

GEMEINDEVERWALTUNG BUDENHEIM

Anlage	zur Niederschrift -Ausschuss vom
Anlage	zur Niederschrift -Ausschuss vom
Anlage	zur Niederschrift GR vom 29.04.2026

Fachbereich : Gemeindewerke
Bearbeiter : Daniel Zabicki
Aktenzeichen :

Datum : 07.04.2026

Drucksachen-Nr. : 03311-2026

Betr.: Kommunale Wärmeplanung Budenheim

Beratungsfolge:

Gremium:	TOP: 4	Sitzungstermin:	Abstimmungsergebnis: einstimmig ja: nein: Enth.:	abschließende Entscheidung: ja / nein
Gremium:	TOP:	Sitzungstermin:	Abstimmungsergebnis: einstimmig ja: nein: Enth.:	abschließende Entscheidung: ja / nein
Gremium:	TOP:	Sitzungstermin:	Abstimmungsergebnis: einstimmig ja: nein: Enth.:	abschließende Entscheidung: ja / nein

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat beschließt die erste kommunale Wärmeplanung in der vorliegenden Ausführung.

Begründung:

Am 23.10.2024 beauftragte der Gemeinderat die kommunale Wärmeplanung an den wirtschaftlichsten Bieter zu vergeben. Im Bieterverfahren mit insgesamt zehn eingereichten Angeboten, setzte sich die EWR Climate Connection in einem zweistufigen Vergabeverfahren mit einem Angebotspreis von 59.850 € brutto durch. Im Dezember 2024 startete die Gemeinde Budenheim den Prozess der kommunalen Wärmeplanung, um den gesetzlichen Anforderungen des Wärmeplanungsgesetzes (WPG) zu entsprechen.

Durch die zügige Beantragung von Fördermitteln durch das Klimaschutzmanagement, konnte eine 90 %ige Förderung (53.865 €) vor dessen Streichung erfolgreich beantragt werden.

Durch die frühzeitige Antragstellung durch das Klimaschutzmanagement konnte eine Förderung in Höhe von 90 % der zuwendungsfähigen Kosten (53.865 €) vor Einstellung des Förderprogramms gesichert werden. Ergänzend wurde für den Wissensaufbau (z.B. Erstellung eines digitalen Zwillings) eine pauschale Förderung des Landes in Höhe von 15.290 € gemäß § 7 Abs. 1 AGWPG beantragt und bewilligt.

Die Erarbeitung des Konzepts erfolgte auf kommunaler Seite unter Federführung des Klimaschutzmanagements im Zeitraum von Dezember 2024 bis zur Übergabe des finalen Abschlussberichts am 25. Februar 2026. Als Datengrundlage für die Bilanzierung

diente das Basisjahr 2023. Der Planungsprozess wurde durch eine Steuerungsgruppe sowie einen Lenkungskreis begleitet, in denen Vertretungen aus Politik, Verwaltung und Klimaschutzmanagement eingebunden waren. Darüber hinaus wurden relevante Akteursgruppen, darunter Netzbetreiber, das Schornsteinfegerhandwerk, Gewerbe- und Industrievertretungen sowie die Bürgerschaft, aktiv beteiligt.

Der Fokus der Planungen lag auf der Identifizierung technisch realisierbarer und wirtschaftlich sinnvoller Transformationspfade für Budenheim. Die Analyseergebnisse zeigen, dass perspektivisch vor allem **dezentrale Versorgungslösungen**, insbesondere durch Einsatz von Wärmepumpen, eine zentrale Rolle einnehmen werden. Die Maßnahmen wurden im Rahmen von Fachgruppen-Workshops und öffentlichen Bürgerforen (zuletzt am 19.11.2025) sondiert und priorisiert. Als Ergebnis stehen die folgenden wichtigsten Maßnahmen des erarbeiteten Maßnahmenkatalogs fest:

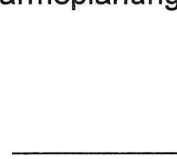
1. Prüfung Wärmenetzbau „Lenneberggrundschule“
2. Prüfung Gebäudenetz „Berliner Straße“
3. Prüfung Gebäudenetz „Waldsporthalle“
4. Sanierung kommunaler Gebäude
5. Prüfung und Ausweisung eines Sanierungsgebiets
6. Aufklärung der Bürgerinnen und Bürger
7. Beratung und Schulung zu Energieeffizienz und Heizungstausch

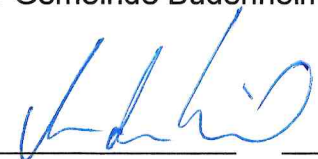
Gemäß dem dynamischen Charakter der Wärmeplanung können die Maßnahmen im laufenden Umsetzungsprozess an neue technische Erkenntnisse, veränderte Förderbedingungen sowie veränderter Rahmenbedingungen (etwa durch die Erschließung neuer Wärmequellen durch privatwirtschaftliche Unternehmen und sich anbietenden Partnerschaften) angepasst werden. Eine regelmäßige Fortschreibung des Wärmeplans ist nach § 25 WPG alle 5 Jahre vorgesehen.

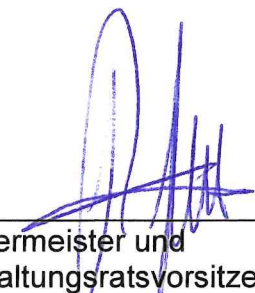
Anlagen:

- Kommunale Wärmeplanung der Gemeinde Budenheim


(Sachgebietsleiter)
Daniel Zabicki


(Vorstände)
Grieser


Weil


(Bürgermeister und
Verwaltungsratsvorsitzender)

GEMEINDEVERWALTUNG BUDENHEIM

Anlage GR vom	zur Niederschrift
------------------	-------------------

Fachbereich : Büroleitung
Bearbeiterin : Frau Hieß
Aktenzeichen : 360-23.001

Datum : 01.06.2026

Drucksachen-Nr.: 052/1-2026

Entpflichtung des bisherigen Ortschronisten Heribert Schäfer

Beratungsfolge:

Gremium:	TOP:	Sitzungstermin:	Abstimmungsergebnis:	abschließende Entscheidung:
GR	5	17.06.2026	ja: nein: Enth.:	ja

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat entpflichtet Herrn Schäfer von seinen ehrenamtlichen Tätigkeiten als Ortschronist und spricht ihm hierfür seine Anerkennung aus.

Begründung:

Herr Schäfer begleitete das Amt des Ortschronisten seit 1999 mit großem persönlichem Engagement und hoher Verbundenheit zur Gemeinde. Er leistete damit einen wertvollen Beitrag zur Dokumentation, Pflege und Bewahrung der Budenheimer Geschichte.

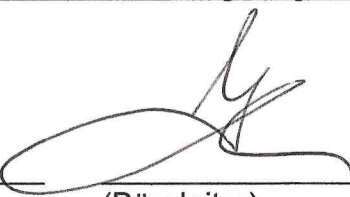
Mit Beschluss vom 24.09.2025 hat der Gemeinderat bereits der künftigen Übertragung der Aufgaben der Ortschronik auf Frau Jalali und Herrn Kleemann zugestimmt.

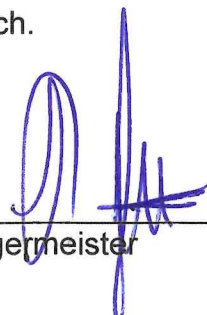
Die Aufgaben der Ortschronik wurden in der Übergangszeit bereits von Frau Jalali und Herrn Kleemann wahrgenommen. Sie diene ihrer Einarbeitung, um die kontinuierliche Pflege, Fortschreibung und Bewahrung der Ortschronik dauerhaft sicherzustellen.

Stellungnahme der Kämmerei: nicht erforderlich.

Stellungnahme bezüglich Gleichstellungsfragen: nicht erforderlich.


