Gemeinde Lambsheim

Fortschreibung der Dorferneuerung

Bericht

Karlsruhe
September 2010

MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Gemeinde Lambsheim

Fortschreibung der Dorferneuerung

Bericht

Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleitung)

Dr.-Ing. Ute Stöckner

unter Mitarbeit von Dipl.-Ing. Manuela Schilling

Auftragnehmer

MODUS CONSULT Karlsruhe
Dr.-Ing. Frank Gericke
Freier Architekt und Stadtplaner

Pforzheimer Straße 15b
76227 Karlsruhe
0721 / 94006-0

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Lambsheim
im September 2010

Inhalt

1. Aufgabenstellung 5
1.1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung 5
1.2 Vorgehen 5

2. Ergebnisse der Voruntersuchung 6
2.1. Entwicklungs- und Strukturkonzept 1994 6
2.2 Untersuchungsgebiet 8
2.3. Verkehr 14
2.4 Erdgeschossnutzungen und Freizeitaktivitäten 15
2.5 Grünordnerischer Bestand und Baustruktur 16
2.6 Historischer Baubestand 17
2.7 Konflikte und Gefahrenstellen 18

3. Leitbild und Planungskonzeption 19
3.1 Leitbild und Ziele 19
3.2 Planungskonzeption 23

4. Maßnahmenkonzept 27
4.1 Bereich Einfahrt Maxdorf 28
4.2 Bereich Maxdorfer Straße bis Eppsteiner Weg 28
4.3 Bereich Eppsteiner Weg bis Bahnlinie 28
4.4 Bereich Denkmalzone 29
4.5 Bereich Weisenheimer Straße bis Einfahrt Lambsheim Nord 31
4.6 Baukosten und Etappierung 32
4.7 Weitere Maßnahmen 33

5. Schlusswort 34

Pläne

Plan	1	Regionalplan
Plan	2	Flächennutzungsplan
Plan	3	Straßenhierarchie und ruhender Verkehr (Bestand)
Plan	4	Verkehrsbelastung 2015
Plan	5.1	Erdgeschossnutzungen und ÖPNV, Bereich Nord
Plan	5.2	Erdgeschossnutzungen und ÖPNV, Bereich Süd
Plan	6	Freizeitaktivitäten
Plan	7.1	Grünflächen, Bereich Nord
Plan	7.2	Grünflächen, Bereich Mitte
Plan	7.3	Grünflächen, Bereich Süd
Plan	8	Historisch bedeutsame Bereiche
Plan	9	Historischer Baubestand
Plan	10	Kinderorte und Gefahrenstellen
Plan	11	Übersicht Bebauungspläne
Plan	12	Perlschnurplan (Plankonzept)
Plan	13	Radwege (Plankonzept)
Plan	14	Motorisierter Verkehr (Plankonzept)
Plan	15	Tourismuslenkung / Stadtrundgang (Plankonzept)
Plan	16	Einfahrt Maxdorf (Plankonzept)
Plan	17	Maxdorfer Straße (Plankonzept)
Plan	18	Eppsteiner Weg bis Bahnlinie (Plankonzept)
Plan	19	Denkmalzone (Plankonzept)
Plan	20	Lambsheim Nord (Plankonzept)
Plan	21	Maßnahmen

Anhang

Kostenschätzung für die Bauabschnitte

1. Aufgabenstellung

1.1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Für die Gemeinde Lambsheim wurde im Jahr 1994 ein Entwicklungs- und Strukturkonzept erstellt, durch welches sich die Gemeinde bislang in ihrer Entwicklung leiten ließ. Lambsheim wurde daraufhin in das Förderprogramm 'Dorferneuerung' aufgenommen.

In der Zwischenzeit haben sich jedoch die Rahmenbedingungen für Lambsheim verändert. Dies wird offenkundig in zwei Bereichen: Zum einen wurde im Jahr 2006 ein Großteil der historischen Bebauung entlang der Hauptstraße denkmalgeschützt und in einer besonderen Denkmalschutzzone zusammengefasst. Zum anderen steht die Realisierung der geplanten Ortsumgehung kurz bevor.

Die Gemeinde Lambsheim hat sich daher entschlossen, eine Überprüfung ihres bestehenden Ortsentwicklungskonzeptes vorzunehmen und dieses zu aktualisieren und fortzuschreiben.

1.2 Vorgehen

Zunächst wurde im Rahmen einer Voruntersuchung die Prüfung des bestehenden Ortsentwicklungskonzeptes vorgenommen. Dazu wurde ergänzend eine erste Bestandsaufnahme durchgeführt. Um alle wichtigen Aspekte des Gemeindelebens bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, wurde die Untersuchung von einer Arbeitsgruppe begleitet und die Planung prozesshaft angelegt.

Die Arbeitsgruppe setzt sich unter anderem aus Vertretern aus Gemeinderat, Kirchen, Vereinen und Verbänden sowie Schule und Lokaler Agenda 21 zusammen. Es sind zudem Vertreter verschiedener Altersgruppen wie Jugendliche und Senioren dabei. Die Arbeitsgruppe umfasst neben den Beteiligten aus der Gemeindeverwaltung insgesamt 22 Mitglieder aus der Gemeinde. Damit sollen auch Überlegungen des Gender Mainstreaming in die weitere Konzeptentwicklung Eingang finden.

Die Berücksichtigung von Gender Mainstreaming in der Ortserneuerungskonzeption basiert auf dem Ansatz, dass Frauen und Männer in ihren jeweiligen gesellschaftlichen Rollen und Altersgruppen unterschiedliche Anforderungen an die Ausgestaltung des Ortes, der Infrastruktur und der Vernetzung haben. Dies gilt insbesondere für die Rahmenbedingungen, die das bürgerschaftliche Leben im Dorf bestimmen.

So haben Kinder und Jugendliche andere Anforderungen als z.B. erwerbstätige Erwachsene. Es unterscheiden sich die Anforderungen der Berufspendler von im Ort Bleibenden sowie von den Arbeitgebern oder Selbständigen. Nicht zuletzt der demografische Wandel legt eine differenzierte Betrachtung nahe, die besondere Bedürfnisse der älteren Menschen offenlegt.

Ziel ist die Sicherung gleicher Lebensbedingungen für alle Bevölkerungsgruppen unabhängig von Alter, Geschlecht oder sozialer Stellung durch entsprechende öffentliche Angebote und Gestaltung des öffentlichen Raums. Gender Mainstreaming wird im Dorferneuerungskonzept als Querschnittsaufgabe behandelt und somit in allen Bausteinen und Planungsebenen berücksichtigt.

So wurden in den Arbeitsgruppensitzungen zunächst die in der Bestandserhebung erfassten Arbeitsgrundlagen diskutiert und ergänzt (vgl. Abschnitt 2). Darauf aufbauend sind die für die weitere Entwicklung Lambsheims relevanten Entwicklungen diskutiert worden. Dabei wurde die Tragweite der anstehenden Veränderungen durch den Bau der Umgehungsstraße aufgezeigt, was zu einer Diskussion über mögliche künftige Leitbilder für Lambsheim führte (vgl. Abschnitt 3). Ausgehend vom gewählten Leitbild wurden Ziele entwickelt, deren Realisierung die Standortqualität Lambsheims weiter befördern soll. Soweit die Ziele eine räumliche Verortung zulassen, fanden diese ihren Niederschlag in der Entwicklung einer Rahmenplanung für die bestehende Ortsdurchfahrt (vgl. Abschnitt 4).

Die organisatorische wie bauliche Umsetzung der geplanten Maßnahmen wird die künftige Aufgabe der Bürger Lambsheims und ihrer Gemeindeverwaltung sein.

2. Ergebnisse der Voruntersuchung

2.1. Entwicklungs- und Strukturkonzept 1994

2.1.1 Zielsetzung und Ergebnisse

Das Entwicklungs- und Strukturkonzept (kurz: ESK 1994) aus dem Jahr 1994 hatte in der eingangs formulierten Vorbemerkung die Überprüfung der Wohnbauflächen und des daraus resultierenden Verkehrs zur Aufgabenstellung. Bis zum Zieljahr 2005 sollte darauf aufbauend der Flächennutzungsplan fortgeschrieben werden.

Im Ergebnis wurde die heute zur Planfeststellung anstehende Umgehungsstraße in ihrer Notwendigkeit bestätigt (ESK, S. 19 und 56).

Dabei wurde als weiteres Ziel bereits die “Anpassung der Altbebauung an den Strukturwandel” genannt, insbesondere “im historischen alten Ortsbereich” mit heute denkmalgeschützten Gebäuden und dem geschützten Ortsgrundriss. Dabei wurde eine Umnutzung der ehemaligen Scheunen und Nebengebäuden zu Wohngebäuden favorisiert.

Weiterhin wurde die Innenentwicklung im Bereich des bestehenden Siedlungsgebietes mittels “Bauen in der 2. Reihe” angeregt (ESK, S. 19) sowie die bauliche Verdichtung im Bereich des Bahnhofes und die Umgestaltung von dessen Umfeld (ESK, S. 20 und 41).

2.1.2 Stand der Umsetzung

Die bauliche Verdichtung am Bahnhof (ESK, S. 20 und 41) wurde mit der Umgestaltung des Gebiets “Heppes” und des Bahnhofsumfeldes bereits realisiert. Es wurden Park-and-Ride-Plätze am Bahnhof für PKW und Fahrräder (ESK, S. 41) geschaffen und der Mehrzweckplatz baulich gestaltet.

Damit steht eine Verlegung des Bahnhofs in den Bevölkerungsschwerpunkt (ESK, S. 41) bis auf weiteres außer Frage. Die angeregte Ergänzung der Bahnhaltestellen (ESK, S. 41) könnte zukünftig im Bereich “Feldchen” vorgenommen werden. Die Aufhebung der schienengleichen Bahnübergänge (ESK, S. 44) sollte weiterhin angestrebt werden, insbesondere im Bereich des Gebiets “Heppes” wegen des Zugangs zum Bahnhof und der Fußgängerverbindung zur Karl-Wendel-Schule.

Die im Struktur- und Entwicklungskonzept 1994 vorgeschlagene Sammelstraße im Westen (Verlängerung der Bahnhofstraße in Richtung Norden mit Anschluss an die L522, vgl. ESK, S. 42 f.) ist ebenfalls realisiert.

