

# LORSCH STEP 2030

FORTSCHREIBUNG DES STADTENTWICKLUNGSPLANS 2000+

## ANALYSE & SWOT





# 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

## Hinweis:

Dieses Heft beinhaltet einen Auszug des vollständigen STEP 2030.

Hier enthaltene Kapitel sind im oben stehenden Inhaltsverzeichnis schwarz gesetzt,  
nicht enthaltene Kapitel sind grau gesetzt.



## 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 Kernstadt<sup>1</sup> 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“<sup>2</sup> 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.

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

<sup>2</sup> 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 SWOT<sup>1</sup> 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:

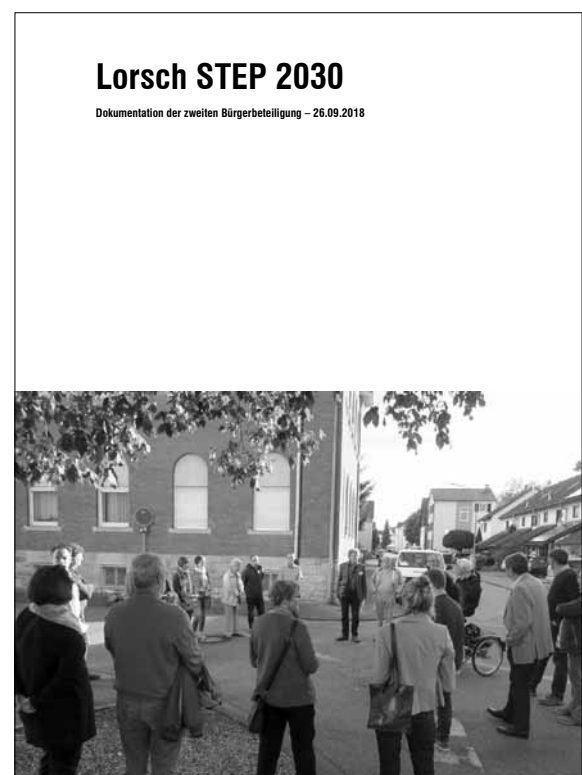
- Präsentation der abgeschlossenen Analyse und SWOT
- Vorstellung von Leitbildern, Zielen, Strategien und Handlungsfeldern
- Sammlung von Hinweisen, Anregungen und Ideen (1.) bei einem Rundgang zu Arealen im öffentlichen Raum sowie (2.) im Rahmen

---

<sup>1</sup> *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.

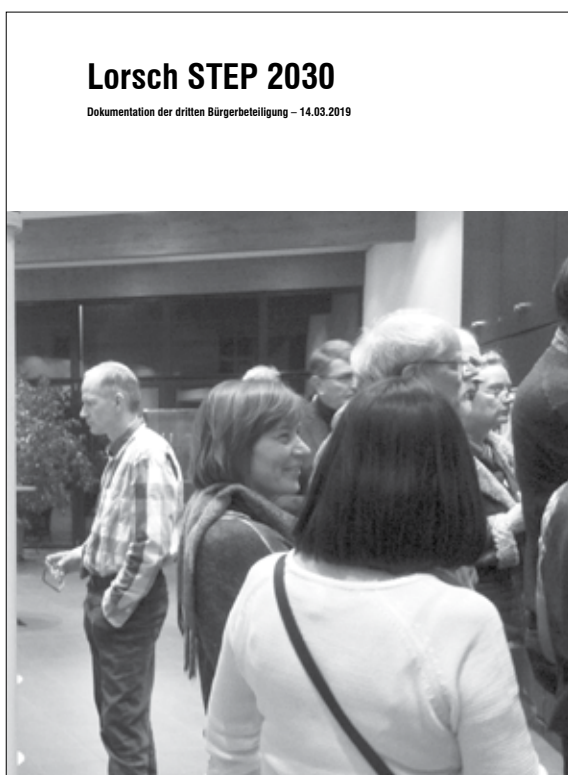
Die dritte und letzte Beteiligungsveranstaltung fand am 14. März 2019 statt. An der Veranstaltung haben rund 30 Bürger\*innen teilgenommen. Anlass der dritten Veranstaltung war die Vorstellung des Handlungskonzepts, der Handlungsfelder und der Maßnahmen seitens der bearbeitenden Büros. In einem Werkstattteil 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

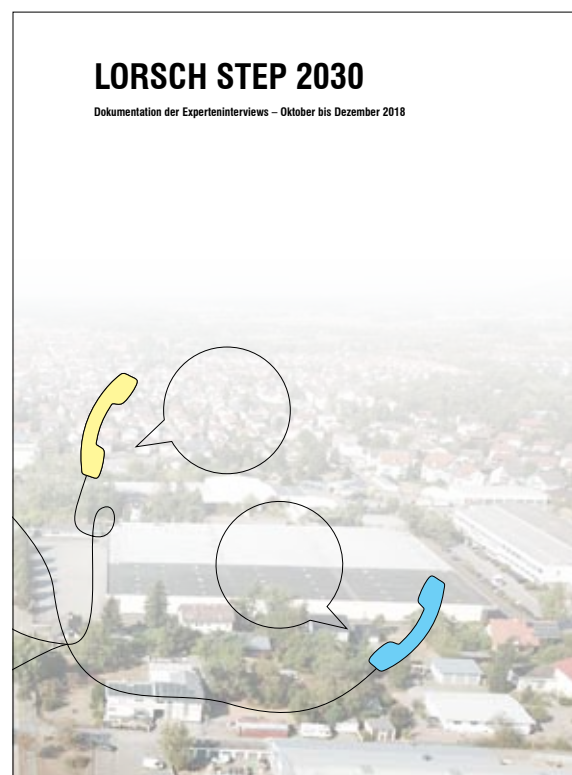
oder ehrenamtlich zu Kernthemen der Stadtentwicklung aktiv sind. Die Gespräche wurden per Telefonkonferenz durchgeführt und aufgezeichnet. Stadtentwicklungsrelevante Inhalte wurden in die Analyse und in das Handlungskonzept integriert.

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“<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup>

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.

---

<sup>1</sup> siehe „Untersuchung zur Flächenentwicklung“ auf Seiten 114 ff.

<sup>2</sup> 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.<sup>1</sup>
- Das Abstellen privater Kraftfahrzeuge im öffentlichen Raum beeinträchtigt die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern im Stadtkern und erfordert eine Stärkung alternativer Mobilitätskonzepte.<sup>2</sup>
- 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.<sup>3</sup>

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.<sup>4</sup>
- 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.<sup>5</sup>

- Reaktion auf den globalen Klimawandel mit Fokus auf Klimaanpassung<sup>6</sup> (durch nachhaltigen Erhalt und Ausbau von Grün- und Blauräumen, Frisch- und Kaltluftschneisen sowie Retentionsflächen) und Klimaschutz<sup>7</sup> (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.

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

<sup>2</sup> siehe „Handlungsfeld E: Nachhaltige Mobilität“ auf Seiten 133 ff.

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

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

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

<sup>6</sup> siehe „Handlungsfeld C: Ausgewogene Lebensqualität“ auf Seiten 126 ff.

<sup>7</sup> 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 Klima-Schutz
- 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 Handlungskonzept<sup>1</sup> beschreibt die Inhalte des Handlungskonzepts und fasst sie zusammen.

Hinweis: Eine Besonderheit zur Unterstützung privaten Engagements und lokaler Selbstverantwortung sind die Einrichtung eines Anreizprogramms<sup>2</sup> und eines Verfügungsfonds<sup>3</sup> zur Finanzierung von Projekten.<sup>4</sup>

## 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.

---

<sup>1</sup> siehe Seite 146 ff. „Übersicht zum Handlungskonzept“

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

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

<sup>4</sup> 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 [...]“.

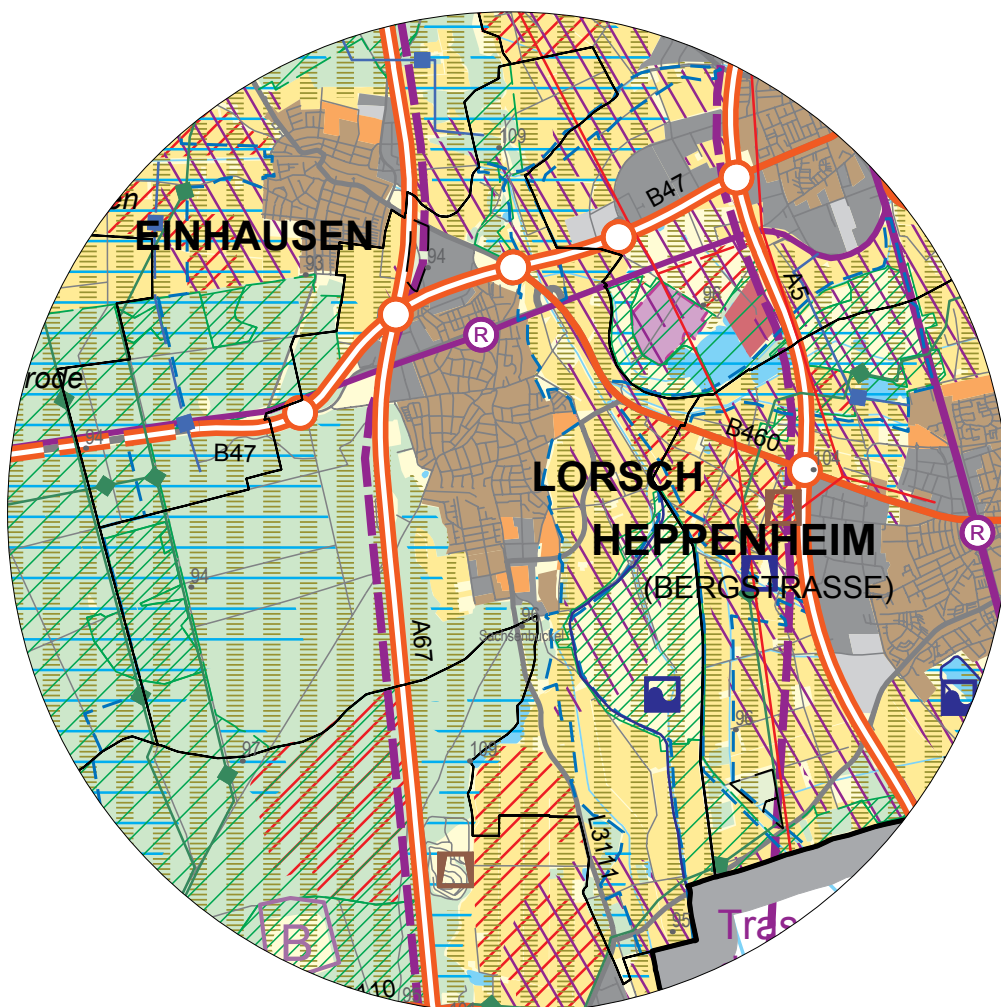
Mittelzentren, die ein entsprechendes Flächenangebot aufweisen, sind Standorte für eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungstätigkeit. Mittelzentren sind Standorte für großflächige Einzelhandelsvorhaben. Das Verkehrsangebot soll so gestaltet werden, dass die Mittelzentren:

- 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)


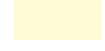


9 Rohstoffsicherung

-  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.

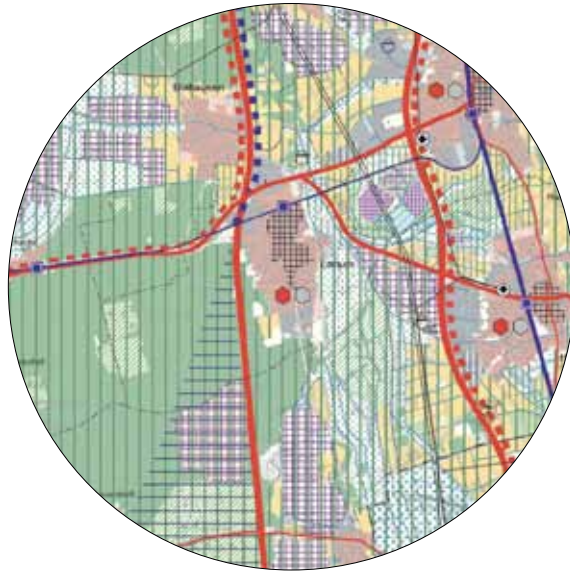


Raumstrukturkarte

- 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.

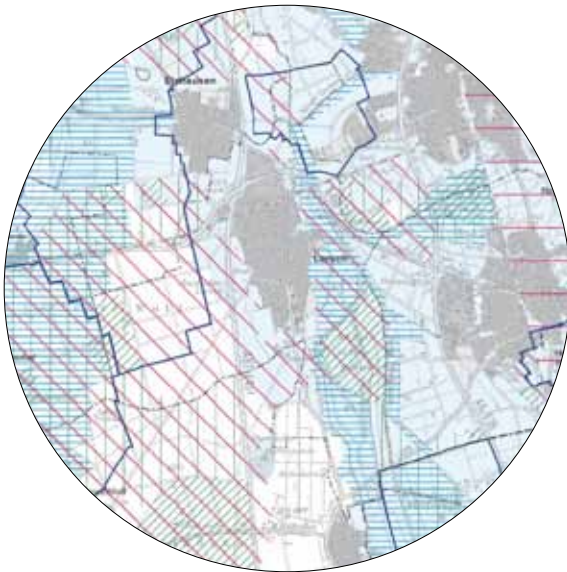


Raumnutzungskarte

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.



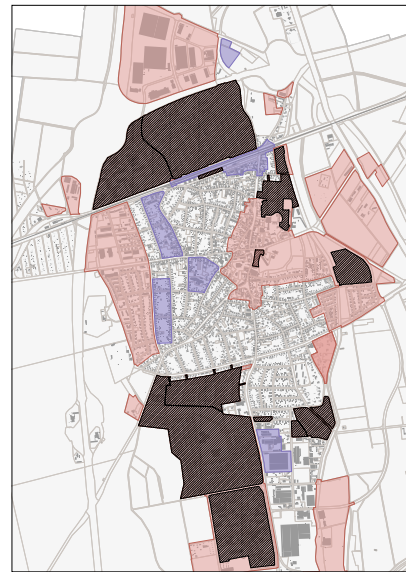
Erläuterungskarte Natur, Landschaft und Umwelt

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.