(Sachbearbeiterin)


(Büroleiter)


Bürgermeister

GEMEINDEVERWALTUNG BUDENHEIM

Anlage	zur Niederschrift
-Ausschuss vom	
Anlage	zur Niederschrift
-Ausschuss vom	
Anlage	zur Niederschrift
GR vom	

Fachbereich : 3
Bearbeiter : Herr Ritzert
Aktenzeichen : 610-13

Datum : 08.06.2026

Drucksachen-Nr. : 054/1 - 2026

Betr.: Stellplatzschlüssel Quartier Wohnen am Wald

Beratungsfolge:

Gremium: GR	TOP: 6	Sitzungstermin: 17.06.2026	Abstimmungsergebnis: einstimmig ja: nein: Enth.: ja: nein: Enth.:	abschließende Entscheidung: ja / nein
Gremium:	TOP:	Sitzungstermin:	Abstimmungsergebnis: einstimmig ja: nein: Enth.:	abschließende Entscheidung: ja / nein
Gremium:	TOP:	Sitzungstermin:	Abstimmungsergebnis: einstimmig ja: nein: Enth.:	abschließende Entscheidung: ja / nein

Beschlussvorschlag:

Für den Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplans „Quartier Wohnen am Wald“ wird der Stellplatzschlüssel auf im Durchschnitt 0,75 Stellplatz je Wohneinheit reduziert. Voraussetzung hierfür ist, dass die neu geschaffenen Wohnungen überwiegend dauerhaft sozial gefördert werden.

Begründung:

Laut Aufstellungsbeschluss vom 15.05.2024 soll der künftige Bebauungsplan „Quartier Wohnen am Wald“ unter anderem die Erhaltung bzw. Schaffung von bezahlbarem Wohnraum sichern.

Die Wohnungsbaugesellschaft Budenheim GmbH als Eigentümerin der Grundstücke Römerstraße 51–55 sowie Jahnstraße 11–13 beabsichtigt eine bauliche Nachverdichtung. Zu den bestehenden Mehrfamilienhäusern sollen neue Gebäude und bis zu 48 zusätzliche Wohneinheiten errichtet werden.

Wie der beigelegten Präsentation zu entnehmen ist, ist nach Ansicht der Wohnungsbaugesellschaft eine Anpassung des Stellplatzschlüssels erforderlich, um die geplanten Neubauten in einer Weise zu ermöglichen, die sowohl wirtschaftlich tragfähig als auch städtebaulich hochwertig und umweltfreundlich ist.

Nach den Richtzahlen der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 24. Juli 2000 liegt der Stellplatzbedarf derzeit bei 1 bis 1,5 Stellplätzen je Wohnung. In der praktischen Anwendung bedeutet dies, dass – mit Ausnahme kleiner Wohnungen bzw. Apartments unter etwa 40 m² Wohnfläche – regelmäßig ein Stellplatzschlüssel von 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit zugrunde gelegt wird. Seitens der Wohnungsbaugesellschaft

Budenheim wird daher eine Reduzierung auf höchstens 0,75 Stellplätze je Wohneinheit angestrebt.

Diese Reduzierung wurde bereits vom Aufsichtsrat der Wohnungsbaugesellschaft Budenheim GmbH, in dem alle Fraktionen des Gemeinderats vertreten sind, einstimmig befürwortet. Auch der Bau- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung vom 01.06.2026 eine entsprechende Reduzierung des Stellplatzschlüssels einstimmig empfohlen.

Das Bauamt hat in der Beschlussvorlage für den Bau- und Umweltausschuss dargelegt, dass eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels sowohl Vorteile als auch Risiken mit sich bringt. Insbesondere besteht die Gefahr, dass sich der ruhende Verkehr bei einer zu starken Reduzierung teilweise in die umliegenden Straßen verlagert und dort die Stellplatzsituation zusätzlich belastet.

Die von der Verwaltung dargestellten Pro- und Contra-Argumente sind der Anlage zu dieser Beschlussvorlage zu entnehmen.

Hinweise zu dem weiteren Bebauungsplanverfahren

Reduzierung des Stellplatzschlüssels für Einzelhandel und sonstige Nutzungen

Das Bauamt empfiehlt in Abstimmung mit der Wohnungsbaugesellschaft, im weiteren Verfahren eine Reduzierung der Stellplatzanforderungen nicht nur für Wohnnutzungen, sondern für alle im Allgemeinen Wohngebiet zulässigen Nutzungen festzusetzen.

Besonders für die der Versorgung des Quartiers dienenden Läden erscheint eine Reduzierung sinnvoll. Das Quartier liegt derzeit vergleichsweise weit von bestehenden Einkaufsmöglichkeiten entfernt. Die fußläufige Entfernung zur nächsten Apotheke beträgt mehr als 600 m, die zur nächsten Bäckerei und zum nächsten Supermarkt jeweils mehr als 1 km. Angesichts der bereits heute hohen und durch die geplante Nachverdichtung weiter steigenden Wohnungsdichte sowie des Umstands, dass viele Bewohnerinnen und Bewohner über keinen eigenen Pkw verfügen, erscheint die Schaffung wohnungsnaher Versorgungsangebote innerhalb des Quartiers besonders wünschenswert. Denkbar wären beispielsweise eine Bäckerei oder ein kleiner Nahversorger.

In der Praxis scheitert die Ansiedlung solcher Nutzungen jedoch nicht selten an den erforderlichen Stellplatznachweisen. Die Richtzahlen der Verwaltungsvorschrift sehen auch für Läden, Gastronomiebetriebe und sonstige Nutzungen einen teilweise erheblichen Stellplatzbedarf vor. Dabei wird jedoch nur eingeschränkt berücksichtigt, dass sich die Kundschaft solcher Einrichtungen in erster Linie aus dem unmittelbaren Wohnumfeld zusammensetzen dürfte und viele Wege zu Fuß zurückgelegt werden können.

Für die Wohnbereiche des Quartiers soll nach aktuellem Planungsstand ein Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt werden. In Allgemeinen Wohngebieten sind in der Regel die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe allgemein zulässig. Da größere Einzelhandelsbetriebe bereits aus Platzgründen nicht zu erwarten sind, ist davon auszugehen, dass die Kundschaft überwiegend aus dem Quartier selbst stammt. Vor diesem Hintergrund erscheint es sachgerecht, die Stellplatzrichtwerte für sämtliche zulässigen Nutzungen im Plangebiet um die Hälfte zu reduzieren.

Für Nutzungen, die erkennbar ausschließlich den Bewohnerinnen und Bewohnern des Quartiers dienen, wie etwa der von Frau Kolb vorgeschlagene Gemeinschaftsraum, erscheint darüber hinaus ein vollständiger Verzicht auf die Stellplatzverpflichtung sinnvoll. Im weiteren Verfahren soll geprüft werden, ob ein vollständiger Verzicht auf die Stellplatzverpflichtung für einzelne Nutzungen rechtlich zulässig ist.

Bedenken zum vorgeschlagenen Ausmaß der Nachverdichtung

Das Bauamt begrüßt grundsätzlich das Ziel, durch die Schaffung zusätzlicher sozial geförderter Wohnungen einen Beitrag zur Entspannung des angespannten Wohnungsmarktes zu leisten. Gleichwohl sollte das vorgesehene Ausmaß der Nachverdichtung im weiteren Verfahren sorgfältig geprüft werden.

Es ist fraglich, ob eine Nachverdichtung in dem vorgeschlagenen Umfang an dieser Stelle städtebaulich erforderlich und langfristig wünschenswert ist. Aktuell befinden sich im Bereich der Hochhäuser Römerstraße 51–55 sowie des Mehrfamilienhauses Jahnstraße 11–13 insgesamt 82 Wohnungen auf einer Fläche von rund 11.000 m². Dies entspricht bereits heute einer hohen baulichen Dichte von etwa 75 Wohnungen je Hektar.

Durch die Schaffung weiterer 48 Wohneinheiten würde sich die Wohndichte auf rund 118 Wohnungen je Hektar erhöhen. Zum Vergleich liegt die Dichte im Geschosswohnungsbau selbst in verdichteten städtischen Bereichen häufig im Bereich von etwa 40 bis 60 Wohnungen je Hektar. Es stellt sich daher die Frage, ob eine weitere erhebliche Verdichtung an diesem Standort städtebaulich angemessen ist und langfristig zu einer verträglichen Quartiersentwicklung beiträgt.

Mit zunehmender Zahl zusätzlicher Wohneinheiten steigen auch die möglichen Auswirkungen auf die Stellplatzsituation im Quartier und den umliegenden Straßenräumen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der angestrebten Reduzierung des Stellplatzschlüssels.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass zusätzliche Gebäude im unmittelbaren Umfeld der bestehenden Hochhäuser Auswirkungen auf die Belichtung, Besonnung und die Wohnqualität sowohl der bestehenden als auch der neu entstehenden Wohnungen haben können. Diese Aspekte sollten im weiteren Planungsverfahren besonders beachtet werden.