Plan11 Auf den angrenzenden laut Flächennutzungsplan vorgesehenen Wohnbauflächen ist noch keine baurechtliche Planung erfolgt (ESK, S. 43). Dagegen wurden für die Bereiche mit vorgesehener Innenentwicklung Bebauungspläne aufgestellt (vgl. Plan 11). Eine Ausnahme bildet nur der unbeplante Bereich des alten historischen Ortskerns. Nach Angaben des Struktur- und Entwicklungskonzept 1994 können damit langfristig rund 250 Wohnungen realisiert werden (ESK, S. 22). Schätzungsweise 64 Gebäude wurden bereits erstellt. Dies entspricht bei durchschnittlich 1,47 Wohnungen pro Gebäude (Stand 2006) rund 95 Wohnungen.

Weiterhin wurde das Areal "Am alten Sportplatz" bebaut sowie das Gebiet "Mitte / Im Feldchen" erschlossen (ESK, S. 50). Letzteres befindet sich derzeit in der Entwicklung mit neuer Wohnbebauung.

Die Einwohnerentwicklung wurde im Struktur- und Entwicklungskonzept 1994 für 2005 angenommen mit maximal 6.700 Einwohnern (ESK, S. 47). Diesen Stand hat die Gemeinde Lambsheim Ende 2007 erreicht (Stand am 31.12.2007: 6.693 Einwohner).

Langfristig wurde nach Entwicklung aller im Struktur- und Entwicklungskonzept 1994 vorgeschlagenen Wohnbauflächen mit bis zu 11.200 Einwohnern gerechnet (ESK, S. 53). Dabei sollte die "dörfliche Struktur" mit "im Mittel 60 Personen je ha Bruttowohnbauland" erhalten bleiben. Dieses hoch gesteckte Einwohnerziel kann heute nicht mehr ernsthaft verfolgt werden:

Es wurde langfristig eine Wohnungsbelegung mit 2 Personen pro Wohnung erwartet, bis zum Jahr 2005 eine Belegung mit 2,2 Personen pro Wohnung (ESK, S. 48). Ende 2006 liegt eine Belegungsdichte bereits bei 2,18 Personen pro Wohnung vor.

Das im Struktur- und Entwicklungskonzept 1994 vorgeschlagene Gewerbegebiet im Nordosten Lambsheims (ESK, S. 51) kam nicht zum Tragen, statt dessen wurden die gewerblichen Nutzungen im Osten Lambsheims am Eppsteiner Weg realisiert.

2.2 Untersuchungsgebiet

2.2.1 Überörtliche Einbindung und Strukturdaten

Die Gemeinde Lambsheim liegt im Westen des Verdichtungsraumes Mannheim-Ludwigshafen und gehört damit zur Region Rhein-Neckar. Über die L 522, die Kreisstraßen K2 und K4 sowie die Bahnverbindung Grünstadt - Frankenthal – Ludwigshafen ist Lambsheim an dieses Oberzentrum und das Mittelzentrum Frankenthal angebunden

Aufgrund dieser Lage hat sich Lambsheim seit Mitte der 1980er Jahre zu einem Wohnstandort entwickelt, was sich an der vergleichsweise geringen Zahl der Beschäftigten am Wohnstandort ablesen lässt (rund 20% der gemeldeten Bevölkerung, Stand Ende 2006). Umgekehrt zeigt die Entwicklung der Einwohnerzahl mit ihrem stetigen Anstieg den Zuzug der Wohnbevölkerung:

zum 31.12....	1970	1980	1990	2000	2007
Einwohner-zahl	5.546	5.475	5.459	5.920	6.693

Die Gemeinde wies am 31.12.2007 eine Zahl von 6.693 Einwohnern auf. Der Ausländeranteil lag bei 5,7%.

Die im Zuge der Bearbeitung ergänzend vorgenommene Betrachtung der künftigen Bevölkerungsentwicklung zeigt, dass die Einwohnerzahlen sowohl im Land Rheinland-Pfalz auch im Rhein-Pfalz-Kreis rückläufig sein werden.

Gründe für die erwartete zukünftige Bevölkerungsentwicklung sind bekanntermaßen vor allem im Zusammenhang mit dem Geburtenrückgang zu suchen. Künftig ist jedoch zu erwarten, dass die fehlenden Kinder nicht mehr durch Wanderungsgewinne aufgefangen werden können. Es werden künftig geringere Zuwanderungen erwartet aufgrund weiter rückläufiger Geburtenzahlen und damit einer künftig geringeren Zahl berufs- und ausbildungsbedingter Wanderungen innerhalb Deutschlands. Zusätzlich tragen günstige wirtschaftliche Voraussetzungen in den meisten anderen europäischen Ländern zusätzlich zum Rückgang des Potenzials an Zuwanderern bei. Dazu kommt der zusätzliche Wettbewerb der OECD-Länder untereinander um Zuwanderung der jungen und gut ausgebildeten Köpfe aus anderen Regionen der Welt (Afrika, Asien).

Für Lambsheim wird daher von Seiten der Gutachter ein Bevölkerungsrückgang bis zum Jahr 2027 in der Größenordnung von 600 Einwohnern erwartet.

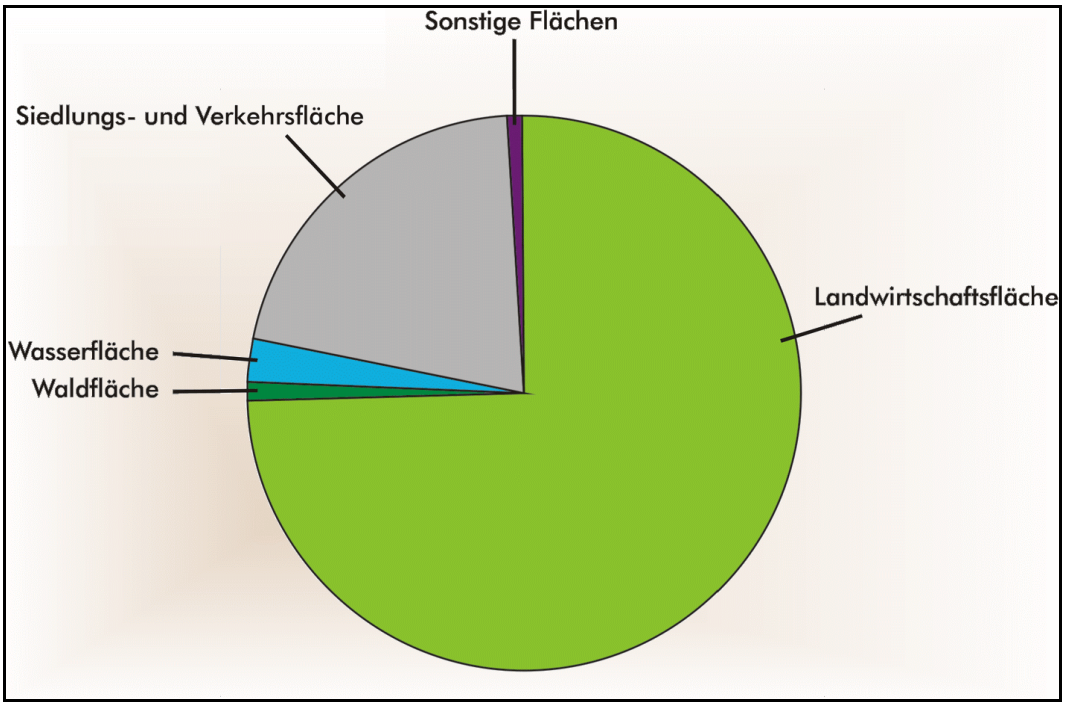
Zusätzlich zum Bevölkerungsrückgang ist ein Anstieg des durchschnittlichen Alters zu erwarten. Damit wird nach Angaben des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz auch in Rheinland-Pfalz langfristig fast jeder Dritte 65 Jahre oder älter sein.

Um diesbezügliche Auswirkungen in der Gemeinde Lambsheim abschätzen zu können, zeigt die folgende Tabelle die Verschiebung der Anteile der Altersgruppen zwischen 2006 und 2050 für Lambsheim und den Rhein-Pfalz-Kreis. Es wird deutlich, dass Lambsheim durch die Erschließung und die damit verbundene bisherige Zuwanderung derzeit eine gegenüber dem Kreis günstigere Altersstruktur aufweist. Dennoch ist auch hier bereits bis zum Jahr 2020 eine Abnahme des Anteils der unter 20-Jährigen verbunden mit einer Zunahme des Anteils der über 65-Jährigen zu erwarten. Die in der folgenden Tabelle dargestellte qualitative Entwicklung des Rhein-Pfalz-Kreises wird sich in der weiteren Zukunft daher auch in Lambsheim weiter fortsetzen.

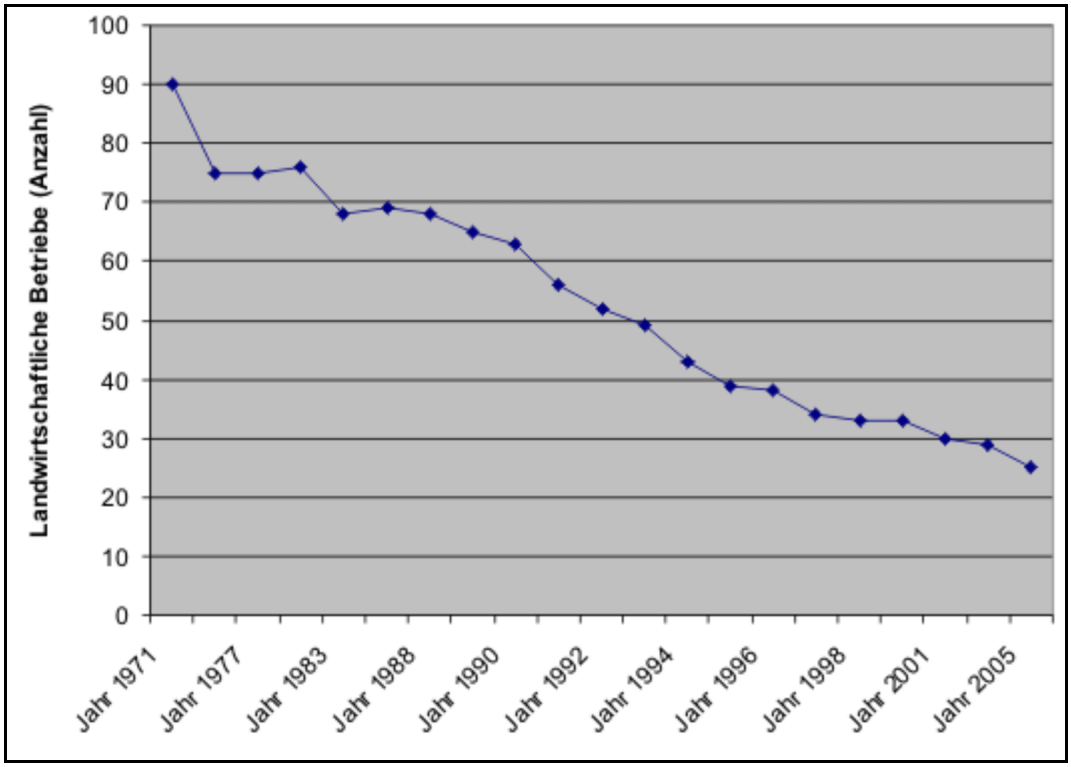
Verschiebung der Anteile der Altersgruppen zwischen 2006 und 2050 in Lambsheim und im Rhein-Pfalz-Kreis						
Alter in Jahren	Basisjahr 2006		mittlere Prognosevariante			
			Jahr 2020		Jahr 2035	Jahr 2050
	Lambs-heim	Rhein-Pfalz-Kreis	Lambs-heim	Rhein-Pfalz-Kreis	Rhein-Pfalz-Kreis	Rhein-Pfalz-Kreis
unter 20	21,5	20	16,2	16,4	15	13,9
20 bis un-ter 65	64,8	59,8	62,2	59,3	52,2	50,5
65 und äl-ter	13,7	20,2	21,6	24,3	32,8	35,6
Summe	100	100	100	100	100	100

Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz und Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz [Dez. 2007]: Statistische Analysen. Rheinland-Pfalz 2050. Zweite regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2006) und eigene Berechnungen

Die Gemeinde Lambsheim ist aus der Geschichte des Ortes heraus vor allem durch landwirtschaftliche Betriebe geprägt, was sich in der nachfolgend dargestellten Flächennutzung niederschlägt.



Dabei ist die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe seit den 1970 Jahren auf weniger als ein Drittel gesunken, wie die folgende Abbildung zeigt.



Lambsheim hat sich – nicht zuletzt aufgrund der Ausweisung der Neubaugebiete für Wohnzwecke und seine S-Bahn-Anbindung im Verkehrsverbund Rhein-Neckar – zu einem Pendlerstandort in Richtung des nahegelegene Ballungszentrums Ludwigshafen / Mannheim entwickelt. Dies lässt sich unter anderem daran ablesen, dass die Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort in 2006 nur rund 35% der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort stellten [Eigene Berechnung aufgrund der Angaben des Statistischen Landesamtes von Rheinland-Pfalz].

2.2.2 Planungsrechtliche Einbindung

Der **Regionale Raumordnungsplan Rheinpfalz 2004** (kurz: RRR) weist die verbandsfreie Gemeinde Lambsheim gemäß des rheinland-pfälzischen Landesentwicklungsplanes III (1995) als Wohnstandort im hoch verdichteten Raum in unmittelbarer Nähe zum Grundnetz-Mittelzentrum Frankenthal aus.

Laut Absatz 3.2.4.1. ist im Grundzentrum Lambsheim vorgesehen "die über den örtlichen Bedarf der wohnungsnahen Grundversorgung einfacher Stufe hinausgehenden Versorgungsaufgaben zur Befriedigung des überörtlichen, gehobenen Grundversorgungsbedarfs ... vorzugsweise in den Versorgungskernen der Grundzentren zu bündeln und in ihrem Umfang auf die Größe des Verflech-

tungsbereichs (Nahbereichs) abzustimmen. Sie haben die Funktion, ..., insbesondere in den hochverdichteten ... Räumen durch Schwerpunktbildung die Siedlungsstruktur zu gliedern und Freiräume zu sichern." Dabei sind "die Grundzentren ... gegenüber den Mittelzentren als ergänzende Schwerpunkte der gewerblichen Entwicklung auszubauen." (RRR, Abs. 3.2.4.2).

Lambsheim ist weiterhin als Naherholungsschwerpunkt für die "wassergebundene Erholung" ausgewiesen (Nutzung des Baggersees). Für das dort ausgewiesene `Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung` sollte das Rekultivierungsziel "die Gestaltung eines Bade- bzw. Landschaftssees sein " (RRR, S.106).

Die im Regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz 2004 angegebenen Orientierungswerte für die Einwohner, Wohnungs- und Wohnbauflächenentwicklung (RRR, Tabelle 1 und 2) sind nachfolgend dargestellt:

Vorgabe Regionaler Raumordnungsplan Rheinpfalz 2004		**Realisierung**
Einwohner am 31.12.2000	5.920 E	
Einwohner- Orientierungswert 2015	6.300 E	6.693 E Stand 31.12.2007
Wohnungsbedarf (Wohneinheiten) 2000-2015	500 WE	280 WE Stand 31.12.2006
Wohnbauflächenbedarf in ha 2000-2015	15 ha	15,2 ha (davon 7 ha Feldchen Ost, 2,2 ha südl. Gerolfstraße, ca. 6 ha Nachverdichtungsflächen Viktoriastraße und 2. Reihe im Südteil Lambsheims)

Daraus lässt sich ablesen, dass die Gemeinde Lambsheim die Entwicklungsziele nach den Vorstellungen der Regionalplanung bereits erreicht hat.

Plan1 Die Darstellungen in Plan 1 zeigen die aus regionalplanerischer Sicht wichtigen Flächenunterscheidungen im Gebiet der Gemeinde Lambsheim. Die Siedlungsfläche ist dabei umgeben von landwirtschaftlicher Vorrangfläche und Flächen für die sonstige landwirtschaftliche Nutzung. Im Westen und Osten wird Lambsheim von einem regionalen Grünzug eingerahmt. Im Osten befinden sich auf dem Gemeindegebiet Flächen, die zum Zweck des Hochwasserschutzes als wasserwirtschaftliche Vorrangflächen gekennzeichnet sind. Im Nordosten ist ein Teil des Gemeindegebietes als Fläche zur Rohstoffsicherung ausgewiesen.

Daneben ist das Gemeindegebiet von mehreren Leitungsverläufen gekennzeichnet (Hochspannungs- und Gasfernleitungen).

Plan 2 In Plan 2 ist die Unterteilung der Flächennutzungen nach dem **Flächennutzungsplan** der Gemeinde Lambsheim dargestellt. Hieraus lässt sich ablesen, dass die Gemeinde überwiegend Flächen zum Zweck des Wohnens (Wohnbauflächen) ausgewiesen hat. Dabei sind von den zur künftigen Bebauung ausgewiesenen Bereichen nur die Flächen im Nord-Westen Lambsheims noch unbeplante Gebiete.

Im Westen, ebenfalls nördlich der Bahnlinie und im Osten südlich der Bahnlinie des Gemeindegebietes sind kleinere gewerbliche Bauflächen ausgewiesen. Die noch als geplante Gewerbeflächen gekennzeichneten Areale wurden in der Zwischenzeit fast vollständig bebaut.

In der Mitte des nördlichen Siedlungsbereichs und unmittelbar an die Bahnlinie angrenzend liegt ein überwiegend als gemischte Baufläche ausgewiesenes Areal, welches zusätzlich als Denkmalzone ausgewiesen ist. Als Grabungsschutzgebiete sind darüber hinaus zwei Bereiche im Nord-Westen und im Norden der Gemeinde ausgewiesen.

Plan 11 Eine Übersicht über die Existenz von Bebauungsplänen in der Gemeinde Lambsheim ist in Plan 11 dargestellt. Daraus lässt sich zum einen das Alter der Bebauungspläne ablesen, deren Farbton umso dunkler dargestellt ist, je jünger das Datum des Bebauungsplans ist.

Weiterhin ist ablesbar, dass das südliche und mittlere Siedlungsgebiet Lambsheims annähernd vollständig überplant ist. Eine Ausnahme stellt der Bereich um das Neue Rathaus an der Kreisstraße K2 und der Neustadter- / Werrystraße sowie die Lambsheimer Mühle dar.

Der nördliche Teil weist dagegen lediglich im östlichen und westlichen Bereich Bebauungspläne auf. Insbesondere im Bereich des historischen Ortskerns und in dessen Verlängerung nach Norden müssen Vorhaben – soweit keine weiteren Bestimmungen vorliegen, vgl. Abschnitt 8 – nach §34 BauGB beurteilt werden, ob sie sich in die Umgebung einfügen.

2.3. Verkehr

2.3.1 Bestand

Plan 3.1 Die **bestehende Straßenhierarchie** im Untersuchungsgebiet wird in Plan 3.1 dargestellt. Die höchste Straßenfunktion zur zwischengemeindlichen Verbindung übernehmen dabei die L 522 im nördlichen Plangebiet, die daran angeschlossene Nord-Süd-Verbindung K2 aus Richtung Maxdorf sowie die aus Richtung Frankenthal an die K2 angeschlossene K4 im Osten. Direkt nachgeordnet ist die Bahnhofstraße, welche als Ortskernentlastungsstraße "West" in der Plandarstellung eingezeichnet ist.

In der Plandarstellung dunkel-gelb gekennzeichneten Straßen stellen Sammelstraßen und hell-gelb markierten Straßen Wohnanliegerstraßen zur inneren Erschließung dar.

Die als Fußwege ausgewiesenen Straßen und Wege sind grün dargestellt. Daraus lässt sich ablesen, dass insbesondere bei Erschließungsvorhaben in der jüngeren Vergangenheit auf fußläufige Verbindungen Wert gelegt wurde.

Daneben sind in der Plangrafik die Flächen für den **ruhenden Verkehr** dargestellt. Hierzu gehören Parkplätze sowie die gesondert ausgewiesenen Stellplätze entlang der Straßen. Erhöhter Parkdruck war bei der Erhebung besonders im beengten Bereich der Denkmalschutzzone zu beobachten. Zugleich resultiert aus der beengten Parksituation in der Hauptstraße eine Verzögerung des Verkehrsflusses für den Schwerverkehr.

Plan 5 Die **ÖPNV Verbindungen** im Untersuchungsgebiet sind in Plan 5.1 und 5.2 dargestellt. Hierzu zählt die West-Ost-Bahnverbindung in Richtung Frankenthal / Ludwigshafen. Der zugehörige Bahnhof befindet sich im Westen der in Plan 1 beschriebenen Denkmalschutzzone. Die Busverbindungen und die zugehörigen Haltestellen sind grün dargestellt. Die Führung erfolgt entlang der beiden Kreisstraßen und zweigt davon nur zur direkten Erschließung des Schulbereiches im Westen Lambsheims ab.

Plan 6 Bauliche **Radwege** bestehen in Lambsheim nicht. Die aus dem überörtlichen Radwegenetz heraus beschilderten Wegebeziehungen sind daher in Plan 6 (Freizeitaktivitäten) dargestellt. Sie beziehen sich auf überörtliche Radwegverbindungen. Dabei zeigt sich, dass Lambsheim darin sehr gut vernetzt ist.

