

TOP 7



Ingelheim  
am Rhein

# Rahmenplan Ortsmitte Heidesheim

In Fortführung des ISEK von 2016/17

# RAHMENPLAN ORTSMITTE HEIDESHEIM

**Stand 05.10.2023**

## **AUFTRAGGEBER**

Stadtverwaltung Ingelheim am Rhein  
Amt für Bauen und Planen  
Abteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Neuer Markt 1, 55218 Ingelheim am Rhein

## **VERFASSER**

### **UmbauStadt PartGmbB**

Rendeler Straße 11A, 60385 Frankfurt am Main  
mail@umbaustadt.de  
069 / 42 60 26 06  
Martin Fladt, Alexander Breit, Nicola Lammers, Huyen Trang Dao,  
Julia Reuter

### **planquadrat Elfers Geskes Krämer PartG mbB**

Platz der Deutschen Einheit 21, 64293 Darmstadt  
architekten@planquadrat.com  
06151 / 81 969 0  
Matthias Wöber, Isabel van Randenborgh

## **HINWEISE**

Die Bildrechte der Abbildungen liegen bei der Stadt Ingelheim am Rhein, beim Land Hessen bzw. dem Bundesstaat Deutschland, bei UmbauStadt oder planquadrat. Bei jeder Abbildung ist die jeweilige Quelle angegeben.

# INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort.....	5
Einleitung .....	6
Beteiligung.....	7
<b>Analyse .....</b>	<b>8</b>
0 Wozu Ortsmitte? .....	8
1 Städtebau .....	10
2 Freiräume .....	20
3 Nahversorgung .....	24
4 Soziale und kulturelle Infrastruktur .....	26
5 Mobilität.....	30
6 SWOT .....	34
<b>Rahmenplan .....</b>	<b>36</b>
Gesamt Heidesheim .....	37
Ortszentrum.....	50
Rahmenplan .....	70
<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>76</b>
<b>Anhang .....</b>	<b>77</b>
Machbarkeitsstudie „Alte Markthalle“ Heidesheim .....	77

# EINLEITUNG

Der Rahmenplan für die Ortsmitte Heidesheim stellt die Fortschreibung des ISEK Heidesheim aus dem Jahr 2017 dar. Die dort enthaltenen Maßnahmen werden aufgegriffen, fortgesetzt und erweitert. Wo sich das ISEK explizit auf einen streng umrissenen Bereich im Ortskern bezog, soll der Rahmenplan zwar schwerpunktmäßig die Ortsmitte behandeln, aber diese in den gesamten Kontext des Ortsteils, der Stadt Ingelheim und der Region setzen. Es werden Maßnahmen vorgeschlagen, die spezifische Gebäude und Grundstücke im Ortskern betreffen wie auch Maßnahmen, die den gesamten Ortskern betreffen.

Der Rahmenplan wurde während seiner Erstellung in der Öffentlichkeit diskutiert; die Beteiligung wird im folgenden Kapitel dargestellt. Die Ergebnisse der Beteiligung sowie in Planungswerkstätten sind in die weitere Bearbeitung eingeflossen.



Der Ortskern Heidesheims aus der Luft von Nordosten aus // Quelle: UmbauStadt

Der nun vorliegende Rahmenplan stellt eine ausführliche und fundierte Grundlage für die weitere Entwicklung des Ortskerns von Heidesheim dar. Historische Gebäude wie der Schönborner Hof und die Burg Windeck müssen ihre angemessene Bedeutung bekommen, der öffentliche Raum muss ansprechend gestaltet und die Nahversorgung von Heidesheim muss sichergestellt werden.

Mit der Zusammenführung von Ingelheim und Heidesheim stellen sich auch in der Verwaltungsstruktur neue Herausforderungen. Der Rahmenplan kann hier die Grundlage für die wichtige anstehende politische Entscheidungen im Ortsbeirat und Stadtrat bilden. Die guten Erfahrungen der Stadt Ingelheim mit der Verabschiedung des „Leitbild 2035“ und des „Stadtentwicklungskonzeptes 2040“ stehen Pate für den „Rahmenplan Ortsmitte Heidesheim“. In allen drei Konzepten geht es um die Ausrichtung der weiteren Stadtentwicklung.

# BETEILIGUNG

Die Beteiligung für die »Rahmenplanung Ortsmitte Heidesheim« greift die vorangegangene Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger in Heidesheim auf und führt sie fort. Aufgrund der Corona-Pandemie waren die Möglichkeiten für Präsenzveranstaltungen stark eingeschränkt; weshalb die Beteiligung teils digital und per Brief stattfand; auch unter Mitwirkung des Ortsvorsteherbüros in Heidesheim.

Ebenfalls in die Bearbeitung eingeflossen sind bereits vergangene und aktuell laufende Beteiligungsformate:

## VERGANGENE BETEILIGUNG:

- 2014 wurde im Bürgerdialog das »Heidesheimer Zukunftsprogramm« erarbeitet.
- 2016/17 wurden zum Stadttumbau ein »Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept« und eine »Vorbereitende Untersuchung« mit Beteiligung erstellt.
- Veranstaltungsreihe „Wohndialog“ – parallel zur Erstellung des Rahmenplans führte die Stadt Ingelheim eine Veranstaltungsreihe spezifisch zum Thema Wohnen durch. Die Zusammenfassung der Ergebnisse ist unter <https://www.ingelheim2040.de/> einzusehen.

## BETEILIGUNG FÜR DEN RAHMENPLAN

Als erster Beteiligungsschritt wurde eine Fragebogenaktion in Heidesheim durchgeführt. Die Befragung sollte zum einen dazu dienen, die Bürgerinnen und Bürger über den Rahmenplan-Prozess zu informieren – als Anknüpfung an das ISEK aus den Jahren 2016/2017 soll jetzt ein ausführlicher Plan für den gesamten Ortsteil erarbeitet werden. Zum anderen sollte die Befragung auch allgemeine Aspekte abfragen; die Ergebnisse der Befragung werden in die weitere Ausarbeitung des Rahmenplans einfließen und auch die Grundlage für die folgenden Beteiligungsschritte bilden.

Die Bürgerinnen und Bürger wurden über die Internetseite der Stadt Ingelheim zum Rahmenplan-Prozess informiert, in Form von Texten und Video. Die Befragung fand statt zwischen dem 12. August und dem 13. September 2020. Sie war zugänglich als digitaler Fragebogen über das Internet, außerdem konnte der Fragebogen über die Internetseite der Stadt Ingelheim heruntergeladen und ausgedruckt werden. Zusätzlich lagen im Ortsvorsteherbüro in Heidesheim gedruckte Exemplare zur Abholung bereit.

Die Befragung wurde beworben über die Internetseite der Stadt Ingelheim, die lokale Presse und Plakate im Ortsteil. Insgesamt sind 419 Antworten über verschiedene Kanäle eingegangen. Die Ergebnisse der Beteiligung sind ausführlich in einer Broschüre dargestellt, die ebenfalls auf der Internetseite der Stadt Ingelheim zum Herunterladen zur Verfügung steht: <https://www.ingelheim.de/wohnen-umwelt/stadtentwicklung-und-stadtplanung/rahmenplaene/#accordion-1-5>

In einer Reihe von Planungswerkstätten zwischen Februar 2021 und Mai 2023 wurden Detailfragen zum vorliegenden Rahmenplan im Austausch mit dem Ortsbeirat von Heidesheim und dem Bau- und Planungsausschuss beraten und in einer öffentlichen

Bürgerinformation im Juno 2023 vorgestellt:

- In der Planungswerkstatt im Februar '21 wurde der bis dahin ausgearbeitete Arbeitsstand des Rahmenplans in Gänze vorgestellt und diskutiert. In dieser Planungswerkstatt hat der Ortsbeirat deutlich gemacht, dass es weiteren Beratungs- und Abstimmungsbedarf gibt, worauf eine Reihe von weiteren Planungswerkstätten abgehalten wurde.
- In der Planungswerkstatt im Juno '21 wurde ergebnisoffen über die Bedürfnisse in Heidesheim gesprochen.
- In der Planungswerkstatt im Juli '21 wurde seitens der Marktforschungsfirma Stadt+Handel über das Kaufkraftpotenzial in Heidesheim und über die Chancen für die Etablierung eines Nahversorgungsmarktes (Vollsortimenter) in der Ortsmitte von Heidesheim referiert. Im Ergebnis wurde festgehalten, dass der Standort der Alten Markthalle in Heidesheim als ein Standort für einen Vollsortimenter grundsätzlich geeignet ist und dass infolgedessen die intensivere Betrachtung der Gebäudestruktur auf Umbaumöglichkeiten und grundsätzliche Eignung geprüft werden muss. In diese Betrachtung sollte auch die Frage der Nutzung als kulturelle Veranstaltungshalle einbezogen werden.
- In der Planungswerkstatt im September '21 wurde unter Moderation von Frau Bürgermeisterin Eveline Breyer die Frage der Ausstattung Heidesheims mit Veranstaltungsorten besprochen.
- In der Planungswerkstatt im November '22 wurde seitens der Architekten Eichler &



Bürgermeisterin Evelin Breyer stellt vor.



Ortsbeirat diskutiert



Ortsbeirat diskutiert

Schäfer eine Machbarkeitsstudie zur Alten Markthalle vorgestellt und besprochen, in der die Eignung der Gebäudestruktur der Alten Markthalle als Nahversorgungsmarkt einerseits und als Veranstaltungshalle andererseits einander gegenüber gestellt wurde. Im Ergebnis der Diskussion wurde festgehalten, dass die Alte Markthalle als Veranstaltungshalle nicht entwickelt werden kann, wohl aber als Nahversorgungsmarkt mit einem zusätzlichen Angebot für regionale Produkte.

- In der Planungswerkstatt im März '23 wurde seitens des Büros planquadrat das Ergebnis einer Flächenstudie zur Liegenschaft am aktuellen Standort der Feuerwehr in Heidesheim vorgestellt und besprochen. Ergänzend wurde seitens der Bauverwaltung das Ergebnis einer Standortbewertung durch die Feuerwehrleitung in Heidesheim und einer Standortrecherche der Bauverwaltung für einen alternativen Feuerwehrstandort vorgestellt und besprochen. Im Ergebnis beider Untersuchungen wurde festgehalten, dass es im Osten von Heidesheim Möglichkeiten gibt, auf einem auskömmlich großen Grundstück einen neuen Feuerwehrstandort zu entwickeln. Der aktuelle Feuerwehrstandort in der Ortsmitte ist zudem in Lage und Größe gut geeignet, als langfristiger Ersatz für den Veranstaltungsort Schönborner Hof, einen neuen Veranstaltungsort mit einer neuen multifunktional nutzbaren Gebäudestruktur aufzunehmen und der - direkt neben dem Park der Burg Windeck gelegen - im Ortszentrum von Heidesheim zu einer höchst wirksamen Aufwertung der Ortsmitte beitragen würde.
- In der 7. Planungswerkstatt im Mai '23 wurden alle vorangehenden Planungswerkstätten inhaltlich zusammengefasst. Alle bis dahin erarbeiteten Ergebnisse wurden nochmals in einer Gesamtbetrachtung vorgestellt und diskutiert. Mit Blick auf die Vorstellung des Rahmenplans in einer anstehenden öffentlichen Bürgerinformation im Juno 2023 wurden alle relevanten Eckpunkte nochmals besprochen, aufgekommene Fragen nochmals erörtert und beantwortet, letzte Anregungen aufgenommen und die Strategie für die Ortsteilentwicklung des Ortsteils Heidesheim festgelegt.

In der Bürgerinformationsveranstaltung am 29.06.2023 im Schönborner Hof wurde der Rahmenplan für die Ortsmitte von Heidesheim öffentlich vorgestellt, es wurden Fragen der Bürgerinnen und Bürger beantwortet und Anregungen aufgenommen. Die Veranstaltung ist dokumentiert unter: <https://www.ingelheim.de/wohnen-umwelt/stadtentwicklung-und-stadtplanung/rahmenplaene/#accordion-1-5>

# ANALYSE

Der Städtebauliche Rahmenplan für die Ortsmitte von Heidesheim baut auf dem ISEK von 2016/2017 auf, in dem bereits eine ausführliche Analyse vorgelegt wurde. Im einleitenden Analyse-Kapitel wird daher auf die Aspekte, die für den Rahmenplan besonders relevant sind, fokussiert, nämlich Städtebau, Freiräume, Nahversorgung, soziale und kulturelle Infrastruktur.

## 0 WOZU ORTSMITTE?

Der Rahmenplan beschäftigt sich grundsätzlich mit dem ganzen Ortsteil Heidesheim, ein besonderer Fokus liegt aber auf der Ortsmitte, dem Gebiet rund um die zentrale Kreuzung Heidesheims.

Dieses Gebiet rund um Bahnhofstraße, Mainzer Straße, Binger Straße und Uferstraße verdient besondere Aufmerksamkeit, aufgrund seiner besonderen Bedeutung für Heidesheim. Die räumliche Konzentration wichtiger Funktionen und Angebote ist ein konstituierendes Merkmal von Urbanität. Dazu gehören die öffentlichen Nutzungen des Handels, der Verwaltung, der Bildung, der Mobilität, etc., also z. B. das Büro des Ortsvorstehers, die gewerblichen Nutzungen und die Ladengeschäfte des täglichen Bedarfs wie Metzger und Bäcker, Geschäfte für Bekleidung aber auch Restaurants und Kneipen oder der Bahnhof Heidesheim als der zentrale Verkehrsknotenpunkt und vieles mehr.

Die Ortsmitte ist aufgrund ihrer Funktionsdichte wichtig, aber darüber hinaus auch mittelbar als das Herz Heidesheims: hier trifft man sich, hier werden wichtige Dinge erledigt, hier finden Feste und Feiern statt. Die Ortsmitte steht für die Identität Heidesheims – sie ist mehr als die Summe ihrer Funktionen.

Daher sollte es das Ziel einer ausgewogenen Stadtentwicklung sein, die Funktionen der Ortsmitte zu erhalten, insbesondere in Bezug auf den Einzelhandel, der in Konkurrenz zu vielen alternativen Angeboten steht. Außerdem sollte eine hohe gestalterische Qualität angestrebt werden, die den Aufenthalt und den Besuch möglichst attraktiv und angenehm macht: schöne Beläge und Fassaden, viel Grün und ausreichend Sitz- und Schattenplätze sowie Spielmöglichkeiten.



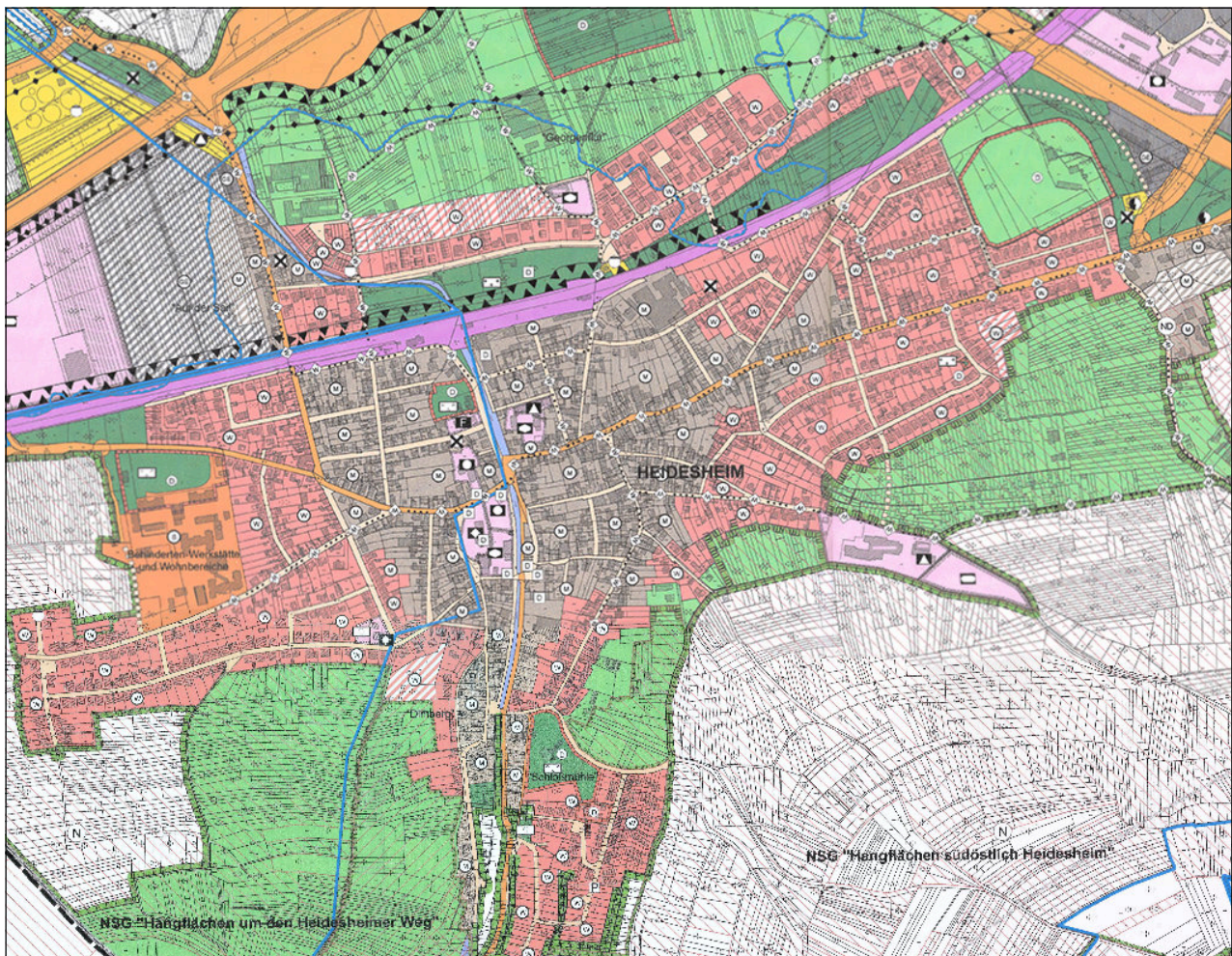


Schrägluftbild des Ortszentrums Heidesheim von Südwesten // Quelle: UmbauStadt

# I STÄDTEBAU

## BAURECHT: FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der Flächennutzungsplan weist das Ortszentrum Heidesheims als Mischbaufläche (graubraun) aus, ausgreifend nach Osten entlang der Mainzer Straße, nach Süden entlang des Wildgrabens. Der Rest des Ortsteils ist als Wohnbaufläche (rot) ausgewiesen. Zusätzlich sind im Zentrum die öffentlichen Nutzungen (rosa) extra ausgewiesen. Die Behindertenwerkstätten im Westen sind ebenfalls extra ausgewiesen, als Sondergebiet (Orange). Der Flächennutzungsplan zeigt auch nachrichtlich die Naturschutzgebiete im Südosten und Südwesten Heidesheims, die eine potenzielle Siedlungsentwicklung dort verhindern. Im Süden Heidesheims wurde der Flächennutzungsplan 2018 bereits angepasst; die dort ausgewiesenen Wohnentwicklungsflächen wurden in Flächen »für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft« umgewandelt. Der Flächennutzungsplan stellt eine rechtsverbindliche Planung dar und kann daher nicht ignoriert werden. Abweichungen sind möglich, erfordern aber entsprechendes Verwaltungshandeln.

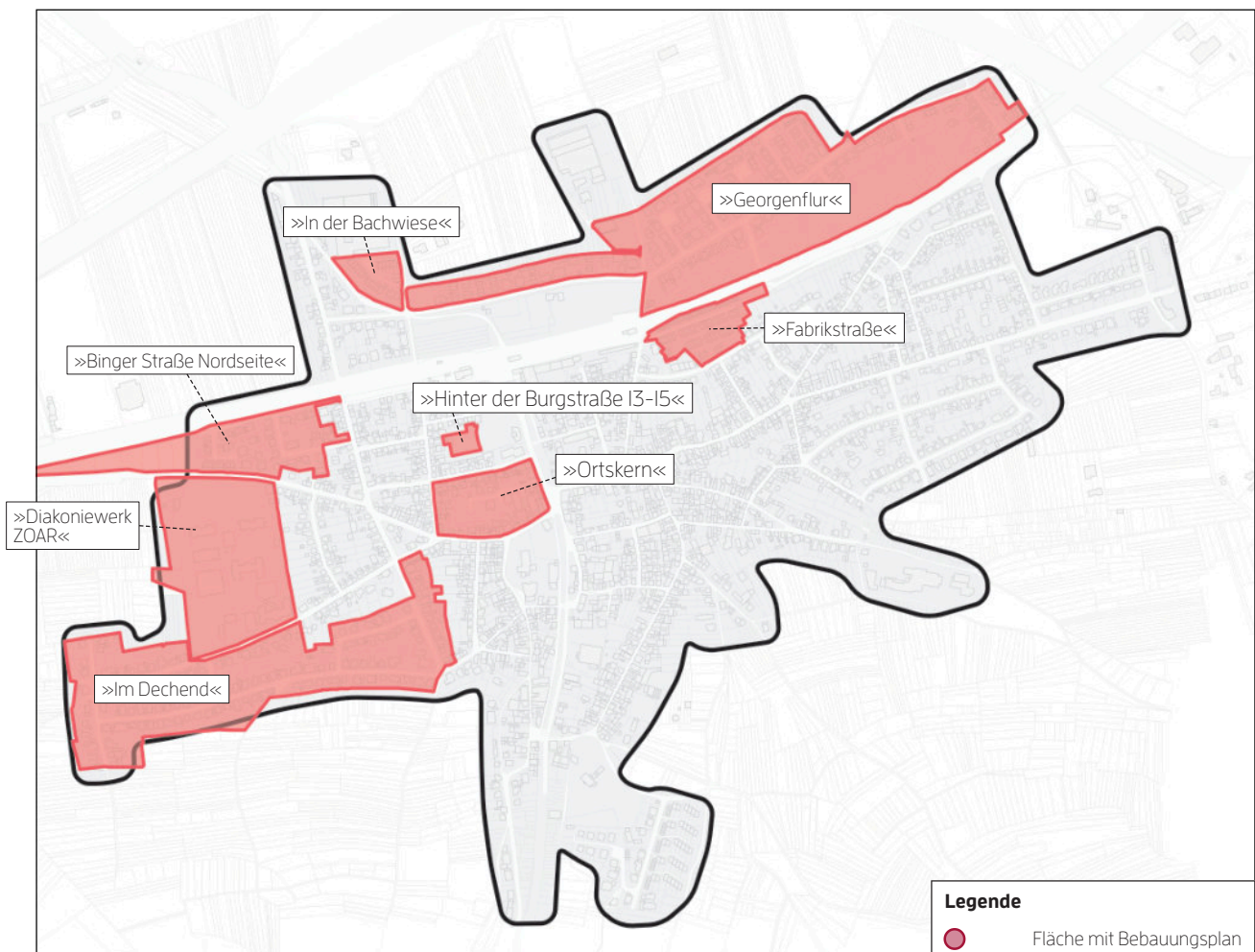


Flächennutzungsplan Heidesheim // Quelle: Stadt Ingelheim

## BEBAUUNGSPLÄNE

Für die städtebauliche Entwicklung sehr relevant ist geltendes Baurecht im Untersuchungsbereich; dafür entscheidend sind die Bebauungspläne, die in ihrem Geltungsbereich vorschreiben, was dort gebaut werden kann. Für beabsichtigte Projekte im Geltungsbereich von Bebauungsplänen sind diese ggf. zu ändern, was zusätzlichen Aufwand bedeutet. Wie in der Karte zu sehen, ist der größte Teil Heidesheims nicht durch B-Pläne überplant; im Norden und Westen finden sich größere zusammenhängende Entwicklungen, aber der Ortskern als zentraler Handlungsraum ist (mit der Ausnahme der B-Pläne »Fabrikstraße« & »Ortskern«) frei von Baurecht. In Heidesheim gibt es folgende Bebauungspläne:

- »In der Bachwiese« (Beschluss 2002)
- »Georgenflur« (letzte Änderung 2019)
- »Fabrikstraße« (Beschluss 2011)
- »Ortskern« (Beschluss 2006)
- »Diakoniewerk ZOAR« (Beschluss 1999)
- »Binger Straße Nordseite« (letzte Änderung 2019)
- »Im Dechend« (Beschluss 1960)
- »Hinter der Burgstraße 13-15« (Beschluss 2021)



Gebiete mit Bebauungsplänen in Heidesheim // Quelle: UmbauStadt

## DENKMALSCHUTZ & HISTORISCHE BAUSUBSTANZ

Historische Gebäude prägen das Ortsbild, bieten einen hohen Wiedererkennungswert und wirken identitätsstiftend – Heidesheim ist hier keine Ausnahme. Die Burg Windeck und die alte Markthalle dominieren den Ortskern und sind zentrale Punkte für eine Aufwertung des öffentlichen Raums. St. Philippus und Jakobus stellt mit dem Kirchturm als Hochpunkt auch eine Orientierungsmöglichkeit dar.

Denkmalschutz ist für die bauliche Entwicklung hochrelevant, da er zum einen bauliche Veränderungen an den Gebäuden weitestgehend ausschließt und zum anderen auch in den Ensemblegebieten das gesamte Erscheinungsbild schützt. Darüber hinaus sichert er aber auch eine besondere Wertschätzung für die Orte und Gebäude, die geschützt werden. Der Heidesheimer Ortskern muss weiterentwickelt werden, unter Beachtung und Erhalt des Ortsbildes und des bestehenden Charakters.



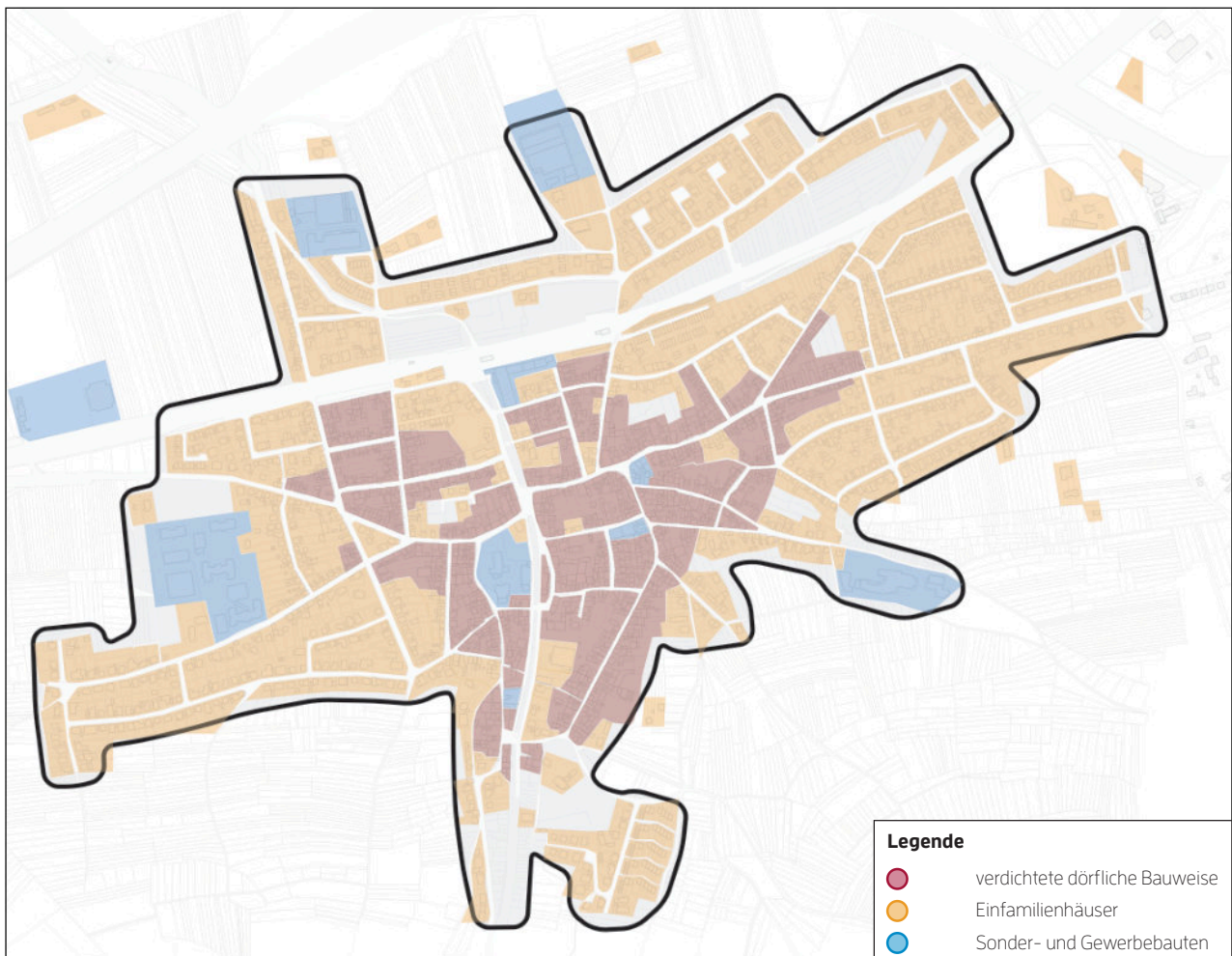
Denkmalschutz in Heidesheim // Quelle: UmbauStadt

## STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

Heidesheim besteht zum größten Teil aus recht regelmäßig angelegten Wohngebieten aus der Nachkriegszeit. Hier finden sich Einfamilienhäuser, meist in klar gegliederten Straßenstrukturen – Häuser zur Straße, Gärten rückwärtig (Schillerstraße, Am Rehkampf).

Davon abweichend die Struktur im Ortskern, die sich durch eine kleinteilige und enge Bebauung auszeichnet sowie eine Orientierung entlang der Hauptverkehrsachsen Binger Straße/Mainzer Straße und Uferstraße (die Uferstraße wird hier auch ergänzt durch die Josef-Kehrein-Straße, Römerstraße, Oberdorfstraße als parallellaufende Achsen). Die Ost-West-Achse stellt eine überörtliche Verbindung dar und setzt sich in beide Richtungen fort, die Nord-Süd-Achse endet im Norden an Bahnhof und Bahnlinie.

Der Platz um die Kirche St. Philippus und Jakobus (und die unmittelbare Umgebung mit der Straßenkreuzung) bilden städtebaulich das Zentrum Heidesheims; das spiegelt sich auch in den dort ansässigen Nutzungen. Die Bahnlinie bildet städtebaulich eine deutliche Zäsur und Grenze; sie trennt den Norden Heidesheims deutlich vom Süden ab – das äußert sich nicht nur durch die städtebauliche Trennung, sondern auch durch die schlechte Querbarkeit des Bahndamms, der die Bewegung zwischen den beiden Teilen Heidesheims einschränkt (aktuell querbar im Osten, Lahnstraße und im Westen, Burgstraße).



## WOHNUNGSBESTAND

Leider liegen für Heidesheim keine detailliert kleinräumlich spezifisch erfassten statistischen Daten für alle Fragen zum Wohnungsbestand und -bedarf vor. Daher muss teilweise auf Daten für die Gesamtgemeinde Ingelheim inkl. Ortsteil Heidesheim zurückgegriffen werden.

Im Jahr 2018 (also noch vor dem Zusammenschluss der Stadt Ingelheim und der Gemeinde Heidesheim) wurde ein Wohnraumkonzept vorgelegt, welches den zukünftigen Bedarf in Ingelheim und Heidesheim beschreibt. Demnach werden in der heutigen Stadt Ingelheim (Heidesheim eingeschlossen) folgende Mengen an Wohneinheiten benötigt, um wegfallenden Wohnraum (Abrisse, etc.) auszugleichen und den steigenden Bedarf zu decken:

- bis 2020: 194 Wohneinheiten pro Jahr
- Bis 2025: 128 Wohneinheiten pro Jahr
- Bis 2030: 92 Wohneinheiten pro Jahr
- Bis 2035: 68 Wohneinheiten pro Jahr

Diese Wohnungen müssen teilweise in Heidesheim geschaffen werden. Dafür muss die Neubautätigkeit deutlich gesteigert werden und entsprechende Flächen erschlossen werden. Das Wohnraumkonzept empfiehlt bei neuen Wohnungen bis zu 10 % barrierearm und bis zu 20 % gefördert zu errichten. Heidesheim hat etwa 30 % der Einwohner der Gesamtstadt Ingelheim, d.h. es müssen anteilig etwa 30 % der neuen Wohnungen in Heidesheim entstehen.

