¹ und geschätzten Kosten dargestellt.

Im Rahmenplan sind die baulichen Maßnahmen und Projekte des Handlungskonzepts dargestellt.

¹ Gemäß der „Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der nachhaltigen Stadtentwicklung (RiLiSE)“, Stand 2017, Abschnitt 9 „Zuwendungsfähige Fördergegenstände“ sowie dem Anreizförderung im Programm „Stadtumbau in Hessen“ im Rahmen der Städtebauförderung

Projektübersicht und Priorisierung

In der nachfolgenden Tabelle sind alle Handlungsfelder inklusive der zugehörigen Maßnahmen und Projekte mit Nummern und Titeln bzw. einer kurzen Wiedergabe der Inhalte gelistet.

Daneben werden auf Maßnahmenebene Priorisierung und Durchführungszeitraum aufgeführt.

Hinweise zur Darstellung:

- Die Priorisierung der Maßnahmen wird mittels Plus-Zeichen vorgenommen (Bedeutungen: „+“ steht für „wichtig“, „++“ für „sehr wichtig“, „+++“ für „außerordentlich wichtig“).
- Der empfohlene Durchführungszeitraum ist mit „kurz-“ (ein bis zwei Jahre), „mittel-“ (zwei bis fünf Jahre) bis „langfristig“ (fünf bis zehn Jahre) oder auch „kontinuierlich“ je in der Farbe des Handlungsfeldes markiert.

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahme	Nr.	Projekt	Prio- rität	Dauer		
					kurzfristig	mittelfristig	langfristig/ kontinuierlich
A Stark vor Ort							
A1	Starkes Stadtzentrum	A1.1	Stärkung von Einzelhandel und Gastronomie	+++			
		A1.2	Lebendiger Ausbau des Stadtzentrums				
		A1.3	Stärkung des Hotelgewerbes				
		A1.4	Stärkung der medizinischen Versorgung				
		A1.5	Erstellung weiterführender teileräumlicher Untersuchungen und Entwicklungskonzepte				
A2	Entwicklungschancen für alle	A2.1	Stärkung des Betreuungs-/Bildungsangebots für Kinder	+++			
		A2.2	Stärkung der Entwicklungsangebote für Jugendliche und junge Erwachsene				
		A2.3	Förderung des Bildungsangebots für Erwachsene				
		A2.4	Förderung des Betreuungsangebots für Senioren				
		A2.5	Förderung von Nutzgärten und Gemeinschaftsküchen in Betreuungs- und Bildungseinrichtungen				
		A2.6	Stärkung der Integration mittels Bildungs- und Teilhabeangeboten				
A3	Gemeinsam aktiv	A3.1	Einrichtung von integrierten und zielgruppenorientierten Spiel-, Experimentier-, Bewegungs- und Begegnungsflächen	++			
		A3.2	Vernetzung von Freizeit-Angeboten der Region und Förderung des interkommunalen Austauschs				
		A3.3	Stärkung und Würdigung bürgerschaftlichen Engagements				
A4	Starke Netzwerke	A4.1	Förderung stadtentwicklungsrelevanter Netzwerke und Vernetzung	++			
		A4.2	Förderung der Vernetzung von sozialen Einrichtungen, Bildungseinrichtungen und Vereinen				

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahme	Nr.	Projekt	Prio- rität	Dauer		
					kurzfristig	mittelfristig	langfristig/ kontinuierlich
B Verträgliche Flächenentwicklung							
B1	Wohnraum schaffen und finden	B1.1	Erhebung des Wohnraumbedarfs	+++			
		B1.2	Aktualisierung, Pflege und Nutzbarmachung des bestehenden Potenzialflächenkatasters				
		B1.3	Stärkung von Nachverdichtung				
		B1.4	Konzepterstellung, Planung und Errichtung von Modellquartieren zum „integrierten & nachhaltigen Wohnen“				
		B1.5	Einrichtung einer Anlaufstelle zur Wohnflächen-Beratung				
B2	Effektive und konfliktfrei genutzte Areale	B2.1	Förderung der Entflechtung mischgenutzter Areale	++			
		B2.2	Anpassung von Bebauungsplänen zur nachhaltigen Optimierung des Ausnutzungsgrades von Flächen				
		B2.3	Umsetzung der Handlungsempfehlungen des Vergnügungstättenskonzepts				
		B2.4	Förderung von Vernetzung und Austausch zwischen flächennutzenden/-entwickelnden Interessengruppen				
B3	Wertgeschätzte Landschaft	B3.1	Förderung nachhaltigen, innovativen Handelns in Land- und Forstwirtschaft	++			
		B3.2	Förderung regionaler Produkte				
		B3.3	Erhalt und Pflege von Landschaftsbild, landwirtschaftlichen Flächen und Schutzflächen				
B4	Ausgewogene Gewerbeflächen- nutzung	B4.1	Umsetzung der Ziele des Gewerbeflächenkonzeptes (GFK)	+			
		B4.2	Erwägung eines Gemarkungsflächentauschs zwischen Lorsch und Einhausen				
		B4.3	Förderung der nachhaltigen Gewerbeflächennutzung				
C Ausgewogene Lebensqualität							
C1	Kultur- und Natur- Verbunden	C1.1	Vernetzung von kulturellen und landschaftlichen Attraktionen	++			
		C1.2	Ausbau des kulturellen Angebots				
		C1.3	Ausbau der Aufenthaltsqualität entlang Bewegungs- und auf Aufenthaltsflächen				
C2	Klima-Angepasst leben	C2.1	Erstellung Klimaanpassungskonzept	++			
		C2.2	Ausbau Hochwasservorsorge				
		C2.3	Ausbau von Trockenheits- und Hitzeschutz sowie Feinstaub- und CO ₂ -Bindung				
		C2.4	Ausbau resilienterer grüner und blauer Infrastruktur				
		C2.5	Förderung von Natur- und Gesundheitsbewusstsein und nachhaltigem Bürger- und Unternehmerhandeln				
D Zukunftsweisender Klima-Schutz							
D1	Klima-Neutral leben	D1.1	Erstellung und Umsetzung eines kommunalen Klima- und Artenschutzkonzepts	+++			
		D1.2	Einrichtung einer Stelle für Klima- und Artenschutzmanagement				
		D1.3	Förderung klimaneutraler Planung				
D2	Klima-Neutral wirtschaften	D2.1	Förderung des Angebots und Gebrauchs lokaler und regionaler Ressourcen	+++			
		D2.2	Förderung klimagerechter Bauten und Baumaterialien				
		D2.3	Förderung von Sharing-Konzepten				