2.3.2. Planung

Da die Kreisstraße K2 Lambsheim in Nord-Süd-Richtung vollständig teilt und dabei die in Plan 1 bezeichnete Denkmalschutzzone der Länge nach quert, ist eine östliche Ortsumgehung vorgesehen. Der Planfeststellungsbeschluss für die Umgehungsstraße ist erfolgt. Der Baubeginn für die Umgehung könnte bereits im zeitlichen Bereich 2010 / 2011 erfolgen.

Nach Inbetriebnahme der Umgehungsstraße sollen die Kreisstraße K2 und derjenige Teil der Kreisstraße K4, welcher vom Ortskern bis zur Umgehungsstraße reicht, vom Kreis in die Zuständigkeit der Gemeinde übertragen werden.

Plan 4 Die für die Zukunft zu erwartende prognostizierte **Verkehrsbelastung im Jahr 2015** ist in Plan 4 dargestellt. Darin zeigt sich, dass nach den angestellten Berechnungen im Bereich der jetzigen Kreisstraße K2 noch immer mit einer Belastung zwischen 6.000 bis 8.000 Fahrzeugen pro Tag zu rechnen ist. Im Bereich der Kreisstraße K4 werden rund 4.000 Fahrzeuge pro Tag erwartet.

Dies stellt für die Anwohner nach wie vor eine erhebliche Belastung dar und zeigt zugleich den Handlungsbedarf auf. Deshalb wurden aktuelle Verkehrsgrundlagen erhoben. Diese waren Grundlage für die Entwicklung weitergehender Konzepte, welche die im Zuge des Ortsentwicklungsprozesses deutlich werdende Notwendigkeit zur Verkehrsberuhigung aufgriffen. Die Darlegung und Bewertung der Potenziale zur Verkehrsberuhigung fanden später unmittelbar Eingang in die konzeptionellen Entwürfe zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (vgl. Abschnitt 4).

2.4 Erdgeschossnutzungen und Freizeitaktivitäten

Die im Untersuchungsgebiet vorgefundenen **Erdgeschossnutzungen** sind in den Plänen 5.1 und 5.2 aufgeführt. Dabei zeigt sich die Dominanz der Wohnnutzung. Gebäude, die bei der Erhebung Leerstand aufwiesen, sind mit einem Kreuz gekennzeichnet.

Plan 5.1 In Plan 5.1 sind die Nutzungen im nördlichen Teil Lambsheims einschließlich Bahnhof und Neues Rathaus dargestellt bis zur die Mühltorstraße kreuzenden Gerolf- / Landmundstraße. In diesem Bereich befinden sich mit wenigen Ausnahmen fast alle erhobenen Nutzungen, welche nicht Wohnnutzung sind. Dabei zeigt sich, dass die größte Ansammlung öffentlicher Nutzungen und Dienstleistungen entlang der Kreisstraße K2 vorliegen und eine leichte Verdichtung im Bereich des historischen Ortskerns aufweisen. Mit Ausnahme der gewerblichen Nutzungen, welche sich am westlichen Ortsrand befinden, muss die Verteilung der Nicht-Wohnnutzungen insgesamt als eher dispers beurteilt werden.

Plan 5.2 Der südliche Teil Lambsheims von der Werrysstraße an bis zur Gemarkungsgrenze ist in Plan 5.2 dargestellt. Damit überlappt Plan 5.2 mit Plan 5.1 im Bereich bis zur Mühltorstraße kreuzenden Gerolf- / Landmundstraße.

Am östlichen Ortsrand fällt die gewerbliche Nutzung neben den Sportanlagen (Tennis-, Bolz-, Sportplätze) ins Auge. Im Bereich der Kreisstraße K2 finden sich versprengt zwischen Wohnbebauung wenige kleine Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen. Der übrige Siedlungsbereich ist annähernd vollständig von Wohnnutzung geprägt.

Plan 6 Die Übersicht über die **Freizeitaktivitäten** unterstreicht den dispersen Charakter der Verteilung von Zielen im Gemeindegebiet von Lambsheim. Die sozialen Dienstleistungen sind ebenso über das Gemeindegebiet verteilt wie die mit "F" gekennzeichneten Orte für Freizeitaktivitäten.

Darüber hinaus sind mit braunen Pfeilen die Wegebeziehungen in die offene Landschaft dargestellt sowie die überörtlichen Radwegebeziehungen. Daran lässt sich die schnelle Erreichbarkeit freier Natur für Erholungssuchende sowie die gute Einbindung Lambsheims in das Radverkehrsnetz ablesen.

2.5 Grünordnerischer Bestand und Baustruktur

Die Pläne 7.1, 7.2 und 7.3 zeigen -ebenfalls in überlappender Darstellung- die öffentlichen Grünflächen Lambsheims.

Plan 7.1 Der **nördliche Bereich** mit Friedhof im Norden und dem historischen Ortskern bis zur Bahnlinie weist neben seiner baulichen Struktur noch Reste der historischen Grünflächen auf. In diesem Bereich finden sich Gewässer im Osten und unmittelbar südlich der Bahnlinie (Talgraben und Fuchsbach). Die vorhandenen Grünflächen weisen hier eine kleinteilige und wenig zusammenhängende Struktur auf.

In diesem nördlichen Bereich ist die Baustruktur am dichtesten, was auf das historische Lambsheim aus der Zeit von vor 1837 zurückgeht. Die späteren Siedlungserweiterungen vor allem im Osten und Norden sind bereits weit weniger dicht bebaut.

Plan 7.2 Die Grünflächen im **mittleren Bereich** Lambsheims, in welchem sich das Neue Rathaus mit dem Platz der historischen Tiertränke ("An der Weed") befindet, liegen im Bereich des Baugebietes "Im Feldchen" und zeigen eine zusammenhängende straßenbegleitende Grünstruktur. Dagegen sind im westlichen Teil insbesondere stadtbildprägende Bäume charakteristisch.

Baulich lassen sich die Siedlungserweiterung im Bereich zwischen Bahnhof und Neustadter Straße, zwischen Neustadter- und Römerstraße und im Feldchen erkennen. Sie unterscheiden sich in ihrer Dichte, welche in Bahnhofsnähe am höchsten ist, und ihrer Erschließungsstruktur.

Plan 7.3 Der **südliche Teil** Lambsheims ist umgeben von Albertgraben und Isenach. Entlang des Eppsteiner Weges fließt die Isenach in einem zusammenhängenden Grünstreifen. Die Sportanlagen sind als Grünflächen im Osten ebenso in Plan 7.3 eingetragen wie das ehemalige Freibadgelände im Südwesten Lambsheims. Im inneren Siedlungsbereich finden sich hier keine Grünflächen. Das Straßenbild wird an einigen wenigen Stellen durch prägende Bäume im öffentlichen Raum bereichert. Diese befinden sich überwiegend abseits der Kreisstraße K2.

Insbesondere in diesem Siedlungsbereich hat die Gemeinde Anstrengungen zur Nachverdichtung unternommen und die bestehenden Bebauungspläne überarbeitet. Im Resultat lassen sich an einigen Stellen wie z.B. der Pariser Straße und im Bereich der Alten Mälzerei die neuen Baustrukturen erkennen. Diese Nachverdichtung ist in den noch unbebauten großzügigen Innenbereichen z.B. entlang der Fußgönheimer Straße ebenfalls möglich.

2.6 Historischer Baubestand

Plan 8 Besonderes Augenmerk verdient der historische Baubestand in Lambsheim im nördlichen Siedlungsteil. Dies zeigt Plan 8, in welchem neben den rot eingetragenen denkmalgeschützten Gebäuden die historische Ortslage aus der Zeit von vor 1837 dargestellt ist. Dieser Bereich beinhaltet die im Flächennutzungsplan dargestellte Denkmalzone sowie die von der Denkmalschutzbehörde ausgewiesene Denkmalzone mit dem Namen “Historischer Ortskern Lambsheim II”(s.u.).

Es lässt sich leicht erkennen, dass die Mehrzahl der Denkmäler im Bereich dieser Denkmalschutzzone entlang der Kreisstraße K2 liegen. Darüber hinaus sind im Bereich des Bahnhofes und in der Verlängerung der K2 Richtung Süden bis zur Höhe Eppsteiner Weg weitere Gebäude denkmalgeschützt.

Plan 9 Eine vergrößerte Darstellung des historischen Ortskerns zeigt Plan 9. Darin ist die ehemalige Gartenanlage mit dem doppelten Wassergraben und der Stadtmauer aus der Zeit von vor 1837 dargestellt. Ebenfalls aus dieser Zeit datiert der Stadtgrundriss, welcher annähernd unverändert überdauert hat: Die seither bestehenden Gebäude sind braun dargestellt. Gebäude, die zwischenzeitlich abgerissen wurden, sind grau markiert. Die Neubauten sind in pink hervorgehoben. Zusätzlich ist in der Plangrafik die unterschiedliche Festsetzung der denkmalgeschützten

Bereiche zu erkennen [Veröffentlichung im Amtsblatt des Rhein-Pfalz-Kreises Nr. 13 /2006 vom 14.3.2006]: Entlang der Hauptstraße (dunkelgelber Bereich) befindet sich der "denkmalverdichtete Ortsbereich mit höheren Anforderungen an denkmalrechtliche Belange (Bereich mit Genehmigungsvorbehalt)". Westlich und östlich wird er vom sogenannten erweiterten "Ortskernbereich mit eingeschränkten bis durchschnittlichen Anforderungen an denkmalrechtliche Belange (Bereich mit Grobabstimmungs- und Beratungsvorbehalt)" eingefasst.

Insgesamt befinden sich in Lambsheim 51 der über die Kreiswebseiten recherchierten "über etwa 530 denkmalwürdige[n] Objekte" des Rhein-Pfalz-Kreises, von denen 2001 erst "rund 300" unter Schutz standen. Die Lambsheimer Denkmäler liegen darüber hinaus zu einem großen Teil in einer der 10 genannten Denkmalzonen.

Die hohe Bedeutung des historischen Ortskerns wird schließlich in der Begründung der Ausweisung der Denkmalzone deutlich: "Das Gebiet der Denkmalzone stellt ein Zeugnis insbesondere des geistigen und künstlerischen Schaffens, des handwerklichen und technischen Wirkens dar. Sie ist ein kennzeichnendes, städtebauliches Merkmal der gemeinde Lambsheim und der vorderpfälzischen Region. An der Erhaltung und Pflege besteht aus wissenschaftlichen, künstlerischen und städtebaulichen Gründen sowie zur Förderung des geschichtlichen Bewusstseins und zur Belebung der Werterhöhung der Umwelt ein öffentliches Interesse (§3 Ziffern 1a, 1c, 2a, 2b und 2c des DschPflG)".