Im Mai 2023 wurde ein neues Wohnbauflächenkonzept durch das Büro ALP erarbeitet. „Das [neue] Wohnbauflächenkonzept baut auf den Ergebnissen des Wohnraumkonzepts aus dem Jahr 2018 auf. Denn dieses berücksichtigt bereits die Fusion der Stadt Ingelheim mit der Verbandsgemeinde Heidesheim. Im Rahmen des Wohnbauflächenkonzepts werden quantitative Aussagen zum zukünftigen Flächenbedarf getroffen. Wohnbauflächenpotenziale werden identifiziert und bewertet. Es wird ein Flächenkonzept erarbeitet, das als Grundlage für die planerischen Entscheidungen im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung und die Wohnbauflächendarstellungen im Flächennutzungsplan dient. Dabei werden die Flächenreserven innerhalb der bestehenden Siedlungsbereiche (z.B. Baulücken) berücksichtigt.“ (Quelle: <https://ingelheim2040.de/node/5>, Wohnbauflächenkonzept Mai 2023)

Aussagen zum Wohnungsbedarf in Heidesheim werden im Wohnkonzept von ALP nicht explizit aufgeschlüsselt es besteht aber auch weiterhin Wohnraumbedarf in Ingelheim. Auch sieht die Studie Entwicklungspotenzial für neuen Wohnraum in Heidesheim.

Der Anteil an sehr großen Wohnungen (große Wohnfläche bedeutet praktisch Einfamilienhäuser) ist in Ingelheim und Heidesheim sehr hoch, das spiegelt sich auch in der städtebaulichen Struktur Heidesheims (s.o.). Die Eigentumsquote liegt in Heidesheim bei 64 % und damit über dem Landesdurchschnitt (58 %). Sowohl bei den Mieten als auch bei den Kaufpreisen sind deutliche Anstiege zu verzeichnen, was den Bedarf für bezahlbaren Wohnraum illustriert.

Tab. 13: Neubaubedarf Ingelheim 2021 bis 2040

<b>Untere Variante</b>	<b>2021</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>
<b>Neubaubedarf insgesamt</b>	<b>70</b>	<b>420</b>	<b>730</b>	<b>870</b>	<b>800</b>
<b>Nachholbedarf Basisjahr 2021</b>	70	70	70	70	70
<b>Erhöhung der Fluktuationsreserve</b>	0	0	0	0	-10
<b>Ersatzbedarf</b>	0	140	360	590	810
<b>Zusatzbedarf</b>	0	210	300	210	-70
<b>Basis-Variante</b>	<b>2021</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>
<b>Neubaubedarf insgesamt</b>	<b>70</b>	<b>630</b>	<b>1.190</b>	<b>1.600</b>	<b>1.850</b>
<b>Nachholbedarf/Angebotsüberhang 2021</b>	70	70	70	70	70
<b>Fluktuationsreserve (3,0 %)</b>	0	20	20	30	30
<b>Ersatzbedarf</b>	0	140	360	590	810
<b>Zusatzbedarf</b>	0	400	740	910	940
<b>Obere Variante</b>	<b>2021</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>
<b>Neubaubedarf insgesamt</b>	<b>70</b>	<b>740</b>	<b>1.450</b>	<b>2.020</b>	<b>2.450</b>
<b>Nachholbedarf/Angebotsüberhang 2021</b>	70	70	70	70	70
<b>Fluktuationsreserve (3,0 %)</b>	0	20	30	40	50
<b>Ersatzbedarf</b>	0	140	360	590	810
<b>Zusatzbedarf</b>	0	510	990	1.320	1.520

Quelle: Wohnbauflächenkonzept für die Stadt Ingelheim am Rhein, 2023

Quelle: ALP

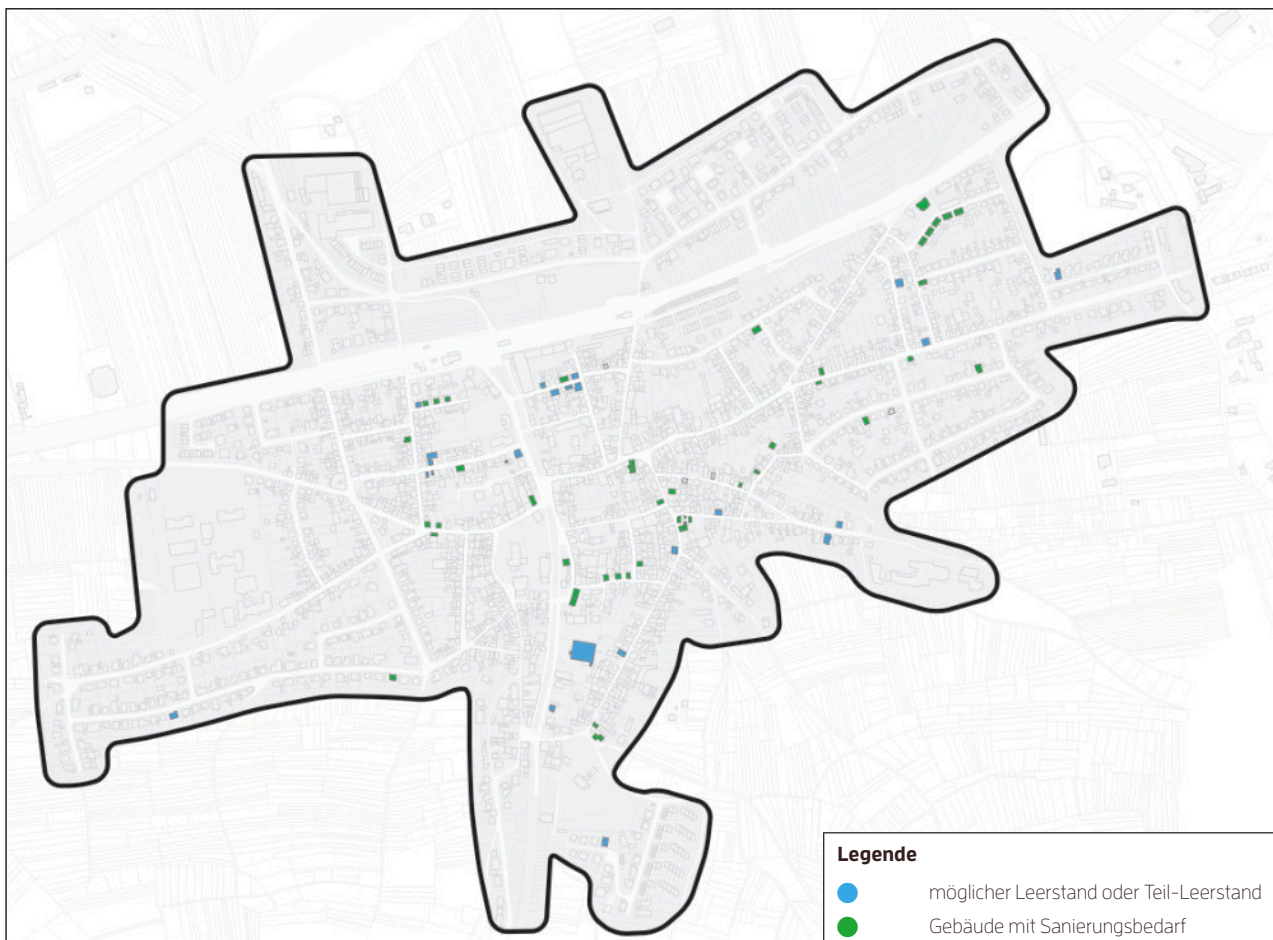
Die Stadt Ingelheim betreibt selbständig Wohnraumentwicklung im Gemeindegebiet über die städtische Tochterfirma »Wohnungsbaugesellschaft Ingelheim« (WBI), die große Wohnungsbestände hält und auch aktiv neu baut. Die Stadt Ingelheim kann hier ihre Stärke ausspielen, um über die WBI die Wohnraumentwicklung in Heidesheim in Bezug auf bauliche Standards, Verortung und Preise zu steuern.

Für die Bevölkerungsentwicklung wird ein konstant moderates Wachstum prognostiziert; daraus ergibt sich der oben erläuterte Wohnraumbedarf. Gleichzeitig wird sich aber auch die Zusammensetzung der Bevölkerung verändern, weshalb die Ansprüche an den Wohnungsmarkt zukünftig andere sein werden. Zum einen ist von einem steigenden Anteil an Single-Haushalten auszugehen, weshalb die gewünschten Wohnungsgrößen schrumpfen werden (geringere Nachfrage nach Einfamilienhäusern und Bauplätzen), zum anderen wird der demographische Wandel den Bedarf nach barrierefreien Wohnungen erhöhen (höherer Anteil an Senioren). Heidesheim sollte in der Entwicklung neuer Wohnflächen auf diese Entwicklungen reagieren.

## LEERSTAND UND SANIERUNGSSTATUS

Als **Leerstand** werden Gebäude verstanden, die nach Augenschein ganz oder teilweise leerstehen, d.h. nicht genutzt werden – nicht bewohnte Wohnungen, leerstehende Ladenlokale. **Sanierungsbedarf** bezeichnet Gebäude, die nach der fachlichen Einschätzung der Autoren mittelfristig bis langfristig dringend baulich erneuert werden müssen – von einem alten Anstrich und Rissen im Putz bis zu offenen Bauschäden (kaputte Fenster, fehlende Dachschindeln, etc.). Leerstand und Sanierungsbedarf wurden im Rahmen von Begehungen im Frühjahr 2020 durch die bearbeitenden Büros erfasst.

Leerstand und Sanierungsbedarf verteilen sich gleichmäßig über das Untersuchungsgebiet und sind bis zu einem gewissen Grad auch normal und zu erwarten. In Heidesheim deutet die Situation nicht auf akute Probleme hin. Einige Gebäude, insbesondere die Markthalle mit ihrer prominenten Position, aber auch das Gebäude des Treff 3000, sollen zeitnah saniert werden. Eine potenziell problematische Clusterung von Leerständen findet sich in der Schulstraße, eine mögliche problematische Ansammlung von Sanierungsbedarf in der Sierstorpffstraße.



Leerstand & Sanierungsbedarf // Quelle: UmbauStadt

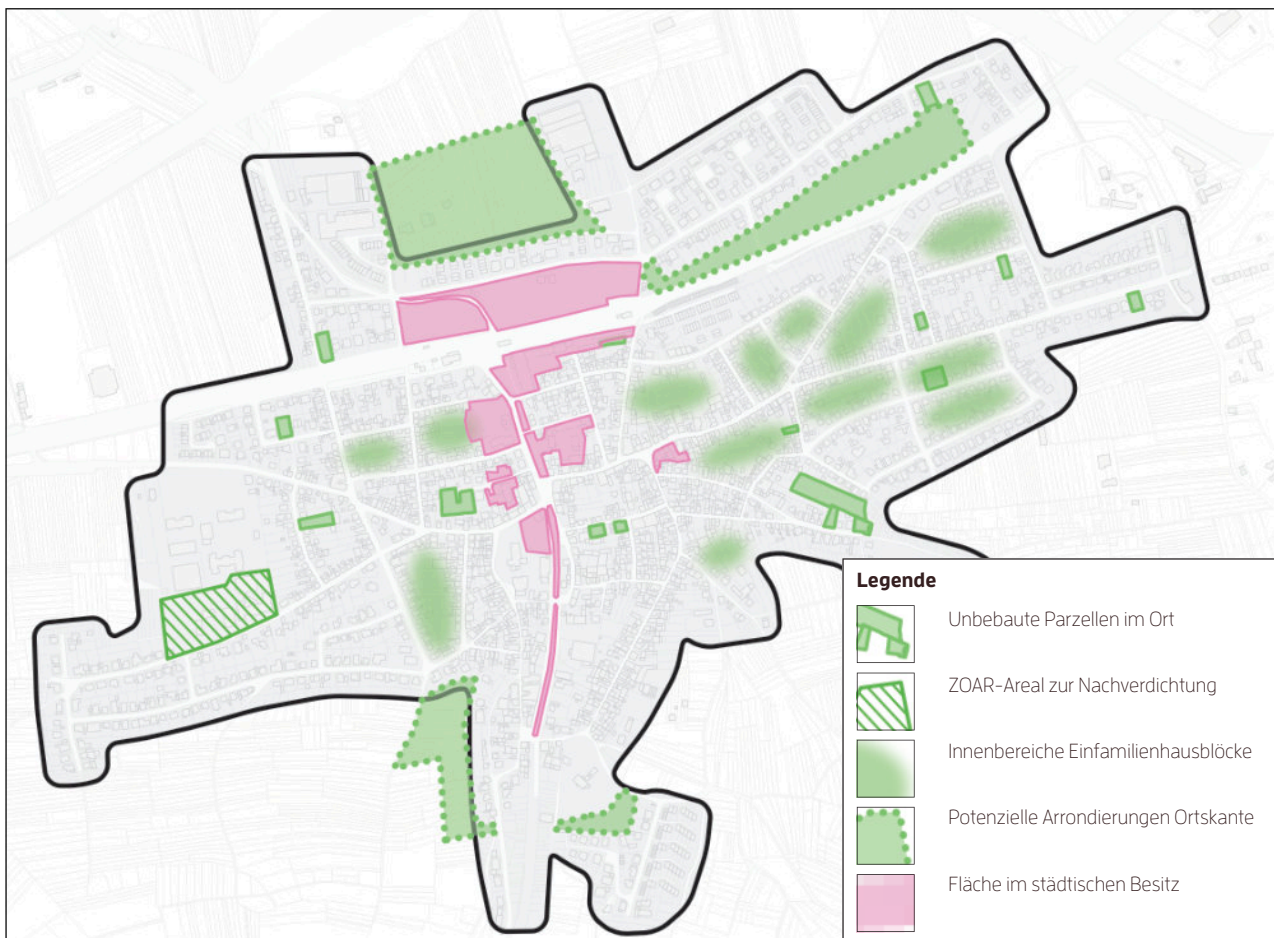


## NACHVERDICHTUNG UND ARRONDIERUNG

Um den zukünftigen Wohnbedarf in Heidesheim decken zu können, werden weitere Flächen für die Bebauung benötigt; diese müssen teilweise durch die Stadt Ingelheim ausgewiesen werden. Dafür gibt es zwei Möglichkeiten: Nachverdichtung im Innenbereich (d.h. innerhalb bereits erschlossener Bereiche) oder Arrondierung, d.h. das Ausweisen neuer Flächen am Siedlungsrand.

In Heidesheim gibt es für beides geeignete Flächen, wie die nebenstehende Karte zeigt. Zum einen gibt es vereinzelt noch unbebaute Parzellen, die sich für kleine Nachverdichtungen (einzelne Einfamilienhäuser) eignen, zusätzlich zeigen viele Quartiere ein generelles Nachverdichtungspotenzial. Außerdem gibt es insbesondere am Südrand Flächen, die sich für eine zusammenhängende Weiterentwicklung eignen, insbesondere das Areal entlang der Wackernheimer Straße; eine Wohnzeile befindet sich dort bereits im Bau.

Darüber hinaus gibt es auch größere Flächen in verschiedenen Lagen, die für eine Entwicklung in Frage kommen, die aber wegen ihrer Lage noch genauer untersucht werden müssen. Insbesondere das ZOAR-Areal bietet Möglichkeiten für Nachverdichtung, jedoch muss diese Nachverdichtung behutsam geschehen; es liegen hierfür erste Überlegungen vor und das B-Plan-Verfahren wurde begonnen.



Die genannten Potenziale sind insbesondere immer gemeinsam mit den Besitzverhältnissen zu betrachten, da diese für die Entwicklungsmöglichkeit maßgeblich sind, siehe nächster Absatz.

### **BESITZVERHÄLTNISSE**

Die Stadt Ingelheim besitzt Flächen im Zentrum Heidesheims, entlang des Wildgrabens sowie den Friedhof nördlich der Bahnstrecke, der nicht für Entwicklungsmaßnahmen zur Verfügung steht. Somit liegen große Teile des Bearbeitungsgebiets nicht auf Flächen, auf deren Entwicklung die Stadt Ingelheim unmittelbar Einfluss nehmen kann und etwaige Maßnahmen müssen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern abgestimmt werden.

### **ERNEUERBARE ENERGIEN & ENERGETISCHE SANIERUNG**

Für die Windenergienutzung bestehen in Heidesheim keine Potenziale; der Regionalplan Rheinhessen-Nahe weist für das Heidesheimer Gebiet weder Vorrang- noch Eignungsgebiete aus. Anders sieht die Situation bei Photovoltaik aus. Eine Analyse der Dächer in Heidesheim zeigt, dass viele Dächer gut bis sehr gut für die Installation von PV-Anlagen geeignet wären wie auch das PV-Konzept nachweist, dass in Heidesheim Freiflächen-PV möglich ist. Um Heidesheim in eine nachhaltige Zukunft zu bringen, besteht hier Potenzial und Handlungsbedarf.



Auszug aus dem Solarflächenpotenzialkataster // Quelle: Landkreis Mainz-Bingen

## 2 FREIRÄUME

Öffentliche Freiräume, sowohl als Grünraum mit Bepflanzung, als auch mit harten Belägen, sind die wichtigsten Orte für soziale Interaktion in einer Stadt. Insofern spielen ihre Gestaltung und Funktionalität eine wichtige Rolle für das Zusammenleben. Im folgenden Kapitel werden die wichtigsten Freiräume und Plätze in Heidesheim beschrieben.

### HANDLUNGSRÄUME IM ORTSKERN

#### WILDGRABEN

Der Wildgraben verläuft zentral durch den Ortskern Heidesheims als langgezogene, naturnah gestaltete Fläche. Er verbindet in Nord-Süd-Richtung verschiedene zentrale Orte und wird nur durch die Querung der Binger Straße/Mainzer Straße unterbrochen.



Der Wildgraben ist offensichtlich begradigt worden, sonst aber naturnah gestaltet, mit steilen Böschungen und wild wachsender Vegetation in unterschiedlicher Dichte. Tendenziell ist er im Ortskern (Bahnhofstraße und Josef-Kehrein-Straße) weniger dicht bewachsen und wird in Richtung südlicher Ortsausgang immer wilder.

Diese Gestaltung ist eine große Stärke des Wildgrabens, der ein Stück Natur im Heidesheimer Ortskern darstellt – dieser ist sonst eher durch dicht bebaute Strukturen geprägt. Gleichzeitig ist dies aber auch eine Schwäche: der Wildgraben bietet keine Nutzungsmöglichkeiten, das Wasser ist nicht direkt zugänglich und erlebbar.



#### BURGGARTEN

Hinter und um die Burg Windeck gelegen, liegt der Burggarten als öffentlicher Park und zentrale öffentliche Grünfläche in

Heidesheim. Momentan bietet der Burggarten kaum Nutzungsmöglichkeiten und ist wenig ansprechend gestaltet.

Der Park besteht aus einer Wiese mit Bäumen und einigen lose platzierten Bänken, darüber hinaus gibt es keine Gestaltung. Der Burggarten hat großes Potenzial, mit einer gestalterischen Aufwertung eine zentrale Rolle in Heidesheim zu spielen, gerade auch im Zusammenwirken mit der Burg Windeck.



## RATHAUSPLATZ / FREIER PLATZ

Der Rathausplatz ist durch den Einzelhandel und den Verkehr geprägt: ein zentraler Ort und potenziell ein städtischer Platz, der aktuell durch die dominierende Verkehrsfunktion viel Attraktivität einbüßt. Der Platz kreuzt den Wildgraben und ist im Stadtbild kaum als Platzraum wahrnehmbar, da die umstehenden Gebäude oder andere Begrenzungen den Platz nicht fassen.

Die Binger Straße/Mainzer Straße liegt als Landesstrasse 422 nicht in der Verantwortung der Stadt Ingelheim, bei Veränderungen hier sind also immer die höheren Verkehrsbehörden zu beteiligen, hier der Landesbetrieb für Mobilität (LBM).



## LADESTRASSE

Die Ladestraße ist eigentlich keine Straße, sondern die Fläche zwischen Alter Markthalle und den Bahngleisen. Sie wird momentan informell als Parkplatz und Abstellfläche genutzt. Sie verbindet die Bahnhofstraße und die Honigstraße; das ISEK schlägt sinnfällig die Anbindung der Mühlstraße an die Ladestraße vor. Die ungeordnete und ungepflegte Fläche im Ortszentrum bedarf dringend einer Umgestaltung, insbesondere aufgrund der Nähe zur Markthalle und zum Bahnhof. Es sind hier verschiedene Nutzungen denkbar, um den öffentlichen Raum im Ortszentrum aufzuwerten.

## VERBINDUNG ZUR LANDSCHAFT

Heidesheim profitiert durch die Lage im Grünen und durch die Nähe zur Landschaft; die Lage ermöglicht Naherholung für die Heidesheimerinnen und Heidesheimer. In verschiedenen Richtungen liegen unterschiedliche Grünqualitäten:

### HANGLAGEN SÜDLICH

Direkt südlich von Heidesheim finden sich südöstlich und südwestlich Hanglagen, beidseitig des Wildgrabens. Diese werden landwirtschaftlich genutzt und bieten die Gelegenheit zu Spaziergängen und einen attraktiven Ausblick auf den Rhein. Der Zugang ist über zahlreiche Wege aus Wohnstraßen direkt aus Heidesheim möglich; die Durchwegung ist dicht.



## **LENNEBERGWALD IM OSTEN**

Östlich von Heidesheim findet sich der Lennebergwald, durch die A60 und L422 von Heidesheim abgegrenzt. Die L422 führt direkt durch den Wald. Der Wald selbst ist dicht durchwegt, für Spaziergänge, Wanderungen, Sport, etc. Im Lennebergwald liegt das Schloss Waldthausen (nicht auf Ingelheimer Grund) – die umgebenden Parkanlagen sind öffentlich zugänglich, im Gebäude finden Lesungen, Konzerte, etc. statt. Das Gebäude steht unter Denkmalschutz.

Der Wald ist entweder über die südöstlichen Hanglagen oder über den Ortsteil Uhlerborn zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen. Die L422 ist in diesem Abschnitt nicht auf Fuß- und Radverkehr ausgelegt.

## **RHEINUFER IM NORDEN**

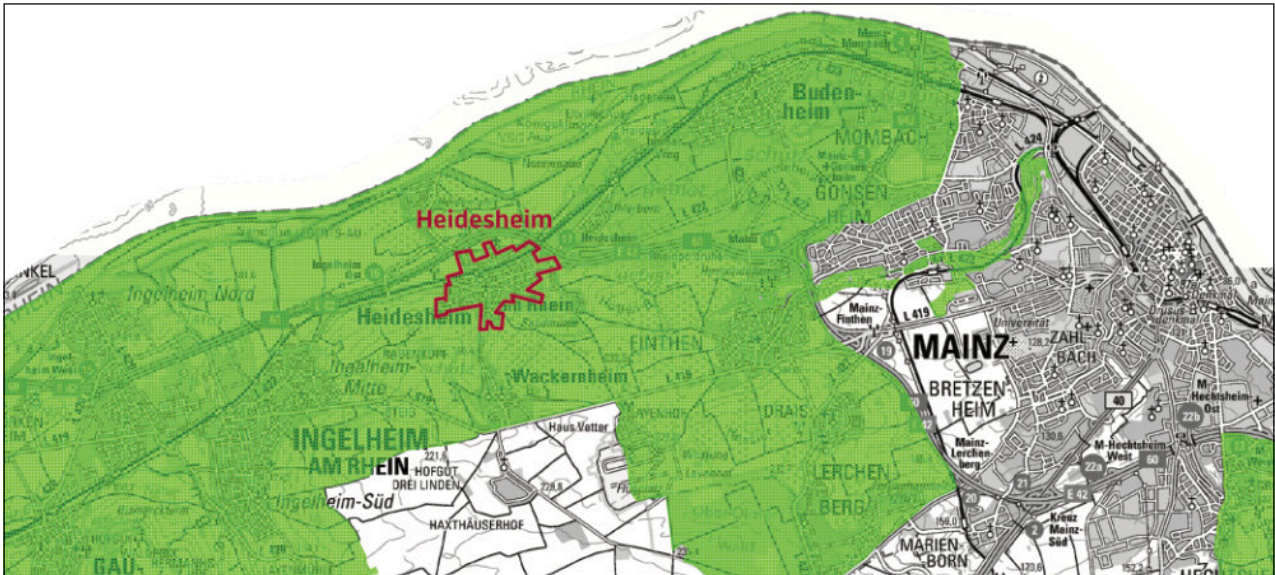
Heidesheim selbst liegt nicht am Fluss, jedoch der Ortsteil Heidenfahrt; die Entfernung von Heidesheim ist es nur gering. Um an den Fluss zu gelangen, muss allerdings die A60 gequert werden; dies ist nur an zwei Stellen möglich – Heidenfahrtstraße in Richtung Heidenfahrt und Nonnenuweg in Richtung Krebs Hof. Die Heidenfahrtstraße verfügt über einen parallel laufenden Rad- und Fußweg, der Nonnenuweg nicht. In beiden Fällen gibt es Alternativen über Wirtschaftswege, diese sind aber schlecht zu erreichen.

Am Ufer finden sich ein durchgehender Weg zum Spazieren und Radfahren in beide Richtungen sowie ein Strand, ein Campingplatz und Möglichkeiten für Wassersport. Das Ufer ist naturnah belassen. Der Rhein ist hier von Inseln durchsetzt wie der Königsklinger oder der Mariannenaue.

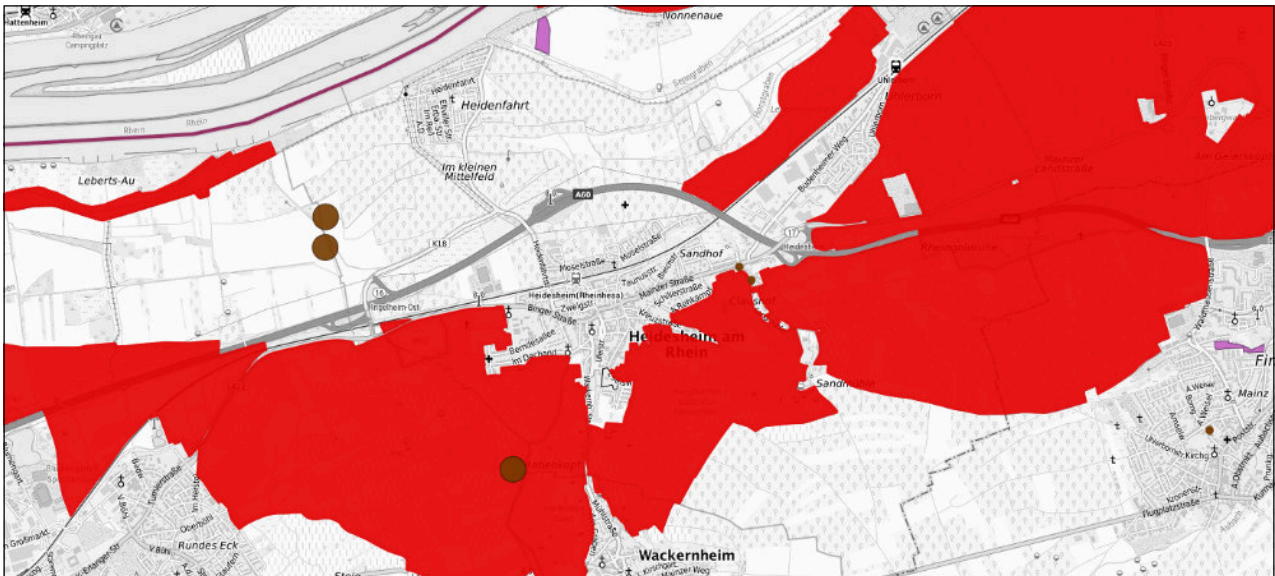
## **SCHUTZGEBIETE**

Heidesheim als Ganzes ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen; darüber hinaus sind die Hanglagen südwestlich und -östlich sowie der Lennebergwald als Naturschutzgebiete ausgewiesen. Fast deckungsgleich mit dem Naturschutzgebiet sind auch Natura-2000-Gebiete (FFH & Vogelschutz) ausgewiesen. In diesen Bereichen sind bauliche Vorhaben generell nicht zulässig, und für Vorhaben im Landschaftsschutzgebiet gilt, dass diese das Landschaftsbild nicht beeinflussen dürfen.

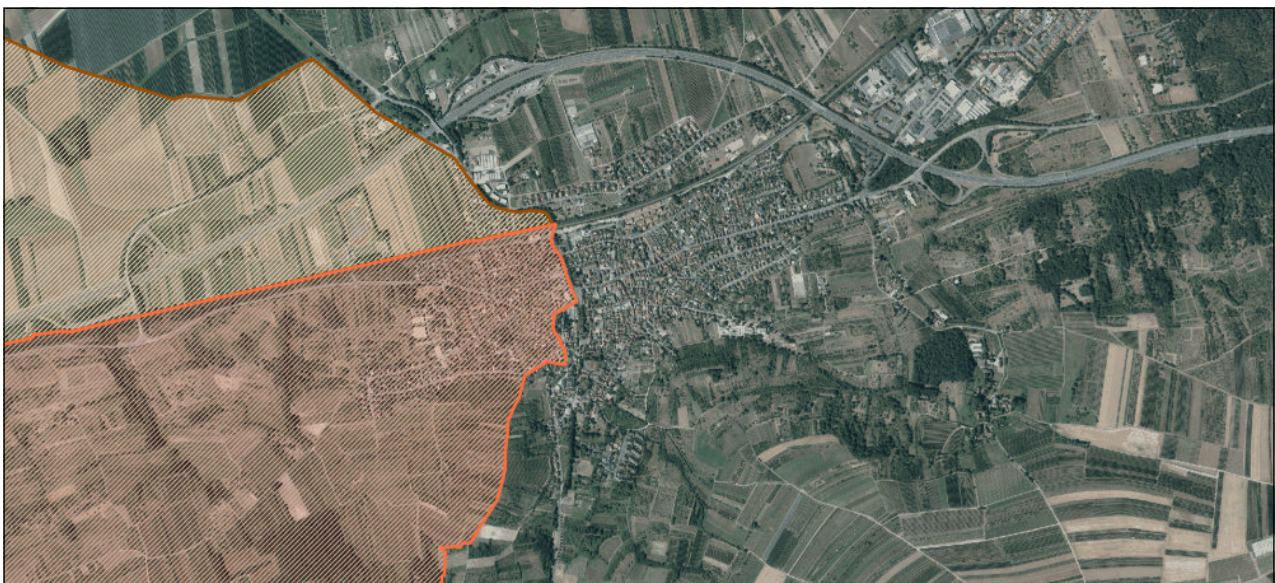
Innerhalb dieser Schutzgebiete finden sich auch vereinzelt als spezifische Biotop ausgewiesene Flächen. Der östliche Teil Heidesheims sowie die Freiflächen nördlich und südlich sind als Trinkwasserschutzgebiete ausgewiesen. Zu guter Letzt sind auch einige wenige Parzellen im Freibereich als Kompensationsflächen für bauliche Eingriffe anderswo ausgewiesen und dürfen damit nicht verändert werden.