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahme	Nr.	Projekt	Prio- rität	Dauer		
					kurzfristig	mittelfristig	langfristig/ kontinuierlich
E Nachhaltige Mobilität							
E1	Förderung der Nahmobilität	E1.1	Förderung des Fußverkehrs	+++			
		E1.2	Förderung des Radverkehrs				
		E1.3	Bring- und Holverkehre mit Kfz				
E2	Flächengerechtig- keit im öffentlichen Straßenraum	E2.1	Reduzierung von Gehwegparken	+++			
		E2.2	Parkraumbewirtschaftung ausweiten und Mehrfachnutzung von Parkierungsflächen ermöglichen				
		E2.3	Parkraumkonzept für Lkw				
		E2.4	Überarbeitung der Stellplatzsatzung				
		E2.5	Reduzierung der Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr auf ein erforderliches Minimum				
		E2.6	Verbesserung der Verkehrssicherheit am Knoten Bahnhofstraße/Bensheimer Straße				
E3	Verbesserung der Mobilitätsoptionen zur Welterbestätte	E3.1	Ganzheitliche Ankunfts- und Erschließungssituation	+++			
		E3.2	Förderung Shuttle-Service zwischen Ankunftsorten und Welterbestätten				
		E3.3	Verbesserung der Fuß-Wegführung und -weisung zwischen Ankunftsorten, kulturellen Attraktionen und Informationsorten				
E4	Förderung der ÖPNV-Nutzung und multioptionaler Mobilität	E4.1	Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV-Systems	+++			
		E4.2	Prüfung der Einrichtung eines Bürgerbus-Systems				
		E4.3	Ausbau des Bahnhofs als multimodalen Verknüpfungspunkt				
		E4.4	Angebot einer Ride-Sharing-Plattform und betriebliches Mobilitätsmanagement				
		E4.5	Verbesserung der ÖPNV-Verbindung in die Nachbargemeinden				
		E4.6	Aufbau einer Elektro- und Wasserstoff-Ladeinfrastruktur und Förderung von Car-Sharing				
L Leitprojekte							
L1	Weiterentwicklung Kulturachse – Tor zur Stadt Lorsch	L1.1	Realisierung bestehender Planungen zur Kulturachse	+++			
		L1.2	Ausbau von hochwertig gestalteten und funktional stimmigen ganzheitlichen Ankunfts- und Erschließungsorten				
		L1.3	zeitgemäße Neukonzeption/Umbau des Ausstellungs-Konzepts im Museumszentrum				
		L1.4	Ausbau Marketing und Öffentlichkeitsarbeit				
		L1.5	Stärkung und Vermittlung authentischer lokaler Werte entlang der Kulturachse und auf dem Areal „Tor zur Stadt Lorsch“				
L2	Modellquartier Seehofstraße – „integriert und nach- haltig Wohnen“	L2.1	Konzepterstellung	+++			
L3	Entwicklung zentrale Nahversorgung	L3.1	Konzeption zur Gebäudestruktur	+++			

Finanzierungsübersicht zur Orientierung

Maßnahme	Projekt	Betrag in Euro (netto)						
		Nr.	Nr.	I. Vorbereitung der Maßnahmen	II. Steuerung	III. Öffentlichkeitsarbeit	IV. Grunderwerb	V. Ordnungsmaßnahmen
A1	A1.1		5.000	2.500	250.000	100.000		
	A1.2			2.500		50.000		
	A1.3		2.500	2.500				
	A1.4	10.000						
	A1.5	60.000						
A2	A2.1	5.000			250.000			5.000
	A2.2			2.500				5.000
	A2.3			1.000				
	A2.4		2.500	2.500				
	A2.5			1.000				25.000
	A2.6		5.000	2.500				
A3	A3.1	5.000		1.000				250.000
	A3.2			1.000				
	A3.3			2.500				
A4	A4.1		10.000	2.500				
	A4.2			1.000				
Zwischensumme HF A		80.000	25.000	25.000	500.000	150.000	0	285.000
B1	B1.1							
	B1.2	2.500		500				
	B1.3	10.000		2.500	500.000	250.000		100.000
	B1.4	10.000		500	500.000	25.000		25.000
	B1.5			1.000				
B2	B2.1	5.000	2.500	1.000		250.000		50.000
	B2.2	5.000						
	B2.3							
	B2.4		10.000	2.500				
B3	B3.1		2.500					250.000
	B3.2		2.500					
	B3.3		2.500					250.000
B4	B4.1							
	B4.2	5.000						
	B4.3							
Zwischensumme HF B		37.500	20.000	8.000	1.000.000	525.000	0	675.000
C1	C1.1			2.500			50.000	100.000
	C1.2			2.500				
	C1.3							500.000
C2	C2.1	50.000						
	C2.2							250.000
	C2.3							500.000
	C2.4							500.000
	C2.5			5.000				
Zwischensumme HF C		50.000	0	10.000	0	0	50.000	1.850.000

VIII. Neubau von Gebäuden	IX. Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden	X. Zwischennutzung	XI. Biodiversität an Bauwerken – neu	XII. Anreizprogramm	XIII. Verfügungsfonds	Summe Projekt	Summe Maßnahme
	250.000	25.000		25.000		657.500	960.000
	100.000			25.000		177.500	
				25.000		30.000	
				25.000		35.000	
						60.000	
	750.000		10.000			1.020.000	1.398.000
	100.000		1.000	10.000	25.000	143.500	
						1.000	
	10.000	25.000		10.000	25.000	75.000	
	50.000		5.000	10.000		91.000	
	10.000	25.000			25.000	67.500	
						256.000	
						1.000	259.500
						2.500	
						12.500	
						1.000	13.500
0	1.270.000	75.000	16.000	130.000	75.000		2.631.000
						0	
						3.000	
				100.000		962.500	1.627.000
				100.000		660.500	
						1.000	
				50.000		358.500	
						5.000	386.000
						0	
					10.000	22.500	
					10.000	262.500	
						2.500	542.500
					25.000	277.500	
						0	
						5.000	30.000
					25.000	25.000	
0	0	0	0	250.000	70.000		2.585.500
						152.500	
						2.500	655.000
						500.000	
						50.000	
						250.000	
						500.000	1.330.000
						500.000	
				25.000		30.000	
0	0	0	0	25.000	0		1.985.000

Maßnahme	Projekt	Betrag in Euro (netto)								
		Nr.	Nr.	I. Vorbereitung der Maßnahmen	II. Steuerung	III. Öffentlichkeitsarbeit	IV. Grunderwerb	V. Ordnungsmaßnahmen	VI. Verbesserung der verkehrlichen Erschließung	VII. Herstellung und Gestaltung von Freiflächen
D1	D1.1		50.000							100.000
	D1.2					5.000				
	D1.3					2.500				
D2	D2.1			10.000		2.500				
	D2.2		2.500			2.500				
	D2.3		5.000	10.000		2.500				
Zwischensumme HF D			57.500	20.000	15.000	0	0	0	0	100.000
E1	E1.1			2.500		1.000				750.000
	E1.2			2.500		2.500				750.000
	E1.3			1.000		500			5.000	
E2	E2.1			1.000		1.000			500.000	
	E2.2								75.000	
	E2.3		2.500						10.000	
	E2.4									
	E2.5								1.000.000	
	E2.6								300.000	
E3	E3.1								750.000	750.000
	E3.2					500		n. k.		
	E3.3		2.500							25.000
E4	E4.1									75.000
	E4.2		2.500	1.000		1.000			30.000	
	E4.3									100.000
	E4.4			1.000		2.500		n. k.		
	E4.5							n. k.		
	E4.6									100.000
Zwischensumme HF E			7.500	9.000	9.000	0	0	2.670.000		2.550.000
L1	L1.1			2.500		2.500	n. k.			100.000
	L1.2								250.000	
	L1.3		2.500							
	L1.4					10.000				
	L1.5					10.000				100.000
L2	L2.1		siehe B1.4				siehe B1.4			
L3	L3.1					siehe A1.1	siehe A1.1			
Zwischensumme L			2.500	2.500	22.500	0	0	250.000		200.000
Gesamtsumme			235.000	76.500	89.500	1.500.000	675.000	2.970.000		5.660.000

Abkürzungen:

HF Handlungsfeld

n.k. nicht kalkulierbar

Hinweise:

In der Kostenschätzung werden die von 2019 bis 2030 einzusetzenden Mittel dargestellt.