2.7 Konflikte und Gefahrenstellen

Plan 10 In Plan 10 sind diejenigen Ziele im Ort markiert, welche insbesondere von Kindern angesteuert werden (Spielplätze, Kindergärten, Schule, diverse Freizeitaktivitäten wie Turnhalle, Schwimmbad etc.). Zugleich sind die im Bericht zur "Spielraumentwicklung für Lambsheim 2002" genannten Gefahrenstellen eingetragen. Aufgrund von Wegebeziehungen, baulichen Gegebenheiten (schmale Gehwege) oder hohem Verkehrsaufkommen sind zusätzlich im Spielraumentwicklungsbericht als für Kinder gefährlich eingeschätzte Strecken eingezeichnet.

3. Leitbild und Planungskonzeption

3.1 Leitbild und Ziele

In der Arbeitsgruppe wurden die in Kapitel 2 beschriebenen Themenfelder und ihre Merkmalsausprägungen diskutiert. Dabei kam der Wunsch nach einer Umgestaltung der Ortsdurchfahrt, welcher im Zuge des Baus der Ortsumgehung in greifbare Nähe rückt, zugunsten einer Verringerung des Verkehrsaufkommens des motorisierten Individual- und Schwerverkehrs und des damit verbundenen Verkehrslärms dominant zum Ausdruck. Zugleich wurde eine Radwegverbindung in Nord-Süd-Ausrichtung gewünscht, welche die aus dem Zusammentreffen mit dem motorisierten Verkehr resultierenden Konfliktsituationen entschärft. Darüber hinaus wurde das Fehlen einer Ortsmitte, wie es die Übersichten über die Erdgeschossnutzungen zeigen, bemängelt.

Der Bau der Umgehungsstraße, so wurde schnell deutlich, ermöglicht darüber hinaus als zentraler Handlungsspielraum für die Gemeinde eine Entwicklung hin auf ihre eigene (neu zu definierende) Mitte.

Um die Richtung dieser Entwicklung beschreiben zu können, wurde als Mittel die Erstellung eines Leitbildes genutzt. Dessen Ergebnis stellt sich dar wie folgt:

<u>Leitbild für Lambsheim</u>

Lambsheim soll...

.... eine nachhaltige Umweltpolitik betreiben:

- Förderung und Nutzung alternativer und regenerativer Energien
- Sensibilisierung für Bauvorhaben nach ökologischen Prinzipien (Förderung ökologisch orientierter Bauleitplanung und Bebauung)
- Förderung eines Biotopverbundsystems im Zusammenhang mit dem Gewässerschutz und der Bereitstellung von Retentionsräumen
- Tagestourismus per Fahrrad und ÖV

... eine nachhaltige Infrastrukturpolitik betreiben:

- Erhalt und Pflege von Gehsteigen ohne bauliche Barrieren (fußgängerfreundlich, behindertengerecht)
- Behindertengerechter Zugang und Nutzung öffentlicher Gebäude
- attraktive Öffnungszeiten für den Publikumsverkehr in den Bereichen/Ämtern der Gemeindeverwaltung und der Geschäfte (Kernzeitregelung)
- Maßnahmen zum Erhalt der Grundversorgung im Ort
- Ausweisung neuer Baugebiete mit Vergrößerung der technischen Infrastruktur nur, wenn alle Nachverdichtungspotenziale im Ort ausgeschöpft sind

... dörfliche Qualitäten erzeugen und sichern:

- Umbau und Aufwertung der dann ehemaligen Kreisstraßen unter Förderung von Rad- und Fußgängerverkehr
- Ortsgeschichte als Entwicklungspotenzial erkennen und nutzen
- Entwicklung und Förderung von Programmen und Aktivitäten zur Aufwertung und Nutzung des historischen Ortskerns zwischen Rathaus und Neutorschule
- Förderung und Erhalt von lokalen kulturellen Veranstaltungen (Besonderheiten in Kultur und Tradition)

... seine traditionellen und regionaltypischen Produkte/Erzeugnisse als Grundlage der Ortsentwicklung erhalten:

- Information über und Unterstützung der Direktvermarktung regionaltypischer und ökologischer Erzeugnisse
- Kooperation der Direktvermarkter (z.B. einheitliche Öffnungszeiten)

... seine typische Kulturlandschaft bewahren und Eigenart und Schönheit entwickeln

... als ein lebenswerter Wohnstandort mit Dorfcharakter weiterentwickelt und Ziel für Tagestourismus werden:

- Denkmäler und deren Nutzung dauerhaft sichern und sie als Chance zur Eigenentwicklung begreifen
- Baustrukturen erhalten und vor dem Hintergrund geänderter Nutzungsanforderungen weiterentwickeln
- im gesamten Wohnumfeld grüne Plätze zum Verweilen bieten
- rad- und fußgängerfreundlich sein
- qualitätvolle Übergänge von Ort und offener Landschaft aufweisen
- die vorhandenen Arbeitsstätten pflegen und die landwirtschaftliche Direktvermarktung fördern
- Dorfgemeinde sein mit aktiven Nachbarschaften und Bereitschaft für Hilfe zur Selbsthilfe
- allen Alters- und Interessengruppen durch Netzwerkbildung sowie Förderung und Anerkennung ehrenamtlicher Leistungen ein lebendiges Miteinander ermöglichen

Als erster Schritt zur Umsetzung in konkrete Maßnahmen wurden aus dem Leitbild konkrete Ziele entwickelt, welche inhaltlich gegliedert sind in die Bereiche

- Wohnen und Arbeiten, Gewerbe und Nahversorgung
- Freizeit, Kultur und Soziales
- Umwelt, Verkehr und Infrastruktur

Die Ergebnisse der Zieldefinition sind im Folgenden dargestellt:

Entwicklungsziele im Themenfeld Wohnen und Arbeiten, Gewerbe und Nahversorgung

Wohnen

- Förderung der Innenentwicklung
- Erhalt und Ausbau der Wohnqualität im Bereich des historischen Ortskerns zur Verhinderung des Zerfalls insbesondere der denkmalgeschützten Bausubstanz
- Modernisierung der alten Bausubstanz und Entkernung der alten Quartiere
- Erhalt und Herstellung kurzer Wege für den nicht-motorisierten Verkehr
- Fußläufige West-Ost-Verbindung im Bereich des hist. Ortskerns
- Herstellung von Spiel- und Aufenthaltsbereichen entlang der Hauptwege des nicht-motorisierten Verkehrs
- Förderung seniorengerechten Wohnens vor dem Hintergrund des demografischen Wandels
- Sicherung privater Grün- und Freiflächen im Bereich des historischen Ortskerns
- Konsolidierung der Einwohnerzahlen Lambsheims unter Beibehaltung der vorhandenen Gebäudestrukturen

Arbeiten / Gewerbe / Nahversorgung

- Förderung der Nutzungsmischung aus Wohnen und Arbeiten
- Wiederherstellung der Hauptstraße als Ort für Versorgung und Kommunikation
- "Straßengastronomie" im alten Ortskern (Ansatz bei Eisdiele)
- Bildung des Ortszentrums am Rathaus und eines Kommunikationsplatzes an der ehemaligen Neutorschule ("Haus der Vereine")
- Sicherung der vorhandenen Arbeitsplätze
- Entwicklung des Gewerbestandorts am Eppsteiner Weg
- Ausbau der Direktvermarktung regionaler Produkte
- Erhalt der Nahversorgung für den täglichen Bedarf durch Einzelhandelsmärkte und dezentrale Geschäftsstrukturen
- Bereitstellung von Flächen am Rande der Hauptverkehrsverbindungen für mobile Versorger (z.B. Verkaufsfahrzeuge, Marktstände ...)

Entwicklungsziele im Themenfeld Umwelt, Verkehr und Infrastruktur

Umwelt
- Vermeidung weiterer Bodenversiegelung
- Erhöhung des Anteils innerörtlicher Grünflächen
- Begrünung der Straßenräume auf öffentlichen und privaten Grünflächen
- Sicherung und Ausbau von Streuobstwiesen am Ortsrand (auch als Ausgleichsflächen)
- Energetische Gebäudesanierung in Abstimmung mit den Belangen des Ortsbildes und des Denkmalschutzes
- Stärkung des ökologisches Bewusstsein der Bürger und Bürgerinnen
- Förderung der Energieversorgung mit nachwachsenden Rohstoffen

Verkehr
- Rückbau der Ortsdurchfahrtsstraßen zur Geschwindigkeitsreduzierung und Stärkung der Aufenthaltsfunktion
- Erhöhung des Anteils von Fußgänger- und Radverkehr
- Erreichung von Qualitätsverbesserungen im ÖPNV
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofes aus Nord- und Süd-Richtung mit dem ÖPNV

Infrastruktur
- Realisierung der Ortsumgehung im Zuge der K2
- Ausbau eines zweiten Bahn-Haltepunktes östlich des bestehende Haltepunktes
- fußläufige Nord-Süd Verbindung innerorts mit häufigen Aufenthaltsbereichen in kurzen Wegabschnitten (insbesondere zur Wegbewältigung von Senioren)
- Entwicklung und Ausbau eines Radwegenetzes
- Sicherung und Erschließung von fußläufig erreichbaren Parkplatzflächen zur Entlastung des historischen Ortskerns

Entwicklungsziele im Themenfeld Freizeit, Kultur und Soziales

Freizeit
- "Haus der Vereine" (ehem. Neutorschule) als Begegnungsstätte für Jung & Alt
- Erhalt und Ausbau der vorhandenen Spiel- und Aufenthaltsflächen
- Nutzbarmachung des alten Freibadgeländes als Freizeitpark
- Entwicklung straßenbegleitender Spielgelegenheiten im Zuge von Querschnittsoptimierungen

Kultur
- Entwicklung einer Koordinierungsstelle für kirchliche, Vereins-, VHS-, etc. -aktivitäten und Koordinierung eines Kultur- und Veranstaltungskalender
- Feste aus der Geschichte Lambsheims wiederbeleben als Anziehungspunkt für Außenstehende
- Denkmäler erlebbar machen (im Straßenraum / im Zuge der Radwanderwege (z.B. Salier- und Denkmaltouren); "Tag des Denkmals")
- Ausschilderung des "Lambsheimer Turmmalers" für Außenstehende

Soziales
- Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Entscheidungsprozessen
- Förderung gemeinsamer Projekte für Jung & Alt

3.2 Planungskonzeption

Aufbauend auf den definierten Zielen wurden verschiedene Gestaltungsbereiche im Ortsbereich benannt, für die eine Umgestaltung oder Umnutzung als sinnvoll erscheint.