Es soll zudem berücksichtigt werden, dass die Hochhäuser an der Römerstraße bereits heute als sozialer Brennpunkt gelten. Die Gemeinde sowie die Wohnungsbaugesellschaft verfolgen mit der laufenden Sanierung der Gebäude sowie der Einrichtung eines Quartiersmanagements das Ziel, die Wohn- und Lebensqualität im Quartier zu verbessern und soziale Problemlagen abzubauen.

Vor diesem Hintergrund sollte sorgfältig geprüft werden, ob eine weitgehende Konzentration zusätzlicher sozial geförderter Wohnungen an diesem Standort den langfristigen Entwicklungszielen des Quartiers entspricht. In der städtebaulichen und sozialwissenschaftlichen Fachliteratur wird regelmäßig darauf hingewiesen, dass eine starke räumliche Konzentration sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen die soziale Durchmischung erschweren und bestehende Problemlagen verfestigen kann.

Aus Sicht des Bauamts erscheint es daher sinnvoll, zusätzliche sozial geförderte Wohnungen möglichst auf verschiedene Standorte innerhalb des Gemeindegebiets zu verteilen. Als Beispiel kommen hierfür gemeindeeigene Grundstücke im Bereich des Neubaugebiets „Wäldchenloch“ in Betracht.

Eine maßvolle Nachverdichtung mit der Errichtung einzelner zusätzlichen Gebäude an städtebaulich geeigneten Standorten innerhalb des Quartiers kann hingegen durchaus sinnvoll sein. Zu prüfen wäre beispielsweise eine Bebauung im Bereich der nordöstlichen Ecke der Einmündung Jahnstraße/An der Waldsporthalle.

Anlage:

- Präsentation der Wohnbaugesellschaft Budenheim GmbH
- Reduzierung des Stellplatzschlüssels für Wohnungen: Pro- und Contra-Argumente

Stellungnahme der Kämmerei: ~~erforderlich~~ / nicht erforderlich



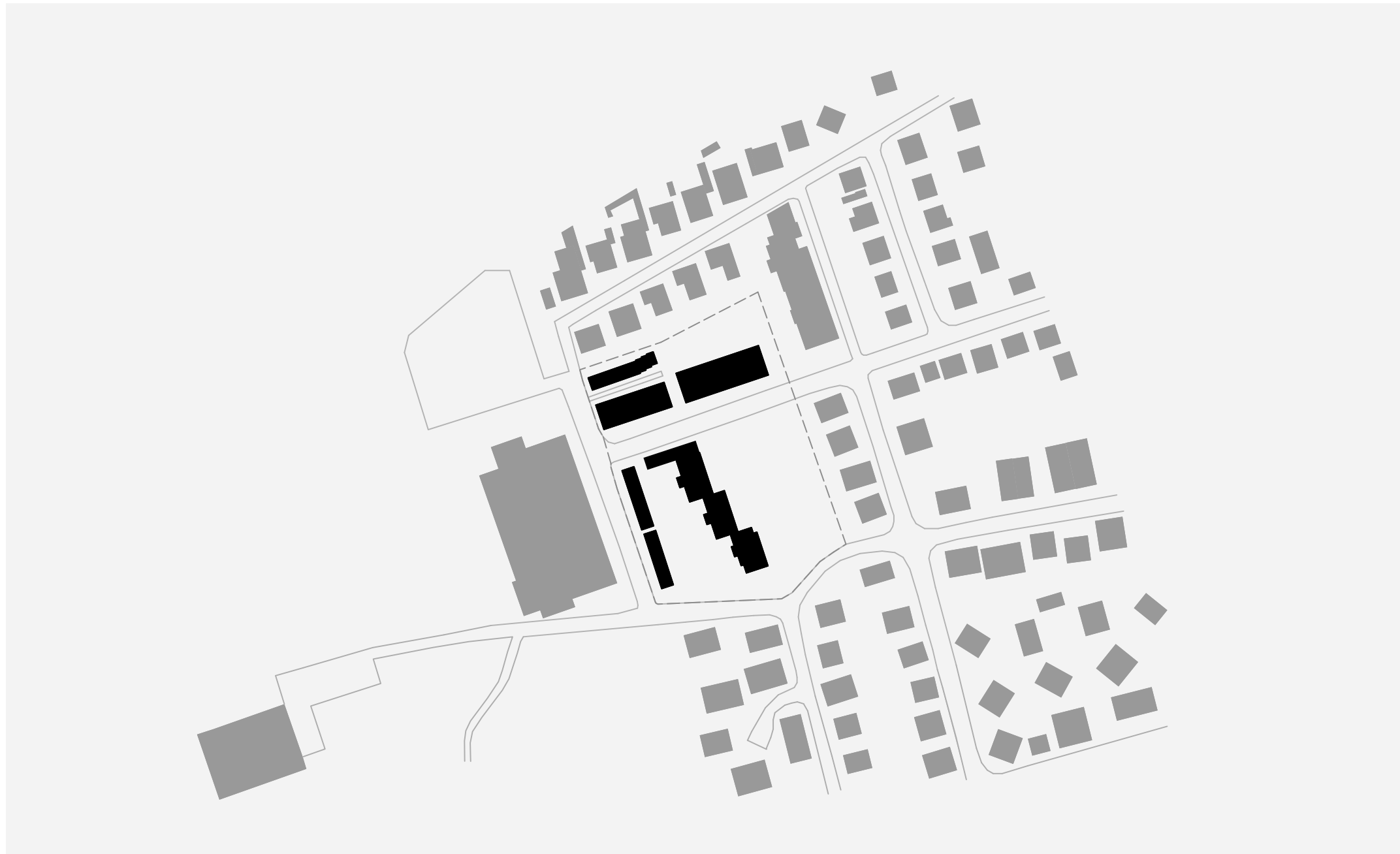
Ritzert
(stellv. Fachbereichsleiter)



Kolter
(Beigeordnete, stellv.
für den Bürgermeister)