Stand der Schätzung ist der 02. April 2019.

VIII. Neubau von Gebäuden	IX. Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden	X. Zwischennutzung	XI. Biodiversität an Bauwerken – neu	XII. Anreizprogramm	XIII. Verfügungsfonds	Summe Projekt	Summe Maßnahme
	100.000		25.000	50.000		325.000	
						5.000	432.500
				100.000		102.500	
250.000					25.000	287.500	
250.000	250.000		25.000	500.000		1.030.000	1.385.000
					50.000	67.500	
500.000	350.000	0	50.000	650.000	75.000		1.817.500
						753.500	
						755.000	1.515.000
						6.500	
						502.000	
						75.000	
						12.500	
						0	1.889.500
						1.000.000	
						300.000	
						1.500.000	
						500	1.528.000
						27.500	
						75.000	
						34.500	
						100.000	
						3.500	
						0	
						100.000	
0	0	0	0	0	0		5.245.500
						105.000	
25.000			5.000			280.000	
	75.000					77.500	620.000
						10.000	
25.000			2.500		10.000	147.500	
						0	0
	75.000		5.000			80.000	80.000
50.000	150.000	0	12.500	0	10.000		700.000
550.000	1.770.000	75.000	78.500	1.055.000	230.000		14.964.500

Erläuterung zur Finanzierungsübersicht

Die Kostenarten sind angelehnt an die:

- Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der nachhaltigen Stadtentwicklung (RiLiSE), Stand 2017, Abschnitt 9 „Zwendungsfähige Fördergegenstände“
- Anreizförderung im Programm „Stadtumbau in Hessen“ im Rahmen der Städtebauförderung

I. Vorbereitung der Maßnahmen

- Vorbereitende Untersuchungen, das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (Nr. 5.3) sowie die weiteren in §140 BauGB genannten Maßnahmen und Planungen mit Ausnahme der Bauleitplanung
- Verfahren, die zur städtebaulichen Ziel- und Qualitätsfindung beitragen, insbesondere unter Einbeziehung der Bürger*innen und der betroffenen Bauherrschaft

II. Steuerung

- Örtliche Steuerungsstrukturen in den Programmstandorten (Stadtteilmanagement, Lenkungsgruppe oder Ähnliches)

III. Öffentlichkeitsarbeit

- Einbindung und Aktivierung der Mitwirkungsbereitschaft der Bewohner*innen sowie aller Akteur*innen im Maßnahmengebiet
- Aktivierung von Immobilien- und Standortgemeinschaften
- Öffentlichkeitsarbeit soll zur Identifizierung aller Akteur*innen mit dem Maßnahmengebiet beitragen und somit die nachhaltige Stadtentwicklung – auch nach Abschluss der Förderung – im Sinne des Städtebauförderprogramms weiterführen

IV. Grunderwerb

- Erwerb von Grundstücken und Rechten an Grundstücken im Zusammenhang mit Vorhaben zur Verbesserung des Wohnumfeldes, wie Schaffung von öffentlichen Straßen-, Platz-, Grün- und Stellplatzflächen sowie für die

Schaffung von Gemeinbedarfseinrichtungen durch Instandsetzung und Modernisierung oder Neubau

- Zwischenerwerb

V. Ordnungsmaßnahmen

- Bodenordnung: rechtliche oder tatsächliche Neuordnung der Grundstücke entsprechend Entwicklungszielen
- Freilegung von Grundstücken: Abbruch- und Abräummaßnahmen (auch zur Beseitigung unterirdischer baulicher Anlagen) – zur Herstellung von öffentlichen Grün-, Platz-, Straßen- und Stellplatzflächen; zur Freilegung von Grundstücken zur Schaffung von Gemeinbedarfseinrichtungen; für unrentierliche Maßnahmen im Zusammenhang mit Vorhaben zur Verbesserung des Wohnumfeldes, eines Neubaus, zur Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden, soweit diese dem öffentlichen Interesse dienen, insbesondere der Unterstützung der Innenentwicklung
- Umzug von Bewohner*innen sowie Betrieben oder umzugsbedingte Ausgaben der Stadt, bei der Verwirklichung des Sozialplans (§180 BauGB), der Aufhebung von Miet- oder Pachtverhältnissen (§185 BauGB) oder im Rahmen des Härteausgleichs (§181 BauGB) sowie für die Unterbringung in Zwischenunterkünften sowie die Entschädigung für andere, umzugsbedingte Vermögensnachteile
- Ausgaben für die Bereitstellung von Flächen und die Durchführung von Maßnahmen zum Ausgleich an anderer Stelle im Sinne des §1a Abs. 3 BauGB

VI. Verbesserung der verkehrlichen Erschließung

- Herstellung neuer oder Änderung vorhandener Erschließungsanlagen, einschließlich der Oberflächenentwässerung, des Begleitgrüns und der fest installierten Möblierung, für öffentliche zum Ausbau bestimmte Straßen, Wege und Plätze, Sammelstraßen innerhalb der Baugebiete und Straßen für Durchgangsverkehr

VII. Herstellung und Gestaltung von Freiflächen

- Herstellung, Umgestaltung und Erweiterung (auch zur Herstellung einer höheren Grünvolumendichte) von öffentlichen Plätzen, Grünanlagen, öffentlichen Nutzgärten, Spiel und Sportplätzen einschließlich von Kleinbauten
- Oberflächenentsiegelungen insbesondere von Wegen, Plätzen und Hofflächen, vor allem zur Schaffung von Biotopverbundsystemen und Freihaltung von Frischluftschneisen
- Herstellung, Umgestaltung und Renaturierung von innerörtlichen Gewässern
- Neugestaltung von Schulhöfen zur Mehrfachnutzung
- Herstellung barrierefreier Wegeführungen im öffentlichen Raum, von öffentlichen Fuß- und Radwegen sowie Fahrradstellplätzen einschließlich Fahrradparkhäusern
- Verbesserung der Beleuchtung im öffentlichen Raum (Warmlichtinstallation)
- Herstellung von öffentlichen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (bei Parkdecks, Parkhäusern und Tiefgaragen nur bis zur Höhe der Ausgaben ebenerdiger Parkplätze)
- Immissionsschutzmaßnahmen
- Umweltmaßnahmen und Maßnahmen zur Sicherung und Verbesserung der Biodiversität im Siedlungsbereich
- Private Maßnahmen zur Verbesserung der Gestaltung von Freiflächen unabhängig von der Modernisierung von Gebäuden förderfähig, soweit sie dem öffentlichen Interesse dienen (öffentliches Interesse ist aus Gründen der Klimaanpassung insbesondere bei der Herstellung von Dach- und Fassadenbegrünungen sowie bei Bodenentsiegelung für Vegetationsflächen und/oder Bodenentsiegelung für Wasserflächen gegeben)