Landschaftsschutzgebiete // Quelle: Land Rheinland-Pfalz, bearbeitet durch UmbauStadt



Naturschutzgebiete & Naturdenkmale // Quelle: Land Rheinland-Pfalz



Trinkwasserschutzgebiete // Quelle: Land Rheinland-Pfalz

## 3 NAHVERSORGUNG

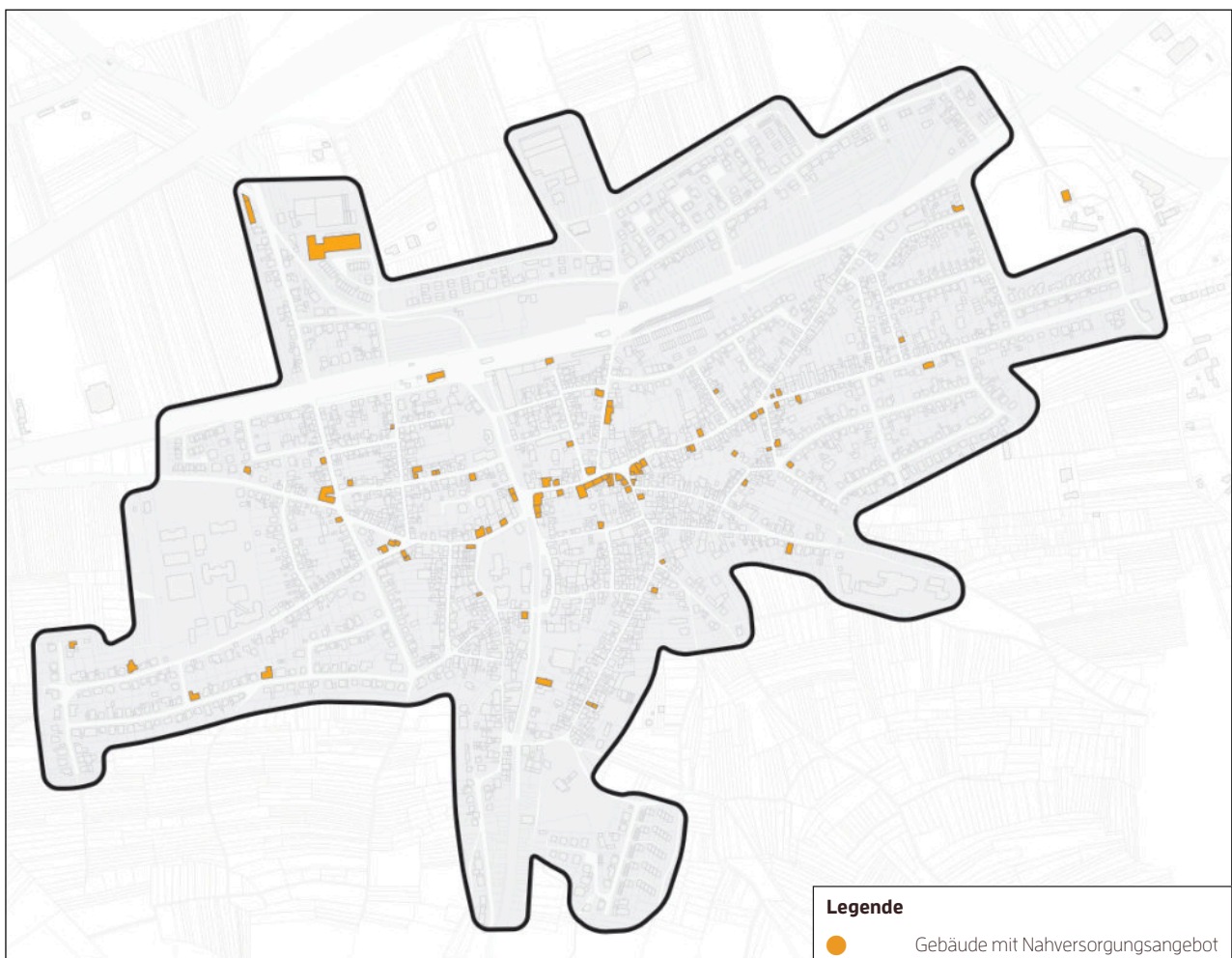
### LEBENSMITTELVERSORGUNG

Gemäß »Einzelhandelskonzept und Auswirkungsanalyse für die Verbandsgemeinde Heidesheim am Rhein« (Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung, 2016) sowie dem neuen Einzelhandelskonzept (Stadt + Handel Beckmann und Föhler Stadtplaner GmbH, 2023) muss in Heidesheim der Fokus auf dem zentralen Versorgungsbereich liegen; das Einzelhandelsangebot im Marktgebiet muss erhalten und stabilisiert werden. Hierzu werden angemessene Flächenerweiterungen für das Bestandsangebot im Nahrungs- und Genussmittelbereich empfohlen.

Weitere Empfehlungen des Einzelhandelskonzepts für Heidesheim:

- Ansiedelung eines Drogeriefachmarkts (ggf. in Kombination mit einem Lebensmittelmarkt)
- Entwicklung der Ortsmitte als zentraler Versorgungsbereich
- sparsamer Umgang mit Flächenressourcen

Aufgrund der Schließung des Lebensmittelmarktes »Treff 3000« im Jahr 2019 (Uferstraße 8) ist im Ortsteil Heidesheim der Bedarf nach einer wohnortnahen Grundversorgung aktuell besonders hoch. Andere Angebote (Bäckerei, Metzgerei) sind weiterhin vorhanden, werden aber ohne Supermarkt/umfassendes Angebot zukünftig einen schweren Stand haben.



Einrichtungen zur Nahversorgung – Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung // Quelle: UmbauStadt



Die Versorgung wird derzeit gesichert durch die Kombination aus Vollsortimenter/Discounter im Gewerbegebiet Uhlerborn, an Heidesheim angrenzend – ein umfassendes Angebot im Ortskern Heidesheims selbst wäre dem aber vorzuziehen.

Das noch gute Nahversorgungsangebot in Heidesheim ist eine große Stärke und soll erhalten werden.

Entsprechend der Empfehlungen des o.g. Einzelhandelskonzepts wird die Ansiedlung eines Lebensmittelfachmarkts inkl. Drogeriesortiment an der Ladestraße vorgeschlagen.



### WEITERER EINZELHANDEL

Über den Lebensmittelhandel im Ortskern hinaus gibt es vereinzelt Einzelhandelsgeschäfte, die Bedarfe des täglichen Bedarfs abdecken, z.B. Schreibwarenladen, Apotheken. Die Versorgung ist damit für einen Ort in der Größenordnung Heidesheims insgesamt als gut zu bewerten; die Versorgung Heidesheims hängt aber von den umgebenden Städten und Ortsteilen für viele Güter ab – insbesondere Ingelheim und Mainz.

### MEDIZINISCHE VERSORGUNG

Direkt im Ortszentrum finden sich zwei Apotheken sowie sieben Arztpraxen, davon vier Allgemeinmediziner und 3 Zahnärzte. Damit ist auch das medizinische Angebot für die Größe Heidesheims als gut zu bewerten; für Fach- und Spezialärzte sind die Bewohnerinnen und Bewohner auf umliegende Gemeinden angewiesen.



### LEERSTAND

Vereinzelt stehen im Ortszentrum Ladenlokale leer. Es ist davon auszugehen, dass sich der Einzelhandelsbesatz in Heidesheim in den kommenden Jahren ohne Intervention eher verschlechtern wird, u.a. auch aufgrund des oben angesprochenen Wegfalls des Treff 3000.



Verschiedene Ansichten von Ladenlokalen in Heidesheim // Quelle: UmbauStadt

# 4 SOZIALE UND KULTURELLE INFRASTRUKTUR

## KINDER JUGENDLICHE SENIOREN

### KINDERBETREUUNG

In Heidesheim existieren insgesamt fünf Betreuungseinrichtungen für Kinder; drei in städtischer Trägerschaft und zwei in freier Trägerschaft. Damit ist Heidesheim mengenmäßig sehr gut aufgestellt in Bezug auf Betreuungsmöglichkeiten. Die räumliche Verteilung ist aber nicht gleichmäßig – fast alle Einrichtungen finden sich entlang der zentralen Nord-Süd-Achse, die Ausnahme bildet die Einrichtung im ZOAR-Areal. Der Osten Heidesheims ist unterversorgt. In der Beteiligung wurde ein Mangel an öffentlichen Spielplätzen beklagt.



Spielplätze & Kindertagesstätten in Heidesheim // Quelle: UmbauStadt

Städtische Trägerschaft:

- KiTa Kastanienwichtel
- KiTa Zwergenhaus
- KiTa und Kinderhort Mühlschule

Freie Trägerschaft:

- 1 Katholische KiTa Filippo
- 2 KiTa am Rhein Hessischen Diakonie Zentrum

## SCHULSTANDORT

In Heidesheim gibt es zwei Schulstandorte. Die städtisch geführte Grund- „Schule an der Sandmühle“ am südöstlichen Ortsrand von Heidesheim; sie verfügt im derzeitigen Zustand nicht über ausreichend Schulplätze für Heidesheim. Und im Ortskern befindet sich die privat geführte Wirtschaftsschule „Steinhöfelschule“, die am 04.09.2015 als Zweigstelle der Mainzer „Steinhöfelschule“ eröffnet wurde; auf deren Grundstück liegen auch die Kindertagesstätte „Kastanienwichtel“, der Kinderhort „Mühlschule“ sowie im Süden eine Gymnastikhalle, welche von Vereinen und der angrenzenden Schule genutzt wird.

In Heidesheim werden mehr Bildungs- und Betreuungsangebote für Schulkinder benötigt. In der Grundschule werden etwa drei weitere Klassenräume und ein Musikraum benötigt. In der Machbarkeitsstudie »Erweiterung der Grundschule Heidesheim« (Hille Architekten, 2018) sind Varianten zur Nachverdichtung des Schulgeländes (Kreuzstraße 47) überprüft worden. Die Gebäude auf dem Schulgrundstück sind allerdings sanierungsbedürftig. Angesichts der nicht-integrierten Lage des Schulgeländes steht in Frage, ob der Ausbau der Schule für die weitere Ortsteilentwicklung förderlich und ob sie generell wirtschaftlich angemessen ist. Die Entwicklung eines Schulstandorts in zentraler Lage ist zu prüfen. Als Standorte eignen sich hierzu der Standort der Steinhöfelschule mit den angrenzenden Flächen (Frauenlobstraße 3) sowie das Gelände um die Markthalle (Schulstraße 11 und Fläche entlang der Ladestraße). Alternativ käme auch der Süden des ZOAR-Geländes als Standort in Frage, der momentan für zukünftige Wohnbebauung vorgesehen ist.

## SPIELPLÄTZE

In Heidesheim mangelt es an Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche. Im Ortsteil verteilt gibt es fünf öffentliche Spielplätze und das Sportgelände der Turn- und Sportgemeinde Heidesheim. Die Angebote verteilen sich über das gesamte Ortsgebiet, liegen aber eher an den Ortsrändern. Hier gibt es Nachbesserungsbedarf. Potenzial bieten der Park der Burg Windeck, der Flutgraben und der östliche Teil des Friedhofs.

## **SOZIALE INFRASTRUKTUR**

### *EHRENAMT*

In Heidesheim gibt es verschiedene ehrenamtlich geführte Einrichtungen, die sehr unterschiedliche Angebote für die Heidesheimer Bevölkerung machen:

- »Café Mittendrin«  
Angebot: Begegnungsstätte
- »Dorfgeschichte Heidesheim«  
Angebot: Archiv, Information, Exkursionen
- »Reparaturtreff«  
Angebot: Reparaturen von Elektrogeräten, Fahrrädern und Kleidung
- »Dreck-Weg Band«  
Angebot: Dorfverschönerung, Freiflächenpflege
- »Gemeinsam aktiv«  
Angebot: kulturelle und soziale Aktivitäten und Weiterbildung insbesondere für SeniorInnen
- »Leben im Gleichgewicht«  
Angebot: Meditation, Fitness, Ernährung
- »Sport und Fitness mit Spaß«  
Angebot: Boulespielen, Boßeln, Fitness

Die ehrenamtlich geleisteten Angebote werden von der Initiative »Ich bin dabei!« des Landes Rheinland-Pfalz unterstützt. Ziel der Initiative ist es, ältere Freiwillige für ein freiwilliges Engagement zu gewinnen und sie bei der Realisierung ihrer Vorhaben zu unterstützen. Parallel hierzu soll die Förderung des ehrenamtlichen Engagements in den Kommunalverwaltungen weiterentwickelt und die Zusammenarbeit von Haupt- und Ehrenamt befördert werden.

### **VEREINSLEBEN**

Heidesheim verfügt über ein aktives Vereinsleben mit in verschiedenen Bereichen aktiven Vereinen; insbesondere die Turn- und Sportgemeinde Heidesheim, siehe folgender Absatz. Darüber hinaus gibt es verschiedene Freizeitaktivitäten anderer Vereine, z.B.: Förderverein Erntedankfest und Brauchtum Heidesheim am Rhein e.V., TVC 1894 e.V. (Darts), Natur- und Wassersportfreunde Heidesheim e.V. in Heidenfahrt.

Die Vereine bieten ein vielfältiges und attraktives Angebot für die Heidesheimer Bürgerschaft, sowohl für Freizeit als auch im Kulturbereich (s.u.). Aus Sicht des Rahmenplans besteht hier kein weiterer Handlungsbedarf.

### **SPORT**

Die Turn- und Sportgemeinde Heidesheim unterhält im Nordwesten Heidesheims eine große Sportanlage mit einem großen Fußballplatz, einer Leichtathletik-Anlage, einem Hockeyplatz und einer Einfach-Sporthalle. Die TSG bietet ein vielfältiges Sportangebot: Basketball, Fußball, Hockey, Leichtathletik, Tischtennis, Turnen.

Das Sportangebot ist damit als sehr gut zu bewerten; eine so umfangliche Sportanlage findet sich selten in einem Ort der Größe Heidesheims. Die Stadt sollte den Verein unterstützen, um das Angebot aufrecht erhalten zu können.

## **KULTUR**

Der Verein »kultur+politik e.V. Forum Heidesheim« organisiert ein vielfältiges Programm in Heidesheim, mit verschiedenen Formaten und Zielgruppen. Wichtige wiederkehrende Veranstaltungen im Heidesheimer Kalender sind die Kerb im Mai und das Erntedankfest im Oktober.

Heidesheim verfügt über viele historische und attraktive Gebäude, die für kleine Veranstaltungen zur Verfügung stehen: Gold'nes Lamm, Schönborner Hof, St. Philippus und Jakobus, die Burg Windeck.

## **ANGEBOTE FÜR SENIOREN**

Über die Ehrenamt-Initiative »Ich bin dabei!« werden verschiedene Angebote auch für Senioren gemacht, z.B. Disco-Abende für die Generation 50+. Das Seniorenbüro der Stadt Ingelheim macht verschiedene Angebote und koordiniert die verschiedenen Aktivitäten anderer Initiativen in Ingelheim und Heidesheim, z.B. einen Besuchsdienst und vielfältige Veranstaltungen, z.B. Freizeitreisen. Politisch werden die Interessen durch den Seniorenbeirat vertreten, der in allen relevanten Fragen konsultiert wird.

In Heidesheim selbst gibt es keine Angebote für betreutes Wohnen, aber im benachbarten Ingelheim finden sich drei Einrichtungen.

## **ANGEBOTE FÜR DIE JUGEND**

Das Haus der Jugend in der Joseph-Kehrein-Straße 14 stellt ein gut angenommenes Angebot dar. Die vorhandenen Räume sind zu klein und der benannte Raumbedarf lässt sich am Standort nicht decken. Es besteht der Wunsch nach einer neuen Räumlichkeit in der Ortsmitte, für deren Größenordnung auch konkrete Vorstellungen und Flächenangaben benannt werden. Ein eventuell neuer Standort, eventuell auch mit Außengelände (Basketballkorb, Skater-Anlage), muss gesucht und definiert werden.

Ein Bolzplatz besteht bei der Grundschule am Ortsrand, dort befand sich auch vormals eine Skateranlage; letztere in Heidesheim wieder anzubieten ist eine Option, für die der geeignete Standort definiert werden muss.

## **TOURISMUS**

Sehenswürdigkeiten in Heidesheim sind die St.-Georgs-Kapelle im Norden Heidesheims sowie die Burg Windeck im Zentrum, außerdem die Schlossmühle und die römisch-karolingische Wasserleitung. Der Tourismus ist aber kein wichtiger Wirtschaftsfaktor in Heidesheim.

# 5 MOBILITÄT

## FUSSVERKEHR

Insbesondere in den Wohnstraßen ist Fußverkehr häufig nicht attraktiv; wie im Bild zu sehen, sind Fußwege häufig sehr schmal gestaltet, sodass bei Begegnungsverkehr auf die Straße ausgewichen werden muss. Rollstühle und Kinderwagen sind dadurch benachteiligt.

Das Problem zeigt sich auch bei den Bahnunterführungen in Heidesheim. Die Bahnlinie stellt eine starke Barriere dar und ist nur an wenigen Stellen mittels Unterführungen querbar. Diese sind durchgängig



Typische Straßengestaltung, Wohnstraße // Quelle: UmbauStadt

unattraktiv gestaltet und teilweise überhaupt nicht für Fußgänger ausgelegt (siehe Foto).

Heidesheim hat eine räumliche Ausdehnung von etwa 2 km (in Ost-West-Richtung) und von 1,6 km (in Nord-Süd-Richtung); somit ist der Ortsteil klein genug, um alle Erledigungen gut zu Fuß machen zu können. Durch die zentrale Lage ist der Bahnhof aus allen Teilen Heidesheims leicht fußläufig zu erreichen.



Unterführung ohne Fuß- oder Radinfrastruktur // Quelle: UmbauStadt

## RADVERKEHR

Beim Radverkehr ist zu unterscheiden in a) die Verbindungen zwischen Heidesheim und den umliegenden Ortsteilen und Städten (nicht Teil des Bearbeitungsbereichs, z.B. die Pendleradroute Bingen-Ingelheim-Mainz) und in b) die Infrastruktur in Heidesheim selbst, insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen.

In Heidesheim selbst ist keine separate Fahrradinfrastruktur auf den Straßen vorhanden. Die Radfahrenden müssen im Mischverkehr mitfahren, insbesondere bei der Ortsdurchfahrt (Mainzer Straße / Binger Straße) kann dies aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens zu Problemen führen.



Typischer Straßenraum: Binger Straße // Quelle: UmbauStadt

Im Rahmen des Radwegenetzes Rheinland-Pfalz sind viele Knotenpunkte in Heidesheim mit entsprechenden Wegweisern ausgestattet, die Verbindungen zu anderen Ortsteilen oder

weiter entfernt liegenden Zielen ausweisen. Die Verbindungen in die umliegenden Ortsteile sind von unterschiedlicher Qualität. Beispielsweise ist die Verbindung nach Ingelheim hervorragend ausgebaut, mit einem guten Radweg, baulich getrennt und parallel zur Hauptstraße.

Die Verbindung nach Uhlerborn hingegen ist gefährlich, ohne eigene Infrastruktur und mit viel Schwerverkehr (auch für Fußverkehr schlecht geeignet, wg. fehlender Querungen).

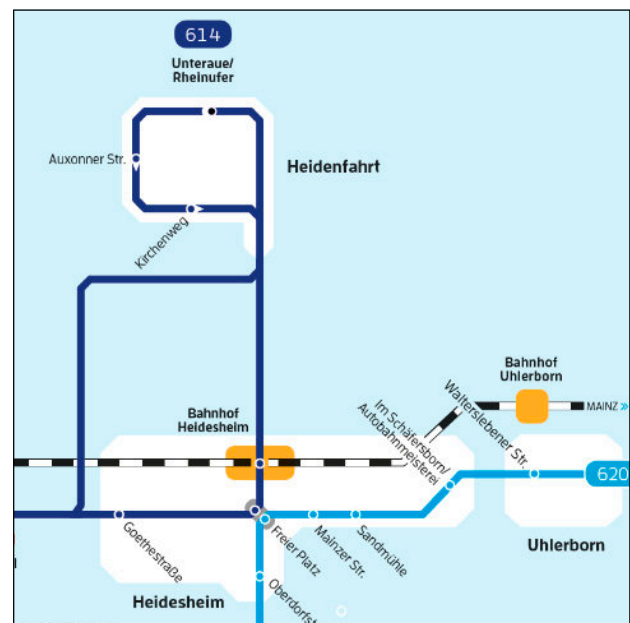
Radinfrastruktur zwischen den Ortsteilen; nach Ingelheim & Uhlerborn // Quelle: UmbauStadt



## ÖPNV

Heidesheim wird durch drei Buslinien erschlossen:

- Linie 79: verkehrt zwischen Ingelheim Bahnhof und Mainz Brückenplatz, unter der Woche, samstags und sonntags stündlich, letzter Bus unter der Woche und samstags um ca. 20:20 Uhr, sonntags bis 22:25 Uhr
- Linie 80: verkehrt zwischen Ingelheim Bahnhof und Mainz Laubenheim, unter der Woche stündlich, samstags und sonntags kein Halt in Heidesheim, letzter Bus um 20:30 Uhr
- Linie 614: verkehrt zwischen Ingelheim West und Heidenfahrt Unteraue/ Rheinufer; unter der Woche und samstags stündlich, sonntags nur im Zweistundentakt, letzter Bus jeweils um ca. 20:00 Uhr



Buslinien in Heidesheim und Umgebung // Quelle: UmbauStadt

Heidesheim verfügt über eine eigene Schienenanbindung mit Regionalbahnhof mit Zügen entlang des Rheins in beide Richtungen, teilweise bis Koblenz bzw. bis Frankfurt am Main. Die meisten Linien sind halbstündlich getaktet. Damit ist die Anbindung generell gut, insbesondere für das Berufspendeln in die nahe liegenden größeren Städte: Wiesbaden, Mainz, usw.



Bahnhof Heidesheim, Bahnsteig // Quelle: UmbauStadt

Für viele Alltagswege und insbesondere Freizeitwege am Wochenende ist der ÖPNV aber nicht ausreichend gut ausgebaut.

## MOTORISIERTER VERKEHR

Durch den Ort führen die Landesstraße L422 (Binger Straße, Mainzer Straße) sowie die Kreisstraße K18 (Heidenfahrtstraße, Uferstraße, Römerstraße/Oberdorfstraße). Über diese Straßen ist Heidesheim auch an die umliegenden Ortsteile angebunden. Die anderen Straßen befinden sich im Verantwortungsbereich der Stadt. Langfristig sollen die Kreisstraßen in die Verantwortung der Gemeinde übertragen werden.

Generell gilt auf den Hauptverkehrsstraßen Tempo 50, in den Wohngebieten ist Tempo 30 ausgewiesen. Die Reduzierung des Tempos auf 30 auch auf den Hauptstraßen bedarf der Abstimmung mit dem Straßenverkehrsträger; diese Abstimmung ist erfolgt und die Umsetzung wird aktuell für die Mainzer Straße vorbereitet.

Die ortsbildprägende Binger Straße und Mainzer Straße sind aufgrund ihrer Lage und des starken Verkehrsaufkommens in ihrer Attraktivität stark eingeschränkt. Durch den Verkehrsfluss haben sie auch eine trennende Wirkung und entwerten den zentralen Platz an der Kreuzung mit der Bahnhofstraße (siehe Kapitel „2 Freiräume“ auf Seite 18). Insgesamt sind der motorisierte Verkehr und seine Folgewirkungen sehr prägend für Heidesheim (siehe auch schmale Bürgersteige weiter oben sowie das folgende Unterkapitel zum Ruhenden Verkehr).

## RUHENDER VERKEHR

Die Stellplatzsatzung schreibt vor, wie viele Parkplätze bei Gebäude-Neuerrichtung zu schaffen sind. Bei Wohngebäuden:

- Für freistehende Einfamilienhäuser, Reihenhäuser, Doppelhäuser:  
2 Stellplätze je Wohnung
- Für Mehrfamilienhäuser:  
bis 40 qm: 1 Stellplatz / über 40 qm: 2 Stellplätze

Grundsätzlich ist auch die Ablöse von Stellplätzen möglich, falls die Herstellung der geforderten Stellplätze »nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich« ist. Für



Neubauprojekte ist aber davon auszugehen, dass die Realisierung auf dem Grundstück möglich sein sollte. Eine Möglichkeit, von der Stellplatzsatzung abzuweichen (z.B. für autoarmes Wohnen mit zusätzlichen Carsharing-Angeboten o.ä.) ist nicht vorgesehen. Die Satzung muss nach der Fusion noch angepasst werden.

Die Parkplätze nehmen einen signifikanten Teil des öffentlichen Raums ein, und sind häufig nicht attraktiv gestaltet; im Bild oben ist ein typischer Garagenhof zu sehen, ohne hohe Aufenthaltsqualität. Auch Bürgersteige sind häufig teilweise oder komplett durch parkende Autos blockiert.



Unattraktiv gestalteter Garagenhof // Quelle: UmbauStadt



Zugeparkter Bürgersteig // Quelle: UmbauStadt

## 6 SWOT

In der Zusammenschau aller Themen der Analyse entsteht eine Übersicht der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für Heidesheim. Diese Synthese der Ergebnisse dient nun im nächsten Schritt dazu, Maßnahmen zu definieren.

### STÄRKEN

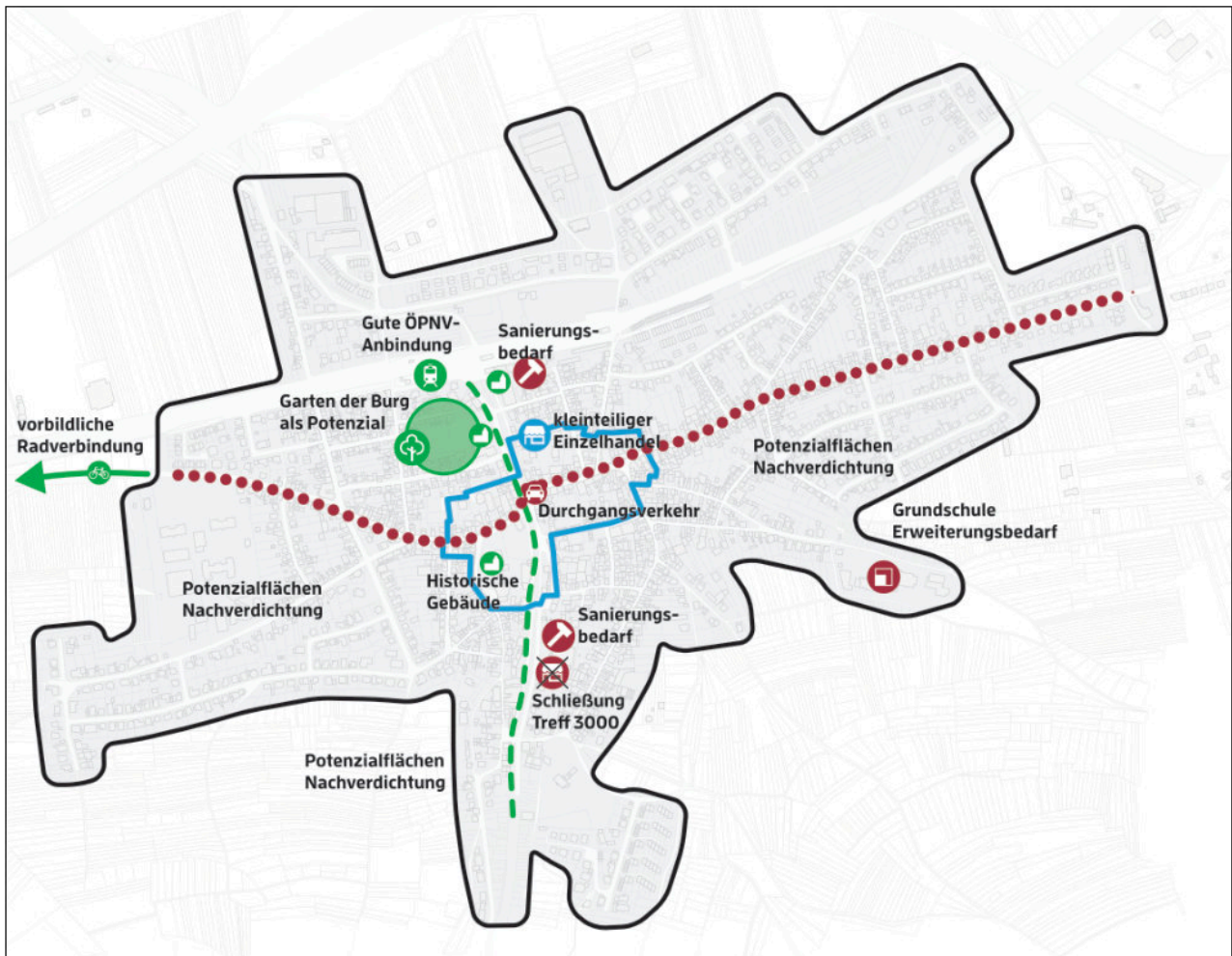
- historische Gebäude prägen das Ortsbild im Zentrum und geben Heidesheim Identität: Gold'nes Lamm, Schönborner Hof, Burg Windeck, St. Philippus und Jakobus
- der Wildgraben wirkt als verbindendes Element mit Gestaltungspotenzial im Ortszentrum
- vorhandene Erweiterungsflächen ermöglichen Erweiterung des Wohnangebots und den Bau neuer Wohnungen
- im Ortskern existiert ein kleinteiliger Einzelhandel zur Nahversorgung
- der Burggarten birgt das Potenzial als zentrale Grünfläche und Treffpunkt mit Aufwertungspotenzial
- Die gut ausgebaute Fahrrad-Anbindung nach Ingelheim kann als mögliches Vorbild für weitere Verbindungen verstanden werden

### SCHWÄCHEN

- der Durchgangsverkehr auf der L422 prägt die Stadt, verursacht Lärm, entwertet den öffentlichen Raum, insbesondere am Rathausplatz
- der Wegfall des Treff 3000 schwächt die Nahversorgung in Heidesheim direkt
- veralteter Wohnungsbestand ist schlecht für sich verändernde Bedürfnisse geeignet (große Einfamilienhäuser treffen auf Nachfrage nach Single-Wohnungen)
- prominente Gebäude stehen leer und müssen saniert werden: Markthalle & Treff 3000
- die Stadt hält keine signifikanten Flächenreserven im direkten Eigentum und hat daher nur eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten
- die Grundschule muss dringend erweitert werden, es besteht Platzbedarf
- es mangelt an Spiel- und Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche
- vielfach fehlt die Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur oder ist schlecht ausgebaut; insbesondere schlechte Anbindung nach Uhlerborn (Standort Nahversorgung)

### CHANCEN

- Attraktive Lage für Pendler, gute ÖPNV-Anbindung an umliegende Mittel- und Oberzentren
- Einführung von Tempo-30 auf Hauptstraßen
- Große Potenziale für den Ausbau von PV-Anlagen auf privaten Dachflächen und als Freiflächen-PV
- Attraktive Kulturlandschaften in unmittelbarer Umgebung & Nähe zum Rhein machen Heidesheim zu einem attraktiven Wohnstandort.
- Städtische Gebäude und Grundstücke in der Ortsmitte, die reaktiviert bzw. umgenutzt werden können, um die Ortsmitte wieder belebter und attraktiver werden zu lassen



Grafische Darstellung SWOT-Analyse // Quelle: UmbauStadt

## RISIKEN

- Eingeschränkte Einflussmöglichkeiten auf den öffentlichen Raum, da Straßen in der Verantwortung von Kreis oder Land liegen
- Geringe Ortsteilgröße bedeutet geringe Tragfähigkeit für Einzelhandel und andere Angebote – bei zu viel Abfluss in die umliegenden Gemeinden droht Verödung
- Naturschutzgebiete schränken städtebauliche Entwicklungen an den Ortsrändern ein (auch wenn Naturschutz ebenso ein wichtiges Ziel ist; hier liegt ein Interessenkonflikt vor)

# RAHMEN- PLAN

Der Rahmenplan soll gleichzeitig das ISEK fortschreiben, konkrete Ideen für den Ortskern Heidesheims entwickeln und das gesamte Ortsgebiet betrachten. Die Analyse, in der Zusammenschau als SWOT (Seite 32), bietet dafür die inhaltliche Grundlage.