Plan 12 Zur räumlichen Verortung dieser ersten Gestaltungsideen wurde ein sogenannter "Perlschnurplan" erstellt, der entlang der Ortsdurchfahrt die Bereiche mit vorrangig zu entwickelnder Nutzungsart, besonderer Charakteristik oder besonderer Bedeutung markiert.

Als der zentrale Bereich Lambsheims, der die "gefühlte" Ortsmitte bildet und als neue Stadtmitte erfahrbar werden soll, erweist sich der Straßenabschnitt zwischen Rathaus und Weisenheimer Straße. Neuralgischer Punkt ist die Bahnlinie, die gestalterischer Verbindungselemente bedarf, da die Veränderung des Bahnübergangs derzeit als nicht realisierbar erscheint.

Der Bereich zwischen Eppsteiner Weg und der Bahnlinie soll mit seiner zentralen Ortsmittellage als Verbindungselement innerhalb des Ortes gestärkt werden. Als sichtbares Element soll er als "Grünbrücke" erlebbar werden. Damit können seine vorhandenen Grünstrukturen mit Verweilgelegenheiten angereichert und so die Entfernungen emotional verkürzt werden .

Weiterhin werden von den Ortseingängen von Norden wie von Süden her Bereiche definiert, in denen die Wohnnutzung der Aufenthaltsfunktion übergeordnet ist. Zugleich soll beispielsweise durch alternierend angeordnetes seitliches Parken längs des Straßenverlaufs eine Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden.

Zusätzlich sind in Plan 12 neun innerörtliche Gestaltungsbereiche gekennzeichnet, die eine besondere Ausgestaltung erhalten sollen.

Dazu gehört die ehemalige Neutorschule, die unter dem Namen "Haus der Vereine" die Funktion einer Begegnungsstätte für Jung und Alt übernimmt. In diesem Zusammenhang soll eine Fußgängerverbindung zur Stadtgrabenstraße geschaffen werden, wo sich Parkplätze befinden. Ebenso soll der dazugehörige "Platz der Vereine" durch die geplante Ansiedlung von Gastronomiebetrieben und die Neuanlage des vorhandenen Spielplatzes aufgewertet werden. Des Weiteren sollen in diesem Areal zusätzliche Flächen für den ruhenden Verkehr realisiert werden, um die bis dato vorherrschende problematische Parksituation zu verbessern.

Das Alte Rathaus, welches sanierungsbedürftig ist und derzeit leer steht, soll durch die geplante Ausgestaltung des dazugehörigen Vorplatzes seine öffentliche Bedeutung zeigen. Zugleich soll der Platz zum Verweilen einladen.

Ebenso soll der Kirchvorplatz im Zuge der Planung in eine Neugestaltung eingebunden werden.

Der Bereich des Bahnüberganges wird durch gestalterische Verbindungselemente hervorgehoben und auf diese Weise in das Gesamtkonzept und die Ausgestaltung der Hauptstraße aktiv mit eingebunden. Somit wird der aktuell vorherrschenden Zerschneidungswirkung der Straße im Querungsbereich der Bahnlinie entgegengewirkt und der Straßenverlauf harmonisch weitergeführt. Als Gestaltungselement werden Lichtstelen erwogen.

Das Rathaus bildet den südlichen Eingang zur Ortsmitte und wird demzufolge durch eine entsprechende Ausgestaltung des Rathausplatzes als solcher repräsentativ gekennzeichnet. Der Gesamtbereich der Ortsmitte erhält weiterhin durch eine individuelle Beleuchtung mit Hilfe vom Lichtstelen eine eigene Identität. Dadurch soll die Wahrnehmung als “Ortsmitte” gefördert werden.

Im Kreuzungsbereich Landmundstraße/ Hauptstraße sollen korrekte Sichtverhältnisse geschaffen werden, die dem Verkehr zum angrenzenden Verbrauchermarkt Rechnung tragen und die bestehende Gefahrenstelle entschärfen.

Der Bereich der Tankstelle soll als Treff- und Verweilpunkt ausgestaltet werden. Aufgrund der Sichtbezüge soll ein Baum in die Gestaltung einbezogen werden.

3.2.1 Verkehrskonzept

Plan 14 Die Entwicklung von Verkehrs- und Gestaltungskonzept musste im Hinblick auf den **motorisierten Verkehr** insbesondere im Bereich der Denkmalzone Hand in Hand gehen, da die Möglichkeiten zur Verkehrslenkung und -verlagerung den Gestaltungsspielraum in der Hauptstraße maßgeblich beeinflussen. Im Ergebnis soll die Lambsheimer Ortsdurchfahrt im wesentlichen als Tempo-30-Zone ausgebildet werden. Der Bereich der Denkmalzone, die dann bis zur Jahnstraße nur noch von Nord nach Süd befahren werden kann, soll auf 20km/h beschränkt werden. Damit kann die Aufenthaltsqualität in diesem zentralenBereich erheblich gesteigert werden und ermöglicht künftig auch Außengastronomie. Dies entspricht funktional der Ortsmitte und stärkt zugleich die Denkmalschutzzone mit ihrer kulturhistorischen Bedeutung.

Zugleich wird die Markstraße zwischen Haupt- und Goethestraße zur Einbahnstraße in Richtung Ortsausgang. Ebenso wird die Hinterstraße zwischen Marktstraße und Turmstraße in dieser Richtung zur Einbahnstraße. Daneben bleiben die bisherigen Einbahnstraßenreglungen bestehen.

Der nördliche Bereich der Hauptstraße wird zu einer Tempo 30- Zone mit "Rechts-vor-Links"- Regelung, um auf diese Weise bereits im Ortseingangsbereich eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten erreichen zu können. Südlich der Bahnlinie wird die Hauptstraße ebenfalls zur Tempo- 30 Zone, welche mit einer "Rechts-vor-Links" -Regelung versehen wird. Auf diese Weise kann auch in diesem Bereich die Verkehrsgeschwindigkeit aktiv reduziert werden.

Den Übergang in die daran anschließende Tempo- 30 Zone mit Vorfahrtregelung im südlichen Bereich bildet ein so genannter "überfahrbarer Minikreisel". Dieser soll zum einen gestalterisch die Zufahrt zur Ortsumgehung über den Eppsteiner Weg markieren, zum anderen den Übergang zur Tempo - 30 Zone mit Vorfahrtregelung betonen, die sich bis zum Ortsausgang erstreckt.

Der **ruhende Verkehr** soll insbesondere im Bereich der Denkmalzone durch Aktivierung von privaten Stellflächen in den Höfen eine Stärkung erfahren. Zugleich sollen im Zuge der Neugestaltung im Bereich der Neutorschule zusätzliche Parkplätze entstehen und der Zugang zu den in der Stadtgrabenstraße gelegenen Stellplätzen verbessert werden. Über deren zeitliche Bewirtschaftung und / oder Parkberechtigung soll nachgedacht werden.

Plan 13 Als problematisch stellten sich im Verlauf der Arbeitsgruppensitzungen Konfliktsituationen zwischen **Radfahrern** und Kraftfahrzeugen dar sowie mit landwirtschaftlichem Verkehr. Der Wunsch nach Entwicklung eines innerörtlichen Radwegenetzes begleitete den Planungsprozess.

Wie Plan 13 zeigt, Lambsheim verfügt über eine sehr gute Vernetzung im Hinblick auf die Einbindung der Gemeinde in das überörtliche Radwegenetz, das insbesondere für touristische Unternehmungen genutzt wird (z.B. "Salierweg" etc.). Es bestehen direkte Verbindungen in Richtung Frankenthal / Ludwigshafen.

Die in Plan 13 ebenfalls verzeichneten Ziele für den Rad- und Fußgängerverkehr können mit dem dargestellten Radwegenetz gut erschlossen werden. Dabei kann aufgrund der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Umgehungsstraße zusammen mit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h und die gestalterischen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion zukünftig insbesondere die bisherige Ortsdurchfahrt gefahrlos für den innerörtlichen Radverkehr genutzt werden.

Auf diese Weise wird eine erhöhte Mobilität und eine verbesserte Erreichbarkeit der vorhandenen Freizeit-, Dienstleistungs- , als auch sozialen Einrichtungen im Rahmen des Umweltverbundes gewährleistet.

3.2.2 Denkmalzone und Tagestourismus

Lambsheim besitzt mit seiner Denkmalzone und den darin befindlichen historischen Gebäuden einen Schatz, dessen städtebauliches wie touristisches Potenzial aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung bislang nur schwer zu entdecken ist. Dazu kommt die teilweise jahrelang vernachlässigte Pflege der Gebäude, die zusätzlich zu einer Verdrängung der Aufenthaltsfunktion aus dem historischen Ortsbereich geführt hat.

Unabhängig davon hat in der jüngeren Vergangenheit der Verein der Lambsheimer Heimatfreunde eine Broschüre mit dem Titel “Streifzüge durch Lambsheim” herausgegeben. Darin werden die zahlreichen Sehenswürdigkeiten beschrieben. Zugleich bietet der Verein immer wieder Führungen durch die Gemeinde an, um Interesse für die Geschichte des Ortes zu wecken.

Neben dem bislang weitgehend unentdeckten touristischen Potenzial im Ortsinneren ist Lambsheim mit seinem Baggersee im Sommer ein beliebtes Ausflugsziel und liegt im Bereich ausgeschilderter überregionaler Fahrradrouten.

Zusammen mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt zugunsten einer hohen Aufenthaltsqualität insbesondere im Bereich der Denkmalzone wird erwartet, dass dies die touristische Attraktivität Lambsheims erheblich steigert. Darin wird wiederum ein Potenzial gesehen, welches durch Erhöhung der Fußgänger- und Radfahrerfrequenz selbst zu einer Belebung und damit zu einer Stärkung des Einzelhandels und der Gastronomie im Bereich der Denkmalzone beiträgt, so dass sich beides gegenseitig befruchtet. Die baulichen Voraussetzungen, um bei Nachfrage mit gastronomischen Angeboten reagieren zu können, sind mit zahlreichen privaten Höfen und Nebengebäuden im Bereich der Denkmalzone bereits gegeben, wie das Beispiel des nahegelegenen Ortes Freinsheim zeigt.

Im Rahmen des Arbeitsprozesses herrschte Einigkeit, dass der Ausbau Lambsheims zu einem Ziel für Tagestouristen vordringlich nicht den motorisierten Verkehr ansprechen soll, sondern ganz gezielt den “sanften Tourismus” in Form von Tagestouristen per Fahrrad oder ÖPNV.