VIII. Neubau von Gebäuden

- Neubau von Gemeinbedarfseinrichtungen

IX. Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden

- Modernisierung oder Instandsetzung von Gebäuden, die nach ihrer inneren und äußeren Beschaffenheit Missstände (§177 Abs. 2

BauGB) oder Mängel (§177 Abs. 3 BauGB) aufweisen

- Maßnahmen zu Steigerung der Energieeffizienz an Gebäuden und Gebäudeteilen, die über die rechtlich verbindliche Vorgaben hinausgehen
- Umgestaltung und Neuanlage von Grün- und Freiflächen sowie Stellplätzen und gebäudebezogene Maßnahmen zur Erhaltung und zur Verbesserung der Biodiversität

X. Zwischennutzung

- Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden und für die Gestaltung von Freiflächen, die eine Zwischennutzung ermöglichen
- Modernisierungs- und Instandsetzung, die außer der Zwischennutzung auch der Erhaltung und einer späteren endgültigen Nutzung eines Gebäudes dienen

XI. Biodiversität an Bauwerken

- Maßnahmen zum Erhalt und zur Verbesserung der Biodiversität (zum Beispiel Dach- und Fassadenbegrünung, Einbau von Nistmöglichkeiten)

XII. Anreizprogramm¹

- Anregung von Investitionen privater Eigentümer

XIII. Verfügungsfonds²

- Stärkere Beteiligung und Mitwirkung lokaler Akteur*innen
- Über die Verwendung der dem Fonds zugewiesenen Mittel entscheidet ein von der Stadt oder der Gemeinde zu benennendes lokales Gremium

¹ Ein Anreizprogramm unterstützt die Investitionen einzelner, von einander unabhängiger privater Eigentümer*innen.

² Ein Verfügungsfonds unterstützt ein lokales Gremium bei der flexiblen und lokal angepassten Umsetzung von Maßnahmen. Die Selbstorganisation der Kooperationspartner wird gestärkt.

Finanzierungsquellen

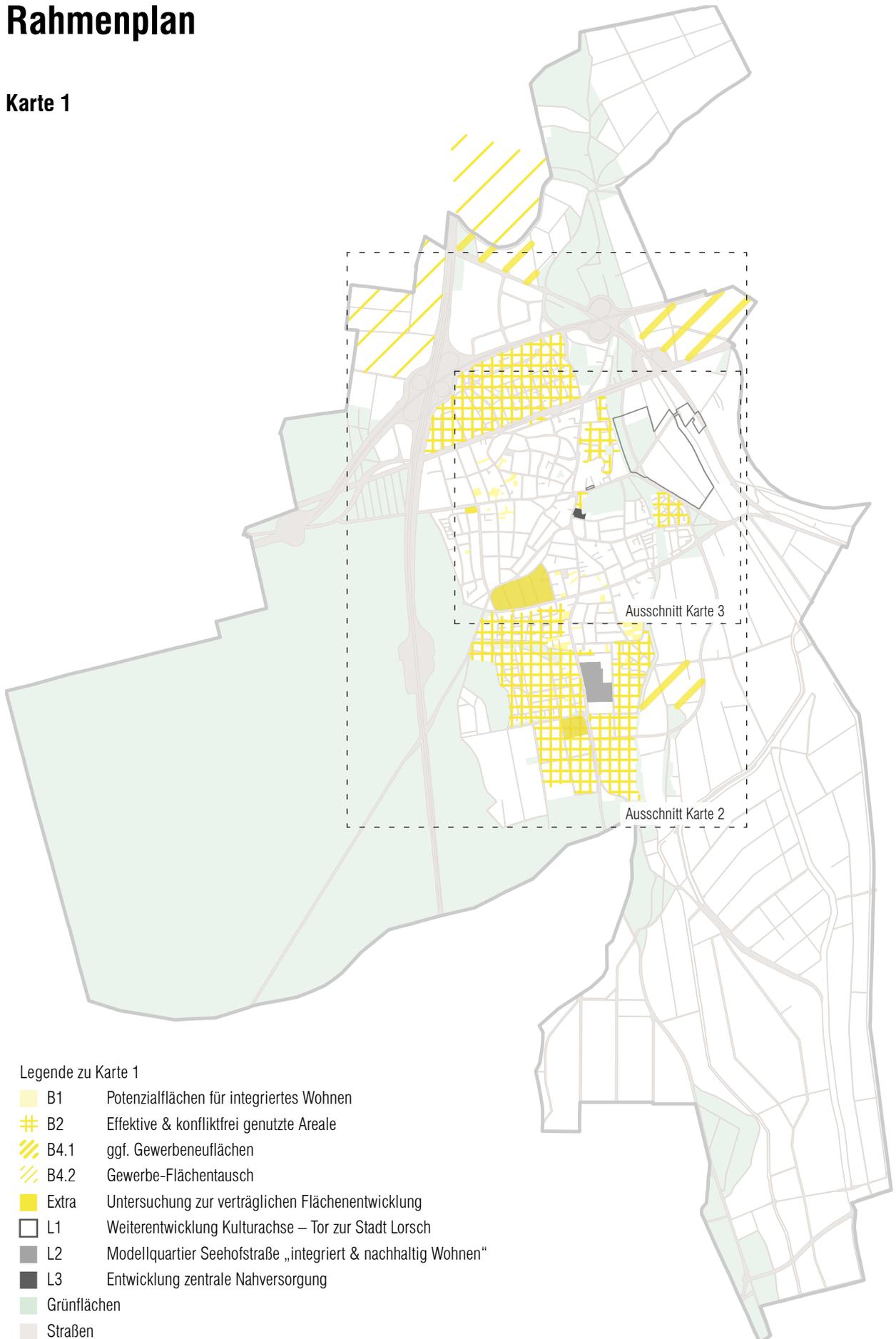
Nr.	Titel	Förderprogramm / Finanzhilfe (Ansprechpartner)
A	Stark vor Ort	
A1	Starkes Stadtzentrum	<p>Aktive Kernbereiche (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz). Förderung der lokalen Ökonomie (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz).</p> <p>Gründungs- und Mittelstandsförderung (WIBank).</p> <p>Stadt gemeinsam gestalten! Neue Modelle der Quartiersentwicklung (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung).</p> <p>Förderung kommunaler Investitionen zur Revitalisierung von Siedlungsbereichen einschließlich Förderung der lokalen Ökonomie in Hessen (WIBank).</p>
A2	Entwicklungschancen für alle	<p>Aktive Kernbereiche (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz). Förderung der lokalen Ökonomie (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz).</p> <p>Arbeitsmarktprogramm Flüchtlingsintegrationsmaßnahmen (Bundesagentur für Arbeit).</p> <p>Bildungsprämie (Bundesverwaltungsamt).</p> <p>Jobstarter plus - für die Zukunft ausbilden (Bundesinstitut für Berufsbildung).</p> <p>Zukunft gestalten - Innovationen für eine exzellente berufliche Bildung (Bundesinstitut für Berufsbildung).</p> <p>Europäischer Sozialfonds in Hessen (WIBank).</p> <p>Hessische Qualifizierungsoffensive (WIBank).</p> <p>Impulse der Arbeitsmarktpolitik (WIBank).</p> <p>Umweltschutzförderung der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (Deutsche Bundesstiftung Umwelt).</p> <p>Förderung der Kinder- und Jugendhilfe durch den Kinder- und Jugendplan des Bundes (Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend).</p> <p>Förderung von Maßnahmen zur gesellschaftlichen und sozialen Integration von Zuwanderern (Bundesamt für Migration und Flüchtlinge).</p> <p>Etablierung von Familienzentren (Regierungspräsidium Kassel).</p> <p>Investitionspakt Soziale Integration im Quartier (WIBank).</p> <p>MitSprache - Deutsch4U: Förderung niedrigschwelliger Deutschkurse für Erwachsene mit Migrationshintergrund (Regierungspräsidium Darmstadt).</p> <p>Sport und Flüchtlinge (Hessisches Ministerium des Innern und für Sport).</p> <p>Stadt gemeinsam gestalten! Neue Modelle der Quartiersentwicklung (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung).</p> <p>Zuwendungen im Rahmen des Asyl-, Migrations- und Integrationsfonds (Bundesamt für Migration und Flüchtlinge).</p> <p>Kommunalinvestitionsprogramm (WIBank).</p>
A3	Gemeinsam aktiv	<p>Förderprogramm „Ehrenamtliche Flüchtlingsarbeit“ (Landkreis).</p> <p>Förderung von Qualifizierungs- und Koordinationsmaßnahmen für bürgerschaftliche/ehrenamtliche Arbeit im sozialen Bereich (Regierungspräsidium Darmstadt).</p>
A4	Starke Netzwerke	<p>Aktive Kernbereiche (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz). Förderung der lokalen Ökonomie (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz).</p> <p>Stadt gemeinsam gestalten! Neue Modelle der Quartiersentwicklung (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung).</p>