Daher werden die folgenden Maßnahmenvorschläge unterschieden:

- 1 Maßnahmen, die den gesamten Ortsteil Heidesheim betreffen: Vorschläge allgemeiner Natur, die im gesamten Ortsteil Anwendung finden können; die konkrete Umsetzung muss noch genauer definiert werden.
- 2 Maßnahmen, die konkrete Freiräume im Ortskern betreffen: Gestaltung von öffentlichen Freiflächen und Verkehrsräumen, teilweise mit Eingriffen in die Verkehrsführung, zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität.
- 3 Maßnahmen, die konkrete Gebäude/Grundstücke im Ortskern betreffen: Neu- und Umbau von Grundstücken und Gebäuden im Ortskern, gekoppelt mit der Verlegung von Nutzungen und auch neuen bzw. wiederkehrenden Nutzungen, um die Funktionen des Ortskerns zu stärken.

Teilweise finden die Maßnahmen für den gesamten Ortsteil auch direkt eine Umsetzung in den Entwürfen für die Handlungsräume im Ortskern. Im Folgenden werden zunächst die Maßnahmen für ganz Heidesheim vorgestellt werden, daraufhin die Maßnahmen für das Ortszentrum.

Der Rahmenplan schließt mit einer Masterplandarstellung, die für alle Handlungsräume im Ortskern das optimale Entwicklungsszenario aufzeigt.

# I. GESAMT HEIDESHEIM

## STÄDTEBAU & FLÄCHENENTWICKLUNG

### I FLÄCHENENTWICKLUNG WOHNRAUM

Heidesheim muss klären, auf welchen Flächen es sich entwickeln will. Es ist davon auszugehen, dass in Heidesheim in Zukunft der Bedarf nach Wohnungen weiter steigen wird. Aktuell wird der neue Flächennutzungsplan erstellt; das Verfahren soll bis 2025 abgeschlossen werden. Seit Mai 2023 liegt das Wohnbauflächenkonzept für die Stadt Ingelheim vor.

#### WIE VIELE WOHNUNGEN WERDEN GEBRAUCHT?

Der Wohnraumbedarf kann anhand der Schätzungen im „Wohnraumkonzept“ (2018, Analyse, S 14) wie aus dem „Wohnbauflächenkonzept“ (2023, S.76 ff) in Größenordnung abgeleitet werden.

Aus dem Wohnraumkonzept (2018) ergibt sich für Heidesheim eine Bedarfsprognose von 630 Wohnungen bis 2035, siehe nebenstehende Tabelle. Der tatsächliche Bedarf liegt etwas niedriger, zumindest wurden seit der Zusammenführung der Gemeinden weniger WE genehmigt, als es die Prognose aussagte. In 2019, zweites Halbjahr 2019 – 11 neue WE genehmigt / in 2020, bis November – 56 neue WE genehmigt. Es liegen keine detaillierten statistischen Daten für die Bautätigkeit in Heidesheim vor;

Zeitraum	Whg. pro Jahr	Whg. gesamt
2018-2020	60	180
2021-2025	40	200
2026-2030	30	150
2031-2035	20	100
SUMME		630

Quelle: Wohnraumkonzept, 2018

Aus dem Wohnbauflächenkonzept (2023) ergibt sich für Heidesheim eine Bedarfsprognose von 1.850 Wohnungen bis 2040 (Basis-Variante, siehe S. 84 ff).

Basis-Variante	2021	2025	2030	2035	2040
Neubaubedarf insgesamt	70	630	1.190	1.600	1.850
Nachholbedarf/Angebotsüberhang 2021	70	70	70	70	70
Fluktuationsreserve (3,0 %)	0	20	20	30	30
Ersatzbedarf	0	140	360	590	810
Zusatzbedarf	0	400	740	910	940

Ausschnitt aus Tab. I3: Neubaubedarf Ingelheim 2021 bis 2040 (Quelle: Wohnflächenkonzept, 2023)

Die prognostizierten Bedarf basieren auf Schätzungen und Annahmen. Es besteht immer der direkte Zusammenhang zwischen Nachfrage in Heidesheim und dem neu gebauten Wohnungsangebot; wenn weniger Wohnungen gebaut werden, dann werden auch weniger Wohnungen nachgefragt und es ist davon auszugehen, dass Mieten und Kaufpreise steigen. Die kommunale Politik muss sich daher einigen, welches Wachstum und welcher Charakter für Heidesheim angemessen ist – und evtl. die Neuausweisung von Wohnbaugebieten darauf abstimmen.

### WIE SOLLEN DIE FLÄCHEN BEBAUT WERDEN?

Für eine zukunftsgewandte Flächenentwicklung muss Heidesheim auch dichtere Bauformen zulassen, als diese bisher realisiert wurden. Der allergrößte Teil Heidesheims besteht aus frei stehenden Einfamilienhäusern. Diese Form der Siedlungstätigkeit ist enorm raumgreifend und verursacht zusätzlich Verkehr. Sie kann angesichts des fortschreitenden Klimawandels, der zunehmenden klimatischen Auswirkungen auch auf Deutschland und einer verantwortungsvollen, nachhaltigen und ressourcenschonenden Stadtplanung nicht mehr wie bisher fortgeführt werden. Heidesheim hat bis jetzt einen dörflich und ländlich anmutenden Charakter, mit einer lockeren Bebauung. Dieser Charakter soll erhalten bleiben – Heidesheim soll nicht mit großstädtischen Bauformen verändert werden. Die durchschnittliche Dichte der baulichen Entwicklung (ausgedrückt als Wohneinheiten pro Fläche) muss jedoch höher werden.

Die Verfasser schlagen als **Zielgröße eine Dichte von circa 40 Wohneinheiten pro Hektar** vor. Diese Dichte ist deutlich höher als die eines normalen Einfamilienhausgebiets, ermöglicht aber gleichzeitig noch dörflich anmutende Strukturen mit natürlichen Freiflächen und ausreichend Freiraum, auch bei geringen Geschossigkeiten und Bauhöhen.

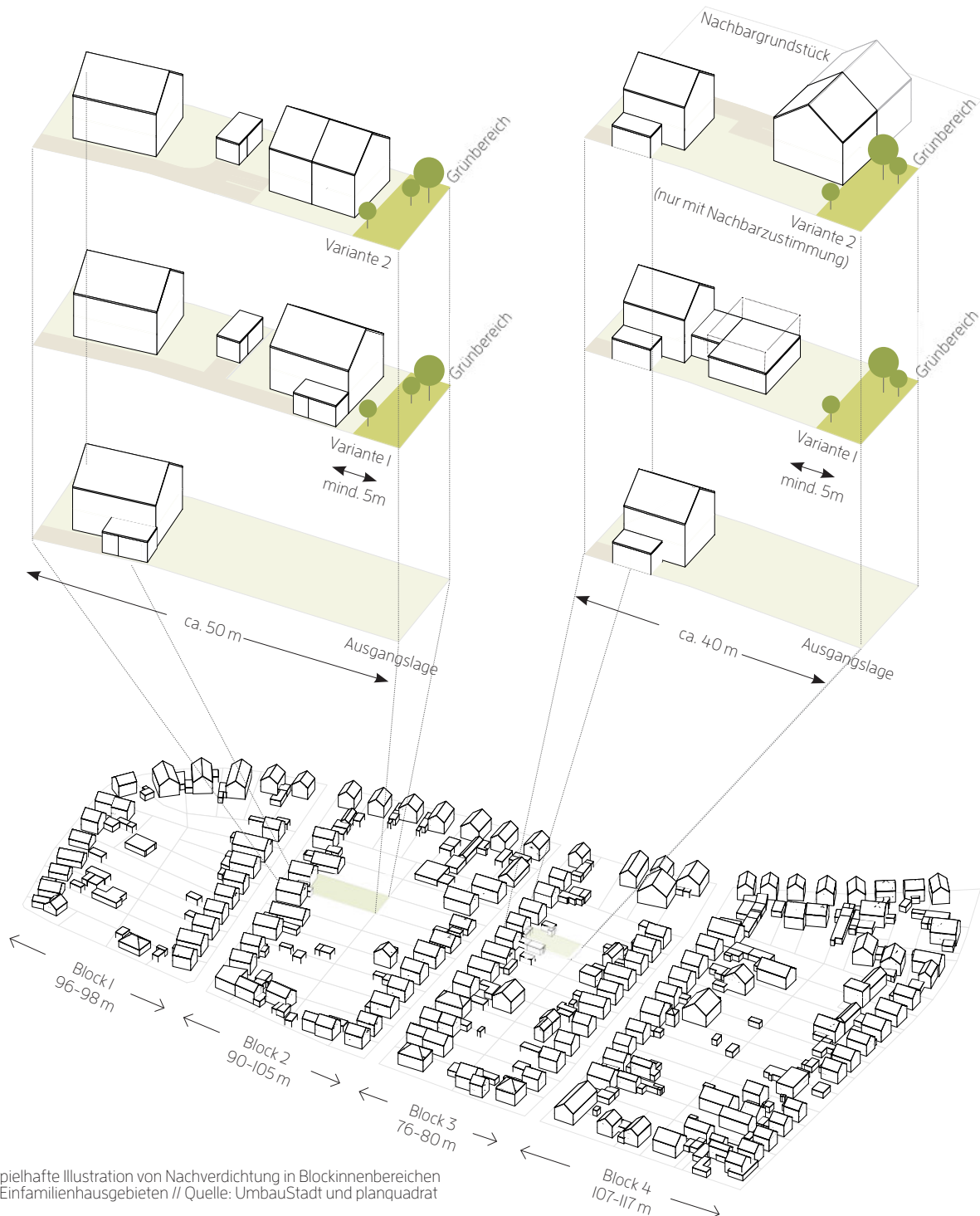
### WELCHE FLÄCHEN SOLLEN BEBAUT WERDEN?

Um den zukünftigen Bedarf zu decken, gibt es in Heidesheim verschiedene Flächen, die aus Sicht der Verfasser geeignet sind:

- 1 Einzelne unbebaute Parzellen im Ort: In der schon vorhandenen Bebauung gibt es vereinzelt noch Lücken, die durch einzelne Einfamilienhäuser gefüllt werden können. Die Stadt Ingelheim sollte sich aktiv dafür einsetzen, dass diese Parzellen bebaut werden – sie sind bereits erschlossen und liegen innerörtlich.
- 2 ZOAR-Areal zur Nachverdichtung: Das ZOAR-Areal weist eine besondere Typologie auf und es liegen auch bereits erste Ideen vor; deshalb bildet es eine eigene Kategorie. Die Verfasser sehen hier ein großes Potenzial für Nachverdichtung und empfehlen, diese Entwicklung prioritär anzustreben.
- 3 Innenbereiche Einfamilienhausblöcke: Ein großes Potenzial besteht in Heidesheim bei der Nachverdichtung der schon vorhandenen Bebauung. Die für Heidesheim typische Bebauung von frei stehenden Einfamilienhäusern mit tiefen Gärten eignet sich für eine behutsame Nachverdichtung. Dafür kommen grundsätzlich zahlreiche Wohnblöcke in Frage, die in der Karte markiert sind. Hier muss in jedem Einzelfall geprüft werden, ob die Innenbereiche tatsächlich erschlossen werden können, wie die Eigentumsverhältnisse sind usw. Zur Illustration möglicher Nachverdichtung ist hier eine beispielhafte Nachverdichtung in zweiter Reihe gezeigt. Solche Maßnahmen sind bei verschiedenen Grundstückstiefen möglich.
- 4 Arrondierungen Ortsränder: Rein stadträumlich wäre die Ausweisung neuer Bauflächen an Teilen des Ortsrandes (oder in einem Fall auch im unbebauten Innenbereich) sinnvoll. Die Verfasser identifizieren dafür verschiedene Flächen, obgleich diese überwiegend für Wohnungsbau aktuell nicht vorgesehen sind. Zudem schließt die Ausweisung von Naturschutzgebieten jede andere Nutzung aus.
- 5 In Heidesheim müssen prioritär die bereits erschlossenen innerörtlich liegenden Entwicklungspotenziale (Kategorien 1 bis 3) ausgeschöpft und entwickelt werden.

In der auf Seite 41 stehenden Karte sind die vier Kategorien von Potenzialflächen dargestellt.

In der Tabelle werden zusätzlich die Arrondierungsflächen am Ortsrand dargestellt, mit den jeweiligen Potenzialen für Wohnungsbau dort. Als Orientierungsgröße ist die Anzahl an Wohneinheiten angegeben, die bei einer Dichte von 40 Wohnungen pro Hektar möglich wären. Das ist die untere Grenze, die die Verfasser empfehlen (s.o.).



Beispielhafte Illustration von Nachverdichtung in Blockinnenbereichen von Einfamilienhausgebieten // Quelle: UmbauStadt und planquadrat

## **2 ATTRAKTIVER ORTSKERN**

Der Ortskern soll das Zentrum für die öffentlichen Aktivitäten in Heidesheim sein und muss deshalb attraktiv gestaltet werden. Aktuell ist er stark durch den fließenden Verkehr geprägt und weist wenig Aufenthaltsqualität auf. Heidesheim fehlt damit ein Gesicht, ein zentraler Punkt, über den sich der Ort identifiziert.

Die Schaffung eines solchen Zentrums erfordert umfangreiche Umgestaltungsmaßnahmen, die detailliert im folgenden Kapitel (ab Seite 48) mit Vorschlägen zu spezifischen baulichen Eingriffen im Ortskern dargestellt werden.

## **3 FÖRDERUNG ERNEUERBARER ENERGIEN**

Die Potenziale für den Ausbau erneuerbarer Energien liegen in Heidesheim im Bereich Photovoltaik und Solarkollektoren - ein Großteil der Gebäudedächer ist für PV-Anlagen und Solarkollektoren geeignet (siehe Seite 17). Die Stadt Ingelheim sollte den Ausbau von PV-Anlagen und Solarkollektoren fördern durch Informationsprogramme, evtl. durch ein städtisches Förderprogramm und durch verbindliche Vorgaben bei Neubauten.





Potenzialflächen in Heidesheim // Quelle: UmbauStadt

Nr	Name	Größe (ha)	WE bei 40 WE/ha	Besonderheiten
A	Arrondierung Am Pflingstborn	0,4	16	Nähe Schlossmühle, Denkmalschutz, B-Plan ist erstellt für Wohnraum
B	Erweiterung Wackernheimer Str.	2,6	116	Naturschutzgebiet
C	Erweiterung Am Bachacker	5,4	216	Nähe zu Gewerbe, KiTa, und Autobahn
D	Erweiterung an der Bahnlinie	3,2	128	Nähe zu Bahnlinie und Autobahn

# FREIRÄUME

## I MEHR GRÜN IM ORTSKERN

Grün – Bäume, Sträucher, Rasenflächen – hat zahlreiche positive Auswirkungen auf die Stadt: ein gutes Mikroklima, insbesondere im Sommer durch die Verschattung, eine ansprechende Gestaltung, gute Luftqualität durch die Bindung von Feinstaub und auch positive Auswirkungen auf den Lärmschutz. Heidesheim sollte sich diese Auswirkungen zunutze machen und mehr Grünflächen in den öffentlichen Raum integrieren.

Dabei soll die Stadt darauf achten, zukünftig Pflanzenarten auszuwählen, die den sich verändernden klimatischen Bedingungen standhalten können. Besonders wichtig ist eine erhöhte Toleranz für Hitze und Trockenheit, aufgrund des fortschreitenden Klimawandels.

Gut geeignet dafür sind zukünftige Straßenumgestaltungen. Straßen müssen sowieso in regelmäßigen Abständen erneuert werden; in diese Routinearbeiten können Umgestaltungen mit wenig Mehraufwand integriert werden. Im Rahmen von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (siehe Maßnahme »Verkehr Beruhigen« auf Seite 44) können zusätzliche Grünflächen gleich eine doppelte Funktion erfüllen; Fahrbahnverswenkungen nehmen Tempo aus dem Verkehr und bieten Platz für Bäume oder anderes Grün.

Die bereits in Bearbeitung befindliche Planung für das Flutgrabenareal, vom Bahnhof im Norden bis zum südlichen Ende der Uferstraße im Süden, zeigt, dass die Stadt Ingelheim diese Umsetzungsnotwendigkeit bereits erkannt hat; in der Aufgabenbeschreibung der vergebenen Planungsleistung werden sechs Handlungsräume unterschieden: Bahnhofsvorplatz, Umfeld Markthalle, Flutgraben nördlicher Teil, Kreuzungsbereich Ortsmitte, Flutgraben südlicher Teil, Dorfplatz. Für alle Teilräume werden die Anforderungen an die Frei- und Grünflächen beschrieben und die Anforderungen an den ruhenden und den fließenden Verkehr. Zahlreiche Detailspekte werden aufgerufen; dies sind mit in die Planung zu integrieren: öffentliche barrierefrei zugängliche Toilette am Dorfplatz, Kurzzeitparken, Fahrradinfrastruktur, Erhalt des Baumbestands, etc., etc..

## 2 ANBINDUNG AN DIE UMGEBENDE LANDSCHAFT

Die Hanglagen im Südosten und Südwesten, der Lennebergwald im Osten, der Rhein im Norden – all das sind große Potenziale, die sich Heidesheim zunutze machen sollte. Es gilt, die entsprechenden Straßen- und Wegeverbindungen ansprechend für Fuß- und Radverkehr zu gestalten und eine gute Beschilderung zu entwickeln, nicht nur für die Heidesheimer, sondern auch für Gäste und Ausflügler von außerhalb.

## NAHVERSORGUNG

### I LEBENSMITTELMARKT & DROGERIE IN HEIDESHEIM

Aktuell und seit der Schließung des Treff 3000 besteht in der Ortsmitte von Heidesheim ein Nahversorgungsmangel. Daher soll ein neuer Lebensmittelmarkt in Heidesheim etabliert werden, (evtl. in Kombination mit einer Drogerie, siehe auch Empfehlung im Einzelhandelskonzept). Der Rahmenplan empfiehlt hierfür in zentraler und gut erreichbarer Ortslage den Standort der Markthalle am Bahnhof. Dieser Vorschlag wird in den Ausführungen zum Ortszentrum begründet und ausgearbeitet; prinzipiell wären auch andere Standorte denkbar, z.B. in Neubaugebieten am Ortsrand, die Verfasser halten die Markthalle jedoch a) aufgrund der zentralen Lage, b) aufgrund der Attraktivität des Baukörpers und c) angesichts der Absicht, die Zentrumsentwicklung Heidesheims zu stabilisieren für den besten Standort.

### 2 ANBINDUNG NACH UHLERBORN

In Heidesheim gibt es aktuell noch Bäcker, Metzger und das VOG-Lädchen (Obst, Gemüse, Backwaren). Damit steigt die Bedeutung von Uhlerborn als nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit. Die Verbindung nach Uhlerborn (Mainzer Str. / Budenheimer Weg) ist nur für den Autoverkehr attraktiv gestaltet; zu Fuß und mit dem Rad ist die Anbindung nur schlecht nutzbar – keine eigene Radinfrastruktur, eingeschränkte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger insbesondere an den Kreuzungen zw. Mainzer Str. und Budenheimer Weg und am Übergang zu den Verbrauchermärkten (hinter Im Schäfersborn).

Ziel des Rahmenplans ist zwar die Ansiedlung eines neuen Lebensmittelmarktes in der Ortsmitte von Heidesheim. Bis dies erreicht ist und auch, um Auswahl und sicheren Verkehr zu gewährleisten, muss die Anbindung nach Uhlerborn aufgewertet werden:

Die Breite der Durchfahrt unter der Autobahnbrücke schränkt die Möglichkeiten ein, aber davor und danach können die Verkehrsführungen umgestaltet werden, um gesteigerten Ansprüchen gerecht zu werden.

#### KREUZUNG MAINZER STR. / BUDENHEIMER WEG

- **Querungsmöglichkeit für Fußgänger:**

Aktuell ist die letzte Querungsmöglichkeit für Fußgänger aus Heidesheim, um auf die Nordseite der Mainzer Straße zu gelangen, der Überweg an der Herbachstr./Bleichstr., ca. 700 m vor der Abzweigung nach Uhlerborn. Das ist nicht akzeptabel. Die Kreuzungsgeometrie ermöglicht die Einrichtung einer Fußgängerampel auf der Westseite, die an den Fußweg parallel zum Budenheimer Weg anschließt.



Budenheimer Weg: keine Fußwege, keine Radwege // Quelle: UmbauStadt

- **Sichere Abbiegemöglichkeit für Radfahrende:** Aktuell gibt es weder auf der Mainzer Landstr. noch auf dem Budenheimer Weg eigene getrennte Radinfrastruktur. Aufgrund der Straßenquerschnitte wird das vermutlich auch so bleiben. Mit der Ausweisung von Tempo 30 und allgemeinen verkehrsberuhigenden Maßnahmen (siehe Seite 44) wird das Fahren im Mischverkehr sicherer. Die Kreuzung weist auch zwei freie Rechtsabbiegespuren ohne eigene Signalisierung auf, welche für Rad- und Fußverkehr sehr gefährlich sind, innerorts nach RASt nicht empfohlen; diese sollten entfernt werden.

### *BUDENHEIMER WEG*

- **Fußweg einrichten:** Aktuell gibt es am Budenheimer Weg keinen durchgängigen Fußweg; er existiert in Ansätzen jeweils nahe der Kreuzungen. Möglichst beidseitig sollte ein Fußweg eingerichtet werden. Im Bereich der Autobahnbrücke ist dies eventuell nicht möglich, zuvor und danach jedoch wird dringend ein ausreichend breiter Bürgersteig benötigt.
- **Radwege entlang Budenheimer Weg:** Die Breite des Budenheimer Wegs ermöglicht keine eigenen abgetrennten Radwege; es sollten aber mindestens Schutzstreifen oder Sharrows (Fahrradmarkierungen in der Mitte der Fahrbahn) eingerichtet werden. Seit neuestem besteht auch die Möglichkeit, ein Überholverbot von Fahrrädern auszuweisen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen (Verkehrszeichen 277.1).



Kreuzung ohne Fußwege oder sichere Querungsmöglichkeiten // Quelle: UmbauStadt

Für die Gesamtstadt von Ingelheim am Rhein wird derzeit ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) erarbeitet (Beschlussfassung voraussichtlich in 11/2023). Dieser VEP wird zu den vorgenannten Maßnahmenvorschlägen Aussagen machen; er wird auf der Homepage der Stadt unter [www.ingelheim2040.de](http://www.ingelheim2040.de) einsehbar sein.

### *KREUZUNG BUDENHEIMER WEG / IM SCHÄFERSBORN*

- **Einrichtung einer sicheren Kreuzung:** An dieser Kreuzung gibt es keine Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Hier ist Abhilfe zu schaffen, vermutlich über eine Lichtsignalanlage. Damit einher geht auch eine sichere Querungs- und Abbiegemöglichkeit für Radfahrende.

## SOZIALE INFRASTRUKTUR

### I BETREUUNGSPLÄTZE FÜR SCHULKINDER

Die Grundschule bedarf einer Erweiterung (siehe Machbarkeitsstudie von 2018); mit zunehmender Bevölkerung wird dieser Bedarf weiter steigen. Aufgrund der Randlage der Grundschule und der schlechten Zugänglichkeit empfehlen die Verfasser, die Grundschule nicht zu erweitern sondern zu verlagern und so einen neuen und zukunftssicheren Schulstandort in Heidesheim zu schaffen.

Mögliche Standorte hierfür sind:

- »Schulinsel«, aktueller Standort Steinhöfelschule: Damit müsste die Steinhöfelschule ihrerseits umziehen, aber die zentrale Lage macht das Areal sehr attraktiv für die Grundschule. Ein Neubau wäre zwingend notwendig, die aktuellen Gebäude würden nicht ausreichen, die Grundschule zu beherbergen. Die Entwürfe zum Ortszentrum zeigen hier verschiedene Varianten auf.
- Ladestraße, Neubau neben der Markthalle: Im Zuge der Umgestaltung der Ladestraße kann hier ein umfangreicher Neubau entstehen. Der Standort ist weniger attraktiv aufgrund der Nähe zur Bahnlinie, ist aber mit weniger Aufwand verbunden und aufgrund der Lage und des Flächenzuschnitts auch baulich freier gestaltbar. Die Entwürfe zum Ortszentrum zeigen hier verschiedene Varianten auf.
- Integration in die Neuentwicklung des ZOAR-Areals: Im Zuge der Wohnbebauung im Süden des ZOAR-Areals kann die Grundschule auch dort einen Neubau erhalten. In der Konsequenz würden dort weniger Wohnungen gebaut, auch ist die Lage peripher in Heidesheim und verkehrlich nicht attraktiv. Die Möglichkeit besteht grundsätzlich, die Verfasser empfehlen sie aber nicht.

### 2 MEHR SPIELPLÄTZE FÜR KINDER & JUGENDLICHE

In Heidesheim besteht ein akuter Mangel an Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche. Hier muss dringend Abhilfe geschaffen werden – Spielplätze sind Orte für Sozialisierung und Lernen, und auch wichtige Treffpunkte für die Nachbarschaft, insbesondere für Eltern. Wenn Heidesheim ein attraktiver Wohnort für Familien sein will, müssen hier neue Angebote geschaffen werden.

Besonders attraktiv sind Spielplätze am Wasser; der Wildgraben bietet hierfür einige Möglichkeiten. In den Entwürfen zum Ortszentrum integrieren die Verfasser an mehreren Stellen Zugänglichkeit und Spielmöglichkeiten am Wildgraben. So ist der Wildgraben nicht nur schön anzusehen, sondern auch nutzbar. Darüber hinaus werden auch an anderen Stellen Spielplätze vorgeschlagen, beispielsweise im Burggarten der Burg Windeck.

Darüber hinaus soll die Stadt für ganz Heidesheim Angebote schaffen. In neue Baugebiete sind auf jeden Fall ausreichend KiTas und Spiel- und Sportmöglichkeiten für Jugendliche zu integrieren; auch im Bestand können brach liegende Parzellen, z. B. östliche Hälfte des Friedhofs, von der Stadt (nach Möglichkeit aufgekauft und) in Spielplätze verwandelt werden. Spiel- und Bolzplätze sind jedoch aufgrund ihres Lärmkonflikts mit den angrenzenden Anwohnern nur an wenigen Stellen im Ortszentrum geeignet.

## MOBILITÄT & VERNETZUNG

### BAHNLINIE ÜBERWINDEN

Aktuell bildet die Bahnlinie eine starke Barriere im Heidesheimer Stadtkörper. Die vier Unterführungen im Stadtgebiet sind alle für Fuß- und Radverkehr nicht attraktiv. Wünschenswert wäre eine bauliche Verbreiterung der Unterführungen, um angemessene Fuß- und Radwege integrieren zu können; allerdings ist hier die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn als Besitzerin der Gleisanlagen Voraussetzung. Mindestens sollen die Unterführungen gestalterisch aufgewertet werden mit ansprechender Oberflächengestaltung (Farben, Materialien) sowie guter Beleuchtung, um sie zu allen Tageszeiten gut nutzbar zu machen. Die Unterführung direkt am Bahnhof ist als Treppenanlage nicht barrierefrei; hier sollte ein Aufzug oder eine andere Maßnahme zur Barrierefreiheit gebaut werden.

Unattraktive Unterführung // Quelle: UmbauStadt



Aktuell läuft seitens der Deutschen Bahn AG ein Planfeststellungsverfahren für den Bereich Bahnhof Heidesheim, sodass die Situation entlang der Bahnlinie verbessert werden wird. Auch der Haltepunkt Uhlerborn soll aufgewertet und verändert werden.

### VERKEHR BERUHIGEN

Die hohe Geschwindigkeit auf der Ortsdurchfahrt Binger Str./Mainzer Str. führt zu einer Abwertung Heidesheims. Der Durchgangsverkehr muss verlangsamt werden, um dem Ortsteil wieder mehr Attraktivität zu geben. Dazu können verkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen gehören:

#### VERKEHRSRECHTLICHE MASSNAHMEN

Aktuell gilt für fast die gesamte Ortsdurchfahrt Tempo 50, nur vor Fußgängerüberwegen (Zebrastrifen) ist kurzfristig Tempo 30 ausgewiesen. Für die gesamte Ortsdurchfahrt sollte zukünftig Tempo 30 gelten, um den Verkehrs zu verlangsamen. Dadurch sinkt das Unfallrisiko und die Lärmbelastung enorm. Da es sich hier um Landesstraßen handelt, muss die Stadt Ingelheim die Geschwindigkeitsreduzierung mit den zuständigen Landesbehörden abstimmen; die diesbezügliche Abstimmung ist erfolgt und die Vorbereitungen der Umsetzung für den Bereich der Mainzer Straße sind in Bearbeitung.

Zusätzlich schlagen die Verfasser für den Kernbereich (ca. zwischen Einmündungen Römerstraße und Clemensstraße) die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20) vor. Dort, wo die höchste Dichte an Einzelhandel und Gastronomie ist, würde somit das Tempo noch weiter gesenkt. Auch hier gilt als Voraussetzung die Koordination mit den zuständigen Landesbehörden.

### BAULICHE MASSNAHMEN

Erfahrungsgemäß sind Geschwindigkeitsbegrenzungen allein nur selten erfolgreich – die gefahrene Geschwindigkeit richtet sich maßgeblich nach der baulichen Gestaltung der Straße. Eine Geschwindigkeitsreduzierung findet statt bei einer optischen Verengung der Fahrbahn und bei Verschwenkungen.

- **optische Verengung:** durch mehr Straßenmöblierung und insbesondere straßenbegleitende Bäume wird die Straße optisch verengt, dadurch fahren Autofahrende automatisch langsamer. Bei zukünftigen Umgestaltungen sind solche Elemente zu integrieren.
- **Verschwenkungen in der Fahrbahn:** eine gelegentliche leichte Verschwenkung der Fahrbahn durch die Integration von Straßenbäumen verlangsamt den Verkehr. Dieses Thema wird aktuell bereits durch einen Auftrag der Stadt Ingelheim für eine Detailplanung des Kreuzungsraums im Ortskern bearbeitet.



Zugeparkter Bürgersteig

### PARKRAUM-ORGANISATION IN DEN WOHNSTRASSEN

Die Wohnquartiere in Heidesheim, insbesondere direkt im Zentrum, sind vom ruhenden Verkehr geprägt und sehr unattraktiv für Fußgänger und Radfahrer. Wie das Foto illustriert, sind Fußwege häufig überhaupt nicht nutzbar. Maßnahmen zur Neuordnung und Verbesserung können im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgelegt werden und Abhilfe schaffen:

- **Neuordnung der Parkplätze:** Wildes Parken muss unterbunden werden, Parkplätze sollten überall klar abmarkiert sein. Dadurch kann das Parkplatzangebot auf diesen Flächen erhöht werden; wildes Parken ist häufig weniger effizient als klar zugewiesene Parkplätze.
- **Freihalten von Fußwegen durch Reduktion des Parkplatzangebots:** Fußwege müssen durchgehend freigehalten werden. Wo diese aktuell durch Parkflächen blockiert werden, sind die Parkplätze abzuschaffen, siehe VEP.
- **Einführung von Anwohnerparken:** die Schaffung und der Unterhalt von Parkplätzen im öffentlichen Raum kostet die Stadt Ingelheim Geld, deshalb ist es gerechtfertigt, für diese Leistung auch Geld einzunehmen. Die Stadt Ingelheim sollte



Schlechte und ungenutzte Fahrradständer am Bahnhof // Quelle: UmbauStadt

Anwohnerparkausweise gegen Gebühr ausstellen, um den Parkdruck in Heidesheim zu regulieren und weitere Anreize zu schaffen, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.

- **Stärkung alternativer Angebote:** flankierende Maßnahmen, um andere Verkehrsmittel zu stärken, reduzieren den Bedarf für Autos und damit auch den Parkdruck. Die anderen Maßnahmen in diesem Handlungsfeld zielen darauf.



Ungeordnete und improvisiertes Parken am Bahnhof // Quelle: UmbauStadt



Darstellung der verschiedenen Verbindungsachsen in den Heidesheimer Ortskern // Quelle: UmbauStadt

## VERNETZUNG DER VERKEHRSMITTEL

Heidesheim verfügt über eine gute ÖPNV-Anbindung an das Umland über eine gut getaktete Schienenanbindung an die umliegenden Groß- und Mittelstädte. Dieses Potenzial kann besser ausgeschöpft werden, wenn der Umstieg von anderen Verkehrsmitteln auf den Zug erleichtert wird. Momentan ist dieser Umstieg sehr unattraktiv (siehe Fotos): es gibt keinen guten und geordneten Parkplatz am Bahnhof, auch keine attraktiven und sicheren Fahrradständer, sodass viele Menschen wild parken oder sich ganz gegen den Zug entscheiden.