ORT Wohnen am Wald

Quartiersentwicklung



ZIEL Innovatives Quartierskonzept



19.05.2026

ZIEL Innovatives Quartierskonzept

ÄNDERUNGEN
IM MOBILITÄTS-
VERHALTEN

STÄRKUNG
NACHHALTIGER
MOBILITÄT



MÖGLICHKEIT
VON
MOBILITÄTS-
ERSATZMAß-
NAHMEN

19.05.2026

ZIEL **Innovatives** Quartierskonzept

**ÄNDERUNGEN
IM MOBILITÄTS-
VERHALTEN**

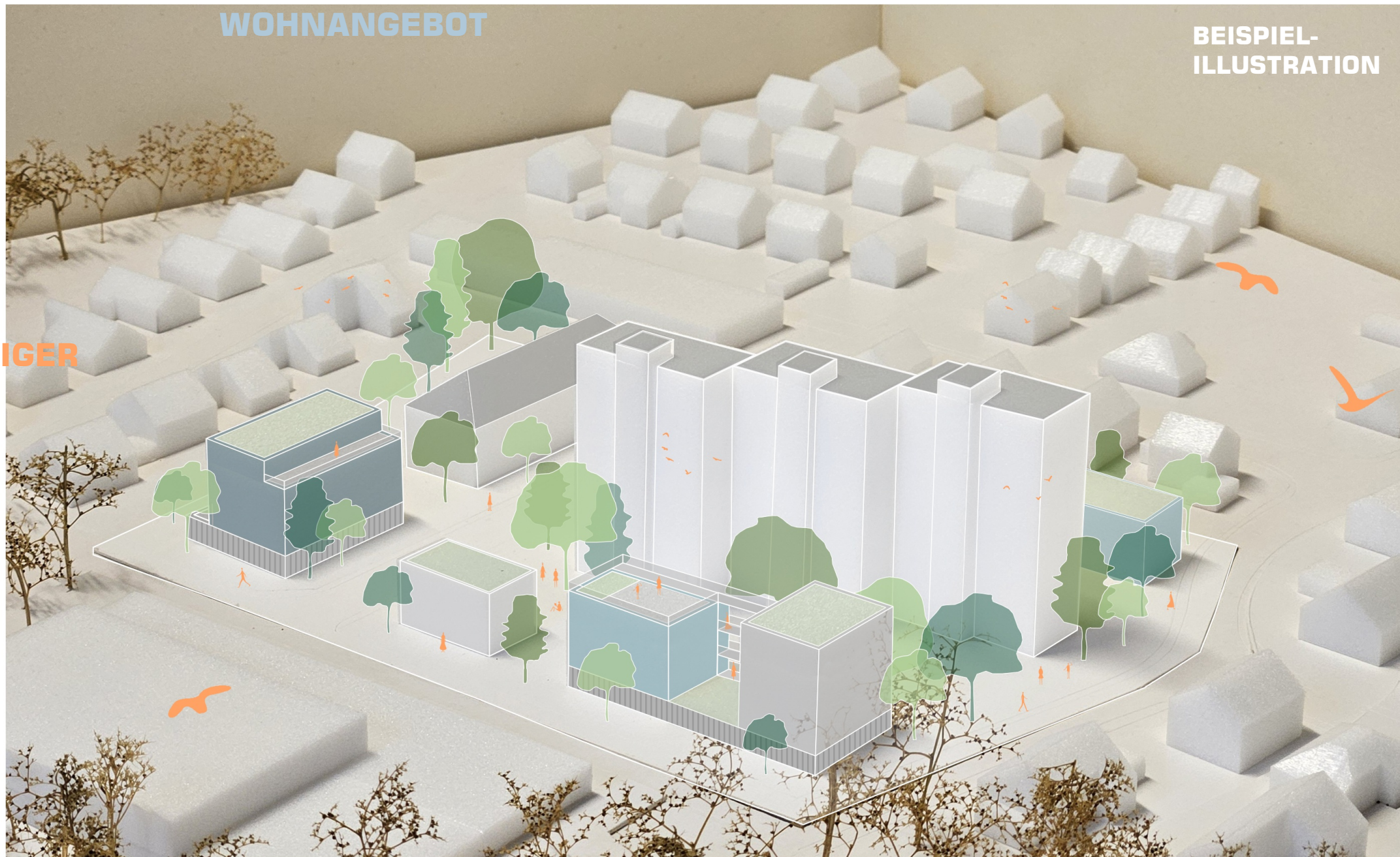
**DURCHMISCHTES
WOHNANGEBOT**

**BEISPIEL-
ILLUSTRATION**

**STÄRKUNG
NACHHALTIGER
MOBILITÄT**

**SOZIALE
QUARTIERS-
ENTWICKLUNG**

**MÖGLICHKEIT
VON
MOBILITÄTS-
ERSATZMAß-
NAHMEN**



**BEITRAG ZU
BEZAHLBAREN
WOHNRAUM**

19.05.2026

ZIEL Innovatives Quartierskonzept

ÄNDERUNGEN
IM MOBILITÄTS-
VERHALTEN

KLIMARE-
SILIENTES
WOHN-
QUARTIER

DURCHMISCHTES
WOHNANGEBOT

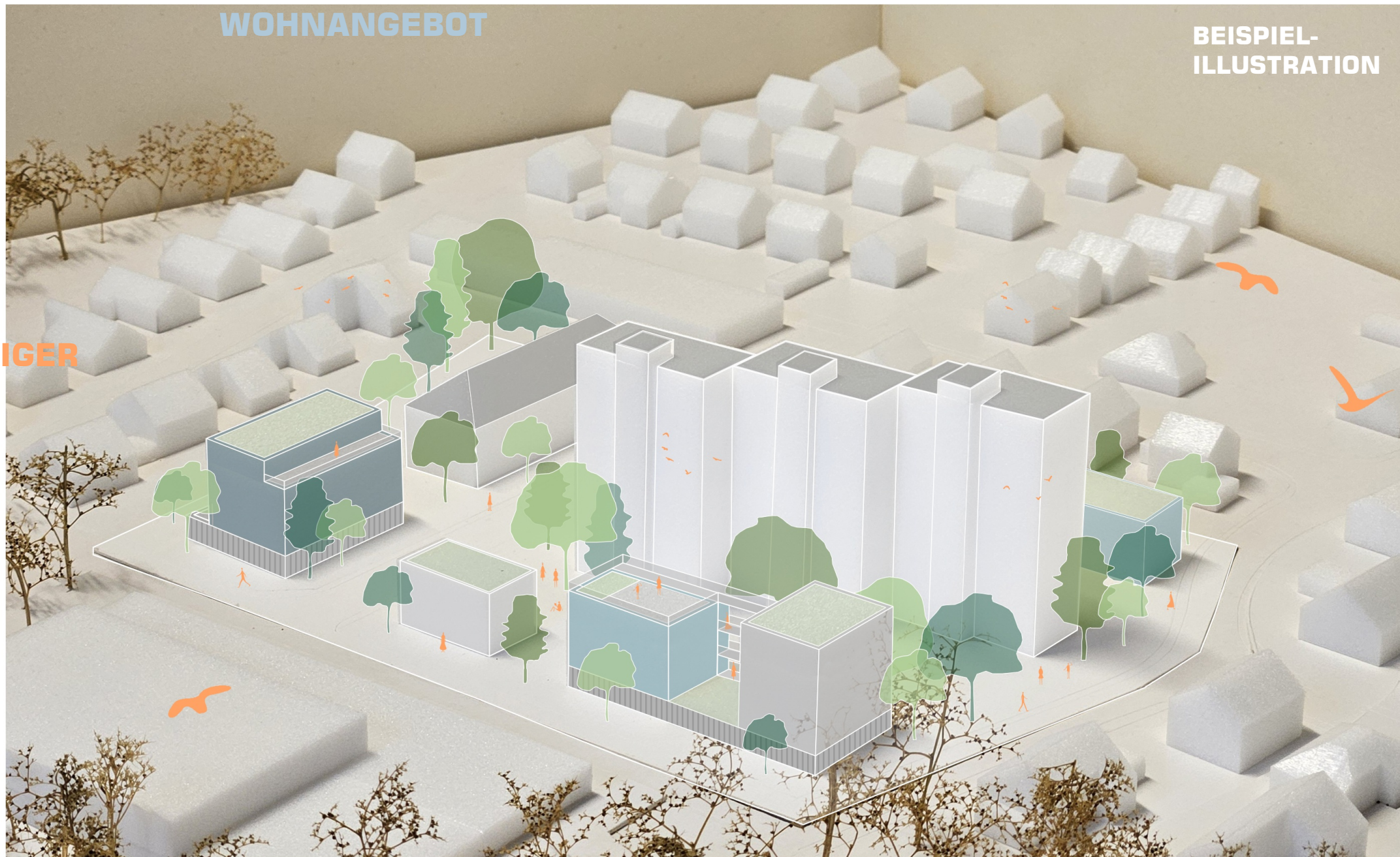
BEISPIEL-
ILLUSTRATION

STÄRKUNG
NACHHALTIGER
MOBILITÄT

SOZIALE
QUARTIERS-
ENTWICKLUNG

EFFIZIENTES
NUTZEN
STÄDTISCHER
FLÄCHEN

MÖGLICHKEIT
VON
MOBILITÄTS-
ERSATZMAß-
NAHMEN



BEITRAG ZU
BEZAHLBAREN
WOHNRAUM

NACHHALTIGE
QUARTIERS-
ENTWICKLUNG

19.05.2026

**HILLE
+TESCH**
Architekten
Stadtplaner

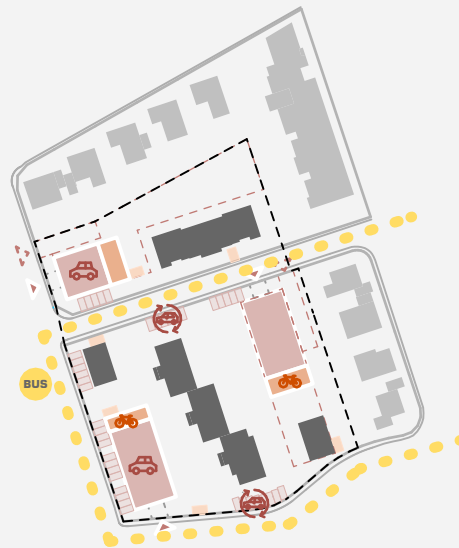
ZIEL Innovatives Quartierskonzept

Gemeinschaft



-Quartiersmittelpunkte
-Gemeinschaftsangebote
wie gärtnern, spielen
und Sport im Außenraum

innovatives Mobilitätskonzept



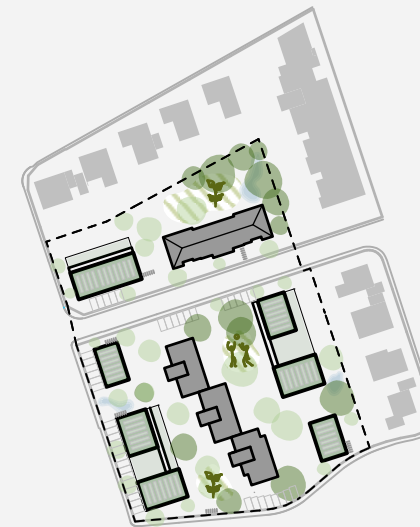
-breit gefächertes
nachhaltiges Mobilitäts-
angebot