Nr.	Titel	Förderprogramm / Finanzhilfe (Ansprechpartner)
B Verträgliche Flächenentwicklung		
B1	Wohnraum schaffen und finden	Nachhaltiges Wohnumfeld in neuen Wohnquartieren (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz). Energieeffizient Bauen und Sanieren (KfW Bankengruppe). Soziale Mietwohnraumförderung (WiBank). Soziale Wohnraumförderung (WiBank). Kommunalinvestitionsprogramm (WiBank).
B2	Effektive und konfliktfrei genutzte Areale	ERP-Beteiligungsprogramm (KfW Bankengruppe). Handwerksbeteiligungen (Mittelständische Beteiligungsgesellschaft Hessen mbH). Wachstums- und Innovationsbeteiligungen (Mittelständische Beteiligungsgesellschaft Hessen mbH). Hessen Kapital (BM H Beteiligungs-Managementgesellschaft Hessen mbH).
B3	Wertgeschätzte Landschaft	Umweltschutzförderung der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (Deutsche Bundesstiftung Umwelt). Bundesprogramm Biologische Vielfalt (DLR Projektträger). Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft). Innovation und Zusammenarbeit in der Landwirtschaft und in ländlichen Gebieten (Regierungspräsidium Gießen). Bundesprogramm Ländliche Entwicklung - LandMobil - unterwegs in ländlichen Räumen (Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung). Forstliche Förderung (Regierungspräsidium Darmstadt). Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben im Bereich Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesamt für Naturschutz). Beratung landwirtschaftlicher Unternehmen vor und während einer Umstellung des Betriebes auf ökologischen Landbau (Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung).
B4	Ausgewogene Gewerbeflächennutzung	Betriebliches Mobilitätsmanagement (TÜV Rheinland Consulting GmbH). Klimaschutzinitiative (Projektträger Jülich).
C Ausgewogene Lebensqualität		
C1	Kultur- und Natur-Verbunden	Bundesprogramm Biologische Vielfalt (DLR Projektträger). Förderung gesamtstaatlich bedeutsamer Modellvorhaben der kulturell-künstlerischen Vermittlungsarbeit und Integration (Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien).
C2	Klima-Angepasst leben	Aktive Kernbereiche (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz). Förderung von kommunalen Klimaschutz- und Klimaanpassungsprojekten sowie von kommunalen Informationsinitiativen (WiBank). Maßnahmen zur Gewässerentwicklung und zum Hochwasserschutz (WiBank). Förderung von Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel (Projektträger Jülich).