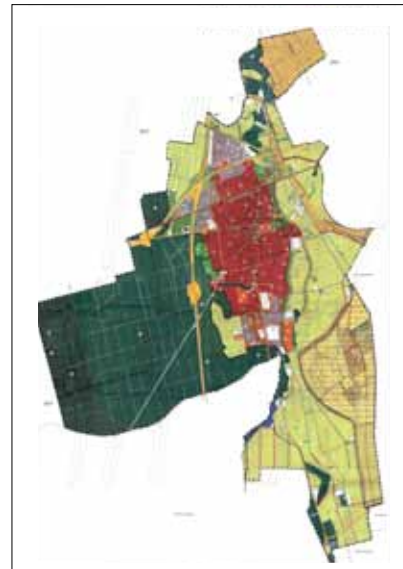
*Planungs- und Ingenieurbüro Sartorius + Partner (2001):  
Stadtentwicklungskonzept 2000+.*



### 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.*

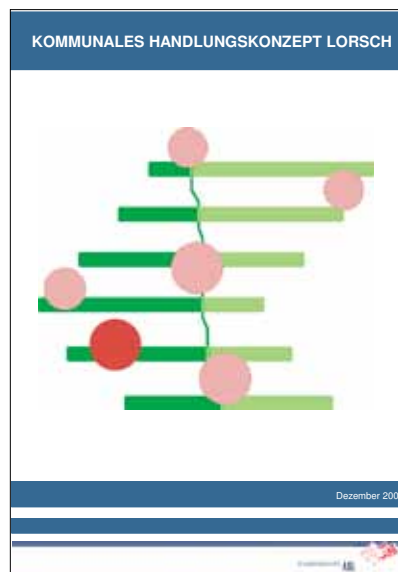
*Planungsbüro Stadt-Haus-Raum (2006): Erläuterungsbericht zur 1. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Lorsch.*



### 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.*



### Fortentwicklung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Lorsch

Die Fortentwicklung 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):  
Fortentwicklung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Lorsch.*



### Vergnügungstättenkonzept

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

Die Leitlinien sind auf Basis der folgenden Untersuchungen definiert:

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

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



### Gewerbeflächenkonzept Lorsch 2030

Im Gewerbeflächenkonzept werden die sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen der Gewerbeflächenentwicklung benannt, aktuelle Nachfragewerte, 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-Potentiale 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.*

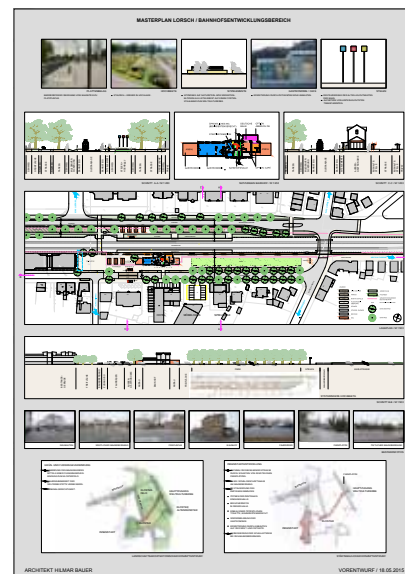




### Parkplatz Weltkulturerbestätte – Machbarkeitsstudie

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.*



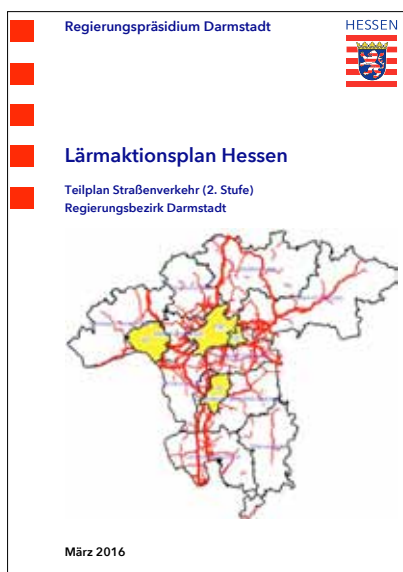
### Masterplan Bahnhofsentwicklung

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.*



### Spielleitplanung

Die Spielleitplanung 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): Spielleitplanung.*

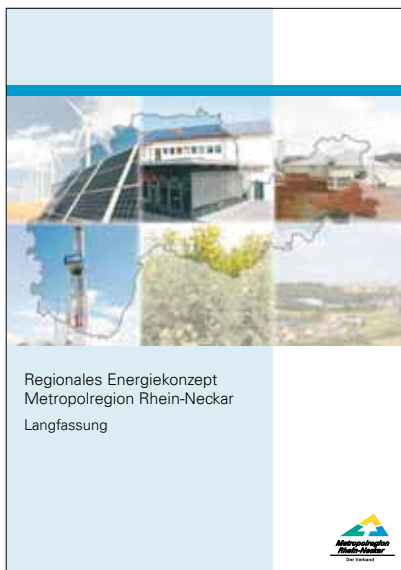


### Gäste- und Touristenbefragung Lorsch

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 Energiewende<sup>1</sup> 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*.

<sup>1</sup> 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
<b>Wohnsiedlungsflächenentwicklung</b>					
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
<b>Lorsch als Gewerbestandort</b>					
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
<b>Konzept Naherholung und Freizeit</b>					
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
<b>Bereich Innenstadt - Klosterumfeld</b>					
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
<b>Straßenverkehrsnetz / innerstädtisches Wegenetz</b>					
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
<b>ÖPNV</b>					
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.	
<b>Entwicklung der Infrastruktur</b>					
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
<b>Grünordnerische Maßnahmen</b>					
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	–		
<b>Grünordnerische Minimierungsmaßnahmen</b>					
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.

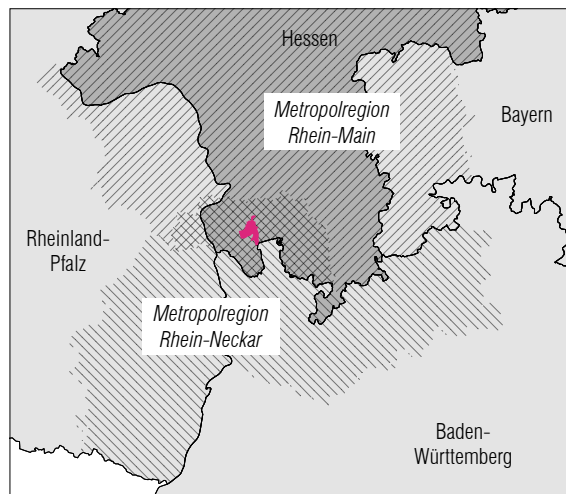
## 1. Lorsch im regionalen Kontext

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.

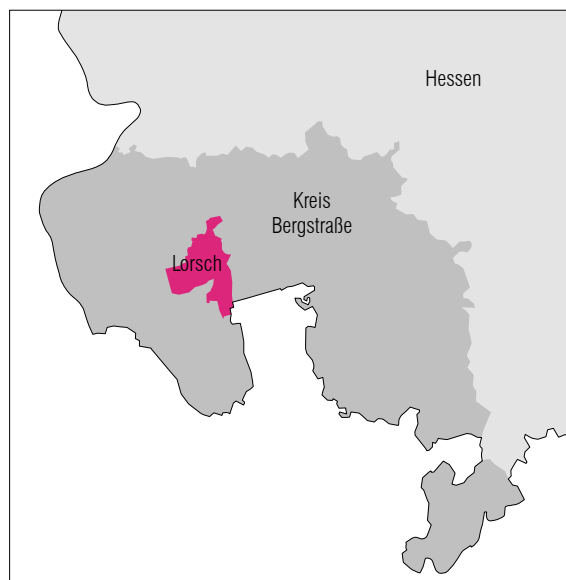
Lorsch liegt in der Schnittmenge zweier Metropolregionen, der Metropolregion Rhein-Neckar und der Metropolregion Rhein-Main. Nahegelegene Oberzentren sind Mannheim, Heidelberg, Darmstadt und Frankfurt/M. Die Region ist von besonderer Bedeutung: geographisch, historisch, sozial und gesellschaftlich sowie 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

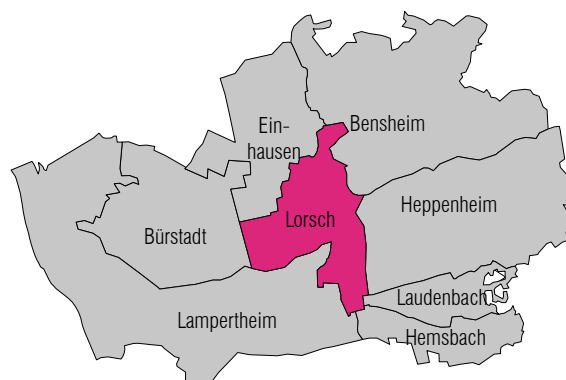
- Die naturräumliche Vielfalt und die landschaftlichen Qualitäten der Region sind zu pflegen und touristisch nachhaltig zu nutzen.
- Die Teilhabe an den Metropolregionen ist über die Themen Mobilität, Arbeitsplätze und Gewerbe sowie Wohnen zu stärken.
- Der Standort Lorsch ist im Zusammenhang seiner 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 Ried<sup>1</sup> 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.

<sup>1</sup> 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.

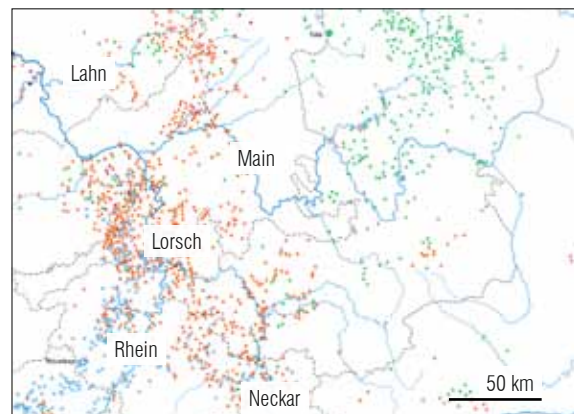
Das Stadtzentrum ist heute von einem Bedeutungs- und Funktionsverlust bedroht.

#### 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



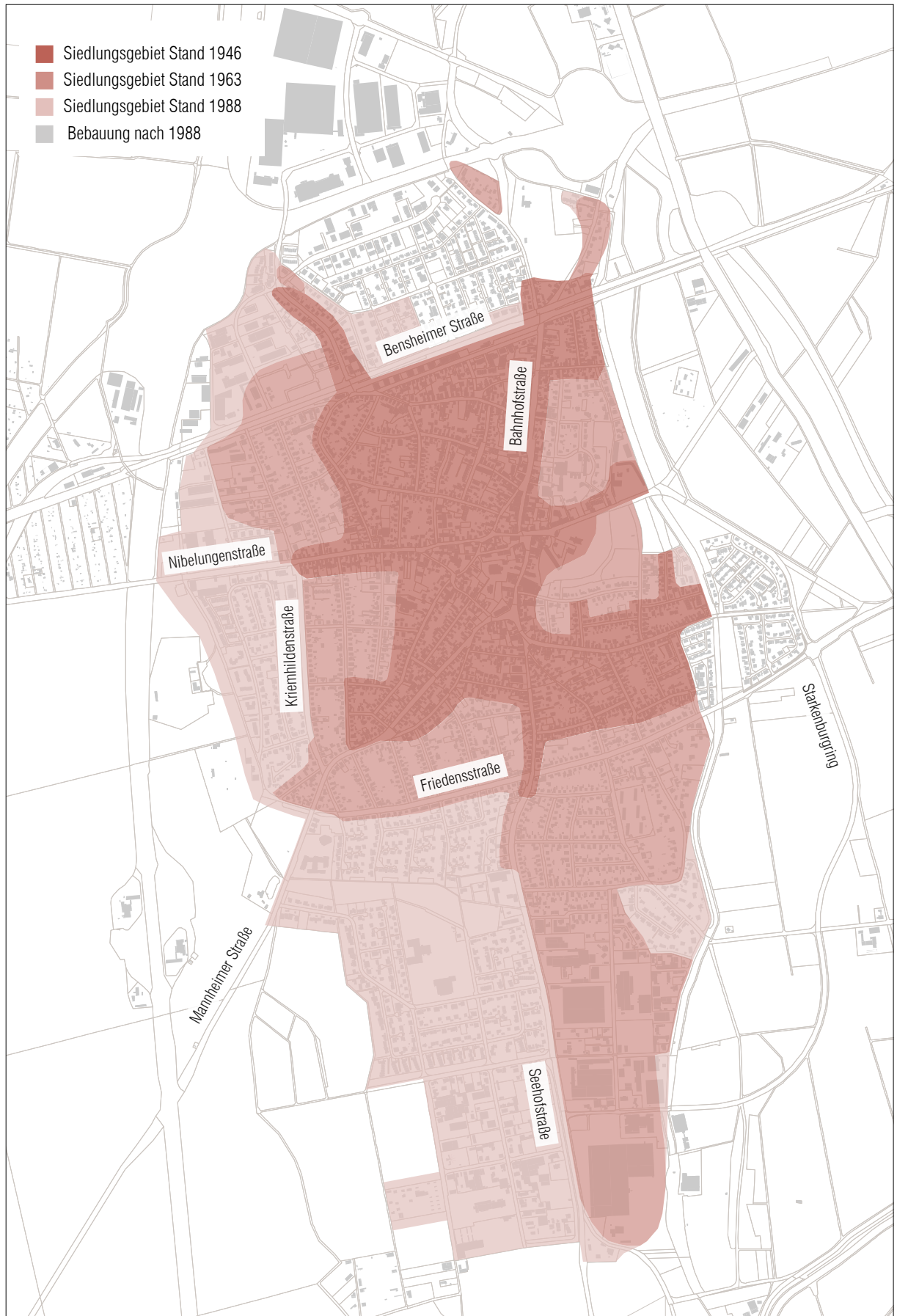
Königshalle – Teil des UNESCO-Weltkulturerbes der Lorsch Klosteranlagen



Besitzkarte frühkarolingischer Klöster

- Besitz Kloster Lorsch

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



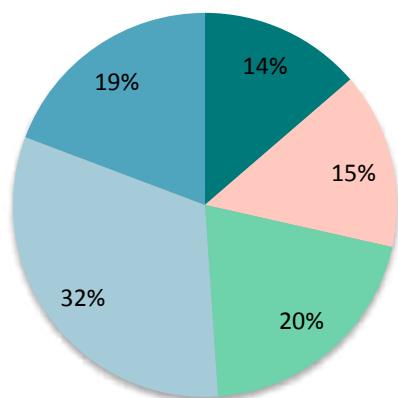
Historische Siedlungsentwicklung zwischen 1946 und 1988

## 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. <sup>1234</sup>

### 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

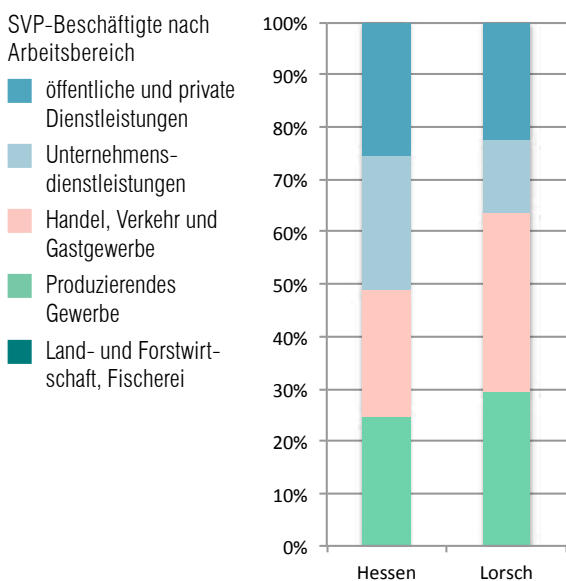
Die „Steuereinnahmekraft je Einwohner“ in Lorsch liegt bei 74% im gesamthessischen Vergleich und ist damit niedrig. Die wirtschaftliche und finanzielle Lage der Stadt liegt deutlich unter dem hessischen Durchschnitt.