Eine entsprechende Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes würde hier Abhilfe schaffen. Sie ist exemplarisch in den Entwürfen zum Ortszentrum dargestellt. Dazu gehören sichere Radabstellanlagen: U-Rohre, an denen der Fahrradrahmen angeschlossen werden kann, evtl. auch eine kleine Servicestation mit Luftpumpe. KFZ-Parkplätze müssen ausgewiesen werden, der Belag muss erneuert und Markierungen müssen angebracht werden. Ein kleiner Teil der Stellplätze kann gegen Gebühr fest vermietet werden. Auch eine barrierefreie Umgestaltung der Unterführung unter dem Bahnhof wird dazu beitragen.



### **ANBINDUNG AN DAS ORTSZENTRUM**

Wie im folgenden Kapitel dargestellt wird, schlägt der Rahmenplan umfangreiche Eingriffe im Ortszentrum vor. Damit die Heidesheimer davon tatsächlich profitieren können, muss das Ortszentrum gut erreichbar sein. Heidesheim ist über verschiedene Straßen und Wanderrouen bereits gut eingebunden (siehe Grafik); das kann noch forciert werden. Durch die entsprechenden gestalterischen Eingriffe in Heidesheim (Verkehrsberuhigung, Organisation Parkraum, damit Fuß und Rad attraktiver werden) wird die Anbindung des gesamten Orts an das Zentrum verbessert.

Diese Verbindungen sollten bei den zukünftigen Baumaßnahmen der Stadt Heidesheim im Vordergrund stehen und entsprechend in die Planungen einbezogen werden. Dies kann noch durch zusätzliche gestalterische Elemente unterstützt werden: künstlerisch gestaltete Wegweiser oder Elemente in den Bürgersteigen, die auf das Zentrum verweisen.

## 2. ORTSZENTRUM

Auf der Grundlage der Analyse identifiziert der Rahmenplan zwei Handlungsfelder für die bauliche Gestaltung des Ortskerns.

Zum einen drei Handlungsräume (A-C), an denen ein baulicher Eingriff angebracht ist – Areale für neue Gebäude mit neuen Funktionen, um das Ortszentrum Heidesheims attraktiver zu gestalten.

Zum anderen vier Handlungsräume (1-4) entlang des Wildgrabens, die diesen als zentrale Achse für Heidesheim stärken und auf unterschiedliche Weise aufwerten.

Dabei befinden sich alle diese Eingriffe unmittelbar im historischen Kontext des Ortskerns und den dortigen historischen Gebäuden: Markthalle, Gold'nes Lamm, Altes Rathaus, Schönborner Hof, St. Philippus und Jakobus.

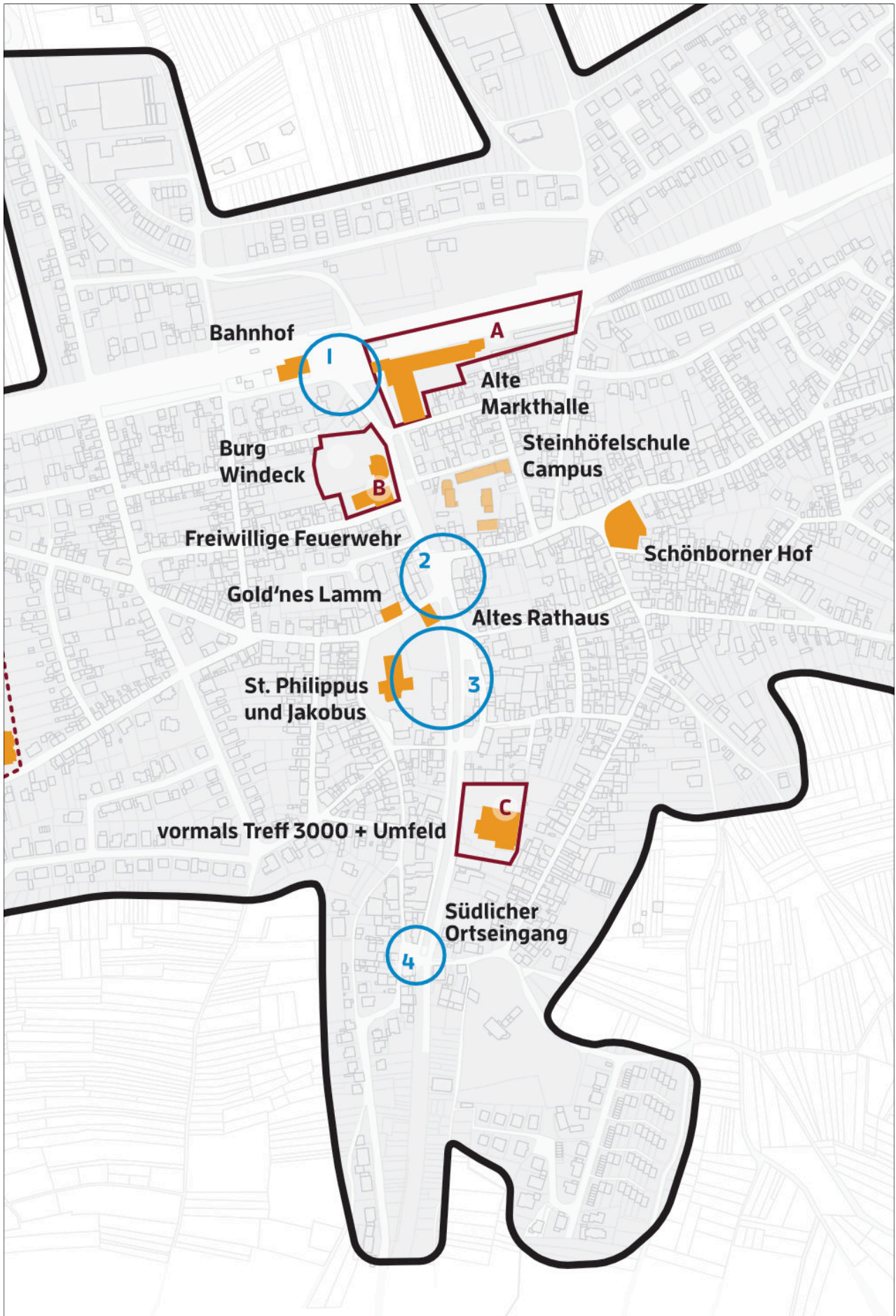
Aufwertung Straßenraum & Freiräume am Wildgraben:

- 1 Umfeld Bahnhof & Markthalle
- 2 Ortsmitte
- 3 Rathausplatz & Umfeld
- 4 Südl. Ortseingang (Grabenstr. / Oberdorfstr.)

Handlungsräume Umwandlung & Nachverdichtung:

- A Markthalle & Ladestraße
- B Feuerwehr-Areal
- C Treff 3000

Der Gebäudebestand der Steinhöfelschule sowie der Veranstaltungsort 'Schönborner Hof' sind zwei weitere zentral gelegene bedeutende Liegenschaften und Funktionsträger in der Ortsmitte; sie werden im Rahmenplan ebenfalls mitgedacht und mit entwickelt.



Übersicht über die Handlungsräume im Heidesheimer Ortszentrum // Quelle: UmbauStadt

# AUFWERTUNG STRASSENRAUM & FREIRÄUME AM WILDGRABEN

## I UMFELD BAHNHOF & MARKTHALLE

Am Bahnhof Heidesheim beginnen und enden viele Besuche des Ortes. Also muss das Bahnhofsumfeld ansprechend gestaltet sein. Es müssen die verschiedenen Verkehrsarten organisiert, der Zugang und Übergang zur Ladestraße und zur Markthalle geklärt und der Wildgraben ansprechend gestaltet angebunden werden.

### *WILDGRABEN GESTALTEN*

Der Wildgraben bildet vom Bahnhof aus den Auftakt und Beginn des Ortskerns und kann auch als Leitfaden und Orientierung dienen. Daher soll dieser Beginn gestalterisch aufgewertet werden; so kann die Grünfläche auch als Gelenk zwischen Bahnhof, Ortskern, Ladestraße und Markthalle fungieren.

Der Wasserlauf und die Uferbereiche sollen neu gestaltet werden, sodass er über Stufen leicht zugänglich und erlebbar ist. Außerdem sollen Spielgeräte in die Grünfläche integriert werden; im Zusammenhang mit dem Café-Bereich eines Verbrauchermarktes in der Markthalle kann hier ein Aufenthaltsbereich entstehen.

### *ÜBERGANG LADESTRASSE / MARKTHALLE*

Aktuell ist die Ladestraße ungeordnet und die Oberflächen in sehr schlechtem Zustand. Mit der Neugestaltung der gesamten Fläche und der Einrichtung des Verbrauchermarktes in der Markthalle muss hier wieder eine echte Verkehrsführung mit klar definierten Flächen für KFZ- und Fußverkehr eingerichtet werden, d.h. eine neue Straßenfläche mit Bordsteinen und Bürgersteigen.

### *ORGANISATION KFZ- UND FAHRRADPARKEN*

Der Bahnhof soll als Mobilitätsknotenpunkt so gestaltet sein, dass verschiedene Verkehrsmittel problemlos miteinander kombiniert werden können. Momentan findet KFZ- und Fahrradparken im Bahnhofsumfeld ungeordnet statt; es sollen klar markierte KFZ Parkplätze und sichere und komfortable Radabstellanlagen eingerichtet werden. In die neu geordneten Parkflächen können auch zusätzliche Bäume integriert werden.



Übersichtsplan Neuordnung Bahnhofsumfeld & Markthalle // Quelle: planquadrat

## **2 ORTSMITTE**

Der zentrale Platz Heidesheims wird aktuell durch den Verkehr dominiert – die Ortsdurchfahrt als Hauptverkehrsstraße und zwei Bushaltestellen prägen den Ort. Eine umfassende Umgestaltung mit Verlegung der Bordsteine würde dem Platzraum einen grundlegend anderen Charakter geben.

### *EIN PLATZ FÜR HEIDESHEIM*

Aktuell hat Heidesheim keinen eindeutig definierten Dorfplatz als zentralen Treffpunkt, Identitätsort, Markierung des Ortsteils. Mit der Umgestaltung der Ortsmitte kann ein solcher Ort entstehen, zentral gelegen und attraktiv gestaltet: ein Ort, der es wert ist, besucht zu werden. Davon würde insbesondere der lokale Einzelhandel profitieren, der in unmittelbarer Nähe ansässig ist. Mehr Qualität bedeutet mehr Laufkundschaft, mehr spontane Besuche und damit auch mehr Umsatz.

### *MODERNE UND KLIMA-ANGEPASSTE GESTALTUNG*

Damit die Ortsmitte diese Funktionen erfüllen kann, muss sie entsprechend gestaltet werden. Aktuell werden durch Fachbüros im Auftrag der Stadt Ingelheim Detailplanungen für die Gestaltung des Wildgrabens und die Kreuzung erarbeitet. Im Folgenden gibt der Rahmenplan Anregungen, die in der nebenstehenden Planskizze und in der Planskizze auf S. 57 dargestellt sind.

#### **Wichtige Gestaltungselemente:**

- **Oberflächengestaltung bestimmt Platzcharakter:** Die Verfasser empfehlen eine Gestaltung, die den neuen Platz auch optisch von den Zubringerstraßen absetzt; beispielsweise durch eine farblich abgesetzte Pflasterung, die sowohl Bürgersteige als auch Fahrbahn mit einbezieht.
- **Oberflächen und Möblierung auch geeignet für Veranstaltungen:** Als Dorfplatz sollte die Ortsmitte auch dafür geeignet sein, Veranstaltungen (Märkte, Konzerte, Open-Air-Kino, etc.) abzuhalten. D.h. die Oberflächen müssen darauf ausgelegt sein, höhere Lasten auszuhalten und die Möblierung muss so platziert und gestaltet werden, dass die zentrale Fläche zusammenhängend nutzbar ist.
- **Begrünung, Oberflächen und Bäume:** Die Ortsmitte soll als Platz im Wortsinn keine Grünfläche sein, sondern soll in wesentlichen Teilen mit festen Belägen gestaltet werden. Grüne Elemente sollen in die Gestaltung integriert werden – je mehr Grün in der Stadt, desto besser: Bäume absorbieren Lärm und Schadstoffe, unterstützen ein gutes Mikroklima und spenden Schatten. Bei der Auswahl der Pflanzen (insb. der Bäume) ist darauf zu achten, dass diese sich auch unter zunehmend wärmeren Bedingungen (Auswirkungen des Klimawandels) gut gedeihen können.
- **Aufgreifen des Wildgrabens als Gestaltungselement:** Unter dem Platz verläuft der Wasserlauf des Wildgrabens, der nördlich und südlich oberirdisch und sichtbar verläuft. Um diese visuell sichtbar zu machen, kann in der Oberflächengestaltung der Wasserlauf angedeutet werden, entweder über die Oberflächengestaltung (auffällige Pflasterung), über ein Kunstprojekt oder über ein Wasserelement (Brunnen, kleiner Wasserlauf).

- **Freihalten von Sichtachsen:** Bei der Platzierung von Möblierung und Bäumen muss in den engen Kurven die Verkehrssichtbarkeit gewährleistet bleiben, um Unfällen vorzubeugen.
- **Radabstellanlagen und E-Bike-Ladestationen:** Die Anbindung an den ÖPNV ist über die Buslinien bereits gut etabliert. Um die nachhaltige Mobilität weiter zu fördern, soll der Radverkehr attraktiver gemacht werden. Bei der Platzgestaltung kann dies insbesondere über ein Angebot von sicheren und stabilen Radabstellanlagen erfolgen.



Bestandsplan Ortsmitte (als Referenz) // Quelle: planquadrat



Entwurfsskizze für Umgestaltung Ortsmitte // Quelle: planquadrat

### *ZENTRALE ADRESSEN / ALTES RATHAUS - GOLD'NES LAMM - SCHÖNBORNER HOF*

Für alle drei zentralen Gebäude mit identitätsstiftender Wirkung müssen ökonomisch nachhaltige und tragfähige Sanierungs-, Modernisierungs- und Nachnutzungskonzepte als Voraussetzung für deren weiteren Betrieb erarbeitet und entwickelt werden. Wenn einerseits der öffentliche Raum eine gestalterische und funktionale Aufwertung erfahren haben wird, müssen andererseits auch in den adressbildenden Gebäuden Nutzungen und Angebote aufrecht erhalten und erneuert oder auch neu geschaffen werden, um das Große und Ganze einer vielgestaltigen und lebendigen Ortsmitte abzurunden.

### *ÜBERSICHTLICHER UND RUHIGER VERKEHR*

Durch die Umgestaltung der Verkehrsführung von Mainzer Straße und Binger Straße wird die Kreuzung übersichtlicher. Anstatt einer langen S-Kurve mit zwei seitlich hinzuführenden Straßen wird die Situation in zwei separate T-Kreuzungen geteilt. Durch die abknickende Vorfahrt ändert sich an der aktuellen Vorfahrtsituation für die Ortsdurchfahrt jedoch nichts. Gleichzeitig werden die Abbiegewinkel für die Ortsdurchfahrt steiler und die Kurven enger. Dadurch wird der Verkehr entlang der Strecke bewusst verlangsamt und beruhigt.

Gekoppelt mit der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs ist die Ortsmitte damit nicht mehr Anhängsel einer Durchfahrtsstraße, sondern ein wirklicher Platz, auf dem die Autos geduldete Gäste sind.

### *NEUORGANISATION BUSHALTESTELLEN*

Bisher sind die Bushaltestellen außerhalb der Fahrbahn platziert, sodass die Busse sich aus dem fließenden Verkehr aus- und wieder einfädeln. Im Entwurf sind die Haltebereiche nun auf der Fahrbahn platziert. Dadurch wird im Seitenbereich Platz für andere Nutzungen gewonnen und der Busverkehr fließt schneller, da das Aus- und Einfädeln entfällt. Gleichzeitig folgt daraus, dass sich der Autoverkehr hinter den haltenden Bussen stauen kann. Die Verfasser halten dies für vertretbar: die Taktung der Busse ist nicht so hoch, dass es ein häufiges Problem wäre, und die positiven Effekte für den Busverkehr wiegen die leichte Stauung auf.





Übersichtsplan Rathausplatz und Umfeld // Quelle: planquadrat

### 3 RATHAUSPLATZ & UMFELD

Der Abschnitt des Wildgrabens direkt südlich der Ortsmitte sowie der Rathausplatz, auch Freier Platz genannt, sollen umgestaltet werden. Der Wildgraben soll auch hier besser zugänglich und erlebbar gemacht werden; dazu gehören Stufen und Trittsteine zum und im Wasser. So kann der Wildgraben direkt betreten werden. Gerade im Zusammenhang mit der Kindertagesstätte bietet der Wildgraben Gelegenheit für Spielbereiche. Sicherheitsaspekte (Thema: Hochwasser) müssen hierbei freilich gesondert geprüft werden und Gefahren müssen ausgeschlossen sein.

Ebenfalls umgestaltet werden soll der Rathausplatz. Aktuell ist der Platz eine große gepflasterte KFZ-Parkierungs-Fläche ohne gestalterischen Anspruch. Eine andere Oberflächengestaltung – wasserdurchlässige Oberflächen, z.B. Rasengittersteine o.ä. sowie zusätzliche Bäume lassen den Rathausplatz ganz anders erscheinen. Die Bäume müssen so platziert werden, dass eine ausreichend große Aufstellfläche für ein Zelt oder eine Bühne o.ä. bleibt, sodass der Platz auch für Veranstaltungen genutzt werden kann. Ebenfalls umgestaltet wird der Vorplatz des Rathauses (Ostseite Rathaus, zur Ortsmitte hin). Neue Bepflanzung und Grünflächen erzeugen eine ansprechende Eingangssituation.



Unattraktive Oberflächengestaltung auf dem Rathausplatz // Quelle: UmbauStadt

Die nebenstehende Abbildung auf S. 59 zeigt einen Planausschnitt aus dem städtebaulichen Entwurf für die Ortsmitte, Oktober 2021, der bereits vorliegt und für die weiteren Konkretisierungen der Umgestaltung und Aufwertung der Ortsmitte von Heidesheim eine Grundlage bildet.



Der Inhalt dieser Planunterlage ist gemäß  
DIN ISO 16016 urheberrechtlich geschützt.  
Ingenieurgesellschaft Dr. Siekmann + Partner mbH

Projekt: <b>Städtebauliche Erneuerung Ortsmitte Heidesheim</b>		 Ingenieurgesellschaft Dr. Siekmann + Partner mbH
<b>Stadt Ingelheim</b>		Maßstab: <b>1 : 500</b>
Planbezeichnung: <b>Städtebaulicher Entwurf</b> - Gesamtplan -	Bearb.: Pottinger Gez.: Pottinger Gepr.: Wickert	Datum: 21.10.2021 Pr. Nr.: 20 253 Anl. Nr.:

Ausschnitt des städtebaulichen Entwurfs Kreuzungsbereich Ortsmitte und Dorfplatz Heidesheim (Quelle: Stadt Ingelheim am Rhein; Ingenieurgesellschaft, Dr. Siekmann + Partner mbH)

#### **4 SÜDLICHER ORTSEINGANG**

An der Kreuzung Oberdorfstraße/Uferstraße/Grabenstraße besteht das Potenzial für eine schön gestaltete Grünfläche, mit geordneten Funktionen. Die Bestandssituation ist eine weitläufige und nicht attraktiv gestaltete Asphaltfläche, die den Wildgraben unterbricht und unübersichtlich ist, was für Fuß- und Radverkehr potenziell gefährlich werden kann.

##### *KLARE VERKEHRSFÜHRUNG*

Die weitläufige Asphaltfläche ist momentan nur durch Straßenmarkierungen strukturiert. Durch den Bau von neuen Bordsteinen entsteht ein klarer Straßenraum mit eindeutiger Kreuzung und Fahrbeziehungen. Dadurch werden die Kurven enger (Verkehrsberuhigung) und es entstehen ausreichend große Flächen für Fußgänger in den Seitenbereichen.



Ungeordnete und unattraktive Verkehrsfläche, mit unstrukturierten Parkplätzen // Quelle: UmbauStadt

##### *GRÜN- UND SPIELFLÄCHEN ANLEGEN*

Durch die Einrichtung der Fahrbahn entstehen auch Flächenpotenziale für neue Grünflächen (Entsiegelung von befestigten Teilflächen). Es entstehen neue Flächen für Aufenthalt; auch ein kleiner Spielplatz kann hier entstehen. An verschiedenen Stellen können neue Bäume gepflanzt werden.

##### *ORGANISATION DER PARKPLÄTZE*

Momentan werden die freien Flächen zum wilden Parken genutzt. Durch die Neuordnung der Flächen entsteht die Möglichkeit, die Parkplätze klar zu ordnen, entweder straßenbegleitend oder im Block an der Grabenstraße. Insgesamt entstehen so 12 markierte Parkplätze, die durch Bäume gefasst werden.



Übersichtsplan südlicher Ortseingang // Quelle: planquadrat

## HANDLUNGSRÄUME UMWANDLUNG & NACHVERDICHTUNG:

### A MARKTHALLE & LADESTRASSE

Die Markthalle in Heidesheim ist aktuell in einem schlechten baulichen Zustand, aber aufgrund ihrer zentralen Lage und ihres Potenzials als ortsbildprägendes Gebäude soll sie dringend wieder in Nutzung genommen werden, mit einer öffentlichen Nutzung. Die Verfasser schlagen vor, in der Markthalle und einem neuen Anbau einen Verbrauchermarkt in Verbindung mit der Vermarktung regionaler Produkte als Ersatz für den geschlossenen Treff 3000 unterzubringen. Zusätzlich können im Osten des Areals andere Nutzungen untergebracht werden, um die Ladestraße und das Gelände voll auszunutzen. Grundsätzlich wäre (auch nach einem Beschluss des Ortsbeirats von 2018) eine Nutzung als Kultur- und Markthalle möglich. Die Verfasser sprechen jedoch gemäß den Ergebnissen einer vom Architekturbüro Schäfer & Eichler ausgearbeiteten Machbarkeitsstudie eine Empfehlung gegen diese Nutzung aus, siehe folgende Erläuterungen und siehe Seite 71.

#### *ARGUMENTE FÜR VERBRAUCHERMARKT / ARGUMENTE GEGEN KULTURHALLE, GEMÄSS MACHBARKEITSSTUDIE*

Die Nutzung der Alten Markthalle als Verbrauchermarkt erscheint in vielerlei Hinsicht sinnvoll. Eine Umnutzung ist aus konstruktiver und gebäudetechnischer Sicht möglich, sie würde zu einer Aufwertung des nördlichen Teils von Heidesheims beitragen und sich sinnvoll in die Gesamtkonzeption der Ortsmitte einfügen. Es würde von Montag bis Samstag ein Ort der Begegnung entstehen, welcher neue Arbeitsplätze schafft und eine wertvolle, belebende Nutzungsergänzung für den Ort darstellt.

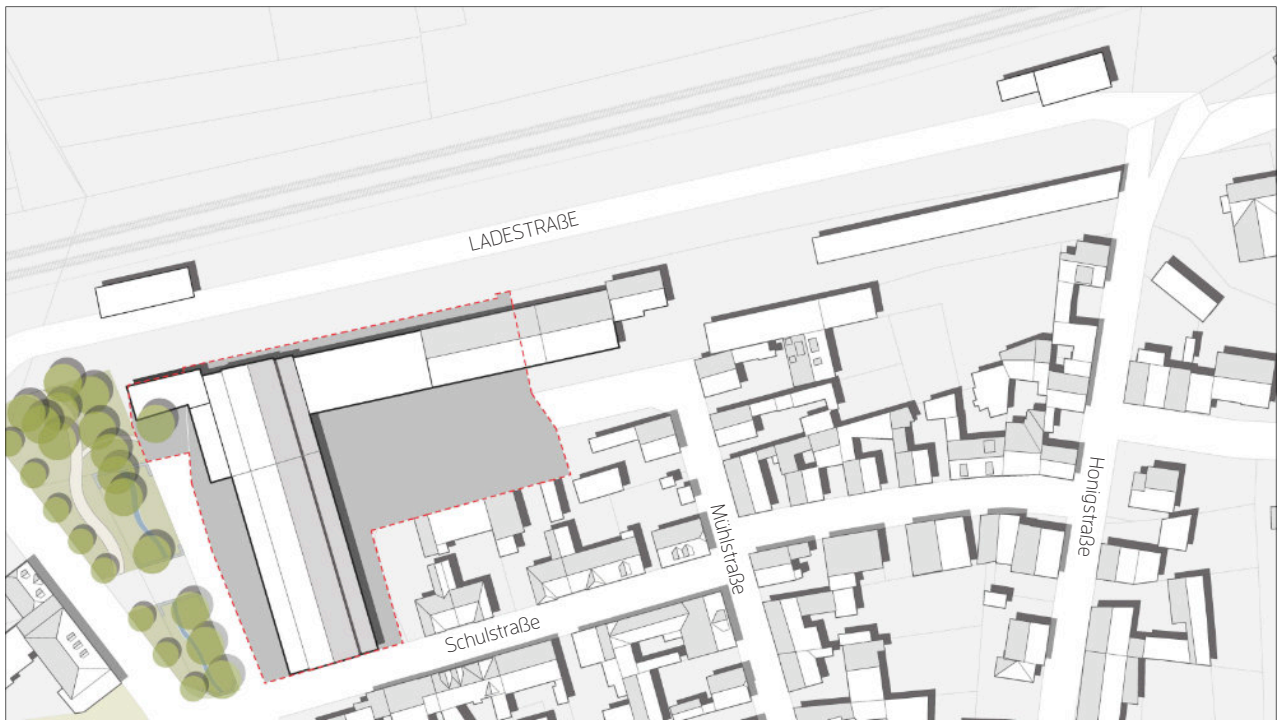
Insbesondere könnte ein neuer Verbrauchermarkt neben dem Versorgungsangebot auch Aufenthaltsqualität bieten. Die Lage des Verbrauchermarkts in unmittelbarer Nähe zur Bahn, zu öffentlichen Nutzungen und Grünflächen bietet sich hierfür an und schafft einen neuen Anziehungspunkt im Ortskern.

Durch die Umnutzung der alten Markthalle zu einem Verbrauchermarkt gäbe es eine direkte Anknüpfung an die historische Aufgabe und langjährige Funktion des Gebäudes, nämlich Lebensmittel des Ortes zu präsentieren, zu vermarkten und zu liefern und eine soziale Kontinuität, die die Investition in das Denkmal „Alte Markthalle“ sinnstiftend unterstreichen würde.



Aktueller schlechter Zustand der Markthalle, aber großes Potenzial für ein Markenzeichen in Heidesheim // Quelle: UmbauStadt

Eine Nutzung als Veranstaltungshalle erscheint hingegen wenig sinnvoll, da bei deutlich geringerer Nutzungsdauer als beim Verbrauchermarkt die gleichen Maßnahmen am Gebäude notwendig wären. Anders als beim Verbrauchermarkt würden sich die Kosten für die Finanzierung einer Veranstaltungshalle durch den Betrieb der Halle nicht refinanzieren. Die Baukosten könnten somit nicht wieder eingespielt werden. Zudem ist bei einer Veranstaltungshalle mit einer erheblich höheren Lärmbelastung für die angrenzenden Anwohner zu rechnen.



Markthalle & Ladestraße / Bestand // Quelle: planquadrat



Markthalle & Ladestraße / Entwurf // Quelle: planquadrat

## **B FEUERWEHR-AREAL**

Zusätzlich zur generellen Aufwertung des Burggartens als Freibereich (insbesondere mit einem in der Ortsmitte gelegenen Spiel-Angebot) kann der Burggarten der Burg Windeck und das Feuerwehr-Areal baulich umgestaltet werden. Sollte es gelingen, für die Feuerwehr einen geeigneten neuen Standort zu entwickeln, steht die Fläche des Feuerwehrareals in verschiedener Weise für eine öffentliche Nutzung bereit: als Multifunktionshalle (Kultur, Veranstaltungen, Vereine, Gymnastik). Der Burggarten kann entweder durch einen festen Pavillon als zusätzliches Gebäude (Ergänzung zur Burg Windeck) bebaut werden oder durch eine offenere Gestaltung mit Wandelgang, Sonnensegeln, Spielflächen ausgestattet werden.





Burg Windeck, Burggarten & Feuerwehr-Areal / Entwurf // Quelle: planquadrat

## **SCHULINSEL**

Auch die Schulinsel und das Feuerwehr-Areal kommen als neuer Standort für die Grundschule in Frage (falls ein Umzug der Steinhöfel-Schule einvernehmlich abgesprochen werden sollte). Ein Rück-Umzug der Grundschule vom Ortsrand in eine innerörtliche zentrale Lage wurde freilich in der Beteiligung offen kontrovers besprochen; es gibt eine Reihe von Argumenten für den Erhalt des Standorts am Ortsrand (Grünbezug, ruhige Lage, Erweiterbarkeit am Standort) wie es auch eine Reihe von Argumenten für die Grundschule in der Ortsmitte gibt (Schule als Frequenzbringer in der Ortsmitte, Vermeidung langer Schulwege zum Ortsrand).

Um das Grundstück optimal zu nutzen, ist es denkbar, die Funktion der Schul-Turnhalle auf das Feuerwehr-Areal auszulagern; es könnte dort eine multifunktional nutzbare Halle errichtet werden (Grundschulsport, Gymnastik, Kleinkunst, Bürgerhaus).

Die bestehenden Gebäude auf dem Gelände der Schulinsel sind in jedem Fall zu klein, um die aktuellen Bedürfnisse der Grundschule zu erfüllen, insbesondere vor dem Hintergrund des steigenden Platzbedarfs der Grundschule. Ein Neubau ist nötig, um zusätzliche Flächen auf dem Gelände unterzubringen. Im Zuge dessen kann auch der Freiraum neu gestaltet werden mit attraktiven Oberflächen und zusätzlichen Grünflächen.



Schulinsel- und Feuerwehr-Areal / Bestand // Quelle: planquadrat



Schulinsel- und Feuerwehr-Areal / Entwurf // Quelle: planquadrat

### **C EHEMALIGER TREFF 3000**

Das Grundstück und das Gebäude des ehemaligen Treff 3000 eignen sich eher wenig für eine weitere gewerbliche Nutzung (Büros, Praxen, etc.). Das Grundstück ist zu klein für einen Verbrauchermarkt (insb. im Hinblick auf die benötigten Parkplätze). Eine Marktabfrage bei potentiellen Marktbetreibern hat dies bestätigt; keiner der angefragten Marktbetreiber hat Interesse gezeigt, das Areal und/oder das Gebäude für einen neuen Verbrauchermarkt zu entwickeln. Das bestehende Gebäude wäre zudem nur mit einem sehr hohen Umbau-Aufwand für andere Nutzungen verwendbar.

Die Verfasser schlagen vor, in der Markthalle einen neuen Verbrauchermarkt unterzubringen, um die Nahversorgung in Heidesheim sicherzustellen. So steht die Fläche des Treff 3000 für eine andere Nutzung zur Verfügung; die Verfasser schlagen, in verschiedenen Varianten unterschiedlich ausgestaltete Formen von, Wohnbebauung vor; dabei werden im Sinne der Nutzung der Nachverdichtungspotentiale im Ortskern auch die nördlich und südlich des eigentlichen Treff-3000-Grundstücks gelegenen Flächen in die Vorüberlegungen mit einbezogen.