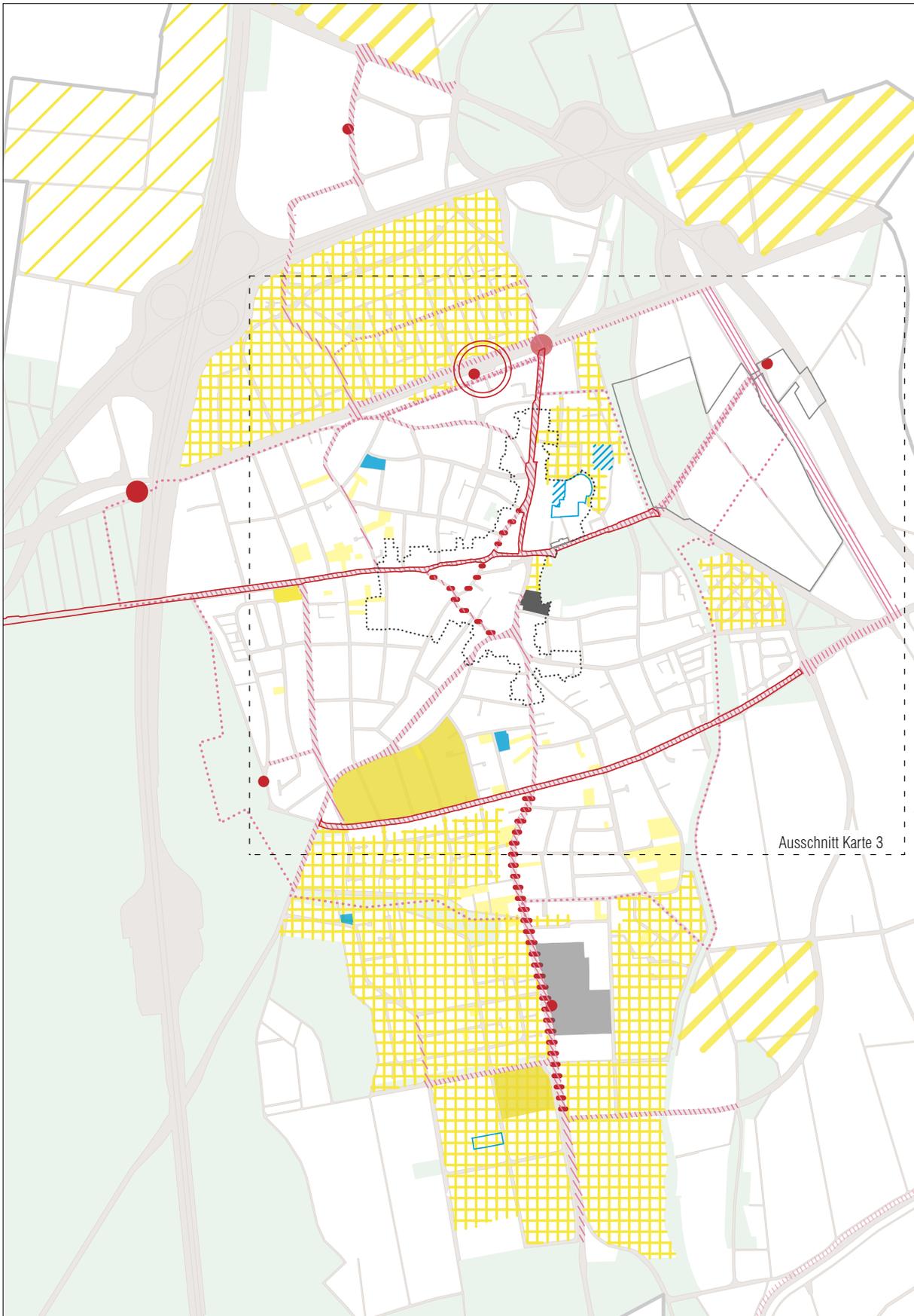
Nr.	Titel	Förderprogramm / Finanzhilfe (Ansprechpartner)
D Zukunftsweisender Klima-Schutz		
D1	Klima-Neutral leben	Aktive Kernbereiche (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz). Europäische Klimaschutzinitiative (Europäische Klimaschutzinitiative). Förderung von Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel (Projekträger Jülich). Klimaschutzinitiative (Projekträger Jülich).
D2	Klima-Neutral wirtschaften	Aktive Kernbereiche (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz). Energieberatung für Nichtwohngebäude von Kommunen und gemeinnützigen Organisationen (Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle). Anreizprogramm Energieeffizienz (KfW Bankengruppe). Betriebliches Mobilitätsmanagement (TÜV Rheinland Consulting GmbH). Energetische Stadtsanierung (KfW Bankengruppe). Energieeffizient Bauen und Sanieren (KfW Bankengruppe). Energetische Förderung im Rahmen des Hessischen Energiegesetzes (WIBank). Umweltschutzförderung der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (Deutsche Bundesstiftung Umwelt). BMU-Umweltinnovationsprogramm (KfW Bankengruppe). Förderung der Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien in den Kommunen – Kommunalrichtlinie (WIBank).
E Nachhaltige Mobilität		
E1	Förderung der Nahmobilität	Aktive Kernbereiche (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz). Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur). Förderung der Nahmobilität (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen).
E2	Flächengerechtigkeit im öffentlichen Straßenraum	Förderung der Nahmobilität (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen). Mobilitätsförderungsgesetz Hessen (Bund) [Hinweis: neue Rechtsnorm ab 2020].
E3	Verbesserung der Mobilitätsoptionen zur Weiterbestätte	Förderung der Nahmobilität (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen).
E4	Förderung der ÖPNV-Nutzung und multioptionaler Mobilität	Förderrichtlinie Elektromobilität (Projekträger Jülich). Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen). Innovationsförderung (WIBank). Nachrüstung von Diesel-Bussen im Öffentlichen Personennahverkehr (Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen).
L Leitprojekte		
L1	Weiterentwicklung Kulturrachse – Tor zur Stadt Lorsch	Denkmalpflegeprogramm „National wertvolle Kulturdenkmäler“ (Bundesverwaltungsamt). Förderung gesamtstaatlich bedeutsamer Modellvorhaben der kulturell-künstlerischen Vermittlungsarbeit und Integration (Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien). Denkmalförderrichtlinie (Landesamt für Denkmalpflege Hessen).
L2	Modellquartier Seehofstraße „integriert und nachhaltig wohnen“	Nachhaltiges Wohnumfeld in neuen Wohnquartieren (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz). Energieeffizient Bauen und Sanieren (KfW Bankengruppe).
L3	Entwicklung zentrale Nahversorgung	Aktive Kernbereiche (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz). Förderung der lokalen Ökonomie (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz). Gründungs- und Mittelstandsförderung (WIBank).