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

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



<sup>1</sup> 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. <sup>2</sup>

### Handlungsempfehlung

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

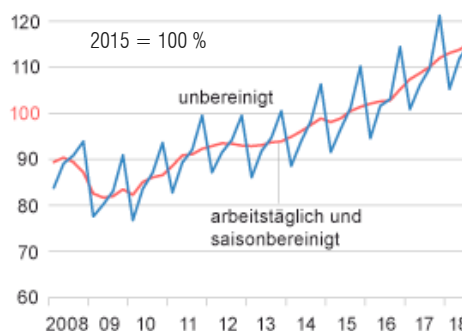
Der Anteil der Unternehmensdienstleistungen ist auszubauen, folgende Gründe sprechen dafür:

- 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

<sup>2</sup> Statistisches Landesamt Hessen (2017): Hessische Gemeindestatistik. Demographiebericht.

## 6. Flächennutzung

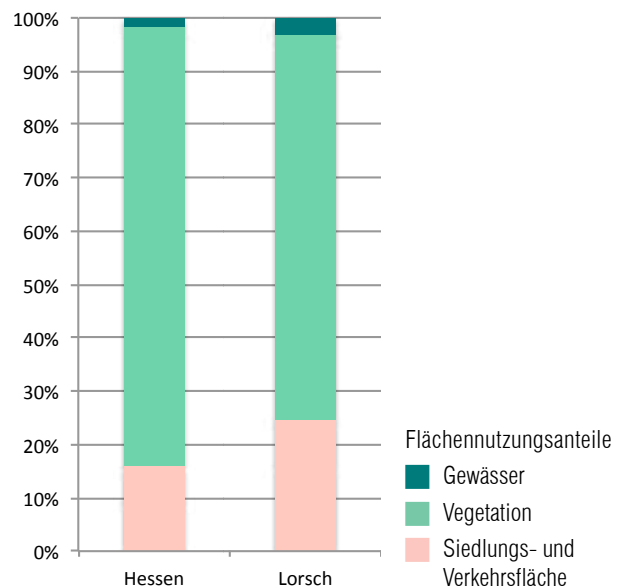
Die Gemarkung Lorsch umfasst eine Fläche von 2.524 ha. 386 ha davon sind Siedlungsfläche (inkl. 189 ha Wohnbaufläche), 231 ha sind Verkehrsfläche, 1.830 ha sind Vegetationsfläche (inkl. 919 ha Flächen für die Landwirtschaft und 905 ha Flächen für Wald) sowie 76 ha an Gewässern.

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.

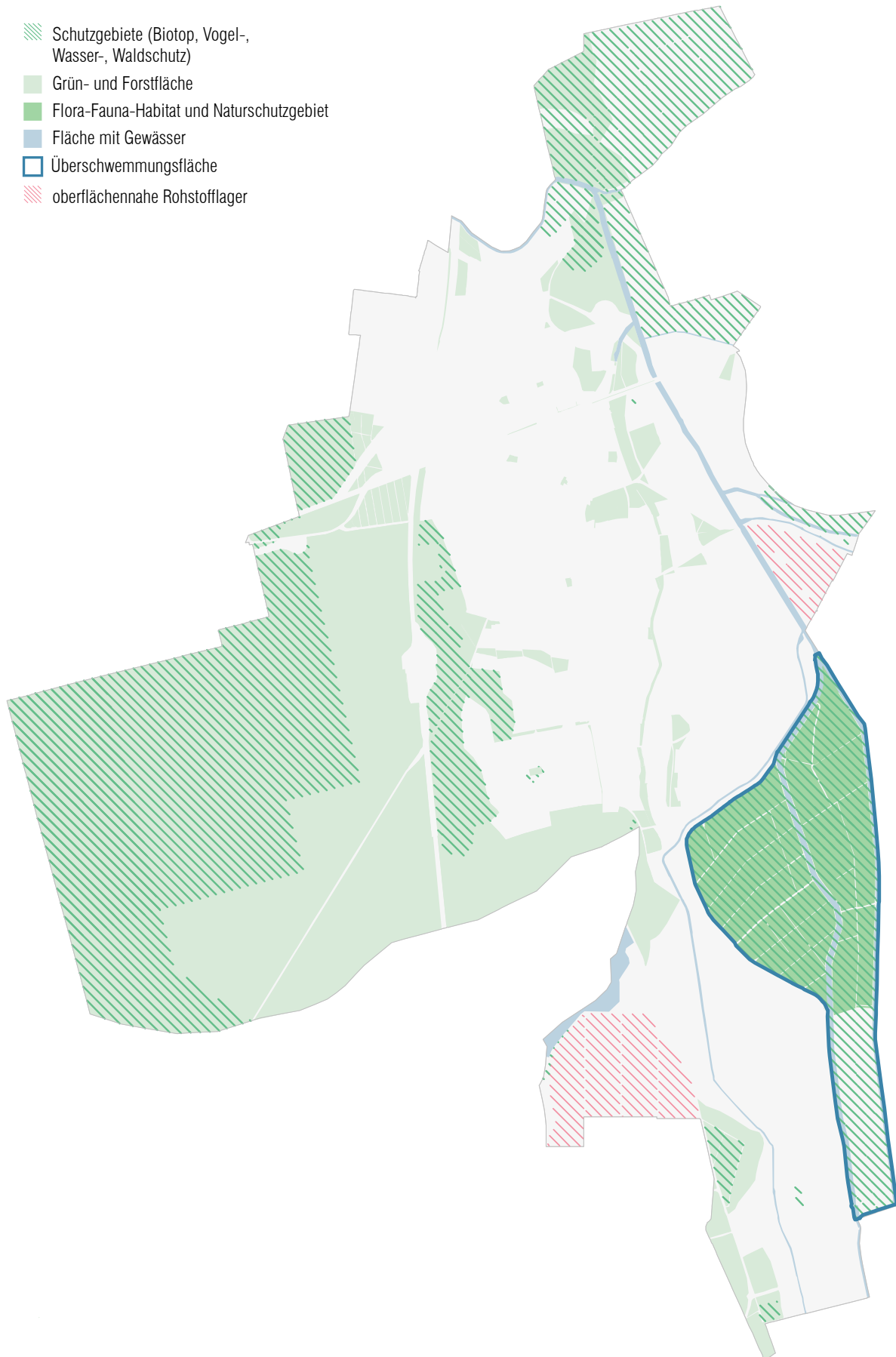
In Lorsch finden sich einige unbebaute und viele untergenutzte Grundstücke, auch innerhalb der erschlossenen Areale. Diese Baulücken können geschlossen werden, um beispielsweise Wohnungen zu schaffen, ohne neue Baugebiete erschließen zu müssen. Es finden sich auch derzeit als Gewerbeflächen genutzte 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. <sup>1</sup>

### 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.



<sup>1</sup> 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.<sup>1</sup>

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.<sup>1</sup>

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:

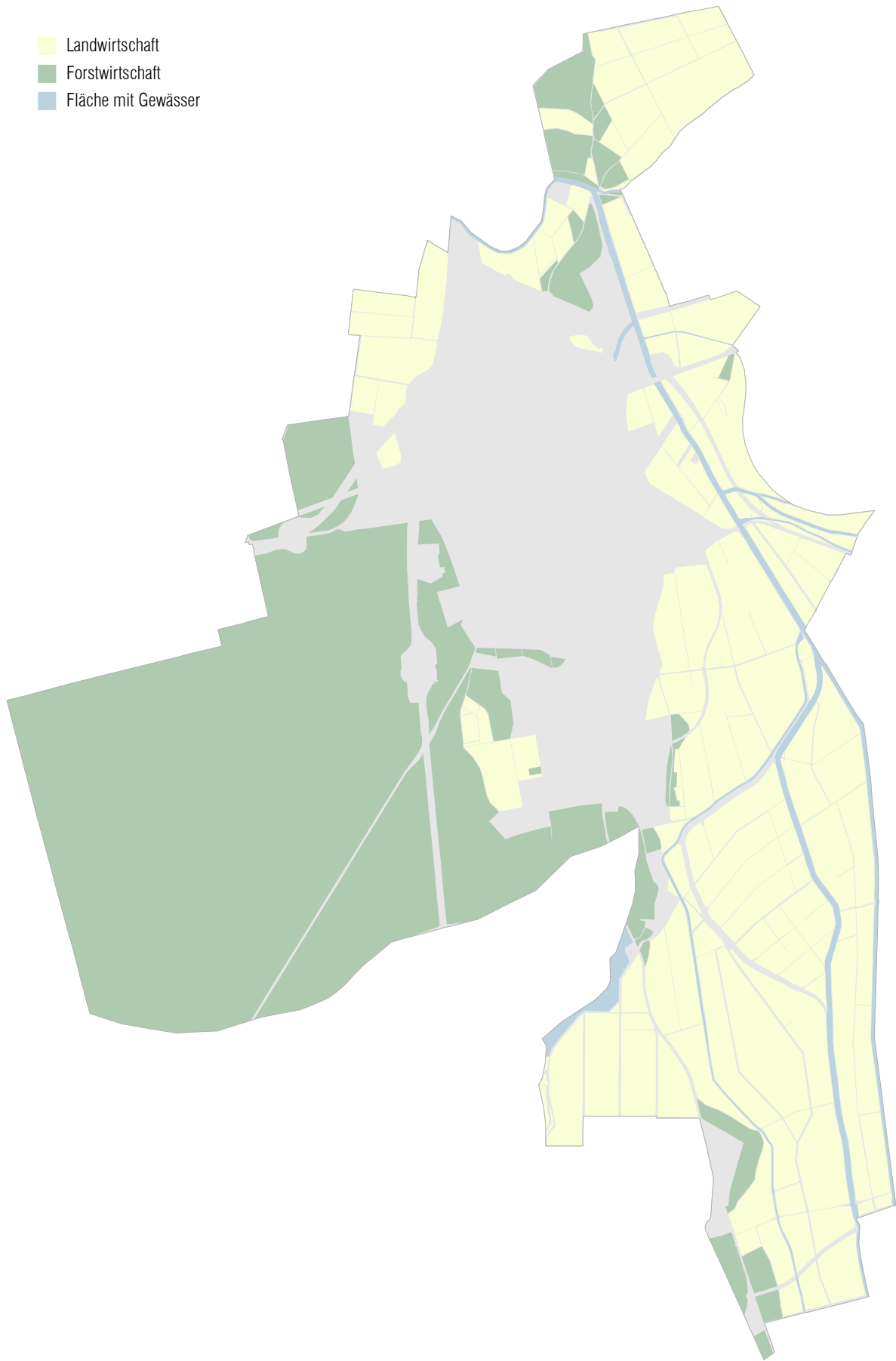
- Förderung nachhaltiger ökologischer Landwirtschaft
- Förderung regionaler Versorgung mit gesunden und vielfältigen Nahrungsmitteln

Stärkung der Forstwirtschaft

- Förderung nachhaltiger ökologischer Forstwirtschaft

<sup>1</sup> 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 LEP<sup>1</sup> hat Lorsch als „Mittelzentrum im Verdichtungsraum Südhessen“ einen Bedarf von rund 9.000 Wohneinheiten (WE). Im Jahr 2016 waren mit rund 6.000 vorhandenen Wohnungen<sup>2</sup> 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 2018<sup>3</sup> 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, DINKs<sup>4</sup> 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.<sup>1</sup>

Der Anteil älterer Menschen nimmt in Lorsch in den nächsten 10 Jahren um insgesamt 7% zu.<sup>1</sup> 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.<sup>5</sup> 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

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

<sup>2</sup> Statistik Hessen (2016): Hessische Gemeindestatistik.

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

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

<sup>5</sup> 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.