Angebot Wohnungsmix



-durchmisches vielfältiges
Wohnungsangebot

Nachhaltigkeit



-grüne Quartiersgestaltung
Außenraum, sowie
nachhaltige Errichtung

ZIEL Innovatives Quartierskonzept



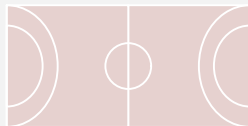
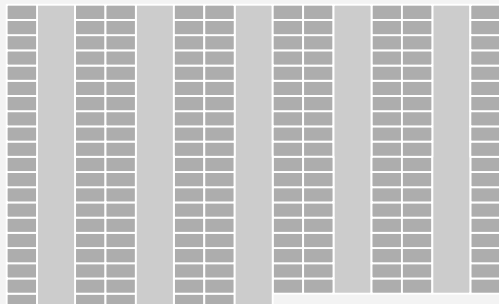
Schnitt Quartier
(Blickrichtung Süd-Ost)

19.05.2026

THEMA Auswirkungen Stellplatzschlüssel

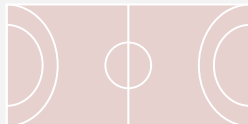
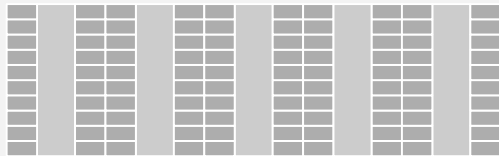
aktueller
Stellplatz-
schlüssel →

1,5 Stpl. pro WE
195 Stellplätze benötigt



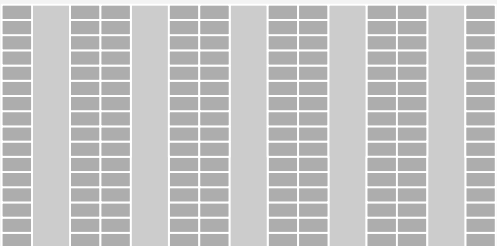
Handballfeld

0,75 Stpl. pro WE
97,5 Stellplätze benötigt



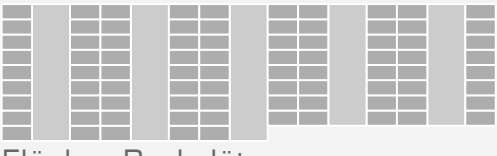
Handballfeld

1,2 Stpl. pro WE
156 Stellplätze benötigt



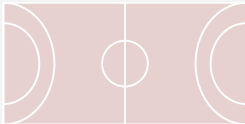
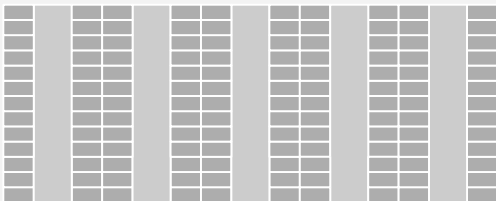
Handballfeld

0,65 Stpl. pro WE
84,5 Stellplätze benötigt



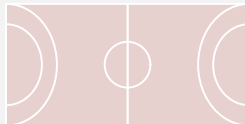
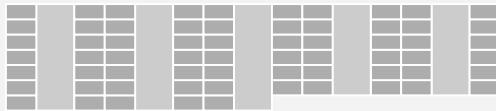
Handballfeld

1 Stpl. pro WE
130 Stellplätze benötigt



Handballfeld

0,5 Stpl. pro WE
65 Stellplätze benötigt



Handballfeld

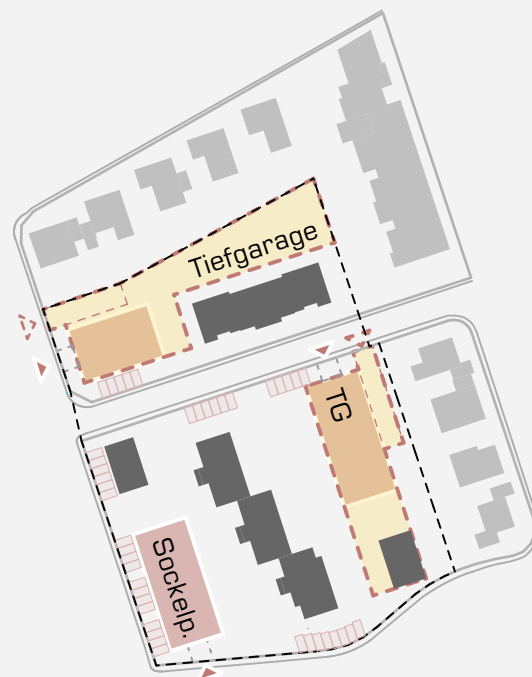
Ziel: 48 WE Neubau

+82 WE Bestand = 130 WE Gesamt

19.05.2026

ZIEL Auswirkungen Stellplatzschlüssel

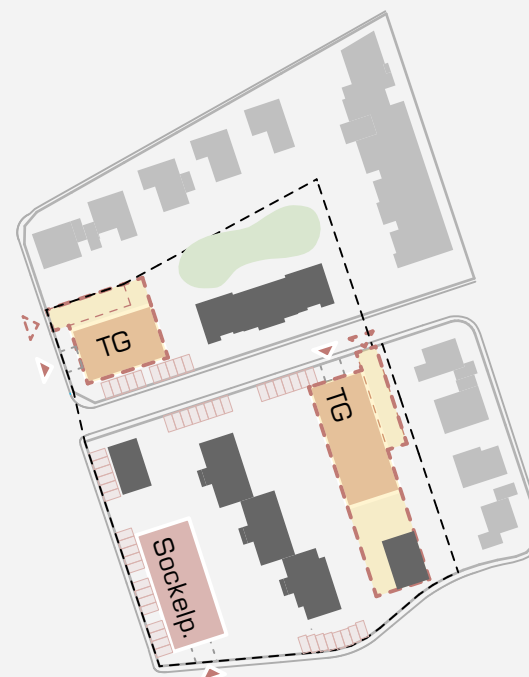
1,5 Stpl. pro WE



bei 48 WE Neubau
(+82 WE Bestand)

195 Stellplätze benötigt

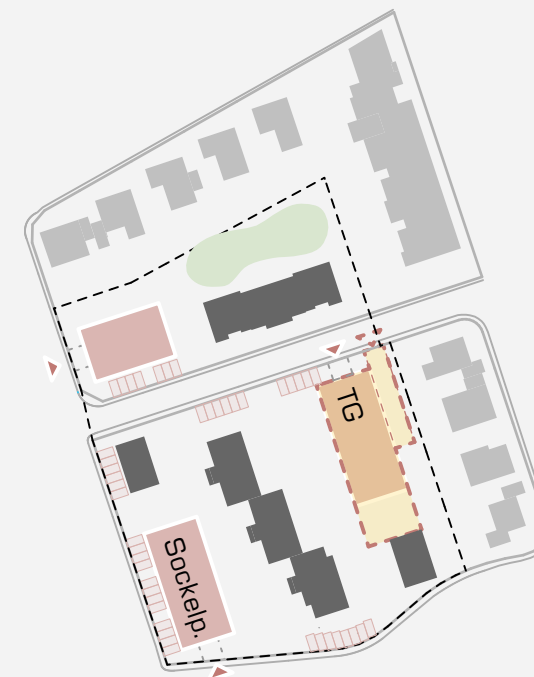
1,2 Stpl. pro WE



bei 48 WE Neubau
(+82 WE Bestand)