Es sind verschiedene Formen der Bebauung vorstellbar: Geschosswohnungsbau, Doppelhäuser oder Einfamilienhäuser. Die Verfasser empfehlen eine hohe bauliche Ausnutzung, um das wertvolle innerörtliche Grundstück für möglichst viele neue Bewohner nutzbar zu machen. Die erforderliche Anzahl an Stellplätzen nach Stellplatzschlüssel muss jeweils mit betrachtet werden. Die Verfasser sprechen sich ferner dafür aus, dass bei der Freiraumgestaltung das Element des Kinder-Spielens ausreichend Berücksichtigung findet.



Ehemaliger Treff 3000 / Bestand // Quelle: planquadrat



Ehemaliger Treff 3000 / Entwurf // Quelle: planquadrat

## 3 RAHMENPLAN

Im Folgenden werden die zuvor dargestellten Optionen in einem Rahmenplan zusammengefasst. Die einzelnen Module stehen in Beziehung zueinander und in Abhängigkeit voneinander.

Grundsätzlich gehen die Verfasser von folgenden Prämissen aus:

- 1 Es soll einen Vollversorger an einem städtebaulich sinnvollen und integrierten Standort im Ortskern Heidesheim geben, um den Treff 3000 zu ersetzen. Dafür kommen nur die bestehende Markthalle und das Umfeld der Markthalle in Frage – es gibt keine anderen geeigneten Standorte.
- 2 Es soll in der Ortsmitte von Heidesheim ein modern ausgestatteter und multifunktional nutzbarer Veranstaltungsort entstehen. Hierfür eignet sich der Standort / das Grundstück der Freiwilligen Feuerwehr direkt neben dem Park (Burggarten) der Burg Windeck.
- 3 Voraussetzung für die Errichtung eines innerörtlich gelegenen Veranstaltungsortes ist die Verlegung des Feuerwehrstandortes; hierfür werden derzeit Grundstücke in Heidesheim geprüft. Bis zur Errichtung einer neuen Feuerwehr und der Errichtung eines neuen innerörtlichen Veranstaltungsortes in Heidesheim soll der bisher als Veranstaltungsort genutzte Schönborner Hof in angemessener Weise in Stand gehalten werden und in Nutzung bleiben.
- 4 Die Grundschule soll langfristig von ihrer aktuellen Lage am Ortsrand an einen Standort im Ortskern (zurück-) verlegt werden können.
- 5 Auf dem Gelände der ZOAR am westlichen Ortsrand soll eine Verdichtung der Nutzung für Wohnen und Wohnfolgeeinrichtungen in wohngebietsadäquater Weise erfolgen.
- 6 In alle vorgenannten Teilaspekte soll immer die Aufenthaltsqualität des Öffentlichen Raums für Kinder und alle Generationen in Form von Spielplätzen und Bewegungsräumen eingebunden werden.

Das Kapitel schließt mit kurzen Betrachtungen zu den bereits genannten Flächen:

- ZOAR-Flächen im Westen von Heidesheim und
- aktueller Grundschulstandortes im Südosten von Heidesheim.

Diese Flächen liegen nicht direkt im Ortskern, interagieren aber über die dortigen Nutzungen mit dem Ortskern und sind aufgrund ihrer Größe ausschlaggebend für die Entwicklung Heidesheims in den nächsten Jahrzehnten.

## **NUTZUNG DER MARKTHALLE**

Neben dem Wunsch eines Nahversorgungsangebots im Ortskern gibt es seitens der Bevölkerung und des Ortsbeirates auch den Wunsch der Reaktivierung der Alten Markthalle zum ursprünglichen Zweck der Halle mit Angeboten aus der Region von ansässigen Erzeugern. Darüber hinaus sollen kulturelle und freizeitleiche Angebote im Sinne eines Gemeindezentrums in der Ortsmitte ihren festen Platz finden.

Die Nutzung der Alten Markthalle als Kultur- und Markthalle ist grundsätzlich denkbar, sollte aber in den Kontext der weiteren Bedürfnisse der Heidesheimer Bevölkerung gestellt werden. Mit ihrer Lage und Größe besitzt sie im Ortskern die einzige größere, öffentlich nutzbare und überdachte Fläche. Aufgrund des baulichen Zustandes ist die Halle derzeit nicht nutzbar und muss baulich ertüchtigt werden. Dies ist mit einem hohen Investitionsaufwand verbunden. Darüber hinaus besteht der dringende Wunsch einer Einkaufsmöglichkeit im Ortskern. Aufgrund fehlender alternativer Flächen für einen Verbrauchermarkt, kann dieser, außer in der Alten Markthalle, nicht im Ortskern untergebracht werden. Zudem hat die Machbarkeitsstudie von Schäfer und Eichler, siehe Anhang, nachgewiesen, dass eine Kulturhalle nicht wirtschaftlich tragfähig betrieben werden kann. Dagegen eignet sich der Standort der Feuerwehr, um hier eine Multifunktionshalle zu etablieren. So könnte zusammen mit einer Umgestaltung des Straßenraums ein Treffpunkt und Aufenthaltsraum rund um die Markthalle und die Burg Windeck geschaffen werden, der den Ortskern belebt und alte Funktionen zurückbringt. Notwendige Voraussetzung hierfür ist die erfolgte Verlegung des Feuerwehrstandortes an einen geeigneten Standort.

Eine ausschließlich Nutzung der alten Markthalle als Kulturhalle würde dem dringenden Bedürfnis eines Verbrauchermarkts im Ortskern entgegenstehen und ist mit dem hohen Investitionsaufwand in Verbindung mit den fehlenden Wiedereinnahmen auch kritisch zu sehen. Daher wird empfohlen, diese Variante nicht weiter zu verfolgen und stattdessen eine Nahversorgungsmöglichkeit für die Markthalle in Betracht zu ziehen in Kombination mit einer Multifunktionshalle in der näheren Umgebung, welche die Funktionen der vormaligen Kultur- und Markthalle übernimmt und noch weitere Nutzungsmöglichkeiten bietet (private Feiern, Vereinsnutzung, Gymnastik, etc.).

# RAHMENPLAN ORTSMITTE HEIDESHEIM



## Burg Windeck & Veranstaltungshalle

Umgestaltung des Gartens und Ergänzung einer Veranstaltungshalle mit Sportfunktion auf dem Grundstück der Freiwilligen Feuerwehr

## Entwicklung Wildgraben

Umgestaltung und Erlebarmachung des Wildgrabens mittels Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten



## ZOAR-Gelände

Entwicklung des Geländes zu einem gemischt genutzten Gelände mit Wohnen und sozialen Nutzungen



## Entwicklung ehemaliger Treff 3000

Umnutzung des gewerblichen Grundstücks zu einer künftigen Wohnnutzung. Nachbargrundstücke können durch Nachverdichtung einbezogen werden



### Markthalle & Entwicklung Ladestraße

Reaktivierung der Markthalle zu einem Einzelhandelsstandort mit Versorgungsfunktion und regionalen Ergänzungsangeboten & Entwicklung der Ladestraße



### Potentiell neuer Standort der Freiwilligen Feuerwehr

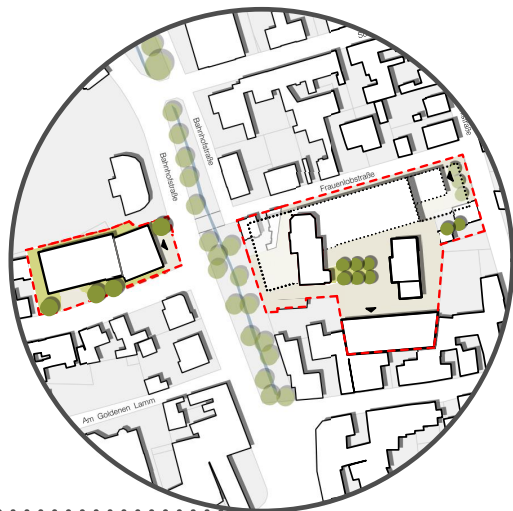
Umzug der Freiwilligen Feuerwehr auf ein neues Grundstück in Heidesheim

### Umnutzung Schönborner Hof

Nach Bau der Veranstaltungshalle Umnutzung des "Schöbo", bspw. Wohnen, Hotel, etc.

### Entwicklung Schulstandort & Kindergarten

Sanierung bzw. Vergrößerung der Schule, Teilnutzung (Sport) auch in Kombination mit Veranstaltungshalle möglich; Notwendigkeit Erweiterung der Schulfläche auf Nachbargrundstücke ist zu prüfen



## ZOAR & GRUNDSCHULE

Zur gesamtörtlichen Abrundung der Maßnahmenvorschläge für den Rahmenplan zur Ortsmitte Heidesheim werden zu den beiden Arealen ZOAR, im Westen Heidesheims, und Grundschule an der Sandmühle, im Südosten Heidesheims, noch folgende Hinweise gegeben.

### ZOAR

Angesichts der Lage Heidesheims und des Wohnungsmarktes in Heidesheim, in Ingelheim und im Raum westlich von Mainz sowie angesichts der Flächenpotentiale auf dem ZOAR-Areal erscheint es als sehr sinnvoll, dringend benötigten Wohnraum am westlichen Ortsrand von Heidesheim in einer bereits erschlossenen Lage auf den noch unbebauten Freiflächenpotenzialen des ZOAR-Areal in angemessener Höhenentwicklung und Dichte sowie in klarer Ausbildung eines westlichen Siedlungsrandes zu entwickeln und anzubieten.

- Für das ZOAR-Areal liegen bereits verschiedene Voruntersuchungen für potentielle Nachverdichtungen vor, je mit dem Fokus auf Wohnungsbau. Diese Studien umreißen den Umgriff der bebaubaren Flächen und vermitteln Möglichkeiten für eine zukünftige Nachverdichtung (Lage, Form, Kubatur).
- Die denkmalgeschützten Gartenanlagen und Gebäude auf dem ZOAR-Areal (vorrangig die nördliche Hälfte des ZOAR-Areals) bleiben erhalten und verbleiben in der bisherigen Nutzung und beim bisherigen Eigentümer.
- Große Teile der südlichen Hälfte des ZOAR-Areals können für Wohnnutzung entwickelt werden; dabei können manche bestehende untergenutzte Gebäude niedergelegt werden. Die städtebauliche Gesamtstruktur und der Nutzungs-Mix (Wohnen und Wohnfolgeeinrichtungen) müssen definiert werden.
- Ein vorbereitender B-Plan wird aktuell erstellt.

## **GRUNDSCHULE AN DER SANDMÜHLE**

Angesichts der Lage der Grundschule an der Sandmühle und ihres bestehenden Raumangebotes sowie angesichts des baulichen Zustands des Gebäudeensembles erscheint es als sehr sinnvoll, vor Investition in umfangreiche Sanierungsmaßnahmen in eine vorhandene Struktur an einem ungünstig angebundenen Ort, die Verlegung des Grundschulstandortes zu erwägen.

Die Ansiedlung der Grundschule in der Ortsmitte erscheint aus vielerlei Sicht sehr sinnvoll: Kurze Wege, gute Anbindung, Schule als lebendiger Ort einer lebendigen Ortsmitte.

Die Optionen für eine Verlegung der Grundschule in die Ortsmitte (entweder auf das vormalige historische Areal der Heidesheimer Schule, die heutige Steinhöfel-Schule, oder auf das Grundstück östlich vom Bahnhof Heidesheim, an der Bahnlinie) sind in diesem Bericht an anderer Stelle niedergelegt.

Sollte der Umzug der Grundschule an der Sandmühle in den Ortskern tatsächlich erfolgen, muss für den bestehenden Grundschulstandort eine Aussage getroffen und eine Perspektive entwickelt werden. Es kommen mehrere Optionen in Frage:

- Wohnen am Ortsrand, mit einer kleinteilig strukturierten Bebauung, in Ausbildung eines klaren Siedlungsrandes. Hier bleibt die Frage zu klären, ob aus der bestehenden Baustruktur durch Umbau kleinteilig strukturierte Wohnnutzungen wirtschaftlich generiert werden können.
- Umbau und Entwicklung eines gewerblich genutzten Standorts für nicht störendes Gewerbe (Dienstleistung, kleines produzierendes Gewerbe) für ortsansässige Unternehmen, die in Heidesheim andernorts keine (großen Büro-) Flächen finden.
- Rückbau, partieller Rückbau und Renaturierung der bebauten Flächen und der Erschließungsflächen: diese Option ist deshalb besonders zu erwägen, auch wenn aus ihr nicht direkt ein wirtschaftlicher Mehrwert abgeleitet werden kann, da man im Zuge von Ausgleichsberechnungen in der gesamtkommunalen Flächenbilanz durch Rückbau und Renaturierung an dieser Stelle möglicherweise Bauvorhaben an anderer Stelle realisieren kann.

In jedem Fall muss geprüft werden, ob die Lage für eine angestrebte Folgenutzung geeignet ist, ob die bestehenden Gebäude für eine angestrebte Folgenutzungen umgebaut und ggf. ergänzt werden können und ob die nur eingeschränkt vorhandene und in ihrer Leistungsfähigkeit nicht ausbaubare Erschließungssituation des Standortes für eine zukünftige Nutzungsstruktur ausreichend ist.

# ZUSAMMEN- FASSUNG

Der hier vorgelegte Rahmenplan für die Ortsmitte von Heidesheim dient als Orientierungshilfe für die politischen Entscheidungsfindungen zur Stadtentwicklung des Ortsteils Heidesheim in den kommenden Jahren.

Der Rahmenplan ist als Richtschnur und Leitplanke konzipiert und ist modular aufgebaut. Die einzelnen Bausteine, Maßnahmen, Projekte stehen in Wechselwirkung zueinander und bauen aufeinander auf. Die Umsetzung der einzelnen Projektrealisierungen erfolgt schrittweise und wird weiterhin Stück für Stück in Angriff genommen werden.

Der Rahmenplan für die Ortsmitte von Heidesheim folgt insbesondere dem Leitgedanken, auf dem Status Quo aufzubauen und aus dem Bestand der heutigen Situation heraus eine attraktive Perspektive für die Zukunft abzuleiten und zu entwickeln. Das Motto muss sein: Heidesheim stark machen durch Nachnutzung bzw. Neunutzung.

Der Rahmenplan ist kein verbindliches Planungsinstrument. Er gibt aber einen Rahmen vor für die künftige Bebauung und Gestaltung. Konkrete Bauprojekte bedürfen auch zukünftig einer weiteren Beschlussfassung durch die städtischen Gremien. Eine Anpassung und Weiterentwicklung der einzelnen Ziele an neue Gegebenheiten oder Rahmenbedingungen ist jederzeit möglich.

# ANHANG



Ingelheim  
am Rhein

## Machbarkeitsstudie "Alte Markthalle" Heidesheim



### Inhalt

- A.1 Ausgangslage
- A.2 Fotodokumentation Bestand
- A.3 Stadtbaustein
- A.4 Variante A
- A.5 Variante B1
- A.6 Variante B2
- A.7 Übersicht Nutzungsvarianten
- A.8 Berechnung Stellplätze / Kosten
- A.9 Zusammenfassung

Plan-Status: Machbarkeitsstudie

Bauherr:  Ingelheim  
am Rhein  
Amt für Bauwesen und Planung  
Gebäude-Management  
Friedhof-Nannen-Platz 1  
55218 Ingelheim am Rhein

Planung: **EICHLER**  
Architekten-Gesellschaft mbH  
Hauptstraße 98  
55252 Alzey | Weiskirchen  
06 731 41851 | info@eichler-alzey.de

**AAG** FREIE ARCHITECTEN BDA  
Freie Architekten GmbH  
Eppelheimer Straße 46  
69115 Heidelberg  
06 221 3324 0 | info@architekten-ag.de

Projekt: Stadtbaustein  
"Alte Markthalle" Heidesheim  
Schulstraße 11  
55218 Ingelheim am Rhein  
Flur: 5/1, 373/1

Planinhalt: Inhaltsübersicht

Plannummer: A.0    Maßstab:    Blattgröße: DIN A0    Datum: 30.09.2022

## Machbarkeitsstudie "Alte Markthalle" in Heidesheim am Rhein

### Ausgangslage

Seit 2020 wird für die Ortsmitte im Stadtteil Heidesheim ein Rahmenplan erarbeitet. Dieser soll eine fundierte Grundlage für die weitere Entwicklung des Ortskerns darstellen. Angesichts der exponierten Lage und des erheblichen Raumangebotes spielt dabei die Entwicklung der "Alte Markthalle" mit der nördlichen Erweiterung um die Verladehalle aus den 1950er Jahren eine zentrale Rolle.

Bei der "Alten Markthalle" handelt es sich um einen basilikalen neoklassizistischen Kalkbruchsteinbau aus dem Jahr 1920/21. Das Gebäudeensemble "Alte Markthalle" und Verladehalle steht unter Denkmalschutz und befindet sich seit der Fusion 2019 im Besitz der Stadt Ingelheim am Rhein. Die Gebäude stehen derzeit leer, wurden jedoch in den letzten Jahren überwiegend als Lagerhalle genutzt. Außerdem fand in der „Alten Markthalle“ einmal im Jahr das Erntedankfest statt. Hierfür wurde jeweils eine individuelle bauaufsichtliche Genehmigung erteilt.

Statische und baufachliche Untersuchungen zu einer möglichen Neunutzung als Multifunktions-/ Veranstaltungshalle wurden im Zeitraum von 2007 bis 2018 erstellt. Der beauftragte Rahmenplan soll jedoch auch Alternativen und neue Perspektiven aufzeigen. Aufgrund der strategischen Lagegunst und der fehlenden Nahversorgung in der Ortsmitte von Heidesheim bietet sich die "Alte Markthalle" auch für die Einrichtung eines Verbrauchermarktes an. In den bisherigen Planungswerkstätten mit den politischen Vertretern wurden beide Neunutzungsvarianten als gleichberechtigte Lösungsansätze diskutiert.

### Aufgabenstellung

Es soll eine Machbarkeitsstudie für die Neunutzung der "Alte Markthalle" als Verbrauchermarkt in Heidesheim am Rhein erarbeitet sowie die bereits vorhandene Untersuchung zu einer möglichen Neunutzung als Multifunktions-/Veranstaltungshalle auf Plausibilität geprüft werden. Ziel ist es, durch die Gegenüberstellung der beiden Nutzungskonzepte den Entscheidungsträgern und Verantwortlichen eine Entscheidungsgrundlage für die künftige Nutzung der "Alte Markthalle" an die Hand zu geben.

### Variantenuntersuchung

Aus den Vorgaben der Aufgabenstellung ergeben sich für die Nutzung der „alten Markthalle“ insgesamt drei Varianten, die hinsichtlich ihrer Qualitäten miteinander verglichen werden.

- **Variante A:** Nutzungskonzept „Verbrauchermarkt“
- **Variante B1:** Nutzung als Multifunktions-/Veranstaltungshalle mit thermischer Ertüchtigung der Außenhülle Fassade und Dach
- **Variante B2:** Nutzung als Multifunktions-/Veranstaltungshalle ohne energetische Ertüchtigung der Außenhülle, Veranstaltungsräume unbeheizt/ gering beheizt



[http://www.historischesheidesheim.de/heim/frag/i-heidesheim%201960-1980/02\\_Landwirtschaft/12-133b.jpg](http://www.historischesheidesheim.de/heim/frag/i-heidesheim%201960-1980/02_Landwirtschaft/12-133b.jpg)



[http://www.historischesheidesheim.de/heim/frag/i-heidesheim%201960-1980/02\\_Landwirtschaft/07mire\\_03.jpg](http://www.historischesheidesheim.de/heim/frag/i-heidesheim%201960-1980/02_Landwirtschaft/07mire_03.jpg)



Legende:

- Alte Markthalle
- Öffentliche Gebäude
- Freianlagen Markthalle
- Flutgraben
- Flächen Stellplätze Variante A und B1/B2
- zusätzliche Flächen Stellplätze Variante B1/B2



Plan-Status: **Machbarkeitsstudie**

Bauherr: **Ingelheim am Rhein**  
 Amt für Bauen und Planen  
 Gebäudemanagement  
 Fridtjof-Nansen-Platz 1  
 55218 Ingelheim am Rhein

Planung: **EICHLER**  
 Architekten Gesellschaft mbh  
 Hauptstraße 98  
 55232 Alzey | Weinheim  
 06731 41851 | info@eichler-alzey.de

**AAg** FREIE ARCHITECTEN BDA  
 LoebnerSchäferWeber  
 Freie Architekten GmbH  
 Eppelheimer Straße 46  
 69115 Heidelberg  
 06221 1324 0 | info@architekten-ag.de

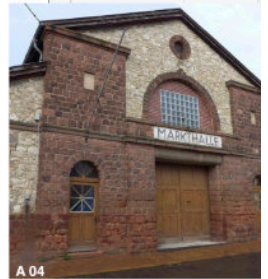
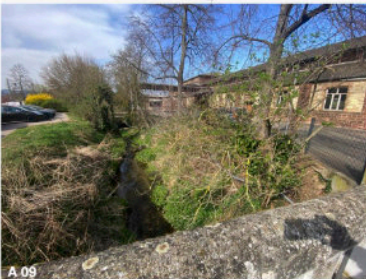
Projekt: Stadtbaustein  
 "Alte Markthalle" Heidesheim  
 Schulstraße 11  
 55218 Ingelheim am Rhein  
 Flur: 5/1; 373/1



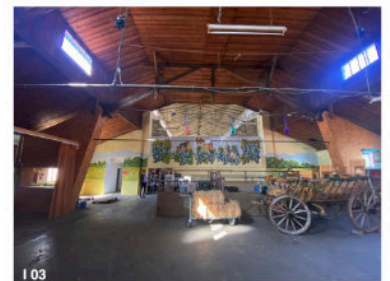
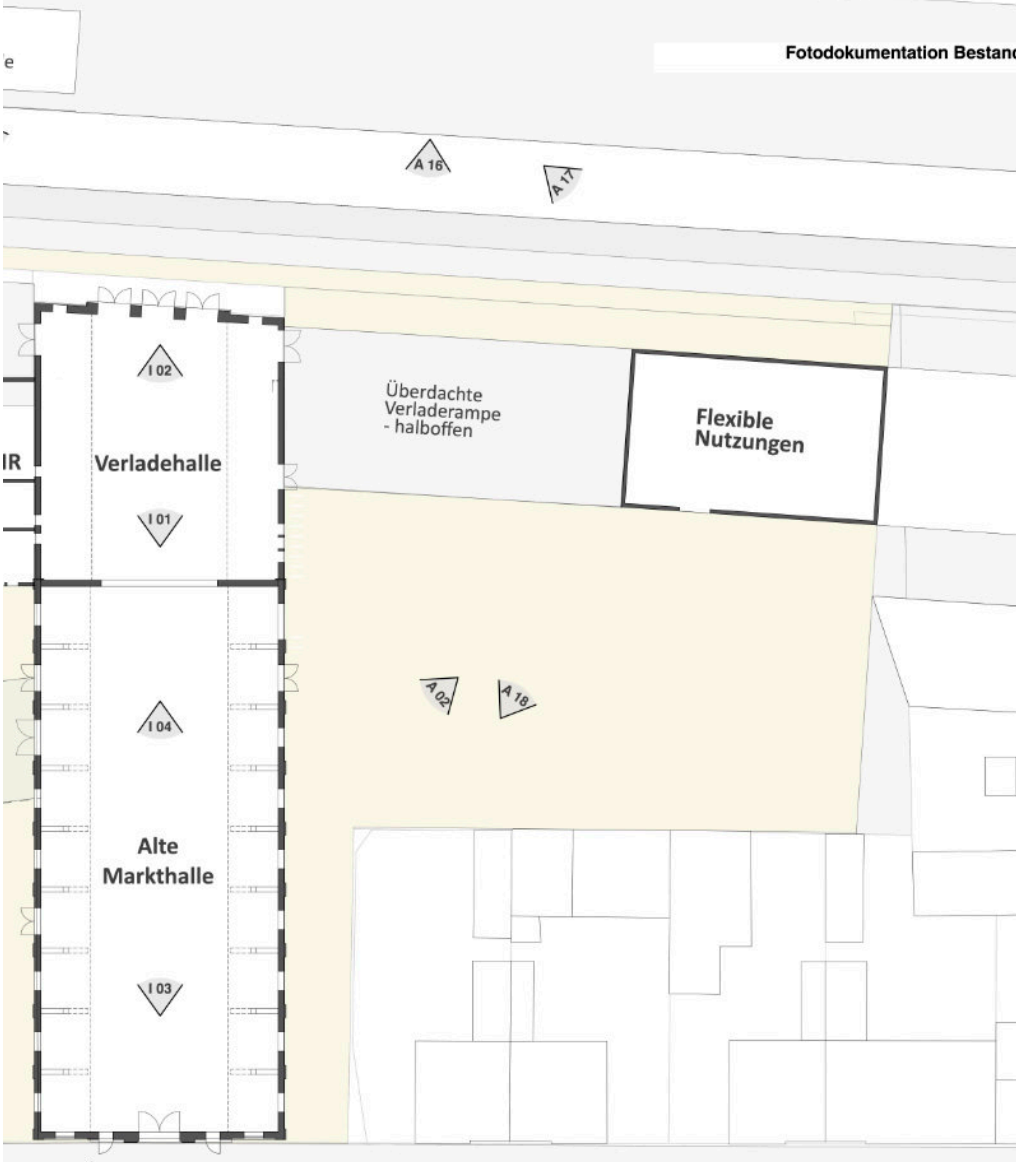
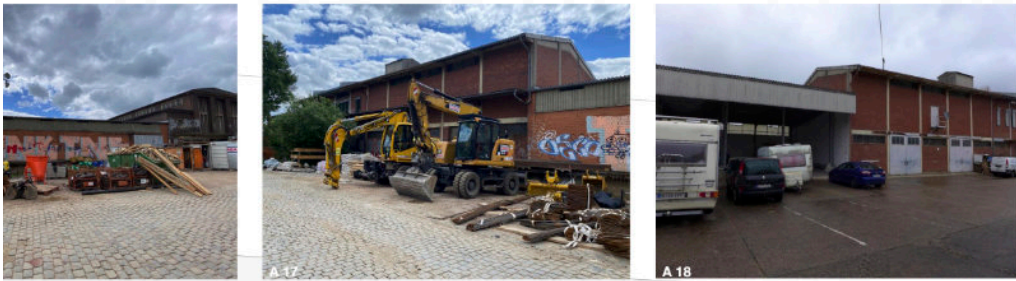
Planinhalt: **Ausgangslage**

Plannummer: A.1      Maßstab: 1:500      Blattgröße: DIN A0      Datum: 30.09.2022

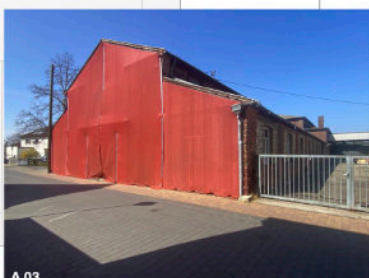
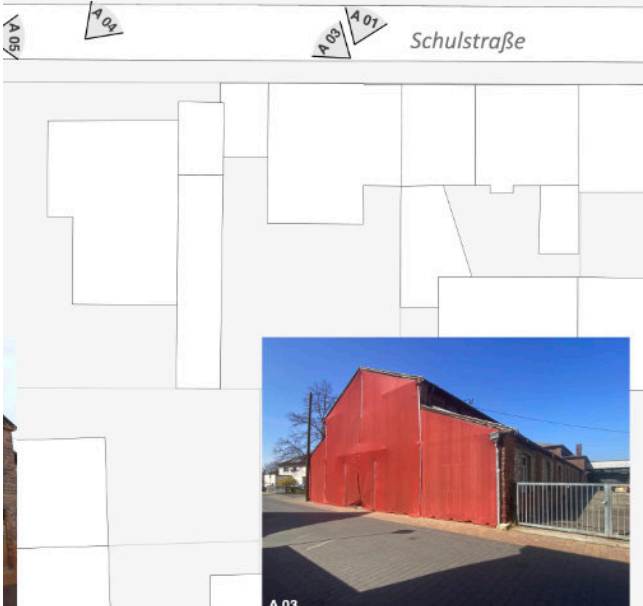
TOP 7







Fotos A02, A04, A14, A15, A18:  
Markthalle Heidesheim - Orientierende Untersuchung Gebäudeschadstoffe  
Fotodokumentation - 12.04.2018, Umwelt- und Ingenieurgeologie Heck  
Alle anderen Fotos: AAg



Plan-Status: **Machbarkeitsstudie**

Bauherr: **Ingelheim am Rhein**  
Amt für Bauen und Planen  
Gebäudemanagement  
Fridtjof-Nansen-Platz 1  
55218 Ingelheim am Rhein

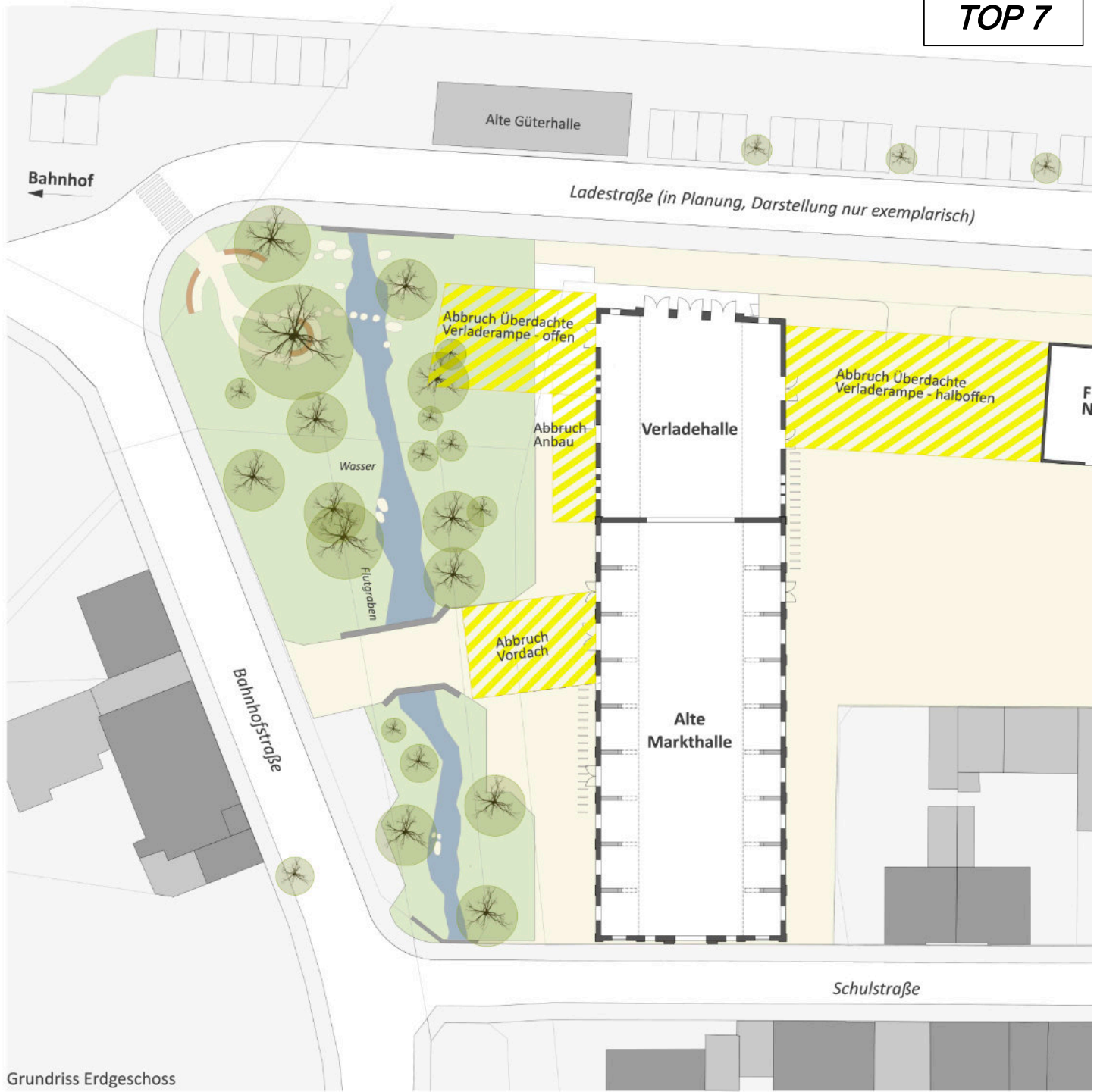
Planung: **EICHLER**  
Architekten Gesellschaft mbh  
Hauptstraße 98  
55232 Alzey | Weinheim  
06731 41851 | info@eichler-alzey.de  
**AAg** FREIE ARCHITEKTEN BDA  
LoebnerSchäferWeber  
Freie Architekten GmbH  
Eppelheimer Straße 46  
69115 Heidelberg  
06221 1324 0 | info@architekten-ag.de