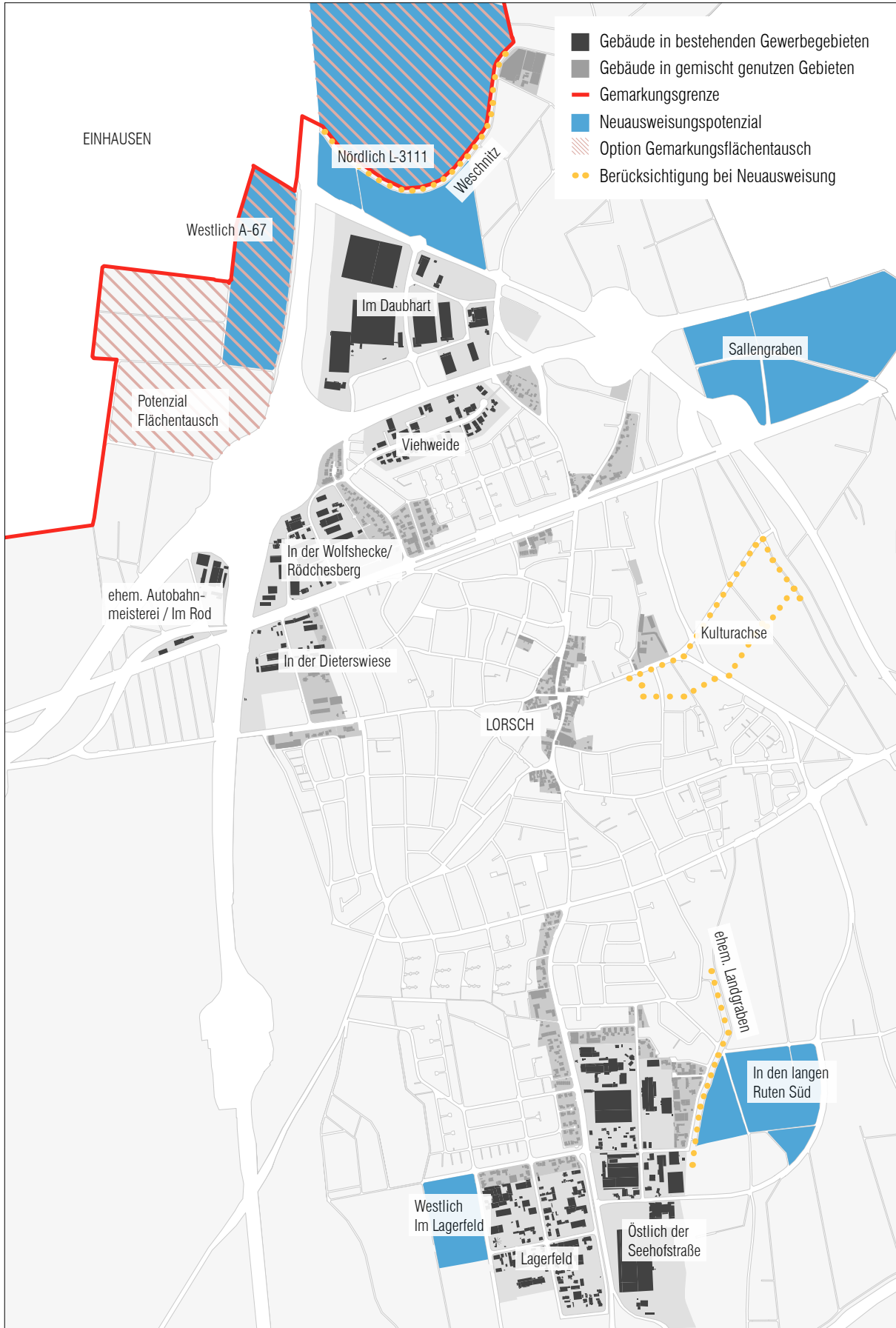
Der Ausbau der Anzahl hochwertiger Arbeitsplätze mit Flächen hochwertiger Gestaltung, einer Anbindung an die verkehrliche Infrastruktur, an die Nahversorgung, die Naherholungsflächen und die Innenstadt ist anzustreben.

Entwicklung gemischt genutzter Flächen:

- Entflechtung von Wohnen und Gewerbe
- Stärkung ungestörter Wohnnutzung und nichtstörender 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.

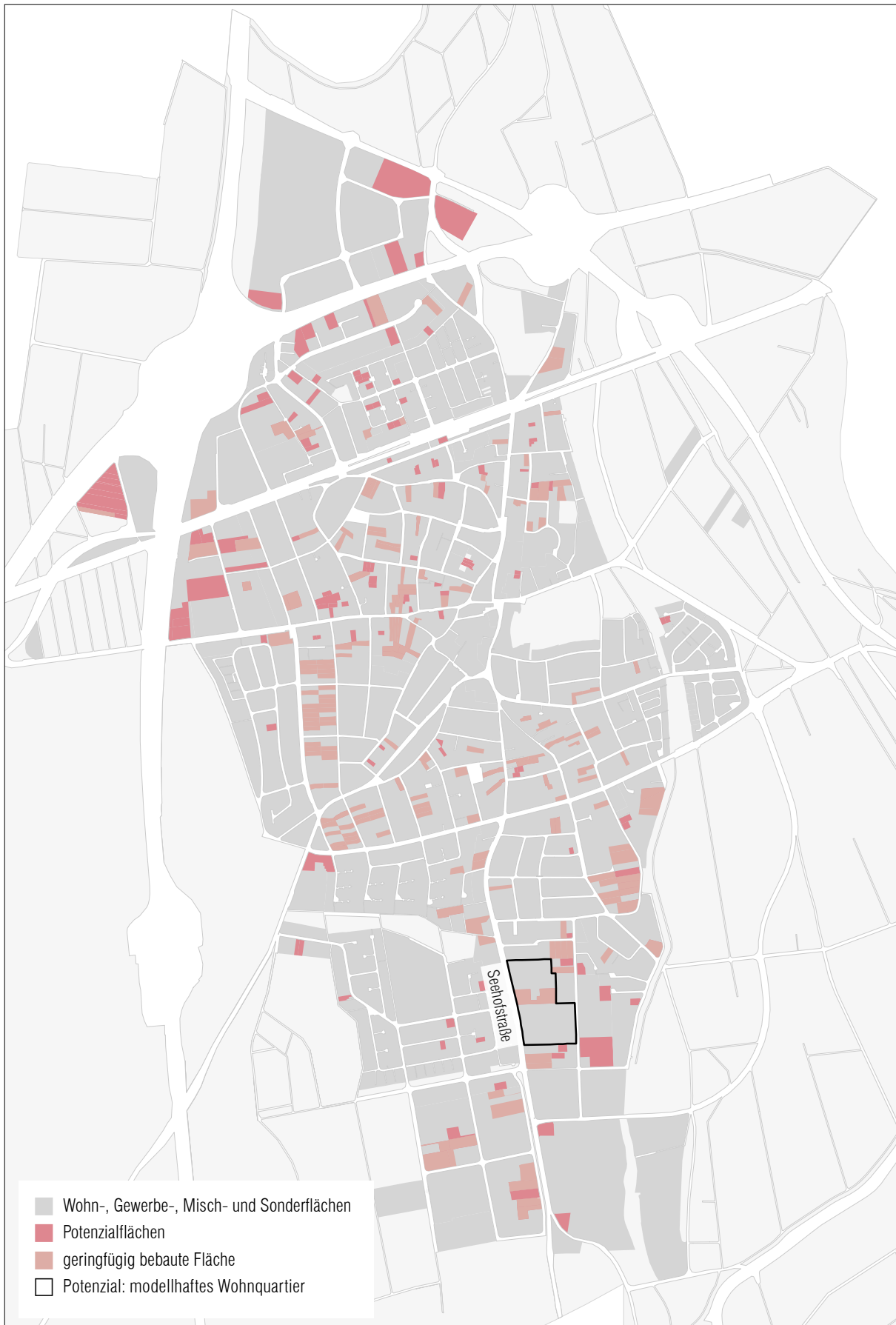
Die untergenutzten Flächen verteilen sich gleichmäßig über das Siedlungsgebiet. Tendenziell befinden sie sich in den Baugebieten der Nachkriegszeit, weniger im historischen Stadtkern.

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.<sup>1</sup> 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 Vergnügungsstättenkonzepts<sup>2</sup>

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

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

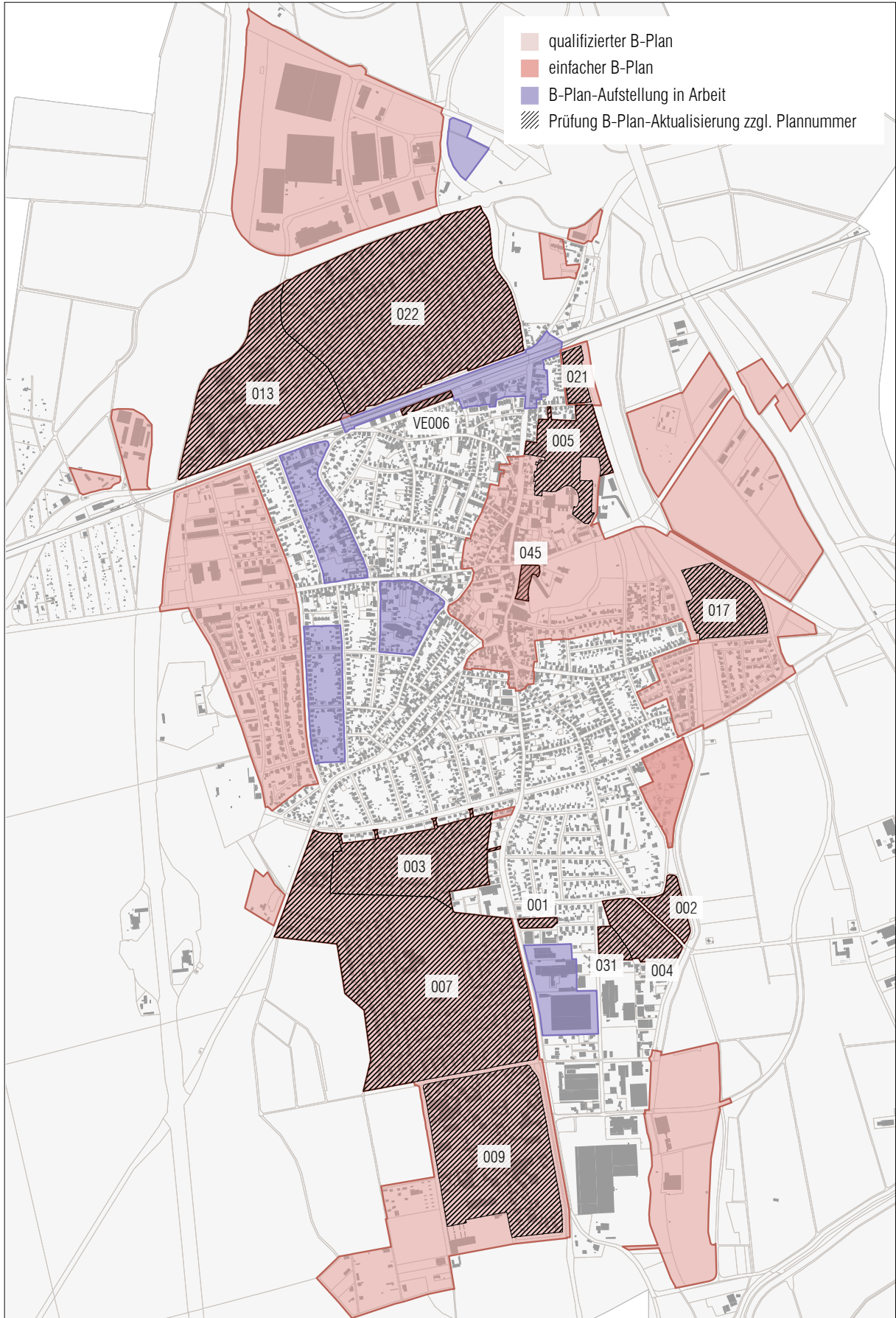
<sup>2</sup> Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbh (2015): Vergnügungsstättenkonzept.

Entwicklungsphasen und Fokusthemen *	Stand von Bebauungsplänen **	Aktualisierungs- bedarf 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.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup>

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 Einzelhandelskonzepts<sup>3</sup>
- 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

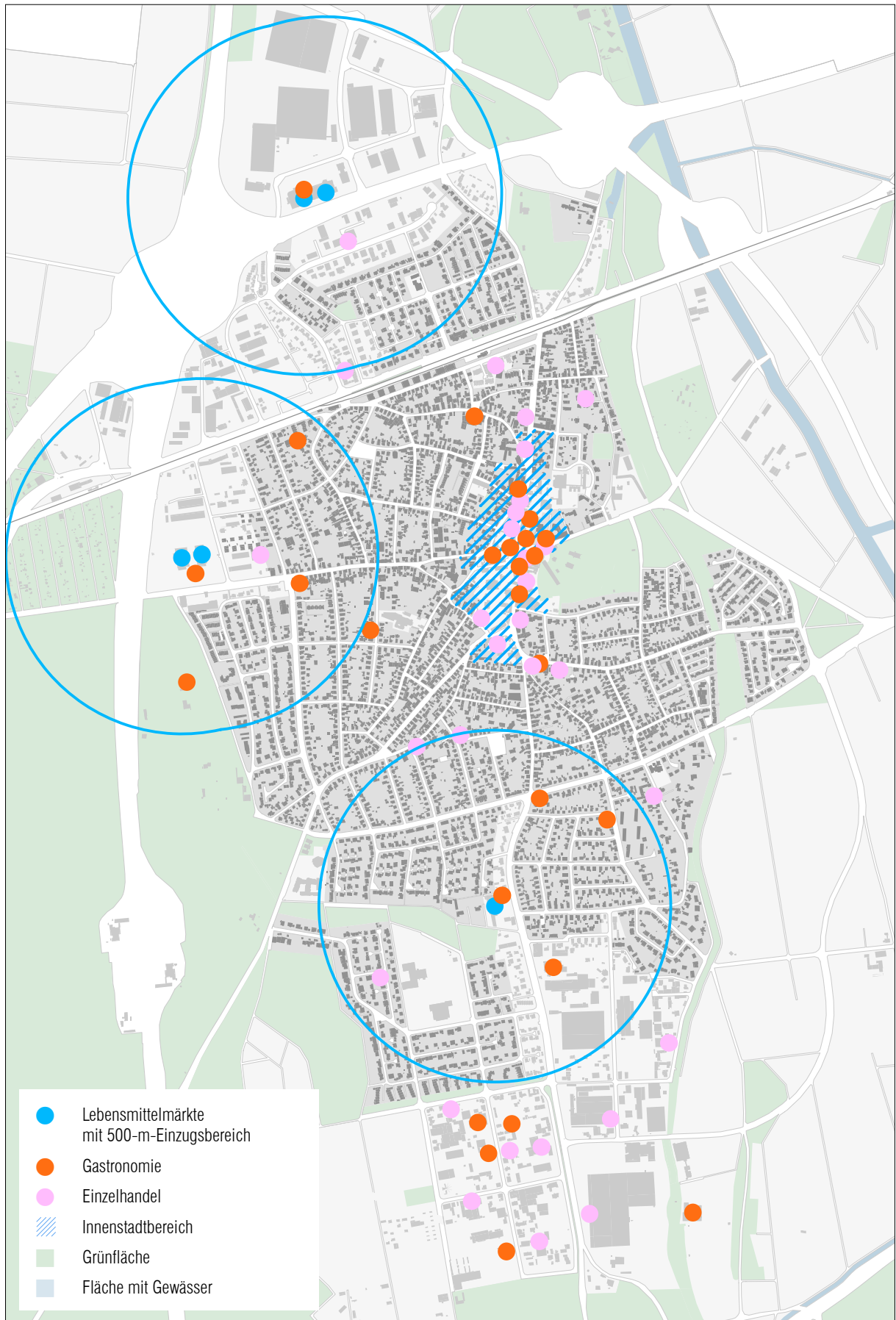
#### Sonstiges:

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

<sup>1</sup> Kultur- und Sozialausschuss der Stadt Lorsch (2017): Gäste- und Touristenbefragung Lorsch.