Als Ausgangspunkt für die Entwicklung des touristischen Potenzials kann sowohl das Engagement des Vereins der Heimatfreunde dienen, dessen Führungen beispielsweise über einen Veranstaltungskalender veröffentlicht werden können.

Zusätzlich bietet sich eine Verknüpfung von Badebetrieb am Baggersee und Flanieren mit Bistro-Besuch in der Denkmalzone an. Darüber hinaus sollte die Gemeinde aktiv die Beschilderung Lambsheims und seiner Denkmalzone im Rahmen der überörtlichen Radwegausweisung betreiben und die Aufnahme in einschlägige Reisehandbücher forcieren.

Plan 15 Daneben wurde im Rahmen des Arbeitsprozesses vorgeschlagen, einen Stadtrundgang zu beschildern, der es auch einzelnen Besuchern leicht macht, sich individuell zu informieren. In Plan 15 findet sich ein Vorschlag der Arbeitsgruppe, wo die Beschilderung für die drei ausgewählten Rundwege erfolgen sollte: An den drei Eingängen in Richtung Denkmalzone von Norden, Süden und Westen sowie am Bahnhof sollen Übersichtsbeschilderungen angebracht werden. Ebenso sollen die Gebäude selbst mit einer kurzen Beschreibung ausgeschildert werden.

Um die privaten Eigentümer für eine häufig teure Restaurierung ihrer denkmalgeschützten Gebäude gewinnen zu können, wird vorgeschlagen eine Beratungsstelle einzurichten, wie energetische Sanierung, Denkmalschutz und das Interesse der Gemeinde an renovierten Fassaden und angemessenen Nutzungen miteinander vereinbart werden können.

Insgesamt wird erwartet, dass sich mit der Umgestaltung der Denkmalzone neben der Steigerung der Aufenthaltsqualität zugunsten der ortsansässigen Bevölkerung auch eine größere Attraktivität Lambsheims für Besucher und Ausflügler aus der näheren Umgebung (Ballungsraum Mannheim / Ludwigshafen) erreichen lässt. Damit kann die Weiterführung der Dorferneuerung auch zu einer ökonomischen Stärkung des Standortes Lambsheim beitragen.

4. Maßnahmenkonzept

In den folgenden Kapiteln werden die im Arbeitprozess entwickelten Gestaltungsentwürfe zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt und angrenzender Bereiche dargestellt. Dies erfolgt unabhängig von der erst in Kapitel 4.6 dargelegten Unterteilung der Entwürfe in Bauabschnitte und deren Etappierung.

Darüber hinaus werden in Abschnitt 4.7 weitere Maßnahmen genannt, die weitgehend unabhängig von der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt umgesetzt werden können.

4.1 Bereich Einfahrt Maxdorf

Die südliche Ortseinfahrt aus Richtung Maxdorf und der sich daran anschließende Straßenabschnitt der Maxdorfer Straße erfährt im Zuge der Ortsumgehung eine verkehrliche Neukonzeption, die sich in der dargestellten Planung niederschlägt.

Plan 16 Die Darstellungen in Plan 16 zeigen die Umgestaltung des vorhandenen Straßenraumes zugunsten alternierend angeordneter Parkstreifen mit einer Breite von 1,80m, welche mit Baumpflanzungen gegliedert werden. Dabei wird die Fahrbahn von 6,40m auf 4,60m verringert, was maßgeblich zur Geschwindigkeitsreduktion auf 30km/h beiträgt. Diese wiederum stärkt zielgemäß die angrenzende Wohnnutzung.

Die Kreuzungsbereiche werden durch Aufpflasterungen optisch betont und tragen zur Gliederung des langen geraden Straßenabschnitts bei.

4.2 Bereich Maxdorfer Straße bis Eppsteiner Weg

Plan 17 In der Weiterführung der Maxdorfer Straße bis zum Eppsteiner Weg wird das in Abschnitt 4.1 dargelegte Prinzip alternierend angeordneten Parkens mit gliedernden Baumpflanzungen weitergeführt, ebenso die Aufpflasterungen in den Kreuzungsbereichen.

Der Platzbereich auf Höhe der Breslauer Straße erhält neben der Pflanzung eines markanten Baumes eine Aktionsfläche und Verweilgelegenheit. Dies ist von besonderer Bedeutung, da hierdurch eine Lenkung der Fußwegbeziehung erfolgt, die gefährliche Straßenquerungen in Richtung Spielplatz unterbinden soll. Zugleich wird der Straßenraum in der Kurve nach Osten verschoben und mittels Pflanzbeeten eine bauliche Trennung von Fahrweg und Aufenthaltsbereichen erreicht.

Für die bestehende Mittelinsel ist eine Alternativlösung dargestellt. Hierbei wird in Fortführung des Konzeptes die bestehende Mittelinsel durch eine Straßenverengung zusammen mit Aufpflasterung im angrenzenden Kreuzungsbereich ersetzt.

4.3 Bereich Eppsteiner Weg bis Bahnlinie

Plan 18 Im Bereich des Eppsteiner Wegs erhält die Maxdorfer Straße einen überfahrbaren Minikreisel. Soweit möglich wird der Minikreisel von Fußgängerüberwegen flankiert. Der überfahrbare Minikreisel markiert die Zufahrt zur Ortsumgehung,

zugleich beginnt hier in Richtung Rathaus die Änderung der Vorfahrtregelung in die “Rechts-Vor-Links”-Regelung. Der Straßenabschnitt wird geprägt vom Prinzip der Aufpflasterungen, welche hier Bereiche erhöhter Aufmerksamkeit kennzeichnen. Dazu gehören unter anderem viel begangene Schulwege.

Soweit die Platzverhältnisse es zulassen, sind hier Aktionsflächen vorgesehen, welche den Weg interessant und kurzweilig machen und zugleich die Aufenthaltsqualität steigern.

Im Bereich des Rathausplatzes erfolgt eine Neugestaltung des als Treffpunkt beliebten Areals unter Einbeziehung der angrenzenden Villa. Diese soll vorzugsweise eine öffentliche oder halböffentliche Nutzung erhalten und so in die Platzgestaltung einbezogen werden. Die dargestellte Alternativlösung vergrößert die Platzgestaltung in Richtung der Mühltorstraße. In beiden Lösungen sind zugunsten der Geschwindigkeitsreduktion und zur optischen Fahrbahnverringerung Pflanzbeete als bauliche Trennungen zwischen Fahrweg und Fußweg vorgesehen.

Die Parkstände im Bereich nördlich der Werrystraße werden aufgegriffen und weiterentwickelt. Im Bereich nördlich der Gartenstraße werden die bestehenden Parkstände zugunsten einer Fahrbahnverjüngung und Aktionsfläche um 8 Stellplätze reduziert. Die Charakteristik des Straßenabschnitts bleibt auch bei Verschiebung der Flächenzuordnung zugunsten von Gehweg- und Platzflächen erhalten. Auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite wird der Gehweg auf 3,50m verbreitert, um die auftretenden Schülergruppen vor der Bahnlinie sicher zu führen. Die Fahrbahn wird im Gegenzug auf 6,00m verringert.

Als verbindendes Gestaltungselement wurden Lichtstelen gewählt. Diese tragen dazu bei, den zentralen Ortsbereich zu kennzeichnen. Hierzu gehört auch der Bahnübergang, der so in die Gestaltung des Ortskerns einbezogen wird. Als äußeres Merkmal, dass im Bereich des Rathauses die “neue Ortsmitte” beginnt, werden daher auch hier Lichtstelen vorgesehen.

4.4 Bereich Denkmalzone

Plan 19 Wie in Abschnitt 3.2. beschrieben, ist die Denkmalzone mit dem historischen Ortskern der zentrale Bereich und wesentlicher Impulsgeber für die bauliche wie konzeptionelle Umgestaltung der Ortsdurchfahrt. Auf künftige Nutzung der Denkmalzone hin sind auch die Umgestaltung der angrenzenden und umgebenden Ortsbereiche abgestellt. Die geplanten Maßnahmen fokussieren hierbei in erster Linie die Beruhigung der Hauptstraße, sowie eine Umgestaltung und Neustrukturierung des Platzes am Haus der Vereine.

Hier soll sich künftig das öffentliche Lambsheimer Leben abspielen, aufgespannt zwischen dem "Haus der Vereine" in der ehemaligen Neutorschule im Norden und dem Rathaus im Süden. Damit dies gelingt, soll die Hauptstraße in Richtung Süden bis auf Höhe der Marktstraße zur Einbahnstraße werden. Zusätzlich erhält sie Bereiche, in denen die Fahrbahn aufgepflastert ist. Hier kann Außenbewirtschaftung stattfinden und architektonisch markante historische Gebäude kommen zur Geltung. Dazwischen befinden sich Bereiche mit Parkständen, die von Baumpflanzungen unterbrochen werden, soweit der Straßenquerschnitt es zulässt.

Der Kirchvorplatz soll durch eine Aufpflasterung im Fahrbahnbereich hervorgehoben werden, ebenso ist es im Bereich des Alten Rathauses vorgesehen. Hier soll gastronomische Nutzung angesiedelt werden, zugleich befindet sich hier der Ausgangspunkt für die Stadtrundgänge. Zusätzlich ist auf dem Platz am Alten Rathaus eine Aktionsfläche vorgesehen.

Am nördlichen Ende der Hauptstraße wird der Platz an der Neutorschule durch Verlegung der Fahrbahn auf die Ostseite des Türmchens deutlich vergrößert werden, so dass dort neben sechzehn zusätzlichen Parkständen ein großer Freibereich entsteht, der multifunktional nutzbar ist: Hier sollen Feste stattfinden können, der Spielplatz wird aufgewertet, Boule und ähnliches soll möglich sein. Dazu werden die bestehenden Bäume erhalten und um ausgewählte Neupflanzungen ergänzt. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite erhält die bestehende Gastronomie Flächen zur Außenbewirtschaftung. Neu aufgestellte Sitzbänke und Lichtstelen verleihen dem Platz eine eigene Identität und betonen damit den Bereich "Ortsmitte".

Eine weitere Maßnahme sieht die Ergänzung einer Fußwegeverbindung zwischen Hauptstraße und Ringstraße vor, um an dieser Stelle eine durchgängige West-Ost Verbindung und somit eine geeignete fußläufige Erschließung gewährleisten zu können.

Der Straßenabschnitt südlich der Marktstraße wird auch zukünftig im Gegenverkehr freigegeben sein. Hier ergibt sich eine Fahrbahnbreite von 5,50m mit rund 2,20m breiten Gehwegen.