Projekt: **Stadtbaustein**  
"Alte Markthalle" Heidesheim  
Schulstraße 11  
55218 Ingelheim am Rhein  
Flur: 5/1; 373/1

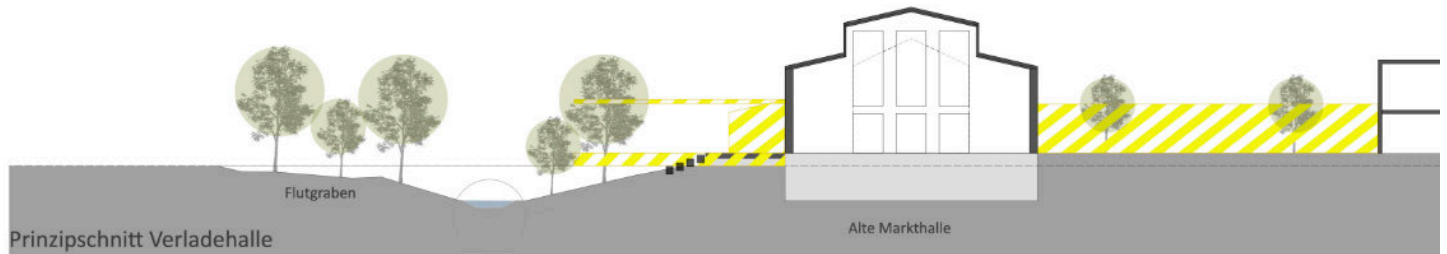


Planinhalt: **Fotodokumentation Bestand**

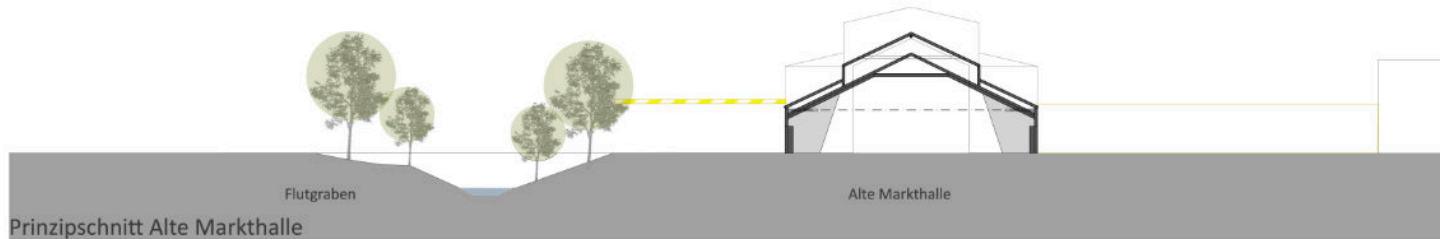
Plannummer: A.2      Masstab: 1:200      Blattgröße: DIN A0      Datum: 30.09.2022



Grundriss Erdgeschoss



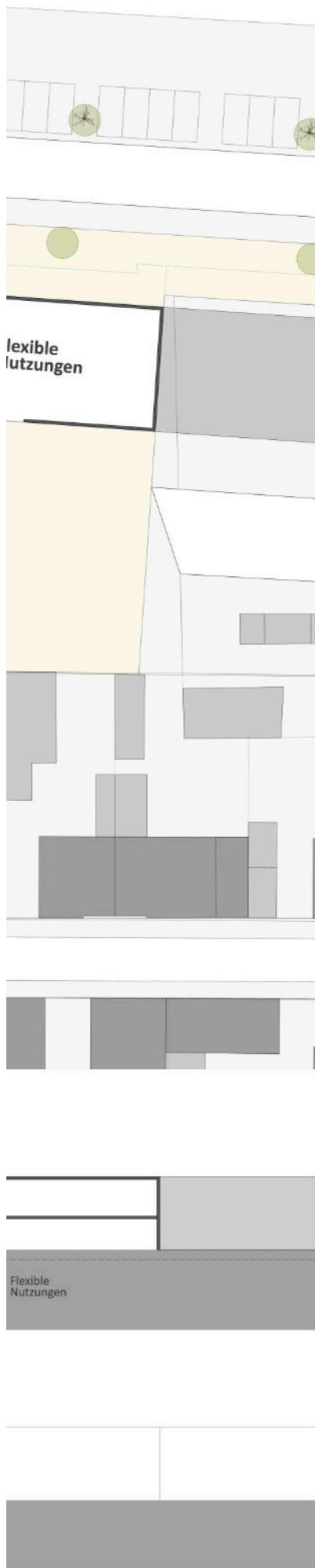
Prinzipschnitt Verladehalle



Prinzipschnitt Alte Markthalle



<http://www.HistorischesHeidesheim.de/zeitstrahl/heidesheim/07/mhhal07a.jpg>



### Allgemeine Beschreibung der Ausgangslage Alte Markthalle

#### Städtebauliches Umfeld

Für alle Varianten ist die städtebauliche Einbindung und zukünftige Positionierung der Alten Markthalle vergleichbar und lässt sich folgendermaßen in seinen Eckpunkten beschreiben:

- Das markante und für die Ortsgeschichte wesentliche Gebäude sollte wieder freigestellt und von nicht mehr benötigten Zubauten befreit werden.
- Durch die geplante Umwidmung und Umgestaltung der nördlich angrenzenden Erschließungsstraße kann die prägende Nordfassade des Gebäudes wieder bildprägend zur Geltung kommen.
- Der Rückbau der Remise erlaubt die grundsätzlich erforderliche direkte Erschließung von Norden und die Ausweisung von für jede zukünftige Nutzung erforderlichen Stellplätzen.
- Die Westseite des Gebäudes grenzt direkt an den Flutgraben, der eine wichtige Funktion für das gesamte Ortsgefüge wahrnimmt. Hierdurch entsteht eine qualitätvolle innerörtliche Freiraumsituation zur Naherholung und Begegnung.
- Große Bedeutung kommt deshalb der Ausgestaltung des Ensembles von Nordwesten zu. Hier bilden Bahnhof, Freiraum, Erschließungsstraße und die Ecke der Alten Markthalle eine ortswichtige räumliche Situation, die den Abschluss der Achse glaubwürdig bilden kann.
- Die Südseite der Alten Markthalle mit ihrer markanten Giebelausprägung bildet hierzu den Auftakt und Zugang zum attraktiv gestalteten Freiraum entlang des Flutgrabens.
- Erschließungs- und andienungstechnisch entsteht die Hauptzufahrt von Norden.

#### Denkmalpflegerische Aspekte

Für alle Varianten ist die Herausstellung der baulichen Qualitäten der Alten Markthalle für nachhaltige Entwicklung sinnvoll. Insbesondere erscheint die Anknüpfung an die Lebensmittelproduktion und ihren Vertrieb und damit auch als sichtbarer Arbeits- und Alltagsort für die zukünftige Akzeptanz des Ortes zielführend.

Aus diesem Betrachtungswinkel schlagen wir folgende grundsätzliche Maßnahmen vor:

- Rückbau der technisch-motivierten Ergänzungen der vergangenen Jahrzehnte, vor allem der Rampen, Vordächer, Remisen etc.
- Rückbau der nachträglichen westlichen Anbauten an die Verladehalle
- Rückbau der östlichen halboffenen Verladehalle
- Wiederergänzung der bildprägenden Elemente des Originalzustandes wie z.B. das umgreifende Vordach Nord, die Rampe an der Verladehalle Nord, Rückführung entstehender Durchbrüche/ Schließungen im Mauerwerk etc.
- Freihalten der innenräumlich prägenden Konstruktionselemente beider Hallenteile
- Beibehaltung der filigranen Erscheinung der gesamten Konstruktion durch Ergänzung und Kompensation und weniger durch Veränderung/ Umformung
- Deshalb auch Rückbau der provisorischen Ertüchtigung der Holzkonstruktion von 2007/8.

Legende:



Abbruch

Plan-Status: Machbarkeitsstudie

Bauherr:  **Ingelheim am Rhein**  
 Amt für Bauen und Planen  
 Gebäudemanagement  
 Fridtjof-Nansen-Platz 1  
 55218 Ingelheim am Rhein

Planung: **EICHLER**  
 Architekten Gesellschaft mbH  
 Hauptstraße 98  
 55232 Alzey | Weinheim  
 06731 41851 info@eichler-alzey.de

**AAg** FREIE ARCHITECTEN BDA  
 LoebnerSchäferWeber  
 Freie Architekten GmbH  
 Eppelheimer Straße 46  
 69115 Heidelberg  
 06221 1324 0 info@architekten-ag.de

Projekt: Stadtbaustein  
 "Alte Markthalle" Heidesheim  
 Schulstraße 11  
 55218 Ingelheim am Rhein  
 Flur: 5/1; 373/1




Planinhalt: Stadtbaustein

Plannummer: A.3      Maßstab: 1:200      Blattgröße: DIN A0      Datum: 30.09.2022



Legende:

-  Mall/Shopping
-  Nahversorger
-  Flexible Nutzungen
-  See-Container (Aneignungsort)

## Variante A: Verbrauchermarkt

### Maßnahmen Verbrauchermarkt - Umbau und Sanierung

Um einen zeitgemäßen und nachhaltigen Betrieb eines Verbrauchermarktes zu ermöglichen, werden folgende Maßnahmen notwendig:

- Statische Ertüchtigung und Ergänzung beider Hallenkonstruktionen
- Neuaufbau des Daches inkl. der thermischen Hülle und Dachhaut
- Innendämmung (mineralisch) der Außenwände
- Überarbeitung aller Oberflächen
- Neue Verglasungs- und Türelemente
- Neuer, gedämmter Fußbodenaufbau
- Sanierung der Decke über Untergeschoss Verladehalle
- Einbau HLSE komplett neu (inkl. Anschlüsse und Ableitungen ins öffentl. Netz)
- Einbau einer BMA
- Anbau eines Funktionstraktes für alle technischen/ funktionalen Nebenräume
- Nutzung des Untergeschosses für Lager und Technik
- Wiederherstellung der historisch wichtigen Bauteile (Rampe, Vordach etc.)
- Schaffung einer attraktiven Naherholungsfläche am Flutgraben
- Erstellung eines Innenhofes als Haupteinschließung des Verbrauchermarktes
- Mitnutzung der zukünftigen öffentlichen Stellplätze an der neuen Erschließungsstraße
- Gemeinsame Entwicklung der Potentiale einer attraktiven Mall-Zone im Norden
- Bäcker, Bistro, Kleingewerbe, Regionalanbieter
- Ausbau der Nutzung für Vereine des anschließenden Lagergebäudes zu einem Vereinsdepot

### Konsequenzen aus einer Nutzung als Verbrauchermarkt

Für die reguläre Nutzung als Verbrauchermarkt wird das Gebäude zur Arbeitsstätte. Hieraus ergeben sich ebenfalls Anforderungen an die Konstruktion, die technische Infrastruktur, Schallschutz, die Barrierefreiheit und die notwendigen Rettungswege, die jedoch deutlich unter dem Niveau einer Versammlungsstätte liegen.

Ohne zum jetzigen Zeitpunkt konkrete planerische Maßgaben geben zu können, ist von einem durchschnittlichen konstruktiv-technischen Aufwand und sich daraus ergebende Baukosten auszugehen, insbesondere

- Die Dachkonstruktionen des Bestandes müssen ergänzt werden und zur Sicherstellung des baulichen Brandschutzes ist eine Überwachung wahrscheinlich.
- Es sind im Bereich Heizen, Lüften, Kühlen technische Einbauten erforderlich
- Hieraus ergibt sich ein durchschnittlicher Anpassungsdruck an die Gebäudehülle
- Der externe Schallschutz zur Vermeidung von Belästigungen der umliegenden Wohnquartiere bezieht sich im Wesentlichen auf die Anlieferungssituation. Diese kann von der Wohnquartier abgewandten Seite her erfolgen, ein Nebengebäude kann als Schallbarriere nach Süden hin dienen.
- Aufgrund der Erdgeschossigkeit ist die Rettungswegssituation und Barrierefreiheit recht einfach zu gewährleisten.

Bei einer Nutzung als Verbrauchermarkt ist mit einem dauerhaften Ertrag durch Vermietung an einen Betreiber zu rechnen. Inwieweit eine mittelfristige Amortisation möglich erscheint, ist im weiteren Verfahren zu ermitteln.

### Flächen (BGF):

• Nahversorger EG (inkl. NR):	1.855,0 m <sup>2</sup>
• Nahversorger UG Verladehalle:	415,0 m <sup>2</sup>
• Außengastronomie Bistro:	133,0 m <sup>2</sup>
• Flexible Nutzungen (EG + OG):	500,0 m <sup>2</sup>

### Kostenrahmen Variante A

bei einem Baubeginn < 2 Jahren<sup>\*)</sup>:

KG 200: Abbruchmaßnahmen;	883.400 €
KG 300 + 400: Baumaßnahmen	6.476.000 €
KG 500: Außenanlagen inkl. Herstellen der notwendigen Stellplätze.	375.600 €
KG 700: Bauebenkosten	3.315.000 €

gesamt KG 200 bis 700 (ohne 600): **11.050.000 €**

<sup>\*)</sup> Detaillierte Kostenaufstellung (KG 300 + 400) siehe Blatt A.8 - Berechnung Stellplätze / Kosten

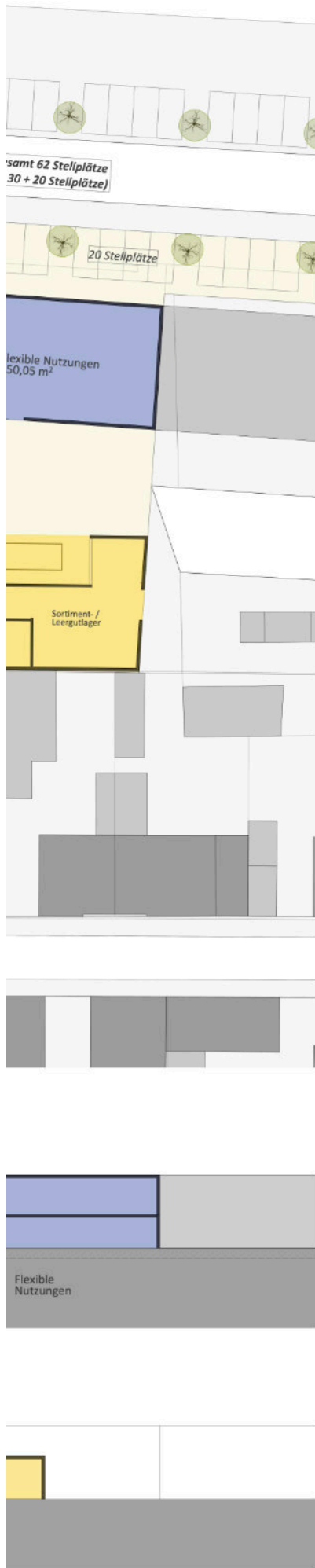
### Stellplatzbedarf

(Ermittlung Stellplätze gemäß VV Min. Finanzen RLP vom 24.07.2020, siehe Plan A.09):

3,3 Großflächige Einzelhandelsbetriebe  
Annahme gemittelt: 1 Stpl. je 15 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche  
Verkaufsnutzfläche: 1.150m<sup>2</sup>

**PKW-Stellplätze** erforderlich: **62**, davon 2 Barrierefreie Stellplätze

**Fahrradstellplätze** nach Erfordernis und Absprache (Stadt Ingelheim, Betreiber)



Plan-Status: **Machbarkeitsstudie**

Bauherr: **Ingelheim am Rhein**  
 Amt für Bauen und Planen  
 Gebäudemanagement  
 Fridtjof-Nansen-Platz 1  
 55218 Ingelheim am Rhein

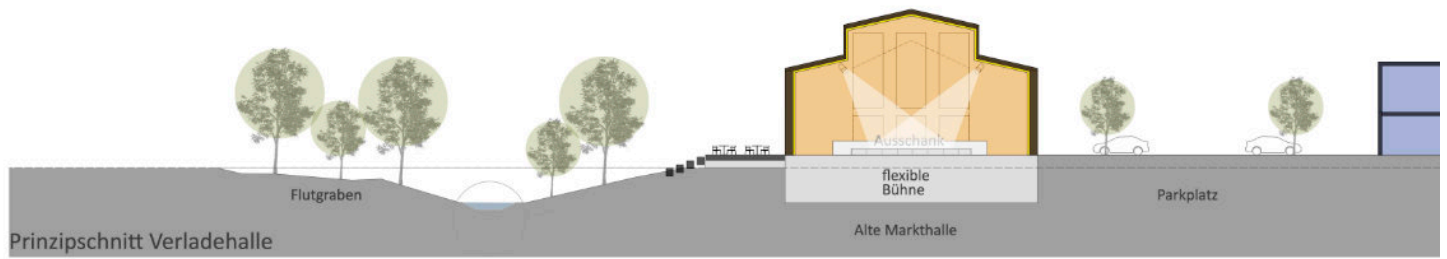
Planung: **EICHLER**  
 Architekten Gesellschaft mbh  
 Hauptstraße 98  
 55232 Alzey | Weinheim  
 06731 41851 | info@eichler-alzey.de

**AAg** FREIE ARCHITECTEN BDA  
 LoebnerSchäferWeber  
 Freie Architekten GmbH  
 Eppelheimer Straße 46  
 69115 Heidelberg  
 06221 1324 0 | info@architekten-ag.de

Projekt: Stadtbaustein  
 "Alte Markthalle" Heidesheim  
 Schulstraße 11  
 55218 Ingelheim am Rhein  
 Flur: 5/1; 373/1



Planinhalt: **Variante A**



**Variante B1: Multifunktions- und Veranstaltungshalle saniert**

**Maßnahmen Veranstaltungshalle energetisch saniert**

- Um einen zeitgemäßen und nachhaltigen Betrieb einer Multifunktions- und Veranstaltungshalle zu ermöglichen, werden folgende Maßnahmen notwendig:
- Statische Ertüchtigung und Ergänzung beider Hallenkonstruktionen
  - Neuaufbau des Daches inkl. der thermischen Hülle und Dachhaut
  - Innendämmung (mineralisch) der Außenwände
  - Überarbeitung aller Oberflächen
  - Neue Verglasungs- und Türelemente
  - Neuer, gedämmter Fußbodenaufbau
  - Sanierung der Decke über Untergeschoss Verladehalle
  - Einbau HLSE komplett neu (inkl. Anschlüsse und Ableitungen ins öffentl. Netz)
  - Einbau einer BMA
  - Einbau einer grundständigen Veranstaltungstechnik (flex. Bühne, Licht, Ton etc.)
  - Nutzung des Untergeschosses für Lager und Technik
  - Wiederherstellung der historisch wichtigen Bauteile (Rampe, Vordach etc.)
  - Schaffung einer attraktiven Naherholungsfläche am Flutgraben
  - Bistro zur internen und externen Bewirtschaftung
  - Erstellung eines Innenhofes als Haupterschließung und Parkplatz
  - Mitnutzung der zukünftigen öffentlichen Stellplätze an der neuen Erschließungsstraße
  - Ausbau der Nutzung für Vereine des anschließenden Lagergebäudes zu einem Vereinsdepot

**Konsequenzen aus einer Nutzung als Versammlungsstätte**

Für die reguläre Nutzung als Multifunktions- und Veranstaltungshalle wird das Gebäude zur Versammlungsstätte. Hieraus ergeben sich weitreichende Anforderungen an die Konstruktion, die technische Infrastruktur, Schallschutz, die Barrierefreiheit und die notwendigen Rettungswege.

Ohne zum jetzigen Zeitpunkt konkrete planerische Maßgaben geben zu können, ist von einem erheblichen konstruktiv-technischen Aufwand und sich daraus ergebende Baukosten auszugehen, insbesondere

- Die Dachkonstruktionen des Bestandes entsprechen in erheblichem Maße nicht den gesetzlichen Anforderungen des baulichen Brandschutzes
  - Es sind im Bereich Heizen, Lüften, Kühlen umfangreiche technische Einbauten erforderlich
  - Hieraus ergibt sich ein deutlicher Anpassungsdruck an die Gebäudehülle
  - Der externe Schallschutz zur Vermeidung von Belästigungen der umliegenden Wohnquartiere ist nur durch deutliche Verstärkung insbesondere der Dachkonstruktionen denkbar, die Lärmmissionen vor und nach einer Veranstaltung im Außenbereich sind jedoch nicht technisch kompensierbar und die organisatorischen bzw. regulatorischen Möglichkeiten werden eine Belästigung nicht in Gänze ausschließen können.
  - Aufgrund der Erdgeschossigkeit ist die Rettungswegsituation und Barrierefreiheit recht einfach zu gewährleisten.
- Von einigen dieser Anforderungen kann bei nur zeitweiser Nutzung abgerückt bzw. diese grundsätzlich reduziert werden (insbesondere thermische Hülle, Schallschutz u.ä.). Solche sich daraus aber ergebenden Konsequenzen lassen das Verhältnis von Aufwand und Nutzbarkeit sehr schnell fraglich erscheinen.

Finanzielle Erträge sind im weiteren Verlauf genauer zu betrachten, erwartungsgemäß ist der Abstand von Investition und Ertrag durch Vermietung und Verpachtung immens.

**Flächen (BGF):**

• Veranstaltung EG:	1.275,0 m <sup>2</sup>
• Veranstaltung UG Verladehalle:	415,0 m <sup>2</sup>
• Außengastronomie:	133,0 m <sup>2</sup>
• Flexible Nutzungen (EG + OG):	500,0 m <sup>2</sup>

**Kostenrahmen Variante B1**

bei einem Baubeginn < 2 Jahren<sup>\*)</sup>:

KG 200: Abbruchmaßnahmen	883.400 €
KG 300 + 400: Baumaßnahmen	<b>5.420.000 €</b>
KG 500: Außenanlagen inkl. Herstellen der notwendigen Stellplätze.	403.300 €
KG 700: Baunebenkosten	2.874.300 €

gesamt KG 200 bis 700 (ohne 600): **9.581.000 €**

<sup>\*)</sup> Detaillierte Kostenaufstellung (KG 300 + 400) siehe Blatt A.6 - Berechnung Stellplätze / Kosten

**Stellplatzbedarf**

(Ermittlung Stellplätze gemäß VV Min. Finanzen RLP vom 24.07.2020, siehe Plan A.09):

4.2 Sonstige Versammlungsstätten  
Annahme gemittelt: 1 Stpl. je 7,5 Sitzplätze  
Annahme Besucheranzahl: 1.200

**PKW-Stellplätze** erforderlich: **128**, davon 4 Barrierefreie Stellplätze

**Fahrradstellplätze** nach Erfordernis und Absprache (Stadt Ingelheim, Betreiber)

Legende:

- Veranstaltung (energetisch saniert)
- Flexible Nutzungen
- See-Container (Aneignungsort)



**Flächen (BGF):**

- Nahversorger EG (inkl. NR):
- Nahversorger UG Verladehalle:
- Außengastronomie Bistro:
- Flexible Nutzungen (EG + OG):

Plan-Status: **Machbarkeitsstudie**

Bauherr: **Ingelheim am Rhein**  
 Amt für Bauen und Planen  
 Gebäudemanagement  
 Fridtjof-Nansen-Platz 1  
 55218 Ingelheim am Rhein

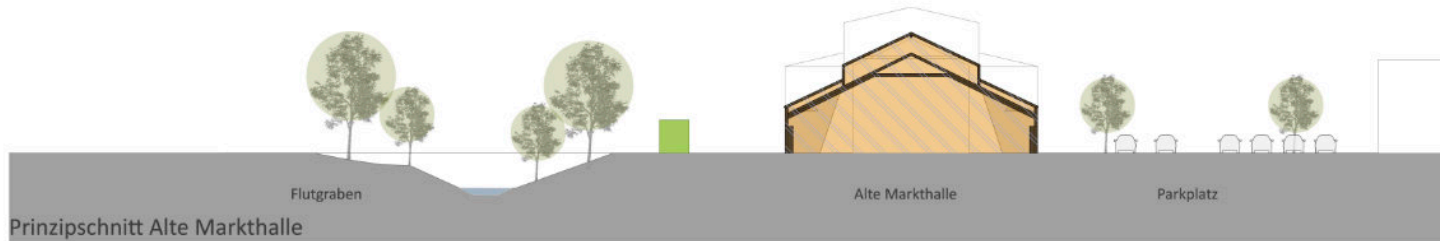
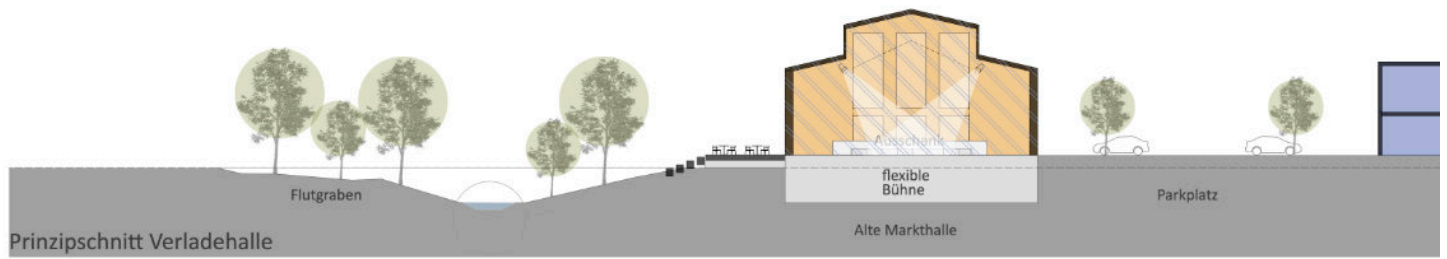
Planung: **EICHLER**  
 Architekten Gesellschaft mbH  
 Hauptstraße 98  
 55232 Alzey | Weinheim  
 06731 41851 info@eichler-alzey.de

**AAg** FREIE ARCHITECTEN BDA  
 LoebnerSchäferWeber  
 Freie Architekten GmbH  
 Eppelheimer Straße 46  
 69115 Heidelberg  
 06221 1324 0 info@architekten-ag.de

Projekt: Stadtbaustein  
 "Alte Markthalle" Heidesheim  
 Schulstraße 11  
 55218 Ingelheim am Rhein  
 Flur: 5/1; 373/1



Planinhalt: **Variante B1**





## Variante B2: Multifunktions- und Veranstaltungshalle ertüchtigt

### Maßnahmen Veranstaltungshalle - Umbau und Ertüchtigung

Um einen temporären Betrieb einer Multifunktions- und Veranstaltungshalle zu ermöglichen, werden folgende Maßnahmen notwendig:

- Statische Ertüchtigung und Ergänzung beider Hallenkonstruktionen
- Neuaufbau des Daches exkl. der thermischen Hülle aber inkl. Dachhaut
- Überarbeitung aller Oberflächen
- Neue Verglasungs- und Türelemente
- Ertüchtigung des bestehenden Fußbodenaufbaus
- Sanierung der Decke über Untergeschoss Verladehalle
- Einbau HLSE komplett neu (inkl. Anschlüsse und Ableitungen ins öffentl. Netz)
- Einbau einer BMA
- Keine Vorhaltung von Veranstaltungstechnik
- Nutzung des Untergeschosses für Lager und Technik
- Wiederherstellung der historisch wichtigen Bauteile (Rampe, Vordach etc.)
- Schaffung einer attraktiven Naherholungsfläche am Flutgraben
- Bistro zur internen und externen Bewirtschaftung
- Erstellung eines Innenhofes als Haupterschließung und Parkplatz
- Mitnutzung der zukünftigen öffentlichen Stellplätze an der neuen Erschließungsstraße
- Ausbau der Nutzung für Vereine des anschließenden Lagergebäudes zu einem Vereinsdepot

### Konsequenzen aus einer Nutzung als Versammlungsstätte

Die Anforderungen an die Nutzung der alten Markthalle als Versammlungsstätte entsprechen der Variante B1.

### Flächen (BGF):

• Veranstaltung EG:	1.275,0 m <sup>2</sup>
• Veranstaltung UG Verladehalle:	415,0 m <sup>2</sup>
• Außengastronomie:	133,0 m <sup>2</sup>
• Flexible Nutzungen (EG + OG):	500,0 m <sup>2</sup>

### Kostenrahmen Variante B2

bei einem Baubeginn < 2 Jahren<sup>\*)</sup>:

KG 200: Abbruchmaßnahmen	883.400 €
KG 300 + 400: Baumaßnahmen	4.145.000 €
KG 500: Außenanlagen inkl. Herstellen der notwendigen Stellplätze	403.300 €
KG 700: Baunebenkosten	2.376.900 €

gesamt KG 200 bis 700 (ohne 600): **7.923.000 €**

<sup>\*)</sup> Detaillierte Kostenaufstellung (KG 300 + 400) siehe Blatt A.8 - Berechnung Stellplätze / Kosten

### Stellplatzbedarf

(Ermittlung Stellplätze gemäß VV Min. Finanzen RLP vom 24.07.2020, siehe Plan A.09):

4.2 Sonstige Versammlungsstätten  
Annahme gemittelt: 1 Stpl. je 7,5 Sitzplätze  
Annahme Besucheranzahl: 1.200

PKW-Stellplätze erforderlich: 128, davon 4 Barrierefreie Stellplätze

Fahrradstellplätze nach Erfordernis und Absprache (Stadt Ingelheim, Betreiber)

Legende:



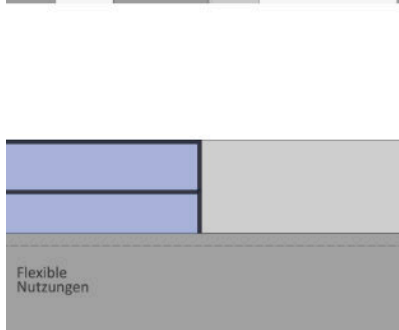
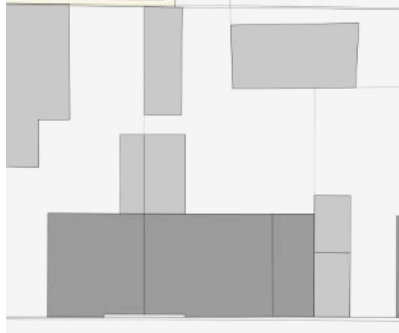
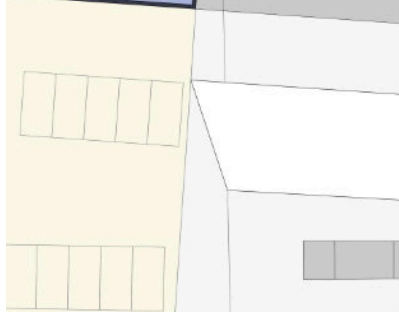
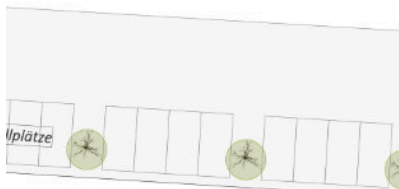
Veranstaltung (entw.)