<sup>2</sup> Kultur- und Sozialausschuss der Stadt Lorsch (2017): Gäste- und Touristenbefragung Lorsch.

<sup>3</sup> 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.

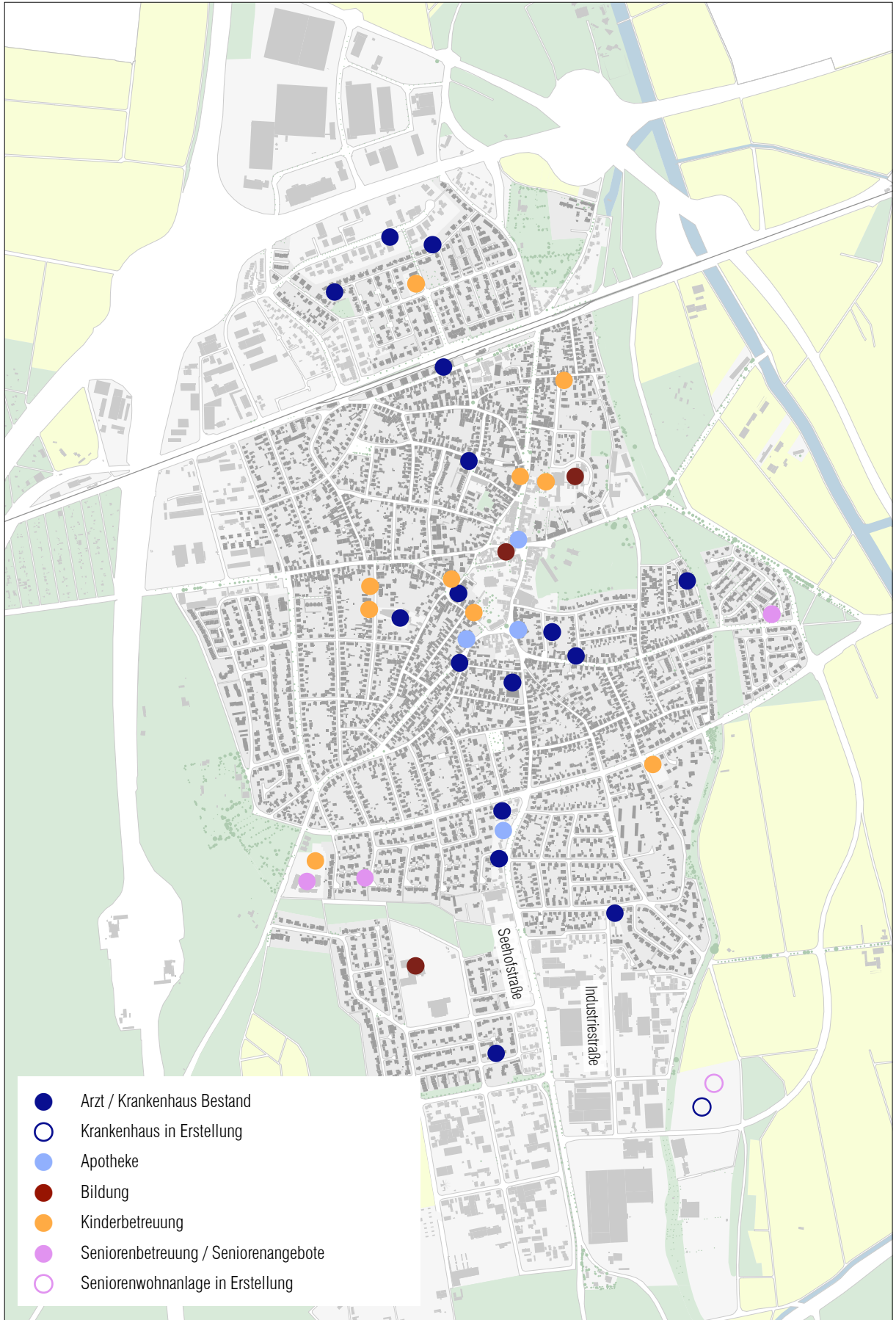
Die Behindertenhilfe Bergstrasse bietet zur Inklusion von Kindern, Jugendlichen, Erwachsenen, Familien und Senioren Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung, eine Wohnstätte sowie in einer Werkstatt Arbeits- und Ausbildungsplätze an.

### 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

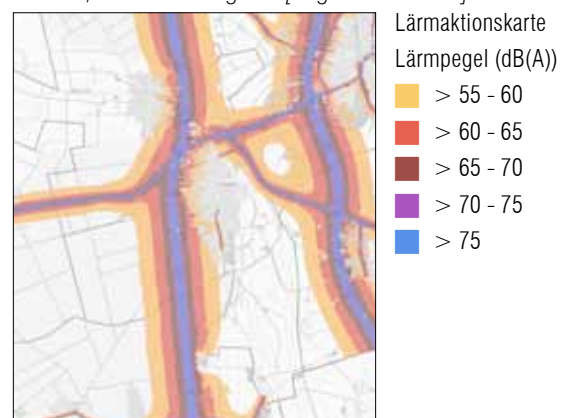
Kfz-Verkehr auf das notwendige Maß reduzieren, verlangsamen und sicherer abwickeln:

- 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

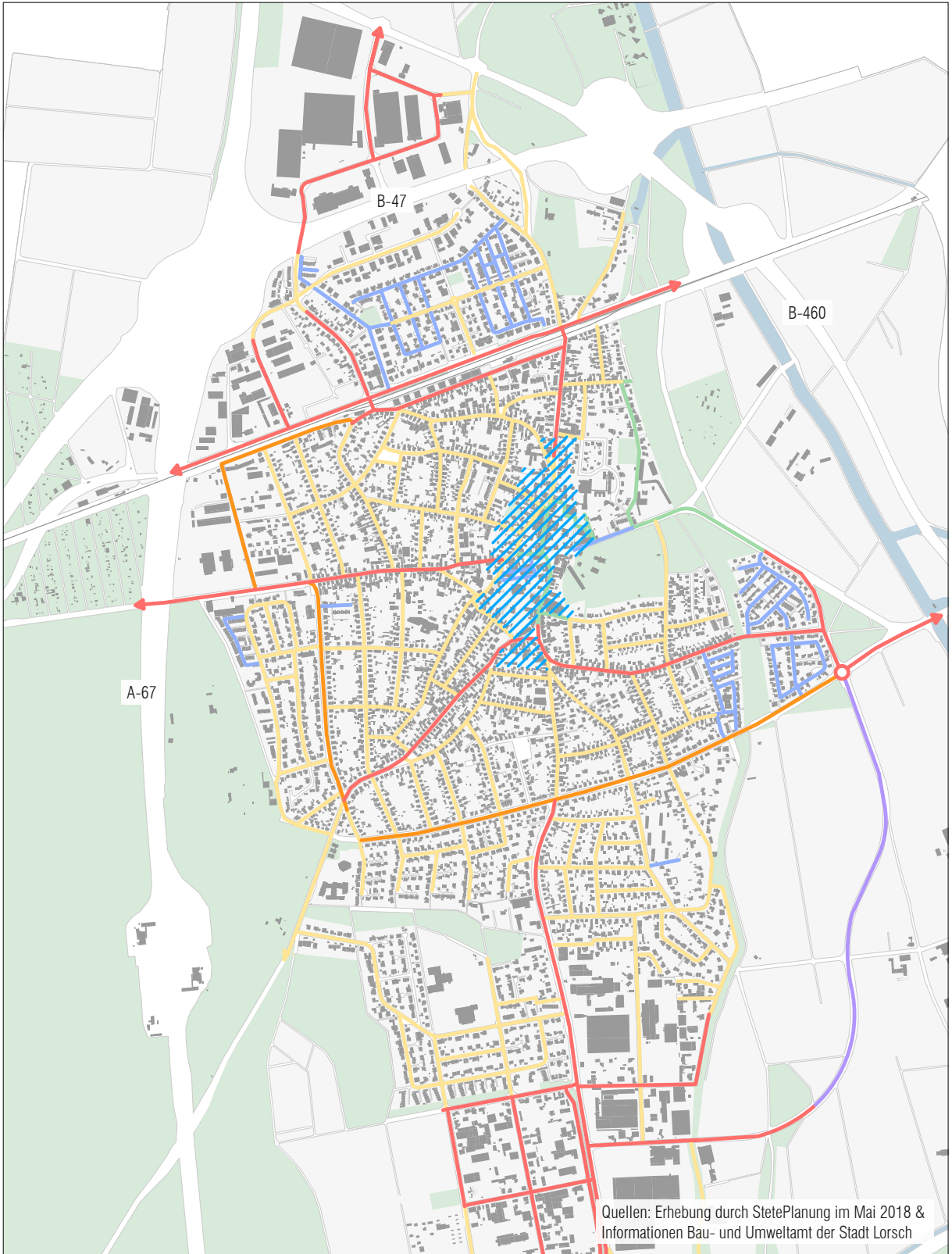
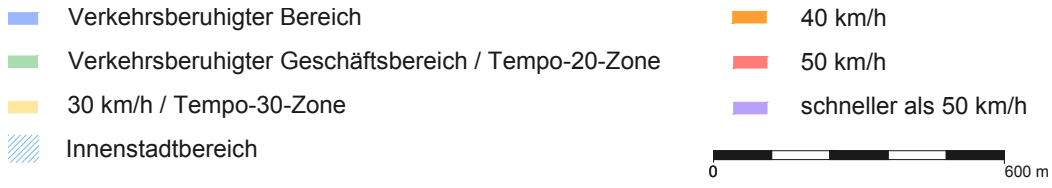
Lärm:

- 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]







Quellen: Erhebung durch StetePlanung im Mai 2018 & Informationen Bau- und Umweltamt der Stadt Lorsch

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 Parkieranlagen.

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.

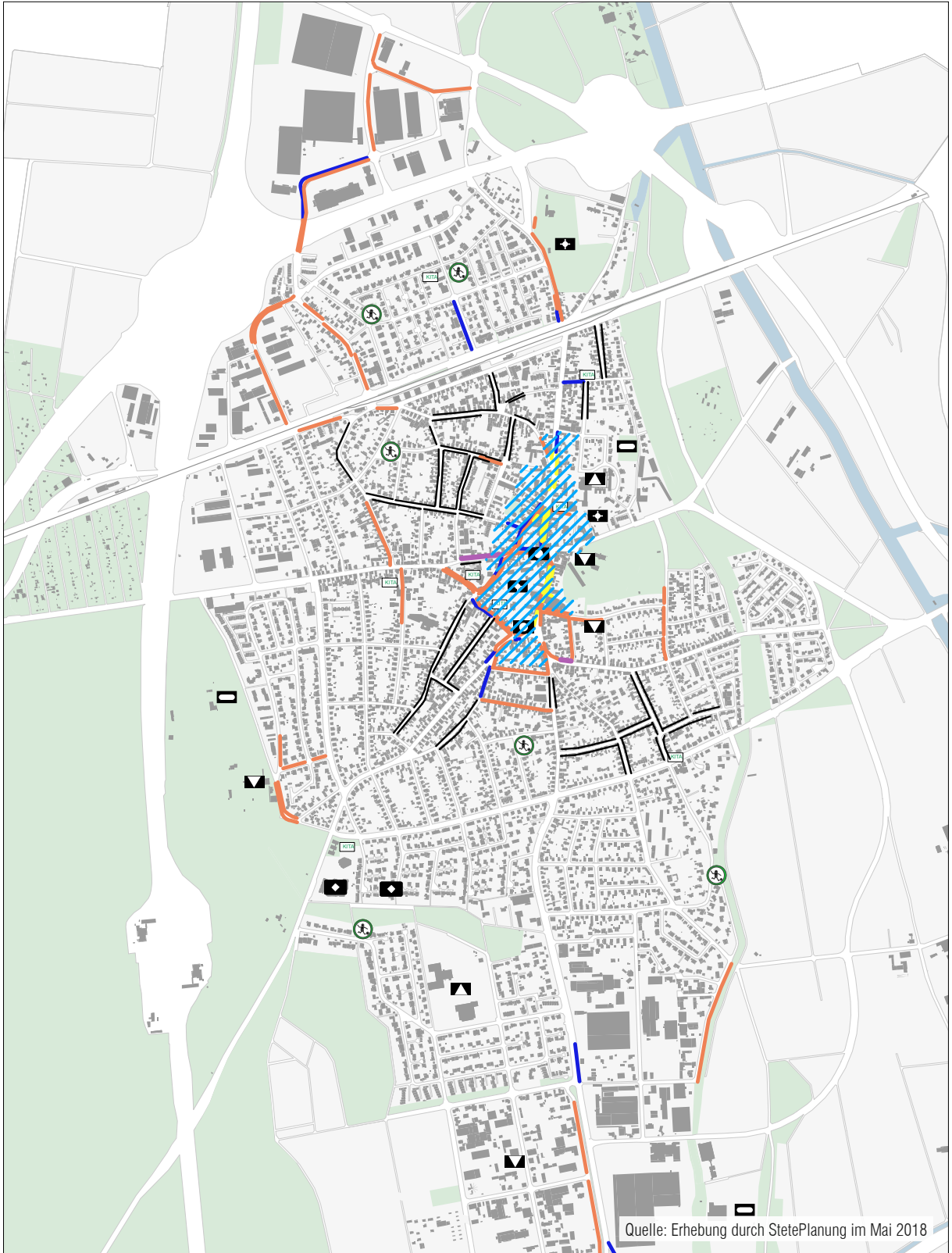
Die Stellplätze für das Weltkulturerbe Kloster Lorsch, die über das Parkleitsystem ausgewiesen sind, sind weder zeitlich noch finanziell bewirtschaftet. Problematisch ist noch die sehr zurückhaltende Ausschilderung dieser Parkplätze innerhalb der Stadt zu sehen. Dies liegt an den derzeitigen provisorischen 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 |  |



Ruhender Kfz-Verkehr – Parkierungsregelungen und -praxis

## 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 Linienlänge 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.