Rahmenplan

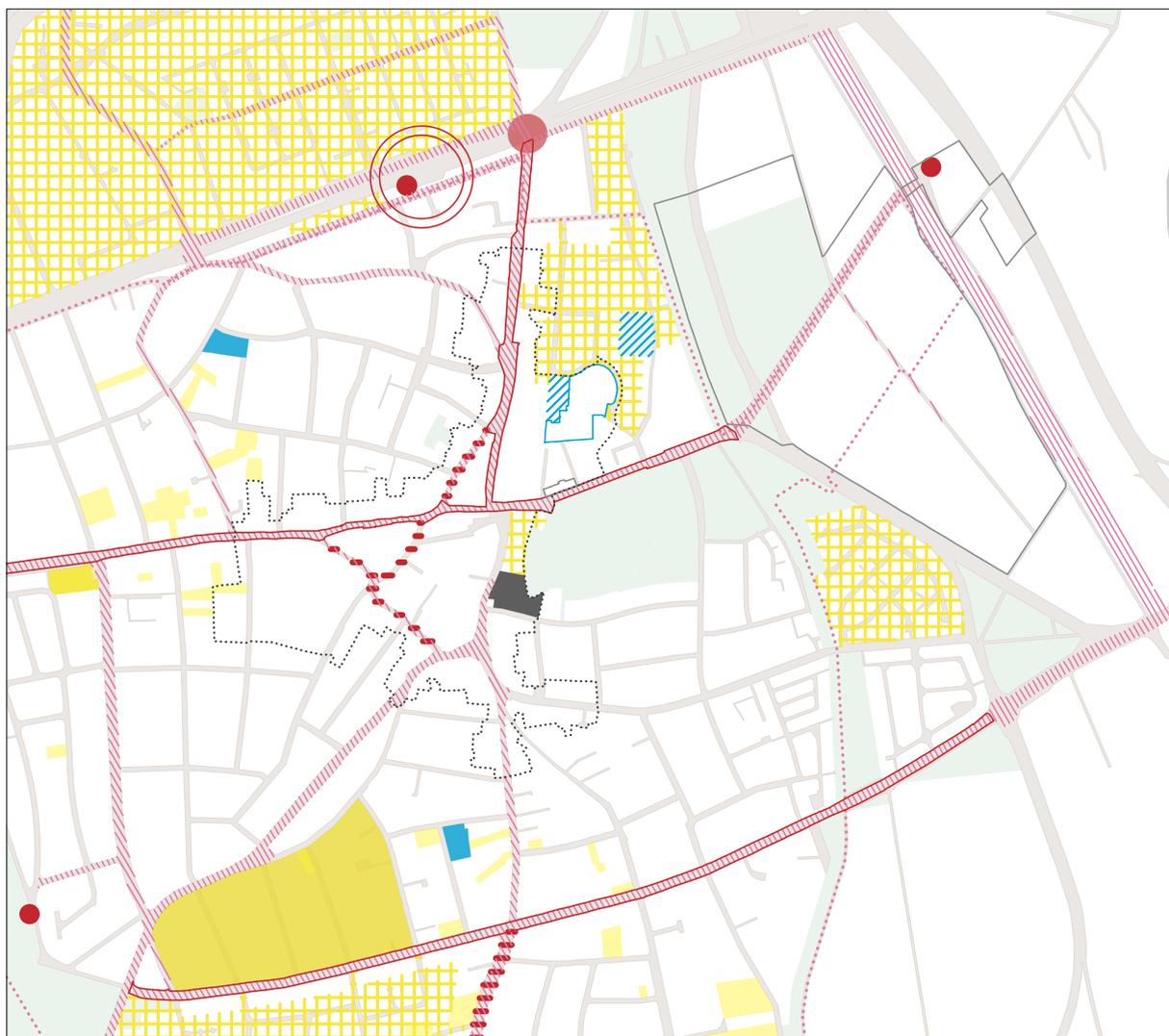
Karte 1



Karte 2



Karte 3



Legende zu Karten 2 und 3

- | | | | |
|-----------------|--|---------------|---|
| A1 | Untersuchungsgebiet Aktive Kernbereiche | □ E1.2a | Sichere Rad-Strecken-Führung |
| □ A2 | Entwicklungschancen für alle | ● E1.2b | Sichere Rad-Querung [siehe Karte 2] |
| ▨ A2 bzw. A3 | | ● E1.2c | Bike-Sharing-Station [siehe Karten 2 und 3] |
| ■ A3 | Gemeinsam aktiv | — E2.5b | Sichere Flächen für Fuß- und Radverkehr |
| ■ B1 | Potenzialflächen für integriertes Wohnen | ● E2.6 | Sicherer Verkehrsknoten |
| ■ B2 | Effektive & konfliktfrei genutzte Areale | □ E3 | siehe L1 |
| ■ B4.1 | ggf. Gewerbeneuflächen | ⊙ E4.3 | Multimodaler Verknüpfungspunkt |
| ■ B4.2 | Gewerbe-Flächentausch | □ L1 | Weiterentwicklung Kulturachse
– Tor zur Stadt Lorsch |
| ■ Extra | Untersuchung zur verträglichen
Flächenentwicklung | ■ L2 | Modellquartier Seehofstraße
„integriert & nachhaltig Wohnen“ |
| ... C1.1b | Kultur-Rundweg-Option | ■ L3 | Entwicklung zentrale Nahversorgung |
| ▨ C2.3a bzw. 4b | Ausbau der grünen und blauen Infrastruktur | ■ Grünflächen | |
| | | ■ Straßen | |

Anhang

Der Anhang enthält folgende Verzeichnisse:

- Quellenverzeichnis
- Abkürzungsverzeichnis
- Abbildungsverzeichnis

Die Dokumentationen der drei Bürgerbeteiligungsveranstaltungen sowie die Dokumentation der Expertengespräche (siehe Seiten 9 bis 10) können auf der Webseite der Stadt Lorsch unter <https://lorsch.de/> heruntergeladen oder im Bau- und Umweltamt der Stadt angefragt werden.

Quellenverzeichnis

- ammon + sturm (2012): Gestalthandbuch
Innenstadt Lorsch. 27
- Architekt Hilmar Bauer (2015): Masterplan
Lorsch - Bahnhofsentwicklungsbereich. 25
- Bertelsmann Stiftung (2015): Demographie-
bericht Lorsch. 44, 52
- Bürger GIS (Stand Juli 2018): Bebauungs-
pläne. 19
- Deutsche Akademie der Naturforscher
Leopoldina (2013): Stellungnahme.
Bioenergie – Möglichkeiten und Grenzen. . . . 86
- dwif consulting (2018): Beurteilung der
Ankunftssituation für Gäste im UNESCO-
Welterbe Kloster Lorsch. 77
- Eigenbetrieb Gebäudewirtschaft Kreis
Bergstraße (2013): Energiebericht 2013. 29
- Eiling Ingenieure GmbH (2002): Maßnah-
menkonzept Städtisches Grün. 21
- Entwicklungsgesellschaft Lorsch (2018):
Gäste- und Touristenbefragung Lorsch. 28
- Entwicklungsgesellschaft Lorsch mbH
(2018): Lorsch in Zahlen und Fakten [<http://www.eglorsch.de/unternehmen-investoren/standort-lorsch.html>]. 45
- Georg Consulting Immobilienwirtschaft /
Regionalökonomie (2018): Gewerbeflä-
chenkonzept. Lorsch 2030. 24
- Gesellschaft für Markt- und Absatzfor-
schung mbh (2015): Fortschreibung des
Einzelhandelskonzeptes für die Stadt
Lorsch 23, 60
- Gesellschaft für Markt- und Absatzfor-
schung mbh (2015): Vergnügungsstätten-
konzept. 23, 57
- Hessen Agentur (2015): Gemeindedaten-
blatt Lorsch. 44
- Hessisches Ministerium für Umwelt, Klima-
schutz, Landwirtschaft und Verbraucher-
schutz (2017): Neuausrichtung Programm
„Stadtumbau in Hessen“. Regelgliederung
Integriertes Städtebauliches Entwick-
lungskonzept. 100
- Hessisches Ministerium für Umwelt,
Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbrau-
cherschutz (2017): Verfahrenshandbuch
Lärmaktionsplanung Straßenverkehr. 26
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung
(2016): Solardachkataster. 86
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung
(2017): Dritte Änderung des Landesent-
wicklungsplans Hessen 2000. 15, 50
- hg merz + TOPOTEK (2012): Weltkulturerbe
Kloster Lorsch – Masterplan. 27
- Hochschule Darmstadt – Fachbereich
Bauingenieurwesen (2018): Radverkehrs-
konzeption für die Stadt Lorsch. 26
- Hessisches Landesamt für Naturschutz,
Umwelt und Geologie (2017): Umgebungs-
lärmkartierung 2007, 2012 und 2017 <http://laerm.hessen.de/mapapps/resources/apps/laerm/index.html?lang=de> [Zugriff
22.06.2018] 64
- Bundesministerium für Familie, Senioren,
Frauen und Jugend (2019): Mehr Genera-
tionen Haus <http://mehrgenerationenhaus-euser.de>, Stand: 25.02.19. 116
- Akademie für Raumforschung
und Landesplanung (2010-2019):
Die Geschichte des Baurechts:
<https://www.arl-net.de/de/commin/>

deutschland-germany/11-die-geschichte-des-baurechts-0 [Zugriff November 2018]	58	Statistik Hessen (2016): Hessische Gemeindestatistik.	50
Institut Wohnen und Umwelt (2018): Wohnungsbedarfprognose für den Kreis Bergstraße.	50	Statistisches Landesamt Hessen (2011): Bevölkerung und Haushalte.	52
Kultur- und Sozialausschuss der Stadt Lorsch (2017): Gäste- und Touristenbefragung Lorsch.	60, 76	Statistisches Landesamt Hessen (2017): Hessische Gemeindestatistik.	44, 46, 48, 52, 77
MODUS CONSULT (2014): Parkplatz Weltkulturerbestätte – Machbarkeitsstudie.	25	Statistisches Landesamt Hessen (2017): Hessische Gemeindestatistik. Demographiebericht.	45
Planergruppe ASL (2008): Kommunales Handlungskonzept Lorsch.	22	UNESCO-Kommissionen Deutschlands, Luxemburgs, Österreichs und der Schweiz (2008): Welterbe-Manual. Handbuch zur Umsetzung der Welterbekonvention in Deutschland, Luxemburg, Österreich und der Schweiz.	74
Planergruppe ASL (2009): Interkommunales Handlungskonzept – Stadtumbau Mittlere Bergstraße.	22	Verband Region Rhein-Neckar (2014): Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar.	19
Planungsbüro Stadt-Haus-Raum (2006): Abwägung Standorte Windkraft –Plan 11	84	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (2013): Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße.	24
Planungsbüro Stadt-Haus-Raum (2006): Erläuterungsbericht zur 1. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Lorsch.	21	Wissenschaftsladen Bonn e.V. (2017): Nachhaltige Gewerbegebiete. Empfehlungen für Kommunen.	113
Planungsbüro Stadt-Haus-Raum (2006): FNP.	21	Zensusdatenbank der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder (2011): Zensus 2011.	44
Planungs- und Ingenieurbüro Sartorius + Partner (2001): Stadtentwicklungskonzept 2000+.	20	Zentrum für rationelle Energieanwendung und Umwelt GmbH (2012): Regionales Energiekonzept Metropolregion Rhein-Neckar.	29
Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2018): Energiewende im Überblick.	29		
Hessisches Landesamt für geschichtliche Landeskunde (1961): Geschichtlicher Atlas von Hessen.	42		
Regierungsbezirk Darmstadt (2016): Lärmaktionsplan Hessen – Teilplan Straßenverkehr (2. Stufe).	26		
Regionalverband Frankfurt Rhein Main (2010): Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010.	17		
Seibold, Markus (2018): Beurteilung der Ankunftssituation für Gäste im UNESCO-Welterbe Kloster Lorsch.	33		
Beck-Texte (2017): Baugesetzbuch.	58		