156 Stellplätze benötigt

1,0 Stpl. pro WE



bei 48 WE Neubau
(+82 WE Bestand)

130 Stellplätze benötigt

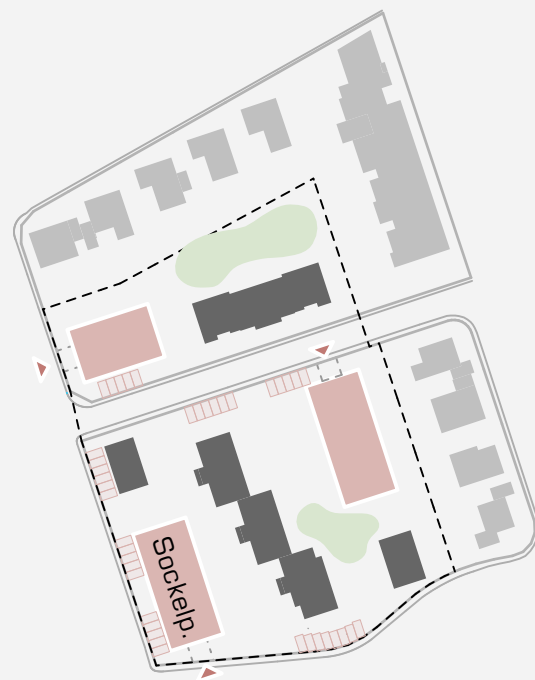
Ziel: 48 WE Neubau

+82 WE Bestand = 130 WE Gesamt

19.05.2026

ZIEL Auswirkungen Stellplatzschlüssel

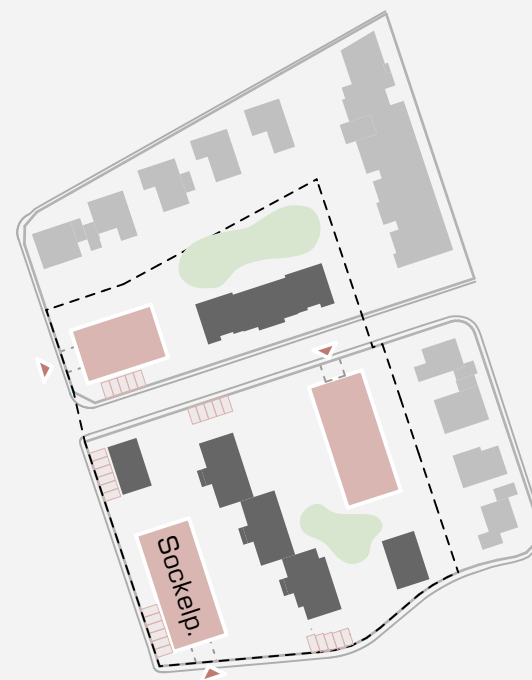
0,75 Stpl. pro WE



bei 48 WE Neubau
(+82 WE Bestand)

97,5 Stellplätze benötigt

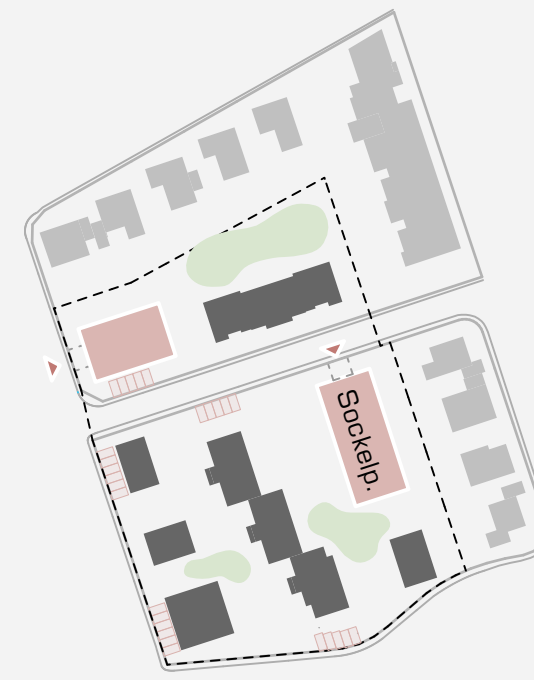
0,65 Stpl. pro WE



bei 48 WE Neubau
(+82 WE Bestand)

84,5 Stellplätze benötigt

0,5 Stpl. pro WE



bei 48 WE Neubau
(+82 WE Bestand)