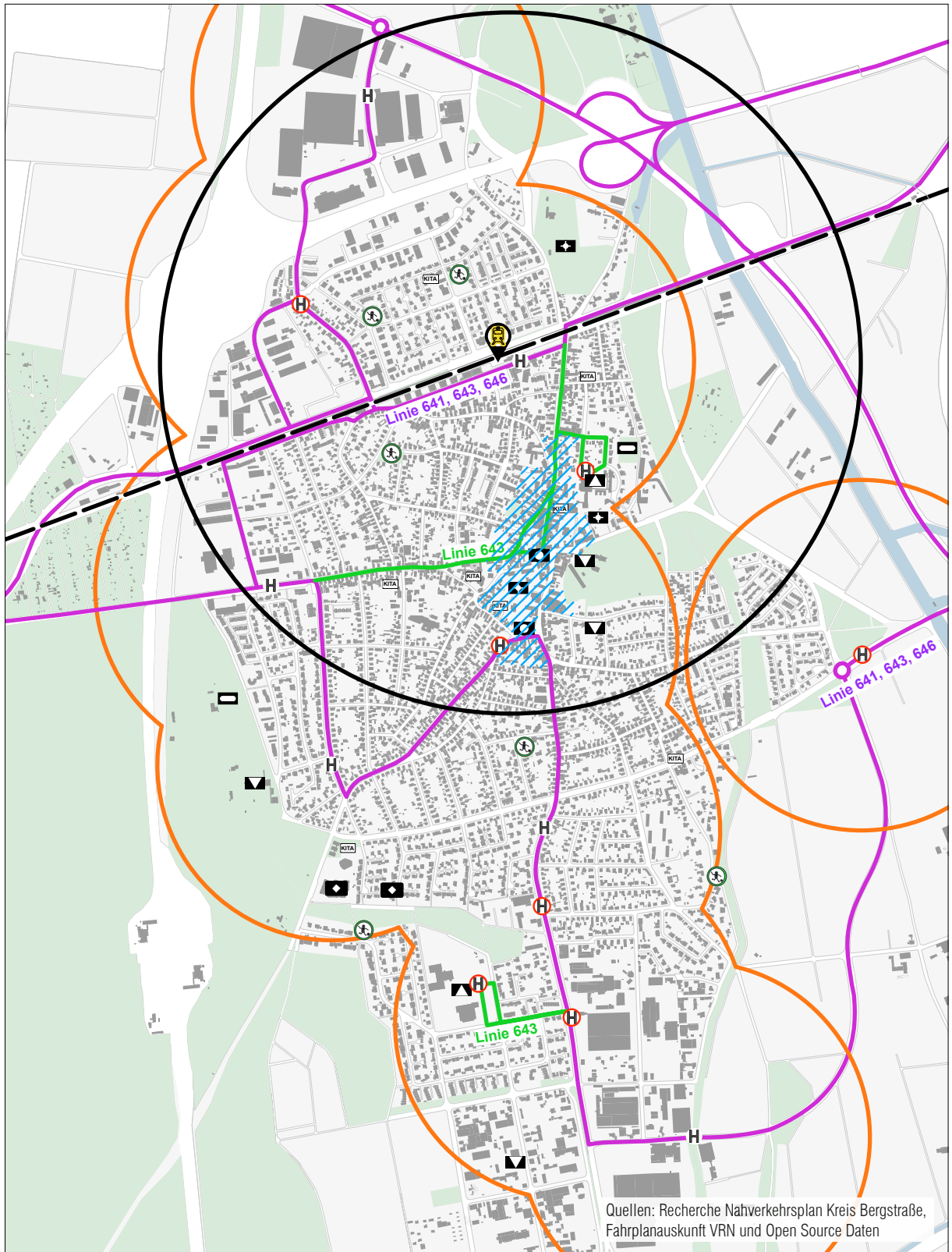
Einzelne Bausteine am multimodalen Knotenpunkt „Bahnhof“ sind noch nicht umgesetzt. Weitere multimodale Knotenpunkte fehlen. Teile der vorhandenen Planungen zum Ausbau des Bahnhofs sind noch nicht umgesetzt.

### 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)

- |   |  |   |
|---|--|---|
|  Bahnhof                           |  Führung Linien-/Schulbus |  Kirchen, Friedhof                |
|  Einzugsbereich Bahnhof (1.000m)   |  Innenstadtbereich        |  Kultur, Freizeit                 |
|  Bushaltestelle barrierefrei       |  Schule                   |  Sportanlage                      |
|  Bushaltestelle nicht barrierefrei |  Kita/ Kiga               |  Altenheim, Soziale Einrichtungen |
|  Einzugsbereich Haltestelle (500m) |  Spielplatz               |   |
|  Bahntrasse                        |  öffentliche Verwaltung   |   |



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

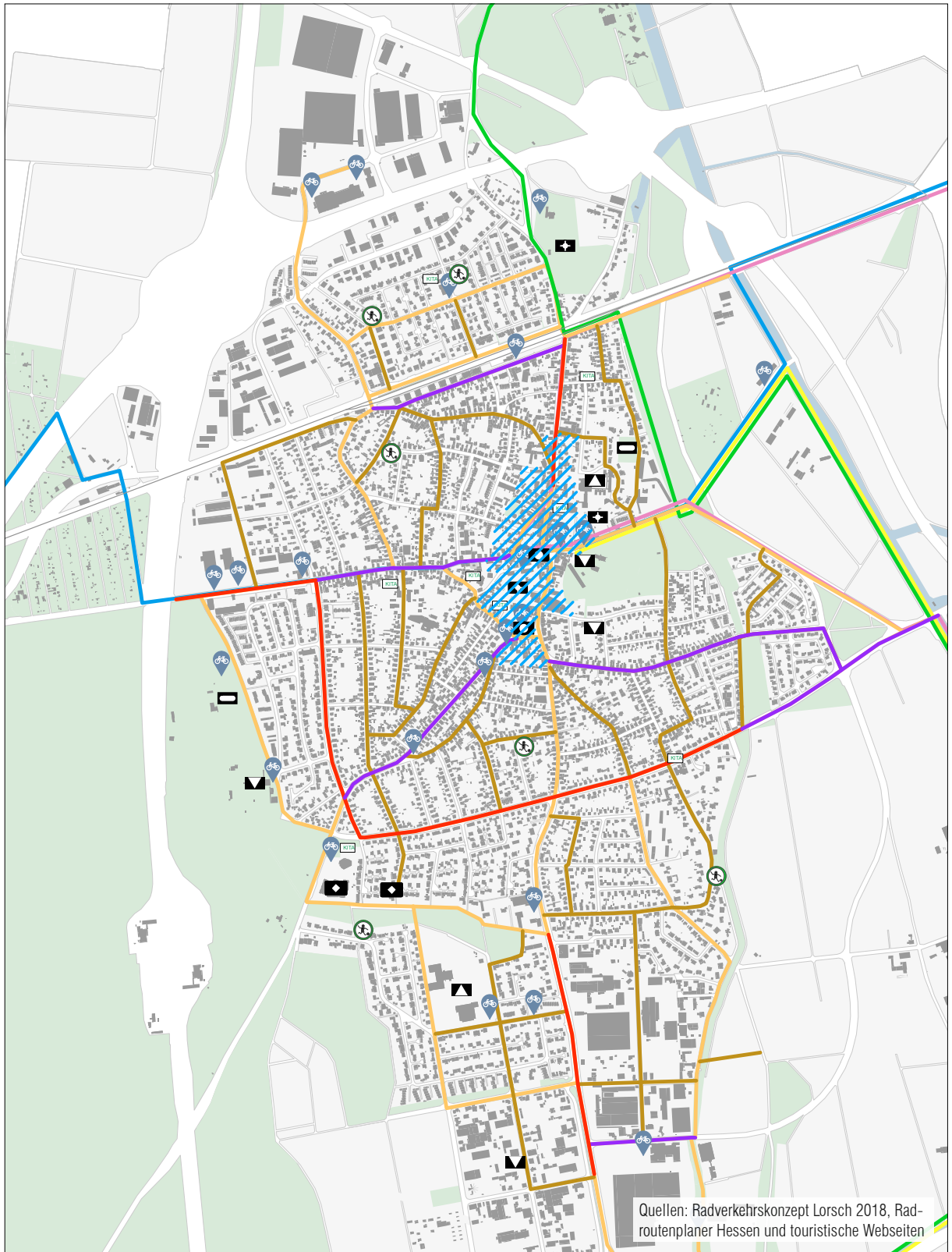
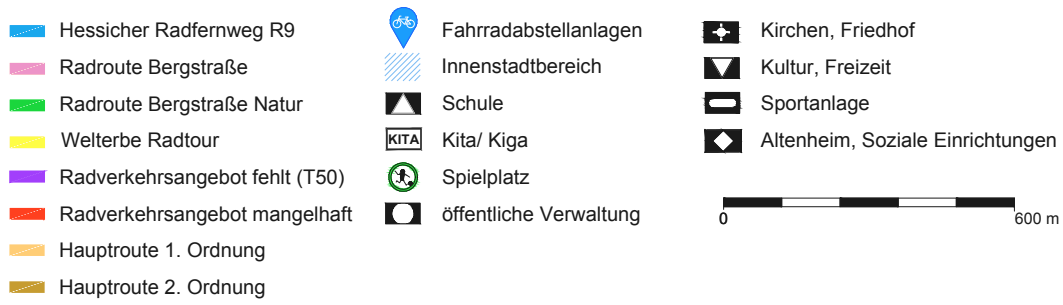
lediglich ca. 60 Abstellanlagen. Um Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr gerade im sehr beengten Ortszentrum zu vermeiden, sind weitere bedarfsgerechte und sichere Abstellanlagen notwendig. Am Besucherzentrum und am Museumszentrum des Kloster Lorsch besteht die Möglichkeit ein sogenanntes Welterbe-Rad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



Quellen: Radverkehrskonzept Lorsch 2018, Radroutenplaner Hessen und touristische Webseiten

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.

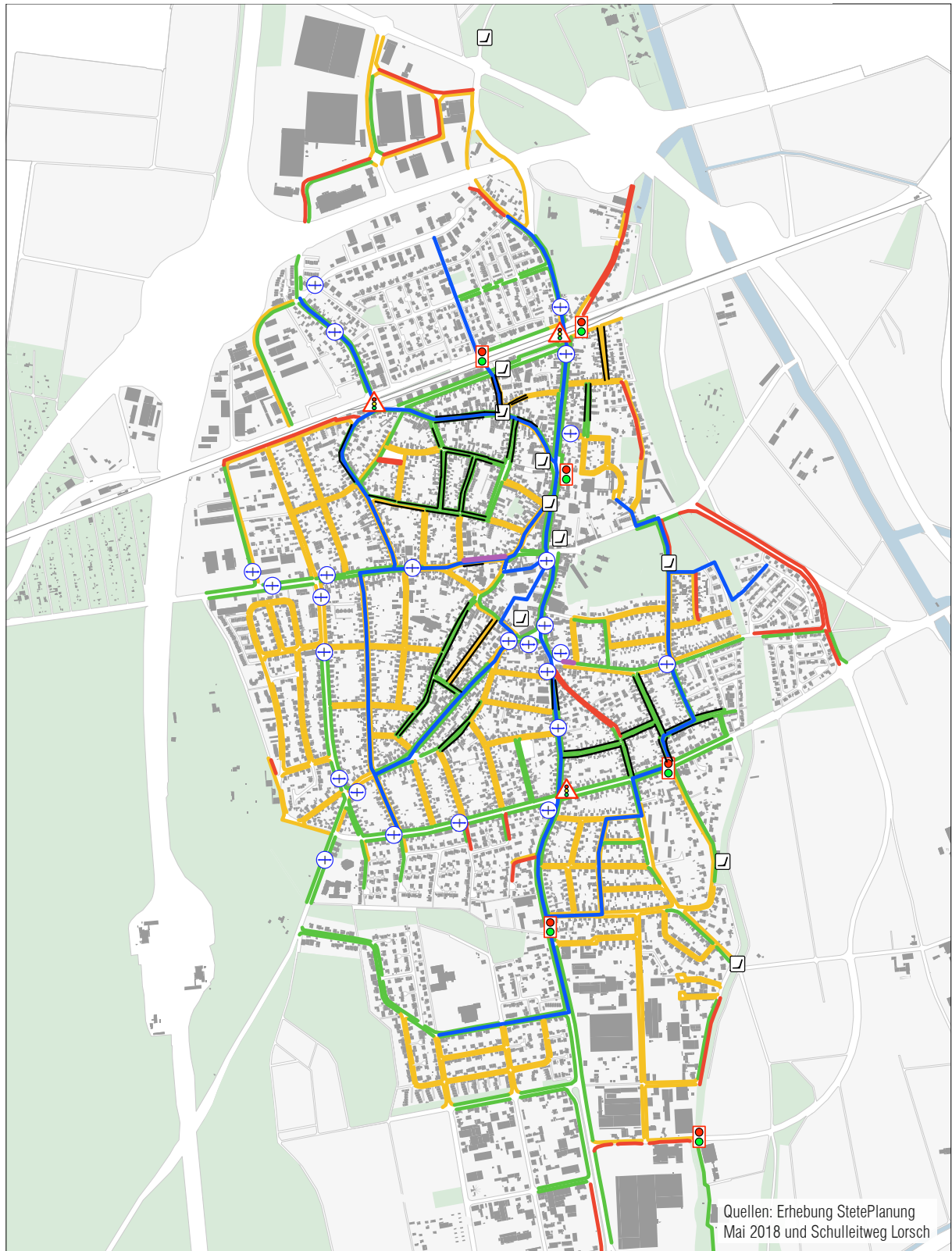
Einige Sitzmöglichkeiten und Ruheplätze befinden sich heute im Ortszentrum und in den Grünanlagen. Die bestehenden Elemente wie Bänke etc. sind in Hinblick auf Barrierefreiheit zu prüfen, weiterzuentwickeln und – gerade auch in der Nähe von wichtigen Zielen – auszuweiten.