Abkürzungsverzeichnis

BB1	1. Bürgerbeteiligungsveranstaltung
BB2	2. Bürgerbeteiligungsveranstaltung
BB3	3. Bürgerbeteiligungsveranstaltung
EGL	Entwicklungsgesellschaft Lorsch
FGÜ	Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
FSA	Fahrstreifensignalisierung
LEP	Landesentwicklungsplan Hessen
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
OF	Online-Formular
RPS	Regionalplan Südhessen
RegFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
STEP	Stadtentwicklungsplan
SWOT	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Abbildungsverzeichnis

Altersgruppenverteilung in Lorsch	44	Gastronomie am Marktplatz	92
Angestrebter Untersuchungsraum Stadtzen- trum Lorsch (Förderprogramm „Aktive Kernbereiche“).	103	Gehwegparken im Siedlungsbereich	94
Aufwertungspotenzial: Gestaltung der Kultu- rachse	96	Gesundheit und Bildung	63
Aufwertungspotenzial: ungestalteter Straßen- raum.	91	Gewerbeflächenkonzept und -tausch	113
Ausbau d. grünen & blauen Infrastruktur	129	Grundschule und mögliche Erweiterungsflä- chen.	105
Ausbau der Grünqualität: Pflanzenpaten- schaft.	97	Handlungsfeld A. Stark vor Ort	101
Ausgangslage des Untersuchungsbereichs für Integriertes Wohnen	115	Handlungsfeld B. Verträgliche Flächenent- wicklung.	108
Ausgangslage des Untersuchungsbereichs für Nachverdichtung	118	Handlungsfeld C. Ausgewogene Lebensqua- lität	126
Ausgangslage des Untersuchungsbereichs Gewerbefl. werden Wohnfl.	123	Handlungsfeld D. Zukunftsweisender Klima- schutz	130
Bahnübergang ohne Radfahrstreifen	94	Handlungsfeld E. Nachhaltige Mobilität	133
Beispiele für Nachverdichtungspotentiale. . .	119	Hauptverkehrs-, Haupterschließungs- und Sammelstraßen	65
Besitzkarte frühkarolingischer Klöster	42	Historische Siedlungsentwicklung zwischen 1946 und 1988.	43
Bestand und Flächenneuausweisungspoten- zial gemäß Gewerbeflächenkonzept.	54	Integriertes Wohnen	116, 117
Bundesländer und Metropolregionen	39	Jugendzentrum	105
Dokumentation der ersten/zweiten/dritten Bürgerbeteiligungsveranstaltung	9, 10	Jugendtreff Sachsenbuckelstraße	93
Dokumentation der Experteninterviews.	10	Kettelerstraße, Wingertsberg, Im neuen Garten, Zedernstraße	106
Einschr. Gewerbl. Lärmimmissionen	123	Klimaanpassungspotenziale auf privaten Flächen	97
Einzelhandel und Gastronomie	61	Klimarelevante Flächen	84
Einzelhandels-Leerstand	92	Königshalle – Teil des UNESCO-Weltkultur- erbes der Lorschener Klosteranlagen.	42
Entflechtung mischgenutzter Areale und Anpassung der B-Pläne	111	Kultur-Rundweg-Option mit Attraktionen (8,5 km)	127
Entwicklung im Bestand	124	Künstlich gefasster Lauf der Weschnitz	96
Entwicklungspot. „In den langen Ruten“	89	Land- und Forstwirtschaftsflächen	49
Entwicklungspotential: Chance für Neuord- nung von gemischt genutztem Areal im Süden von Lorsch	89	Landkreis	39
Erläuterungskarte Natur, Landschaft und Umwelt.	19	Landschaft nord-östlich der Siedlungsfläche von Lorsch	64
Erweiterung auf südlich angrenzenden Flächen	125	Lärmaktionskarte	64
Fahrradabstellanlage Besucherinformations- zentrum (BIZ)	95	Leitprojekte.	141
Flächen mit Bebauungsplänen und poten- zielle B-Plan-(Teil-)Aktualisierungs- Bedarfe	59	Luftbild auf Kulturachse Welterbe, Blick nach Osten	95
Flächennutzung	47	Luftbild der Stadt Lorsch	41
Fußverkehrsangebot und relevante Ziele	73	Maßnahmen Förderung d. Nahmobilität	135
		Maßnahmen Kultrurachse	143
		Mobilität im Kontext der Weltkulturerbe- stätten	75
		Modellquartier Seehofstraße	144
		Multimodaler Verknüpfungspunkt	140
		Nachbarkommunen	39

Nachverdichtungsbereiche & Grünzonen	120
Nachverdichtungspotenzial: innerstädtische	
Brache	91
Öffentl. Freiräume, öffentl. Grünräume	81
ÖPNV-Angebot	69
Parkierung/Ankunftssituation Welterbe	139
Planungsrechtliche Neuordnung	124
Potenzialflächen für integriertes Wohnen	110
Potenzialflächen Solarenergie	87
Potenzialflächen zur Nachverdichtung	110
Potenzialflächenbeispiele	56
Raderschließung und -infrastruktur	71
Rahmenplan Karte 1	157
Rahmenplan Karte 2	158
Rahmenplan Karte 3	159
Raumnutzungskarte	18
Raumstrukturkarte	18
Ruhender Kfz-Verkehr – Parkierungsrege-	
lungen und -praxis	67
Schutzgebiete	83
Siedlungsstruktur	51
Solardachkataster ⁶ (Ausschnitt)	87
Sport- und Freizeitangebot	79
Topografische Karte mit Bebauung	80
Touristische Attraktionen und Informations-	
punkte	77
Trennwirkung Bensheimer Straße und Bahn-	
anlage	93
über das Ried bis zum Odenwald	88
UNESCO-Weltkulturerbe Königshalle	88
Untersuchungsbereiche zur verträglichen	
Flächenentwicklung	114
Verbesserung der Verkehrssicherheit	138
Versiegelung: Verkehrs- und Gebäudeflä-	
chen	85
Wanderwege	78
Welterbe-Areal	76
Wohnquartier: fehlende Barrierefreiheit	90
Zentrale Nahversorgung	145