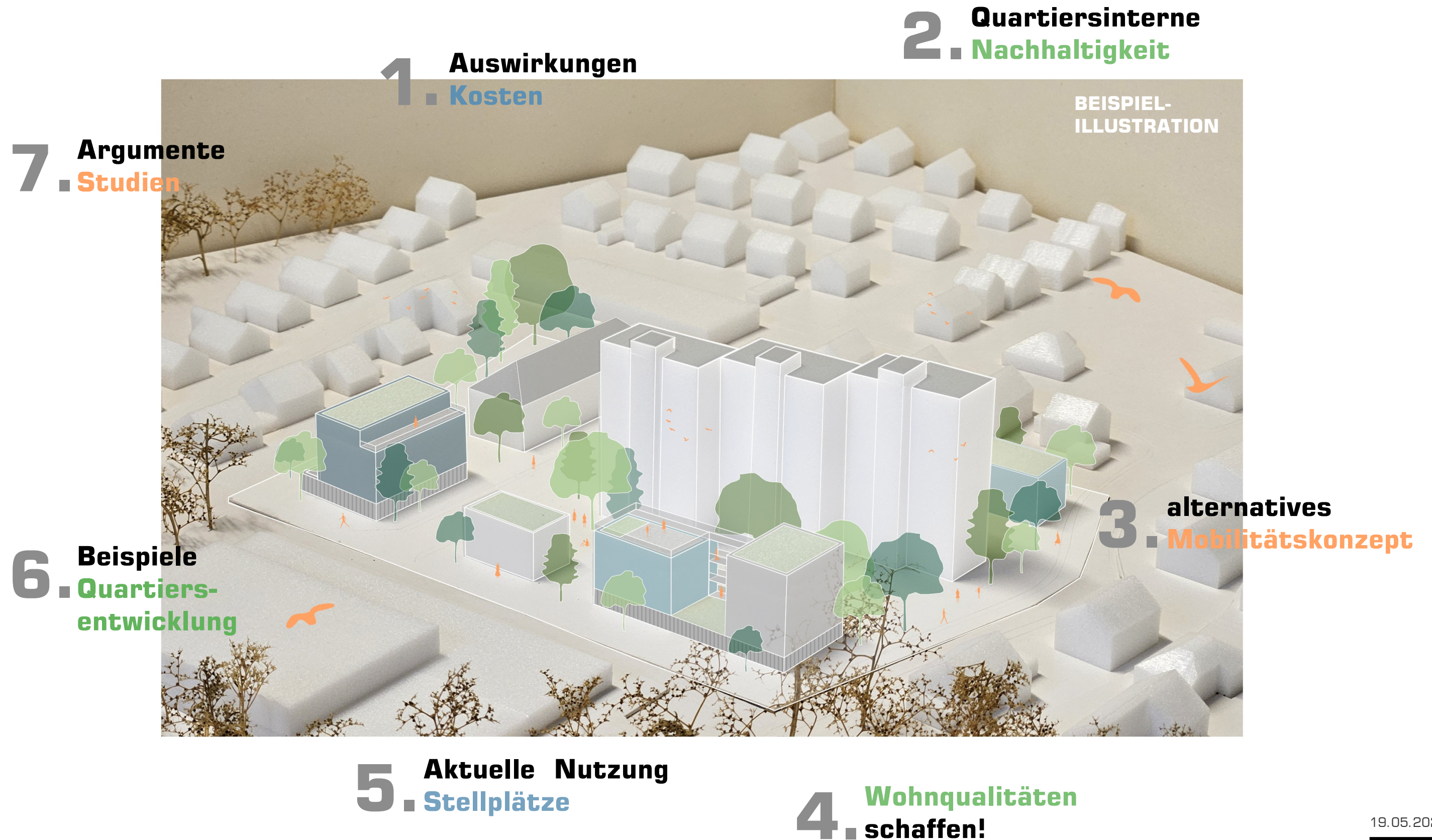
65 Stellplätze benötigt

Ziel: 48 WE Neubau

+82 WE Bestand = 130 WE Gesamt

19.05.2026

GRÜNDE Senkung Stellplatzschlüssel



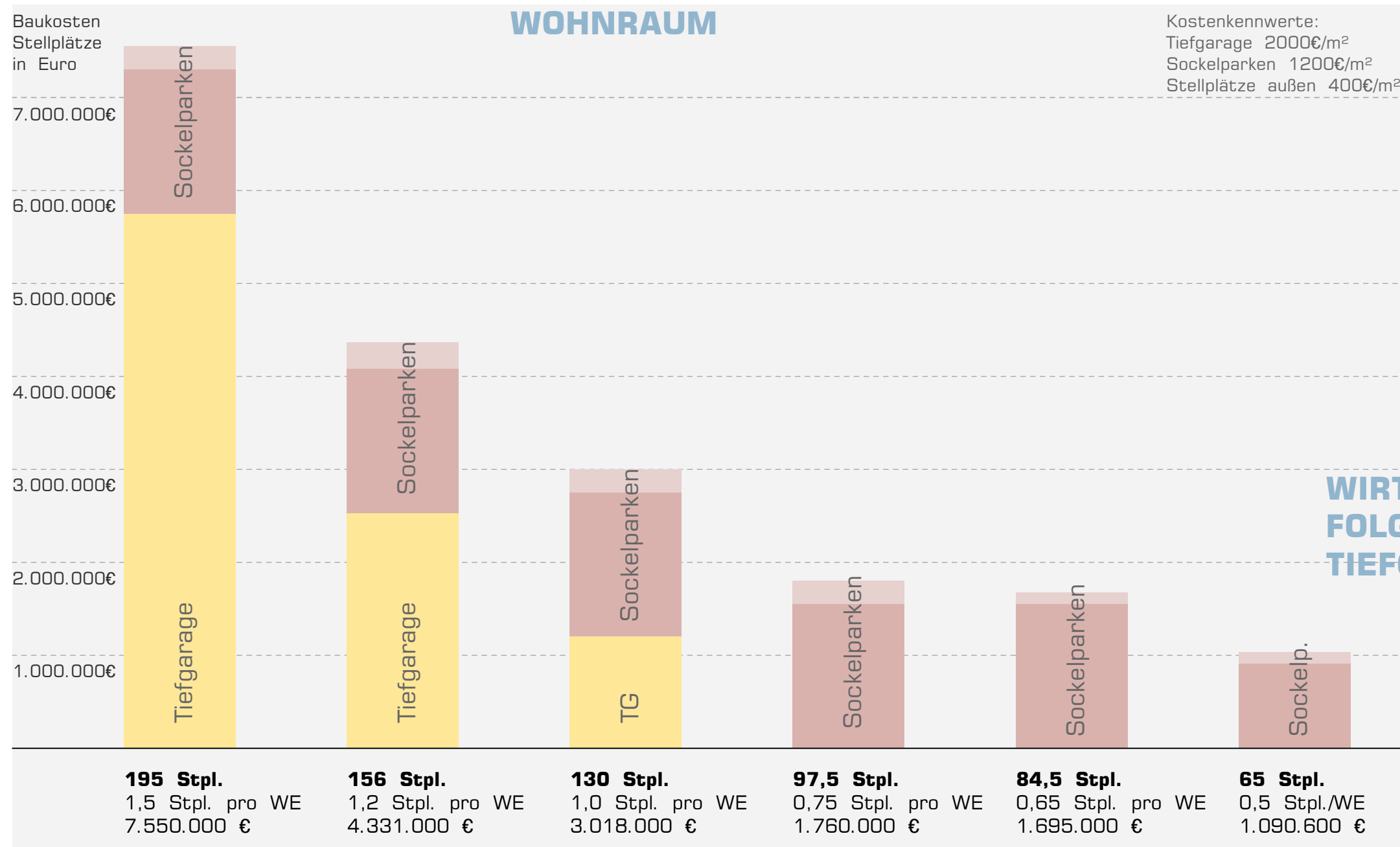
19.05.2026

1. Auswirkungen

Kosten

UMSETZ-
BARKEIT
PROJEKT

BEITRAG ZU
BEZAHLBAREN
WOHNRAUM



WIRTSCHAFTL.
FOLGEKOSTEN
TIEFGARAGE

TIEFGARAGE
STEIGERT
KOSTEN

REALISIER-
BARKEIT
ANZAHL WE

19.05.2026

2. Quartiersinterne Nachhaltigkeit

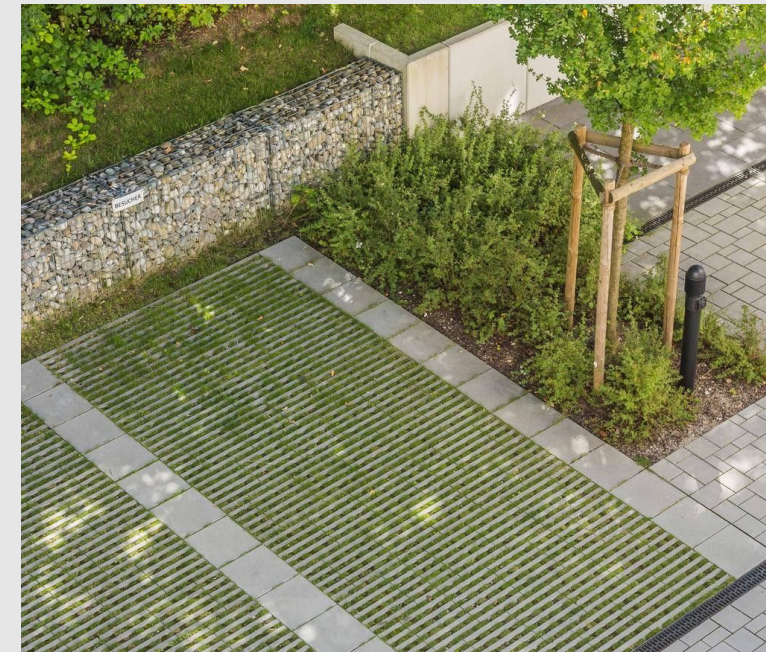
REDUZIERTER
CO²-FUß-
ABDRUCK



SOCKEL-
PARKEN

GERINGERE
FLÄCHEN-
VERSIEGLUNG

GERINGER EINGRIFF
INS ERDREICH UND
GRUNDWASSER

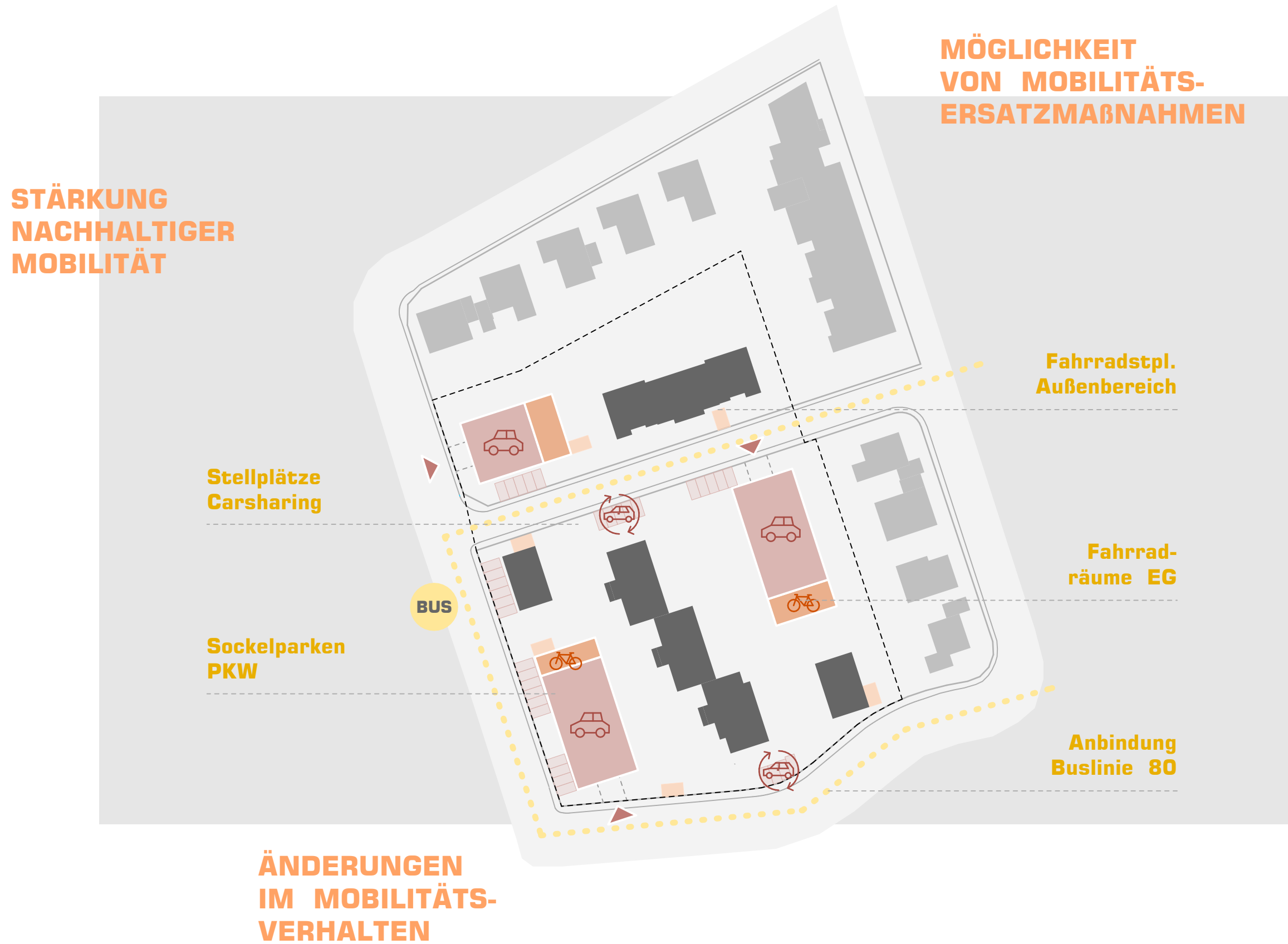


BELAST-
BARKEIT
NACHBAR-
SCHAFT

19.05.2026

3. alternatives

■ Mobilitätskonzept



4 Wohnqualitäten schaffen!

GEMEIN-
SCHAFTS-
RÄUME

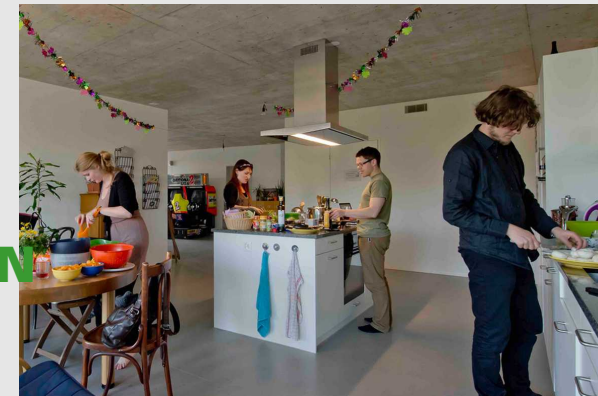
RÄUME
STATT
PARKEN



SOZIALES
QUARTIER

TREFF-
PUNKTE
SCHAFFEN

GEMEINSCHAFT-
LICHES
GÄRTNERN



SPIEL-
MÖGLICH-
KEITEN

19.05.2026

**HILLE
+ TESCH**
Architekten
Stadtplaner

5. Aktuelle Nutzung

Stellplätze

GERINGE
NUTZUNG
STELLPLÄTZE

FREMD-
VER-
MIETUNG



LEERSTAND=
FEHLENDE
MIETEINNAHMEN

NUTZUNG
GARAGEN
ALS LAGER

19.05.2026

5. Aktuelle Nutzung

Stellplätze

Bestand Römerstraße



66 Wohneinheiten

14 / 48 Stellplätze vermietet
davon **alle** an **Wohnbau-Mieter**
18 / 19 Garagen vermietet
davon **11 / 19** an **Wohnbau-Mieter**

Fazit Römerstraße:
25 / 67 an **Wohnbau-Mieter**

Bestand Jahnstraße



Neubau Römerstraße



5. Aktuelle Nutzung

Stellplätze

Bestand Römerstraße



66 Wohneinheiten

14 / 48 Stellplätze vermietet
davon **alle** an **Wohnbau-Mieter**
18 / 19 Garagen vermietet
davon **11 / 19** an **Wohnbau-Mieter**

Fazit Römerstraße:
25 / 67 an **Wohnbau-Mieter**

Bestand Jahnstraße



16 Wohneinheiten

33 / 33 Garagen vermietet
davon **21 / 33** ca. 2/3 an **Wohnbau-Mieter** vermietet

Fazit insgesamt:
insgesamt: 65 / 100 Parkplätze
davon **46 / 100** an **Wohnbau-Mieter**

Neubau Römerstraße



5. Aktuelle Nutzung

Stellplätze

Bestand Römerstraße



66 Wohneinheiten

14 / 48 Stellplätze vermietet
davon **alle** an **Wohnbau-Mieter**
18 / 19 Garagen vermietet
davon **11 / 19** an **Wohnbau-Mieter**