Die Marktstraße soll in dieser Richtung bis zur Goethestraße als Einbahnstraße ausgebildet werden. Ihr Fahrbahnquerschnitt wird dann von derzeit 5,85m auf 3,75m verringert. Zusätzlich können 1,80m breite Längsparkflächen angeordnet werden, die mittels Baumpflanzungen den optisch Straßenraum gliedern. Zusätzlich werden die Gehwegbreiten mit 1,45m und 2,50m auf beiden Seiten nutzbar ausgebildet. Die Kreuzungsbereiche werden aufgepflastert.

Die Hinterstraße wird als Mischfläche ausgebildet, ebenso deren Verbindungen zur Hauptstraße (Lochgasse, Junkergasse). Im Bereich nördlich der Marktstraße wird sie zur Einbahnstraße in Süd-Nord-Richtung.

Soweit aufgrund des Straßenquerschnitts keine Bäume gepflanzt werden können, ist vorgesehen an den Fassaden der Häuser Rankgitter mit Kletterpflanzen anzubringen, um den Grünanteil im Ortsbild zu erhöhen.

4.5 Bereich Weisenheimer Straße bis Einfahrt Lambsheim Nord

Plan 20 Der Eingangsbereich Lambsheim Nord wird analog zum südlichen Eingangsbereich durch eine Aufpflasterung und somit mit Hilfe eines Belagswechsels optisch hervorgehoben. Dabei ist mittels Pflasterung auf die eindeutige Ausbildung der Einmündung von Seite der Münchgrabenstraße zu achten, um die Führung der aus Richtung Friedhof kommenden Radfahrer zu gewährleisten.

Zusätzlich soll ein Sichtbezug zur Aussegnungshalle und dem Friedhof hergestellt werden.

Als Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung werden – wie im Bereich des südlichen Ortseingangs – alternierende Parkflächen mit Baumreihen eingesetzt, um eine Reduzierung des Straßenquerschnittes auf bis zu 5,80m und damit eine Geschwindigkeitsreduzierung zu erreichen. Bis zur Weisenheimer Straße gilt hier bei Tempo 30 eine “Rechts-vor-Links”-Regelung.

Im Bereich der Kreuzung mit der Ringstraße entsteht unter Einbeziehung der bestehenden Grünfläche neben dem kleinen Feuerwehrschuppen eine Aufpflasterung mit Verweilbereich. Sofern für das Feuerwehrgebäude keine weitere Nutzung gefunden werden kann, kann es der Freifläche zugeschlagen werden. Ergänzend werden auch hier Lichtstelen als Gestaltungsmerkmal der beginnenden Ortsmitte eingesetzt.

In der Blickachse ist im Bereich der Aufpflasterung als optischer Blickfang ein Kunstobjekt vorgesehen, welches den geplanten Fußweg Richtung Westen freihalten muss.

Im daran angrenzenden Bereich Richtung Neutorschule wird die bestehende Querungshilfe entfernt. Statt dessen sind einseitig Parkstände zusammen mit Baumpflanzungen vorgesehen, wobei die Fahrbahnbreite von derzeit zwei mal 3,0m auf 5,50m verändert wird. Die bestehende Haltestelle wird erhalten.

4.6 Baukosten und Etappierung

Plan 21 Eine Übersicht über die zu erwartenden **Baukosten** für die Umgestaltung der in den vorangegangenen Abschnitten beschriebenen Maßnahmen ist in der im Anhang enthaltenen Kostenschätzung enthalten. Die zugehörige Untergliederung in sinnvolle Bauabschnitte zeigt die Darstellung in Plan 21.

Für die gesamte Umgestaltung der Straßenräume im Zusammenhang mit der Verlegung der Ortsdurchfahrt sind damit Kosten in Höhe von rund 6,3 Mio EUR zu erwarten. Die Umgestaltung des Bereiches der Denkmalzone entlang der Hauptstraße, der die Abschnitte C, D, E, und F enthält, beläuft sich auf rund 2,1 Mio EUR.

Als zweiter wichtiger Abschnitt beträgt die Umgestaltung zwischen Denkmalzone und Rathaus mit den Abschnitten G und H rund 1,1 Mio EUR.

Die Umgestaltung des nördlichen Ortseingangs (Abschnitte A und B) wird auf rund 410.000 EUR geschätzt. Die Umgestaltung der Abschnitte I, J und K, die den Bereich zwischen Einfahrt von Süden bis zum Rathaus umfassen, kosten voraussichtlich rund 1,8 Mio EUR.

Hinsichtlich der **Etappierung** der Abschnitte wird vorgeschlagen, nach Umsetzung der in Abschnitt 3.2 dargelegten Verkehrskonzeption zunächst die Ortsdurchfahrt im Bereich zwischen Neutorschule und Marktstraße umzubauen, um eine möglichst große Akzeptanz für die der Konzeption zugrunde liegende Geschwindigkeitsdeduktion zu erreichen. Zentral ist dabei die Verlegung der Hauptstraße hinter das Türmchen und deren Bestimmung zur Einbahnstraße.

Für das weitere Vorgehen wird empfohlen, die Bauabschnitte schrittweise von der Denkmalzone ausgehend nach Norden und Süden weiter umzugestalten. Dabei kommt den direkten Zuführungen zur Denkmalzone aus Richtung der Ortsumgehung (Abschnitte B und I) besondere Bedeutung zu. Die Marktstraße kann nach der Umgestaltung von Abschnitt D unabhängig von den weiter südlich und nördlich der Denkmalzone gelegenen Bauabschnitten umgestaltet werden.

Die Ausbildung der Hinterstraße, Loch- und Junkergasse als Mischfläche mit Kosten von rund 870.000 EUR trägt schließlich dem Gesamteindruck des historischen Ensemles Rechnung und schließt die bauliche Umgestaltung der Straßenräume ab.

4.7 Weitere Maßnahmen

Zusätzlich zu den in den vorangegangenen Abschnitten wurden im Lauf des Arbeitsprozesses weitere Maßnahmen definiert, die auf die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt abgestimmt sind und als additive Maßnahmen zu verstehen sind. Dazu gehört insbesondere die **Aktivierung der Eigentümer**, um die Gebäude in der Hauptstraße zu einem attraktiven Gesamtensemble zu gestalten. Hierzu sollte eine Beratungsstelle geschaffen werden, die hilft, die Interessen der Gemeinde, des Denkmalschutzes sowie der Eigentümer miteinander in Einklang zu bringen.

Ebenso sollte versucht werden, zusammen mit den Eigentümern das Grünkonzept weiter zu verfolgen. Aufgrund der teilweise engen Straßenquerschnitte muss an vielen Stellen auf Baumpflanzungen verzichtet werden. Jedoch können an den Fassaden **Rankgitter** angebracht werden, um dennoch den Grünanteil zu erhöhen.

Zusätzlich soll versucht werden, die **Parkraumnachfrage** im Bereich der Denkmalzone auf privatem Grund zu lösen. Hierzu kann z.B. eine zeitliche Bewirtschaftung der vorhandenen Parkstände zusammen mit Anwohnerparkberechtigungen beitragen.

Die **Beschilderung für den Tourismus** und die Führungen müssen ebenso finanziert wie organisiert werden, dazu sind Aufwendungen für die Einbindung in bestehende **Radwegverbindungen** erforderlich.

Im Zusammenhang mit der Ortsgestaltung soll die **Raumkante** im Bereich des Eppsteiner Wegs gefasst und die Renaturierung der **Isenach** vorangetrieben werden. Soweit rechtlich möglich, soll dort ein bespielbares Ufer entstehen.

Daneben stehen in der Gemeinde weitere Projekte an, die in der Folge aufgelistet sind. Soweit Kostenschätzungen vorliegen, werden diese mit genannt.

- Seniorenstube mit Neugestaltung des Außengeländes in der Junkergasse (ca. 200.000 EUR)
- Verlegung des Jugendraumes (ca. 200.000 EUR)
- Erstellung eines Leerstandskatasters (ca. 10.000 EUR)
- Sanierung des Sandsteinsockels des Altes Rathauses und Umnutzung des Erdgeschosses als historisches Archiv (ca. 165.000 EUR)
- Sanierung des alten Wehrturms
- Umnutzung und Ausgestaltung des Mühlenareals im Bereich des Eppsteiner Wegs
- Vorhandene Struktur der Hofläden erhalten und fördern (Broschüre; ca 5.000 EUR)

- Förderung von privaten Maßnahmen zur energetischen Sanierung auch für Bebauung, die jünger ist als 1960 (ca. 300.000 EUR)
- Förderung von privaten Maßnahmen im Bereich der Denkmalzone (ca. 250.000 EUR)

5. Schlusswort

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass mit dem anstehenden Bau der Umgehungsstraße und der Ausweisung der Denkmalzone eine Veränderung der Rahmenbedingungen seit der Aufstellung des Struktur- und Entwicklungskonzeptes 1994 stattgefunden hat. Darüber hinaus sind weitere Veränderungen in der Art der Erwerbstätigkeit und der demografischen Entwicklung zu erwarten, welche die bereits ablesbaren Veränderungen noch weiter verstärken werden. Diese Veränderungen waren Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen im Rahmen der Fortschreibung der Ortsentwicklung.

Die größten Auswirkungen werden mittel- bis langfristig für die Umgestaltung der Denkmalzone erwartet, die das Potenzial hat, wieder zu einem wichtigen und interessanten Teil Lambsheims zu werden.

Als herausragendes Projekt mit weitreichender Wirkung ("Leuchtturmprojekt") wird daher empfohlen, zusammen mit der Umsetzung des Verkehrskonzeptes die bauliche Umgestaltung des Bereiches zwischen Neutorschule und Marktstraße in Angriff zu nehmen, die mit der Verlegung der Hauptstraße hinter das Türmchen und deren Bestimmung zur Einbahnstraße verbunden ist.

Unabhängig von den zeitlichen Restriktionen durch den Bau der Ortsumfahrung können jedoch bereits im Vorfeld zahlreiche ergänzende und auf die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt abgestimmte Maßnahmen ergriffen werden (vgl. Abschnitt 4.7).

Über eine Regelung der baulichen Dichte und ihrer Nutzung im Inneren der bislang unbeplanten Denkmalzone wird möglicherweise mittelfristig im Zusammenhang mit der Entwicklung als touristischer Anziehungspunkt für Ausflügler nachgedacht werden müssen.

Insgesamt hat Lambsheim mit der Umsetzung der genannten Maßnahmen für die Zukunft weiter gute Chancen sich auch und gerade mit seiner kleinteiligen Struktur als Standort im Umfeld des Ballungsraumes Mannheim / Ludwigshafen zu profilieren.