Flexible Nutzungen



See-Container (Aneignungsort)



Plan-Status: Machbarkeitsstudie

Bauherr: **Ingelheim am Rhein**  
Amt für Bauen und Planen  
Gebäudemanagement  
Fridtjof-Nansen-Platz 1  
55218 Ingelheim am Rhein

Planung: **EICHLER**  
Architekten Gesellschaft mbH  
Hauptstraße 98  
55232 Alzey | Weinheim  
06731 41851 | info@eichler-alzey.de

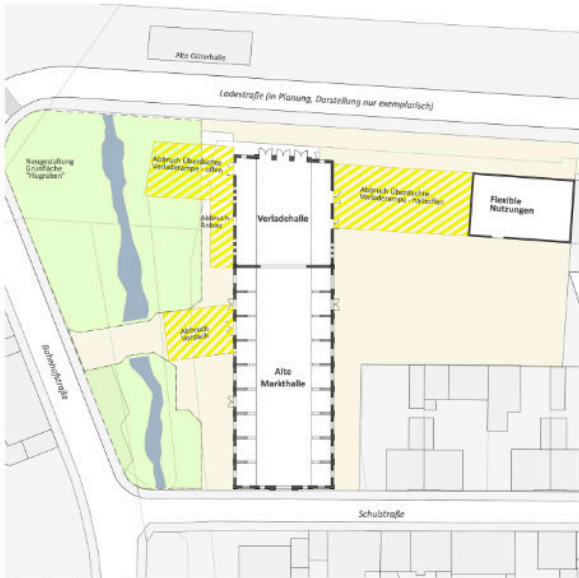
**AAg** FREIE ARCHITECTEN BDA  
LoebnerSchäferWeber  
Freie Architekten GmbH  
Eppelheimer Straße 46  
69115 Heidelberg  
06221 1324 0 | info@architekten-ag.de

Projekt: Stadtbaustein  
"Alte Markthalle" Heidesheim  
Schulstraße 11  
55218 Ingelheim am Rhein  
Flur: 5/1; 373/1



Planinhalt: Variante B2

Plannummer: A.6      Maßstab: 1:200      Blattgröße: DIN A0      Datum: 30.09.2022



Grundriss Erdgeschoss

**Grundlage:  
Herrichten des Bestandes**

**Mengenermittlung der anzubrechenden Bauteile:**

• Rückbau Anbau Verladehalle:	74,5 m <sup>2</sup>
• Rückbau Überdachte Verladerampe - offen:	90,0 m <sup>2</sup>
• Rückbau Überdachte Verladerampe - halboffen:	324,0 m <sup>2</sup>
• Rückbau Vordach Markthalle:	128,0 m <sup>2</sup>

**Maßnahmen (gültig für alle Varianten):**

Rückbau der im Laufe der Zeit zugefügten Anbauten  
Freistellen des Baukörpers der Alten Markthalle

**Bewertungsparameter**

(Gewichtung der Kategorien in Prozent)

Stadträumliche Qualität / Wahrnehmung Stadtbaustein (10%)

Denkmalschutz (10%)

Schallschutz (10%)

Nutzungshäufigkeit / Nutzungsmöglichkeiten (10%)

Nachhaltigkeit Lebensdauer (15%)

Nachhaltigkeit Umwelt (15%)

Herstellungskosten im Verhältnis zur Nutzung (10%)

Betriebskosten / Unterhaltskosten (10%)

Stoßzeiten MIV (10%)

**Gesamtbewertung**



Grundriss Erdgeschoss

**Variante A:  
Nutzung Nahversorger**

**Flächen (BGF):**

• Nahversorger EG (inkl. NR):	1.855,0 m <sup>2</sup>
• Nahversorger UG Verladehalle:	415,0 m <sup>2</sup>
• Außengastronomie Bistro:	133,0 m <sup>2</sup>
• Flexible Nutzungen (EG + OG):	500,0 m <sup>2</sup>

**Energetische Maßnahmen:**

Außenhülle Fassade + Dach thermisch ertüchtigt

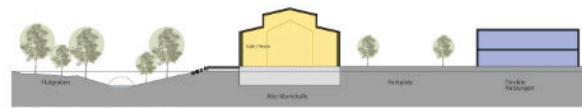


Punktesystem gesamt

- 6 • Nahversorger im Denkmal als Zielort (pull-Faktor Einzelhandel)
- 6 • Alte Markthalle als Gelenk zwischen Bahnhof und Stadt
- 6 • Ergänzung zum neu gestalteten Außenraum "Flutgraben"
- 6 • Gebäudesanierung mit den Ziel eines "lebendigen Denkmals"
- 6 • Denkmal als Standortvorteil des Lebensmittelmarktes
- 6 • geringe Schallschutzanforderungen, Nebengebäude dient als Schallbarriere für die Anliefersituation
- 9 • höchste Nutzungshäufigkeit
- 9 • hohe Überlebenswahrscheinlichkeit des Bistros
- 9 • selbstverständliche Nutzung des Außenraums "Flutgraben"
- 9 • Energetische und statische ertüchtigung lässt eine lange Lebensdauer erwarten
- 9 • Nachhaltigkeit durch energetische Sanierung des Gebäudebestandes
- 6 • Mit der Unterbringung eines Nahversorgers wird die Alte Markthalle intensiv genutzt. (Amortisation der Investitionskosten mittelfristig denkbar)
- 6 • Unterhaltskosten für die Stadt Ingelheim als Vermieter im Verhältnis gering
- 4 • gleichmäßiger An- und Abfahrtsverkehr
- 4 • im Vergleich zur Bestandssituation erhöhtes Verkehrsaufkommen



Bereich: 48-60



Prinzipsschnitt Verladehalle



Prinzipsschnitt Alte Markthalle

**Variante B1:  
Nutzung Veranstaltung**

**Flächen (BGF):**

• Veranstaltung UG Verladehalle:	1.855,0 m <sup>2</sup>
• Außengastronomie:	415,0 m <sup>2</sup>
• Flexible Nutzungen (EG + OG):	133,0 m <sup>2</sup>

**Energetische Maßnahmen:**

Außenhülle Fassade + Dach



Punktesystem gesamt

- 6 • Veranstaltung UG Verladehalle
- 6 • Alte Markthalle als Gelenk zwischen Bahnhof und Stadt
- 6 • Ergänzung zum neu gestalteten Außenraum "Flutgraben"
- 6 • Gebäudesanierung mit den Ziel eines "lebendigen Denkmals"
- 6 • Denkmal als Standortvorteil des Lebensmittelmarktes
- 2 • geringe Schallschutzanforderungen, Nebengebäude dient als Schallbarriere für die Anliefersituation
- 4 • höchste Nutzungshäufigkeit
- 4 • hohe Überlebenswahrscheinlichkeit des Bistros
- 4 • selbstverständliche Nutzung des Außenraums "Flutgraben"
- 9 • Energetische und statische ertüchtigung lässt eine lange Lebensdauer erwarten
- 9 • Nachhaltigkeit durch energetische Sanierung des Gebäudebestandes
- 4 • Mit der Unterbringung eines Nahversorgers wird die Alte Markthalle intensiv genutzt. (Amortisation der Investitionskosten mittelfristig denkbar)
- 2 • Unterhaltskosten für die Stadt Ingelheim als Vermieter im Verhältnis gering
- 2 • gleichmäßiger An- und Abfahrtsverkehr
- 2 • im Vergleich zur Bestandssituation erhöhtes Verkehrsaufkommen



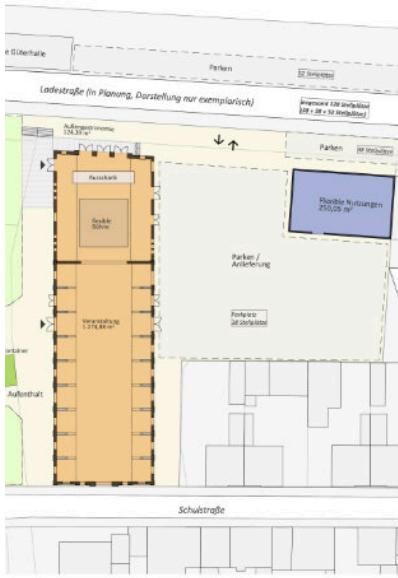
Bereich: 34-47



Prinzipsschnitt Verladehalle



Prinzipsschnitt Alte Markthalle



Grundriss Erdgeschoss

**g (energetisch saniert)**

Veranstaltung:	1.275,0 m <sup>2</sup>
Veranstaltung UG Verladehalle:	415,0 m <sup>2</sup>
Außenastronomie:	133,0 m <sup>2</sup>
OG (flexible Nutzungen):	500,0 m <sup>2</sup>

thermisch ertüchtigt

**Variante B2 :  
Nutzung Veranstaltung (energetisch unsaniert entspr. Bestand)**

Veranstaltung EG:	1.275,0 m <sup>2</sup>
Veranstaltung UG Verladehalle:	415,0 m <sup>2</sup>
Außenastronomie:	133,0 m <sup>2</sup>
Flexible Nutzungen (EG + OG):	500,0 m <sup>2</sup>

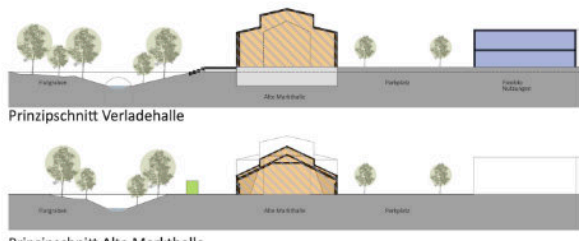
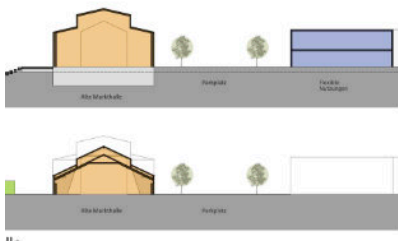
**Energetische Maßnahmen:**  
Außenhülle energetisch nicht ertüchtigt, Veranstaltungsräume unbeheizt/ gering beheizt

- Veranstaltungshalle im sanierten Denkmal als attraktive Adresse in der Nähe zum Bahnhof
- Alte Markthalle als Gelenk zwischen Bahnhof und Stadt
- Ergänzung zum neu gestalteten Außenraum "Flutgraben"
- Denkmalgerechte Sanierung mit dem Ziel eines "lebendigen Denkmals"
- Schallschutzanforderungen
- Schallimmissionen vor und nach einer Veranstaltung im Außenbereich nicht technisch kompensierbar
- Hohe Nutzungshäufigkeit
- Hohe Überlebenswahrscheinlichkeit des Bistros
- Nutzung der Außenräume
- Statische und statische Ertüchtigung lässt eine lange Lebensdauer erwarten
- Nachhaltigkeit durch energetische Sanierung des Gebäudes
- Energetisch sanierte Alte Markthalle kann ihr Potential auf der temporären Nutzung nur bedingt ausschöpfen. Sanierung unmöglich
- Wartungskosten für die Stadt Ingelheim als Vermieter/Betreiber im Verhältnis zur Nutzung sehr hoch
- Stoßweiser An- und Abfahrtsverkehr

**Punktesystem gesamt**

60	40	20
6	4	2
31		
Bereich: 20-33		

- Veranstaltungshalle im teilsanierten Denkmal als attraktive Adresse in der Nähe zum Bahnhof
- Alte Markthalle als Gelenk zwischen Bahnhof und Stadt
- Ergänzung zum neu gestalteten Außenraum "Flutgraben"
- denkmalgerechte Sanierung ohne energetische Sanierung
- Schallimmissionen bei Veranstaltungen
- fehlende schallschutztechnische Ertüchtigung der Fassade und des Daches begrenzt die Anzahl der Veranstaltungen
- mangelnde energetische Ertüchtigung ermöglicht eine nur sehr eingeschränkte Nutzung
- Die statische Ertüchtigung lässt eine lange Lebensdauer erwarten. Ein erhöhter Wartungsaufwand durch fehlende energetische Sanierung ist wahrscheinlich.
- Die ausschließlich konstruktive und statische Ertüchtigung ohne energetische Sanierung ist nicht nachhaltig.
- Der Aufwand für die allgemeine und statische Ertüchtigung ist im Vergleich zu den begrenzten Nutzungsmöglichkeiten unverhältnismäßig hoch
- Unterhaltskosten für die Stadt Ingelheim als Vermieter/Betreiber im Verhältnis zur Nutzung sehr hoch
- stoßweiser An- und Abfahrtsverkehr



Prinzipanschnitt Verladehalle

Prinzipanschnitt Alte Markthalle

Plan-Status: **Machbarkeitsstudie**

Bauherr: **Ingelheim am Rhein**  
 Amt für Bauen und Planen  
 Gebäudemanagement  
 Fridtjof-Nansen-Platz 1  
 55218 Ingelheim am Rhein

Planung: **EICHLER**  
 Architekten Gesellschaft mbH  
 Hauptstraße 98  
 55232 Alzey | Weinheim  
 06731 41851 | info@eichler-alzey.de

**AAg** FREIE ARCHITECTEN BDA  
 LoebnerSchäferWeber  
 Freie Architekten GmbH  
 Eppelheimer Straße 46  
 69115 Heidelberg  
 06221 1324 0 | info@architekten-ag.de

Projekt: **Stadtbaustein "Alte Markthalle"** Heidesheim  
 Schulstraße 11  
 55218 Ingelheim am Rhein  
 Flur: 5/1; 373/1

Planinhalt: **Übersicht Nutzungsvarianten**

Plannummer: A.7      Maßstab: 1:500      Blattgröße: DIN A0      Datum: 30.09.2022



Grundriss Erdgeschoss

**Variante A:  
Nutzung Nahversorger**

**Flächen (BGF):**

- Nahversorger EG (inkl. NR): 1.855,0 m<sup>2</sup> (1.275,0 m<sup>2</sup> + 580,0 m<sup>2</sup>)
- Nahversorger UG Verladehalle: 415,0 m<sup>2</sup>
- Außengastronomie Bistro: 133,0 m<sup>2</sup>
- Flexible Nutzungen (EG + OG): 500,0 m<sup>2</sup>

**Stellplatzbedarf**

(Ermittlung Stellplätze gemäß VV Min. Finanzen RLP vom 24.07.2020, siehe Plan A.09):

3,3 Großflächige Einzelhandelsbetriebe

1 Stpl. je 10 - 20 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, 90% als Besucherstellplätze

Annahme gemittelt: 1 Stpl. je 15 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche

Verkaufsnutzfläche: 1.150m<sup>2</sup>

**Mittelwert:**

1 Stpl. je 15 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche	Formel	Stellplätze	Besucherstellplätze (90%)
Verkaufsnutzfläche: 1.150m <sup>2</sup>	150 / 15	77	69
ÖPNV-Abschlag von 20%	77 x 0,80	62	56
Barrierefreie Stellplätze 3%	62 x 0,03	2	2

**PKW-Stellplätze** erforderlich: 62, davon 2 Barrierefreie Stellplätze

**Fahrradstellplätze** nach Erfordernis und Absprache (Stadt Ingelheim, Betreiber)

**Kostenrahmen Variante A**

Eine fundierte Kostenschätzung ist in Anbetracht der aktuellen Marktlage nur grob richtungsweisend möglich. Baukostenschätzung aus BKI und vergl. Projekt gemittelt, inklusive Preissteigerungsrate von 20% bei einem Baubeginn < 2 Jahren.

KG 300 + 400 (brutto), Baubeginn < 2 Jahren			
Alte Markthalle/Verladehalle EG (1275 m <sup>2</sup> BGF):	3.200 €/m <sup>2</sup> BGF	=	4.080.000 €
Verladehalle UG (415 m <sup>2</sup> BGF):	2.000 €/m <sup>2</sup> BGF	=	830.000 €
Neubau (580 m <sup>2</sup> BGF):	2.700 €/m <sup>2</sup> BGF	=	1.566.000 €
<b>Gesamt (2270 m<sup>2</sup> BGF):</b>			<b>6.476.000 €</b>

**KG 300 + 400 (brutto), Baubeginn > 2 Jahren**

Kostenrahmen KG 300 + 400 bei einer prognostizierter Preissteigerungsrate von 25% bei einem Baubeginn > 2 Jahren: 8.095.000 €

**KG 200 + 500 + 700 (brutto), Baubeginn < 2 Jahren**

Der Kostenrahmen für die Kostengruppen KG 200 (Herrichten und Erschließen), KG 500 (Außenanlagen) und KG 700 (Baunebenkosten) kann nur grob geschätzt werden. Baukosten ohne Kostengruppen KG 600 (Ausstattung), ohne Kontaminationsbeseitigung

Berücksichtigt sind folgende Maßnahmen:

KG 200: Abbruchmaßnahmen; KG 500: Außenanlagen inkl. Herstellen der notwendigen Stellplätze und des Außenbereichs "Flutgraben". Der Anteil der BNK beträgt 30%. Baubeginn < 2 Jahren

Kostenrahmen KG 200 + 500 + 700 (brutto): von 3.916.000 € bis 4.574.000 €

**KG 200 + 300 + 400 + 500 + 700 (brutto), Baubeginn < 2 Jahren**

gesamt KG 200 bis 700 (ohne 600): 10.392.000 € bis 11.050.000 €



Grundriss Erdgeschoss

**Variante B1 :  
Nutzung Veranstaltung (energetisch saniert)**

**Flächen (BGF):**

- Veranstaltung EG: 1.275,0 m<sup>2</sup>
- Veranstaltung UG Verladehalle: 415,0 m<sup>2</sup>
- Außengastronomie: 133,0 m<sup>2</sup>
- Flexible Nutzungen (EG + OG): 500,0 m<sup>2</sup>

**Stellplatzbedarf**

(Ermittlung Stellplätze gemäß VV Min. Finanzen RLP vom 24.07.2020, siehe Plan A.09):

4,2 Sonstige Versammlungsstätten

1 Stpl. je 5 - 10 Sitzplätze, 90% als Besucherstellplätze

Annahme gemittelt: 1 Stpl. je 7,5 Sitzplätze

Annahme Besucheranzahl: 1.200

**Mittelwert:**

1 Stpl. je 7,5 Sitzplätzen	Formel	Stellplätze	Besucheranzahl
Besucheranzahl: 1.200	1200 / 7,5	160	14
ÖPNV-Abschlag von 20%	160 x 0,80	128	11
Barrierefreie Stellplätze 3%	128 x 0,03	4	

**PKW-Stellplätze** erforderlich: 128, davon 4 Barrierefreie Stellplätze

**Fahrradstellplätze** nach Erfordernis und Absprache (Stadt Ingelheim, Betreiber)

**Kostenrahmen Variante B1**

Eine fundierte Kostenschätzung ist in Anbetracht der aktuellen Marktlage nur grob richtungsweisend möglich. Baukostenschätzung aus BKI und vergl. Projekt gemittelt, inklusive Preissteigerungsrate von 20% bei einem Baubeginn < 2 Jahren.

KG 300 + 400 (brutto), Baubeginn < 2 Jahren			
Alte Markthalle/Verladehalle EG (1275 m <sup>2</sup> BGF):	3.600 €/m <sup>2</sup> BGF	=	4.608.000 €
Verladehalle UG (415 m <sup>2</sup> BGF):	2.000 €/m <sup>2</sup> BGF	=	830.000 €
<b>Gesamt (1690 m<sup>2</sup> BGF):</b>			<b>5.438.000 €</b>

**KG 300 + 400 (brutto), Baubeginn > 2 Jahren**

Kostenrahmen KG 300 + 400 bei einer prognostizierter Preissteigerungsrate von 25% bei einem Baubeginn > 2 Jahren: 6.797.500 €

**KG 200 + 500 + 700 (brutto), Baubeginn < 2 Jahren**

Der Kostenrahmen für die Kostengruppen KG 200 (Herrichten und Erschließen), KG 500 (Außenanlagen) und KG 700 (Baunebenkosten) kann nur grob geschätzt werden. Baukosten ohne Kostengruppen KG 600 (Ausstattung), ohne Kontaminationsbeseitigung

Berücksichtigt sind folgende Maßnahmen:

KG 200: Abbruchmaßnahmen; KG 500: Außenanlagen inkl. Herstellen der notwendigen Stellplätze und des Außenbereichs "Flutgraben". Der Anteil der BNK beträgt 30%. Baubeginn < 2 Jahren

Kostenrahmen KG 200 + 500 + 700 (brutto): von 3.527.000 € bis 4.185.000 €

**KG 200 + 300 + 400 + 500 + 700 (brutto), Baubeginn < 2 Jahren**

gesamt KG 200 bis 700 (ohne 600): 8.9581.000 € bis 9.613.000 €



Grundriss Erdgeschoss

**Variante B2 :  
Nutzung Veranstaltung (energetisch unsaniert entspr. Bestand)**

**Flächen (BGF):**

- Veranstaltung EG: 1.275,0 m<sup>2</sup>
- Veranstaltung UG Verladehalle: 415,0 m<sup>2</sup>
- Außengastronomie: 133,0 m<sup>2</sup>
- Flexible Nutzungen (EG + OG): 500,0 m<sup>2</sup>

**Stellplatzbedarf**

(Ermittlung Stellplätze gemäß VV Min. Finanzen RLP vom 24.07.2020, siehe Plan A.09):

4.2 Sonstige Versammlungsstätten  
1 Stpl. je 5 - 10 Sitzplätze, 90% als Besucherstellplätze  
Annahme gemittelt: 1 Stpl. je 7,5 Sitzplätze

Annahme Besucheranzahl: 1.200

**Mittelwert:**

1 Stpl. je 7,5 Sitzplätzen	Formel	Stellplätze	Besucherstellplätze (90%)
Besucheranzahl: 1.200	1200 / 7,5	160	144
ÖPNV-Abschlag von 20%	160 x 0,80	<b>128</b>	116
Barrierefreie Stellplätze 3%	128 x 0,03	4	4

PKW-Stellplätze erforderlich: **128**, davon 4 Barrierefreie Stellplätze

Fahrradstellplätze nach Erfordernis und Absprache (Stadt Ingelheim, Betreiber)

**Kostenrahmen Variante B2**

Eine fundierte Kostenschätzung ist in Anbetracht der aktuellen Marktlage nur grob richtungsweisend möglich. Baukostenschätzung aus BK1 und vergl. Projekt gemittelt, inklusive Preissteigerungsrate von 20% bei einem Baubeginn < 2 Jahren.

<b>KG 300 + 400 (brutto), Baubeginn &lt; 2 Jahren</b>			
Alte Markthalle/Verladehalle EG (1275 m <sup>2</sup> BGF):	2.600 €/m <sup>2</sup> BGF	=	3.315.000 €
Verladehalle UG (415 m <sup>2</sup> BGF):	2.000 €/m <sup>2</sup> BGF	=	830.000 €
<b>Gesamt (1690 m<sup>2</sup> BGF):</b>			<b>4.145.000 €</b>

KG 300 + 400 (brutto), Baubeginn > 2 Jahren  
Kostenrahmen KG 300 + 400 bei einer prognostizierter Preissteigerungsrate von 25% bei einem Baubeginn > 2 Jahren: 5.181.000 €

KG 200 + 500 + 700 (brutto), Baubeginn < 2 Jahren  
Der Kostenrahmen für die Kostengruppen KG 200 (Herrichten und Erschließen), KG 500 (Außenanlagen) und KG 700 (Baunebenkosten) kann nur grob geschätzt werden. Baukosten ohne Kostengruppen KG 600 (Ausstattung), ohne Kontaminationsbeseitigung

Berücksichtigt sind folgende Maßnahmen:  
KG 200: Abbruchmaßnahmen; KG 500: Außenanlagen inkl. Herstellen der notwendigen Stellplätze und des Außenbereichs "Flutgraben". Der Anteil der BNK beträgt 30%. Baubeginn < 2 Jahren

Kostenrahmen KG 200 + 500 + 700 (brutto): von 3.145.000 € bis 3.778.000 €

KG 200 + 300 + 400 + 500 + 700 (brutto), Baubeginn < 2 Jahren  
gesamt KG 200 bis 700 (ohne 600): 7.290.000 € bis 7.923.000 €

Plan-Status: **Machbarkeitsstudie**

Bauherr: **Ingelheim am Rhein**  
Amt für Bauen und Plänen  
Gebäudemanagement  
Fridtjof-Nansen-Platz 1  
55218 Ingelheim am Rhein

Planung: **EICHLER**  
Architekten Gesellschaft mbH  
Hauptstraße 98  
55232 Alzey | Weinheim  
06731 41851 | info@eichler-alzey.de  
**AAg** FREIE ARCHITECTEN BDA  
LoebnerSchäferWeber  
Freie Architekten GmbH  
Eppelheimer Straße 46  
69115 Heidelberg  
06221 1324 0 | info@architekten-ag.de

Projekt: Stadtbaustein  
"Alte Markthalle" Heidesheim  
Schulstraße 11  
55218 Ingelheim am Rhein  
Flur: 5/1; 373/1

Planinhalt: **Berechnungen Stellplätze / Kosten**

Plannummer: A.8      Maßstab: 1:500      Blattgröße: DIN A0      Datum: 30.09.2022



**Fazit und Empfehlung**

Aus den dargestellten Betrachtungen und beispielhaften Untersuchungen heraus erscheint die Nutzung als Verbrauchermarkt machbar und sinnvoll, insbesondere

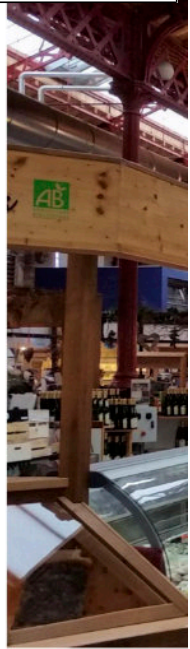
- Ist es aus konstruktiver und gebäudetechnischer Sicht möglich
- Diese Nutzung ist für Heidesheim sinnvoll
- Es entsteht Mo-Sa ein Alltagsort mit Arbeit und Begegnung
- Die Erschließung ist möglich
- Die erreichbare Größe macht einen Betrieb möglich
- Es entstehen keine wesentlichen Beeinträchtigungen für die Anwohner
- Der nördliche Teil Heidesheims erfährt eine Aufwertung
- Die Aufenthaltsqualität gewinnt deutlich hinzu
- Die Nutzung fügt sich sinnvoll in die städtebauliche Gesamtkonzeption ein

Darüber hinaus möchten wir empfehlen, die oben genannten Qualitäten noch dadurch zu verstärken, in dem die bereits weitgeübte Praxis der meisten Nahversorger der regionalen Produktauswahl und Herausstellung programmatisch integriert und unterstützt wird. Im sogenannten „Mall“-Bereich eines Verbrauchermarktes könnte neben einem Bäcker mit Bistroangebot, dass sich auch auf den nordwestlichen Außenbereich fokussieren kann, weitere kleinformatige Angebote regionaler oder lokaler Anbieter positioniert werden, so dass ergänzende Formate sogar zu Schließzeiten des Verbrauchermarktes möglich sind und damit die gewünschte Aneignung und Attraktivität des Ortes insgesamt gesteigert werden kann.

Dadurch gäbe es ein direkte Anknüpfung an die historische Aufgabe und langjährige Funktion des Gebäudes, Lebensmittel des Ortes zu präsentieren, vermarkten und zu liefern, eine soziale Kontinuität, die die Investition in das Denkmal „Alte Markthalle“ sinnstiftend unterstreicht.

**Aktuelle Entwicklungen der Supermärkte**

Lebensmittelhandelsflächen zielen heute vielfach auf eine „Premiierung“ des Angebots, der Präsentation und der Marktarchitektur, um sich vom Wettbewerb zu differenzieren. Dies spiegelt sich auch in der Häufung außergewöhnlicher Locations wider, an denen sich neue Verkaufsflächen ansiedeln. Derzeit ist es angesagt, moderne Supermärkte in einem Setting historischer Industriekultur anzusiedeln. Das Gern im Heute erleben, ob in einer ehemaligen Schiffsschraubenfabrik, in historischen Markthallen oder in den Gewölbten eines alten Weinkellers führt zu einer einzigartigen und besonderen Ästhetik. (aus www.stores-shops.de)



**\*) Ermittlung Stellplätze gemäß VV Min. Finanzen RLP vom 24.07.2020 und DIN 18040-3 inkl. Anlage Richtzahlentabelle zur VV**

- 1 Nahversorger:**  
(Anforderung entsprechend Anlage Nr. 3.3 Großflächige Einzelhandelsbetriebe)
  - 1.1 Kfz-Stellplätze Nahversorger**
    - 1.1.1 Anzahl der notwendigen Stellplätze (Kfz):  
1 Stpl./10 - 20 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche (VKNF), davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 Stpl. (DIN 18040-3).  
Verkaufsnutzfläche: 1.150 m<sup>2</sup> ergibt 77 Stellplätze, davon 70 als Besucherstellplätze
    - 1.1.2 Durch den ÖPNV-Abschlag von 20% reduzieren sich die Stellplätze auf 62 Stück, davon 56 Besucherstellplätze.
    - 1.1.3 In Summe ergibt sich ein Stellplatzbedarf von 62 Stpl. für Kfz (56 + 6), davon sind 2 Stpl. als barrierefreie Stellplätze herzustellen.
  - 1.2 Fahrradstellplätze Nahversorger**
    - 1.2.1 Fahrradstellplätze nach Erfordernis und Absprache (Stadt Ingelheim, Betreiber)
- 2 Versammlungsstätte:**  
(Anforderung entsprechend Anlage Nr. 4.2 Versammlungsstätten: Sonstige Versammlungsstätten)
  - 2.1 Kfz-Stellplätze Versammlungsstätte**
    - 2.1.1 Anzahl der notwendigen Stellplätze (Kfz):  
1 Stpl. pro 5 -10 Besucher, davon sind 90 % als Besucherstellplätze auszuweisen; davon Anteil Stpl. für Kfz von Menschen mit Behinderung: 3 %, mindestens jedoch 1 Stpl. (DIN 18040-3)  
Annahme Besucheranzahl: 1200 ergibt 180 Stellplätze (1 pro 7,5 Besucher), davon 144 als Besucherstellplätze
    - 2.1.2 Verringerung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Versammlungsstätten
    - 2.1.2.1 Durch den ÖPNV-Abschlag von 20% reduzieren sich die Stellplätze auf 128 Stück, davon 12 Besucherstellplätze.
    - 2.1.3 In Summe ergibt sich ein Stellplatzbedarf von 128 St für Kfz (116+12), davon sind 4 Stpl. als barrierefreie Stellplätze herzustellen.
  - 2.2 Fahrradstellplätze Versammlungsstätte**
    - 2.2.1 Fahrradstellplätze nach Erfordernis und Absprache (Stadt Ingelheim, Betreiber)

**Bisherige Untersuchungen und vorhandene Grundlagen**

In den vergangenen Jahren wurden bereits Untersuchungen durchgeführt und bauliche Maßnahmen zum Erhalt und zur Nutzung des Gebäudes veranlasst. Folgende Unterlagen stehen zur Verfügung:

- A01- 2002 Universität Kaiserslautern: Gutachten Unterschutzstellung Kulturdenkmal
- A02- 2007 Kunz Rechtsanwälte: Planungsrechtliche Stellungnahme
- A03- 2007 Schalltechnisches Büro Pies: Gutachterliche Stellungnahme Lärm
- A04- 2007 DEKRA: Bautechnische Überprüfung der Stand- und Verkehrssicherheit
- A05- 2007 Ing.Gesellschaft Angnes + Rohde: Gutachterliche Stellungnahme
- A06 -2007 Ing.Gesellschaft Angnes + Rohde: Statische Berechnung
- A07 - 2006 Ing. Gesellschaft Angnes + Rohde: Temporäre Entüftung
- A08 - 2012 Verheyen Ingenieure: Schlussbericht Bauüberwachung
- A09 - 2018 Poganiuch + Dang-Architekten; Baufachliche Untersuchung, Neunutzung, Umbau und Sanierung der ehemaligen Markthalle (inkl. Kostenrahmen, Stellplatzuntersuchung)
- A10 - 2021 Stadtverwaltung Ingelheim am Rhein: Standortexposé Heidesheim am Rhein "Alte Markthalle"





# **RAHMENPLAN ORTSMITTE HEIDESHEIM**

**Stand: 05.10.2023**

## **AUFTRAGGEBER**

Stadtverwaltung Ingelheim am Rhein  
Amt für Bauen und Planen  
Abteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Neuer Markt 1, 55218 Ingelheim am Rhein

## **VERFASSER**

UmbauStadt PartGmbH  
Rendeler Straße 11A, 60385 Frankfurt am Main

planquadrat Elfers Geskes Krämer PartGmbH  
Platz der Deutschen Einheit 21, 64293 Darmstadt