## 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





## 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“<sup>1</sup>. 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.<sup>1</sup>

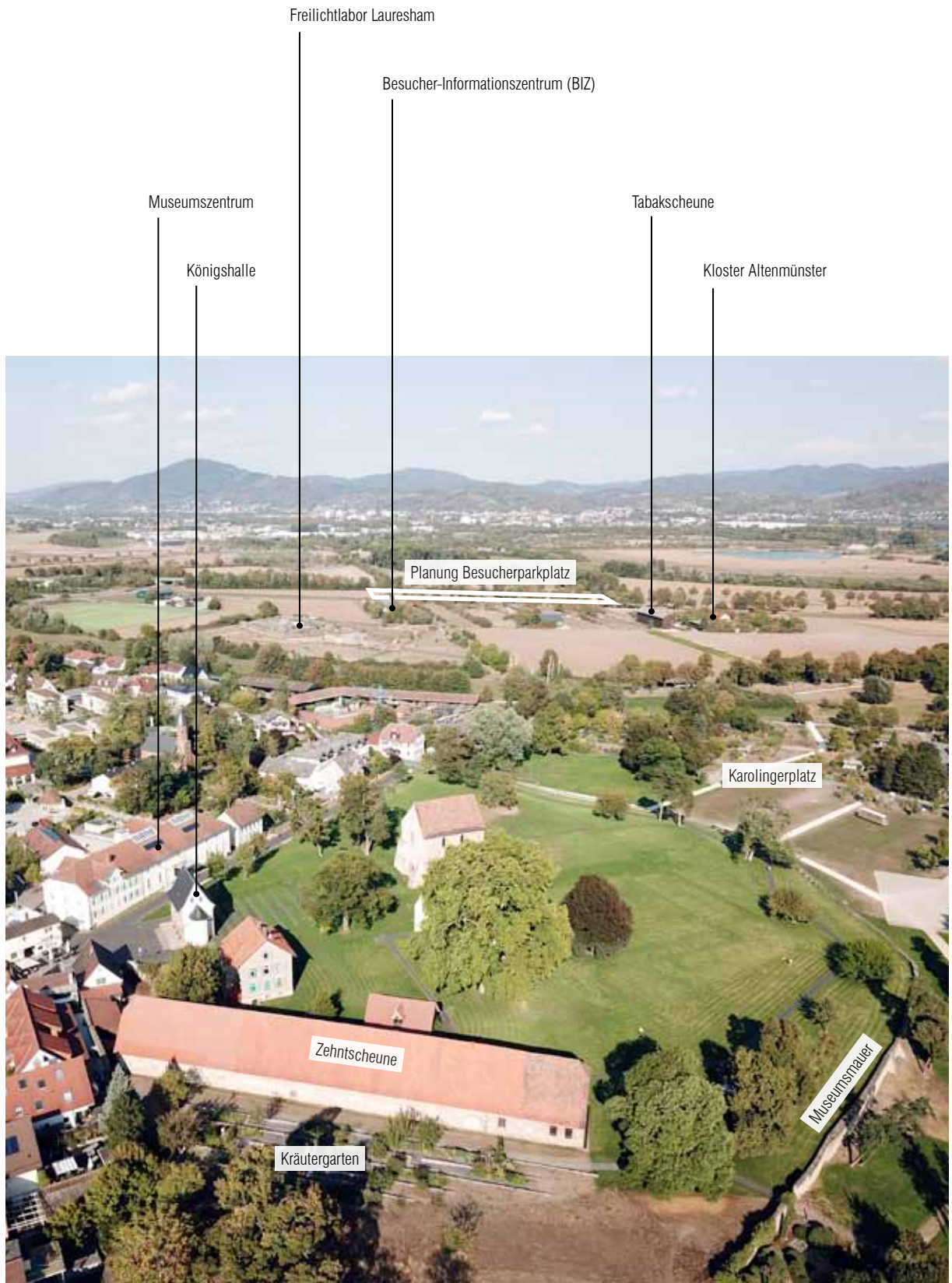
„Die Realisierung des Parkplatzes östlich der Weschnitz sollte auch mit einer Aufwertung des Weges vom Parkplatz zum Welterbe verbunden werden; der Erlebniswert des Weges kann gesteigert werden.

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)

<sup>1</sup> 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.

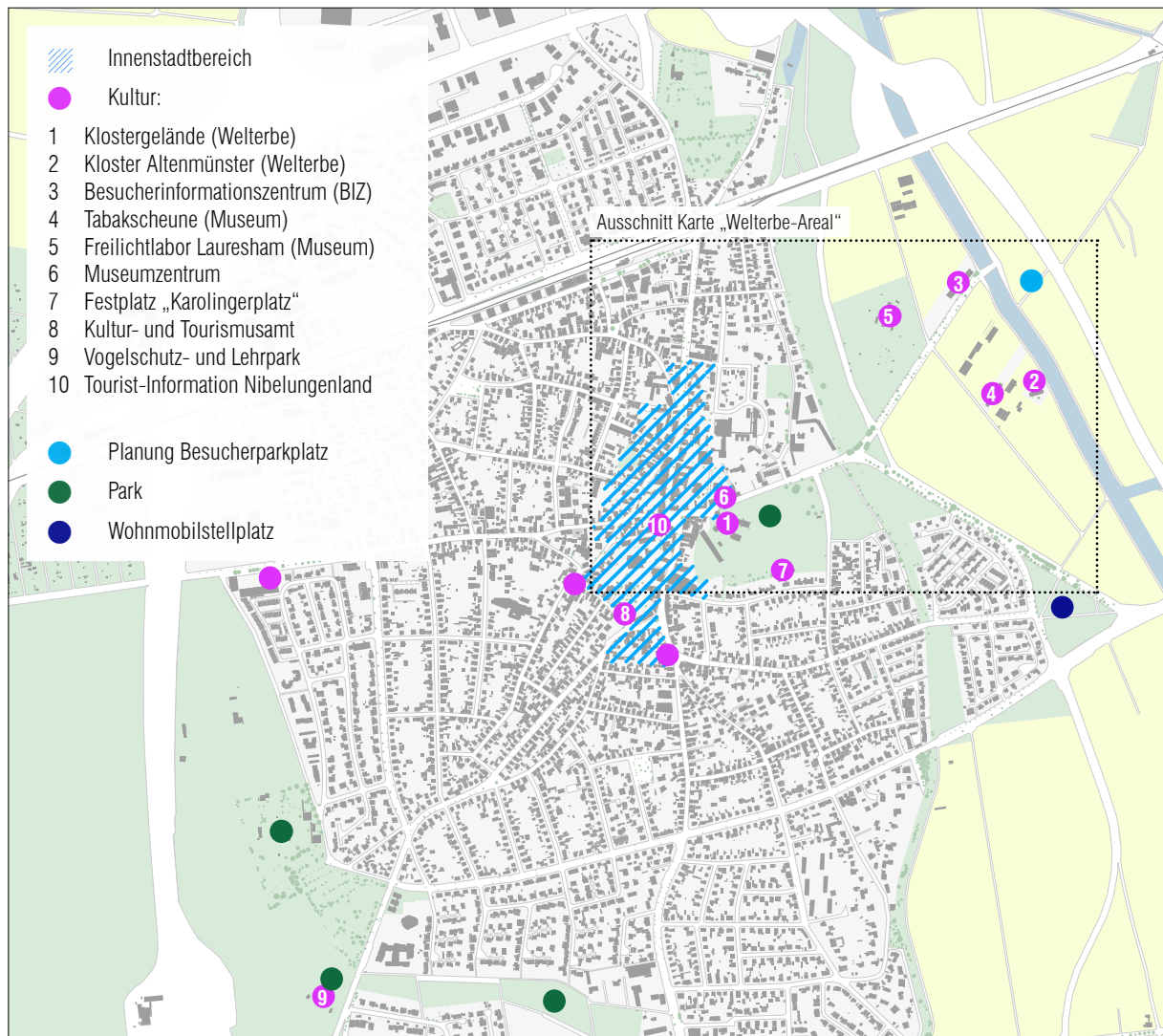
Ergebnis einer Touristenbefragung 2017<sup>1</sup> bezüglich der Besucheraktivitäten:

- 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

<sup>1</sup> 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.<sup>1</sup>

### Handlungsempfehlung<sup>2</sup>

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.

<sup>1</sup> Statistisches Landesamt Hessen (2017): Hessische Gemeindestatistik.

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

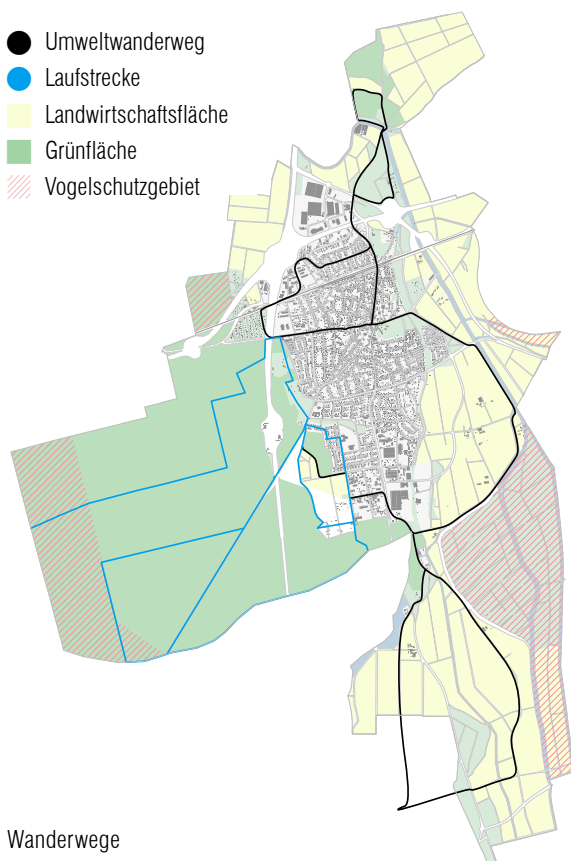
## 16. Sport und Freizeit

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.

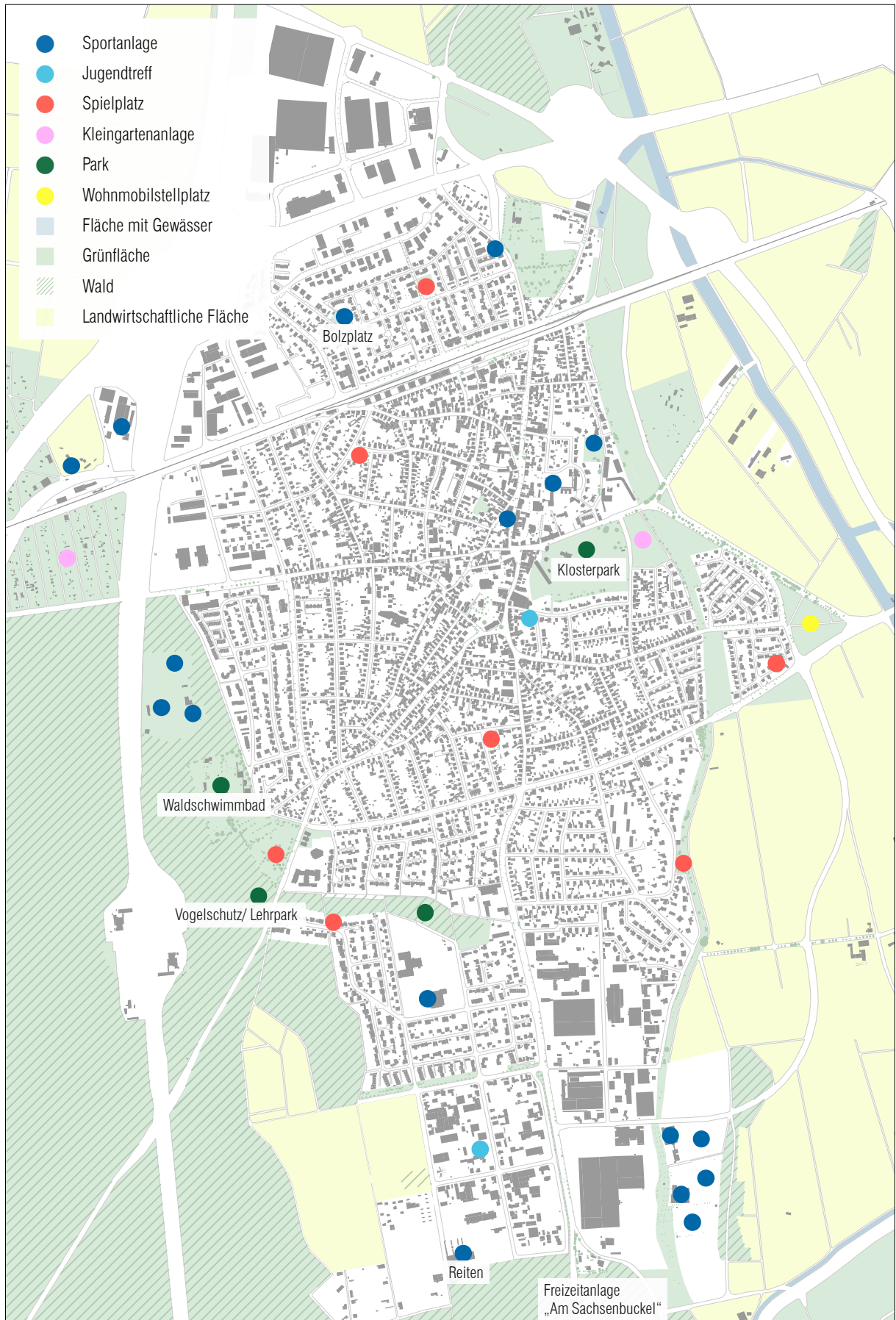
Im Stadtkörper von Lorsch gibt es wenige Parkanlagen. Der Stadtkern liegt unmittelbar neben dem Klosterpark, der sich nach Osten in die Landschaft öffnet. Am Klosterpark liegt auch der Festplatz der Stadt Lorsch, der „Karolingerplatz“. Im Westen des Stadtkörpers streckt sich ein Waldstück als Park zwischen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

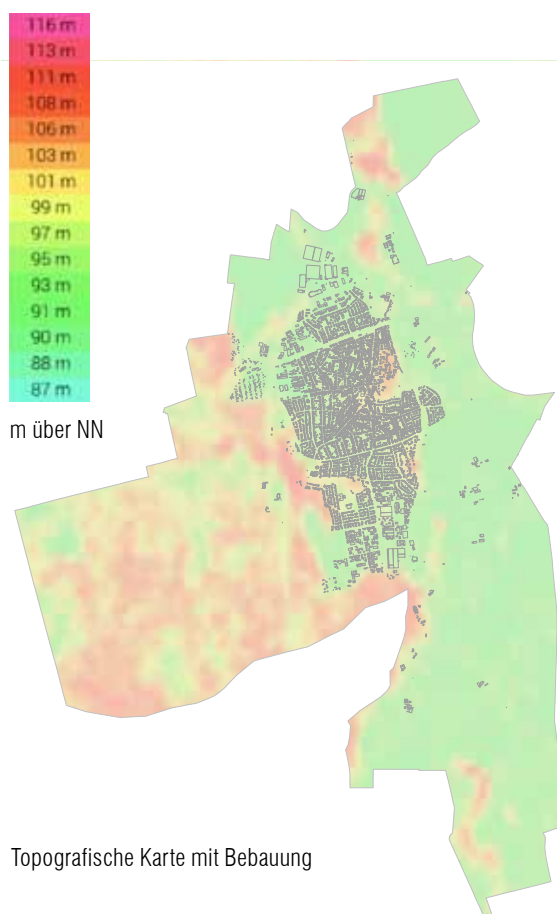
### Handlungsempfehlung

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 Altnecksarschlingen – 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:

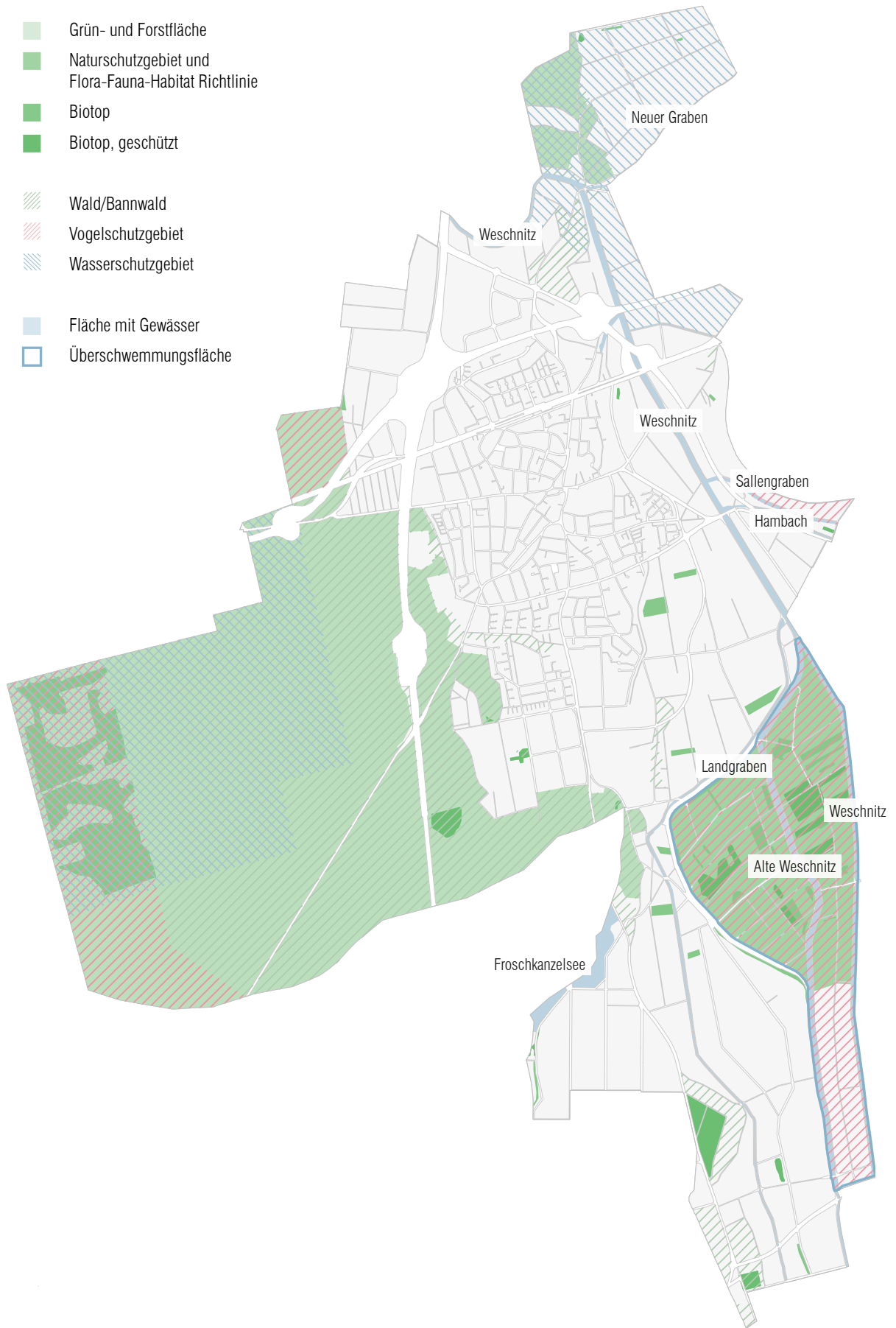
- Erhalt, Entwicklung und Ergänzung der Schutzflächen
- Förderung von Maßnahmen zum Erreichen von Schutzzielen
- Stärkung des Naturbewusstseins und nachhaltigen Bürgerhandelns
- Stärkung der Hochwasservorsorge

Förderung von Luftreinhalungsmaßnahmen:

- 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

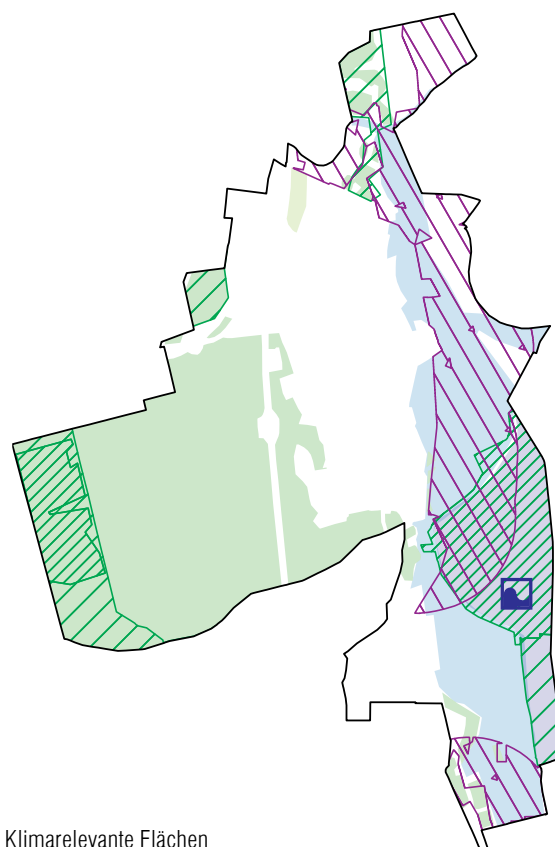
### Klimaanpassung:

- Stärkung und Ausbau von Vegetation / Grün- und Blaflächen / 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.<sup>1</sup> 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.<sup>1</sup>

### 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.

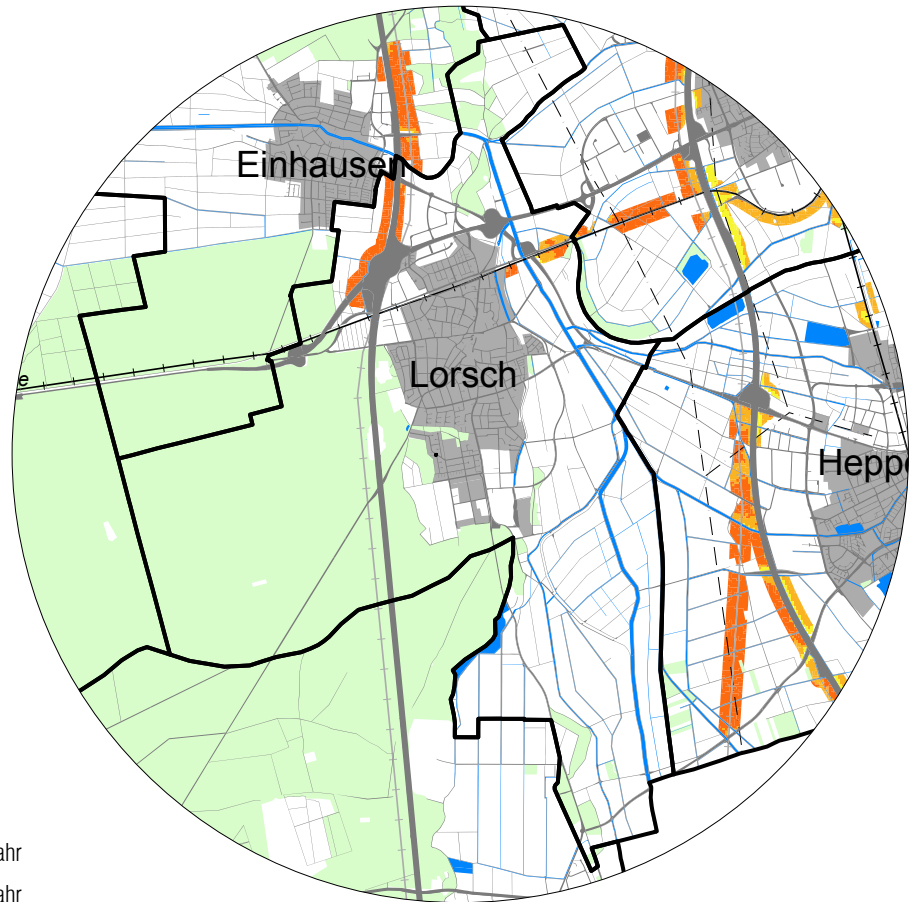
So stellen neben Photovoltaikanlagen auch Blockheizkraftwerke (auf Basis von Hackschnitzelverfeuerung), weitere Biogasanlagen<sup>2</sup> (im Kontext landwirtschaftlicher Betriebe) oder Nahwärmeversorgung (auf Basis lokal vorhandener Wärmequellen (z.B. Abwasserhauptsammler mit Restwärme oder Gewerbebetrieb 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.

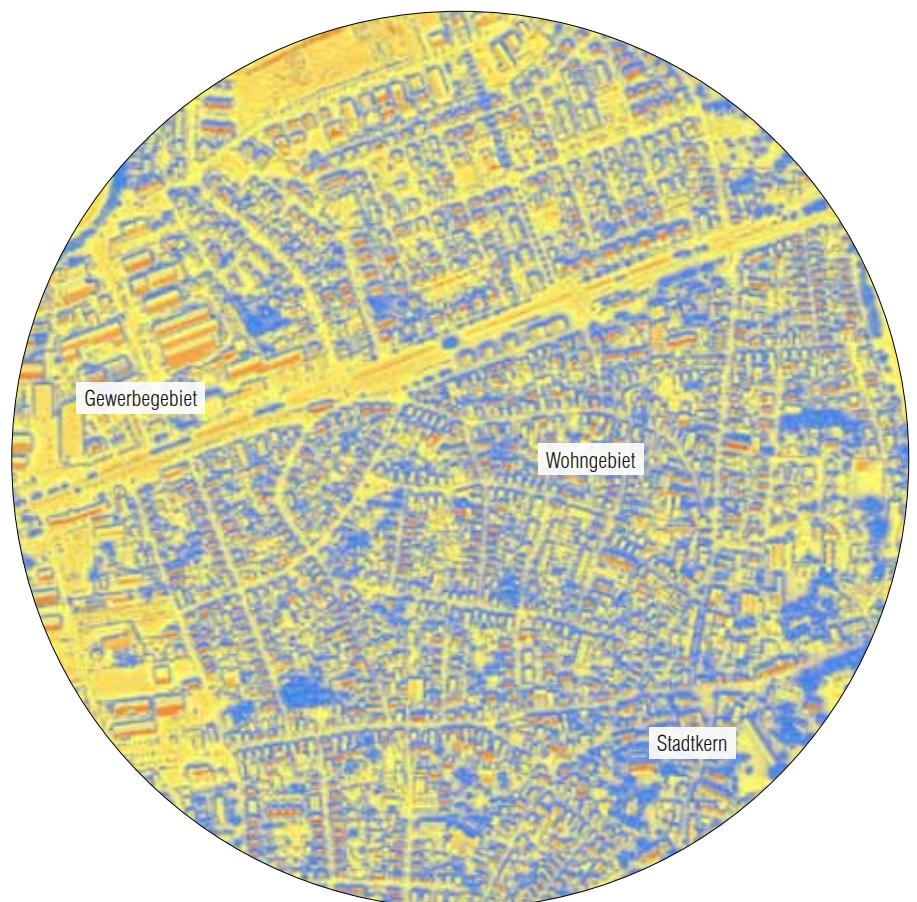
<sup>1</sup> Deutsche Akademie der Naturforscher Leopoldina (2013): Stellungnahme. Bioenergie – Möglichkeiten und Grenzen. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2016): Solardachkataster.

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



Potenzialflächen Solarenergie

- 1120 – 1140 kWh/m<sup>2</sup> pro Jahr
- 1140 – 1160 kWh/m<sup>2</sup> pro Jahr



Solardachkataster<sup>6</sup> (Ausschnitt)

- Sehr gut bis gut geeignet
- Gut geeignet
- Geeignet
- Bedingt geeignet
- Möglicherweise geeignet

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



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



Wohnquartier: fehlende Barrierefreiheit



Wohnquartier: fehlende Barrierefreiheit

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



Nachverdichtungspotenzial: innerstädtische Brache



Aufwertungspotenzial: ungestalteter Straßenraum

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



Gastronomie am Marktplatz



Einzelhandels-Leerstand

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



Jugentreff Sachsenbuckelstraße



Trennwirkung Bensheimer Straße und Bahnanlage

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



Gehwegparken im Siedlungsbereich



Bahnübergang ohne Radfahrstreifen

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



Fahrradabstellanlage Besucherinformationszentrum (BIZ)



Luftbild auf Kulturachse Welterbe, Blick nach Osten

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



Aufwertungspotenzial: Gestaltung der Kulturachse



Künstlich gefasster Lauf der Weschnitz



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



Ausbau der Grünqualität: Pflanzenpatenschaft



Klimaanpassungspotenziale auf privaten Flächen