Fazit Römerstraße:
25 / 67 an **Wohnbau-Mieter**

Bestand Jahnstraße



16 Wohneinheiten

33 / 33 Garagen vermietet
davon **21 / 33** ca. 2/3 an **Wohnbau-Mieter** vermietet

Fazit insgesamt:
insgesamt: 65 / 100 Parkplätze
davon **46 / 100** an **Wohnbau-Mieter**

Neubau Römerstraße



Ziel Neubau: ca. 48 Wohneinheiten

**aktueller Stellplatzschlüssel
Wohnbaumieter (82 WE): 0,56**

**aktueller Stellplatzschlüssel
Budenheim: 1,5**

6 Beispiele

Quartiersentwicklung

Lorettoareal,
Tübingen
0,4-0,8 Stpl. pro WE



Differenzierte
Stellplätze nach
Wohnform

Steingauquartier,
Kirchheim unter Teck
0,7-1 Stpl. pro WE



Gleis 13,
Nürtingen
in Umsetzung
0,5 Stpl. pro WE



Spinelli,
Mannheim
0,6-0,8 Stpl. pro WE

7 Argumente Studien

Kosten und Opportunitätskosten von Stellplätzen

S. 11: „Insbesondere in **Tiefgaragen** **sind die Kosten** für einen Stellplatz mit 25.000 bis 30.000 Euro hoch, da es für solche **kaum alternative Verwendungsmöglichkeiten** gibt“

Zukunft und Mobilitätskonzepte

S. 22: „Darüber hinaus spielen bei neuen Quartieren **Mobilitätskonzepte** eine große Rolle, durch die der Bedarf von Stellplätzen **deutlich verringert werden** kann“

Negative Auswirkungen eines zu hohen Stellplatzschlüssel

"-Unterauslastung und Ineffizienzen durch ungenutzte Kapazitäten
-Höhere **Baukosten**
-Absenkung der baulichen Dichte mit der Folge höherer **Flächeninanspruchnahme**
-**Umweltprobleme** durch Versiegelung und Flächennutzungskonflikte“

STUDIE „STELLPLÄTZE IM WOHNUNGSBAU“ - IW (INSTITUT DER DEUTSCHEN WIRTSCHAFT), 30.09.2023

Nutzung des öffentlichen Parkraums

S. 9: „So konkurriert beispielweise in wenig dichten **Einfamilienhausgebieten** häufig das private Gut der eigenen Garage mit dem **schnell erreichbaren öffentlichen Gut** oder Allmendegut des Parkplatzes im öffentlichen Straßenraum, was zur Folge hat, das **private Garagen als Abstellraum** genutzt werden.“

Bedarf ist standortabhängig

S. 26: „Der **Stellplatzbedarf** eines Haushalts variiert sehr stark, abhängig von der **räumlichen Lage** und dem **Haushaltstyp**“

Faktoren:

- Typ des Haushalts (Große, Alter)
- Wohnungsform (gefördert / finanziert)
- Soziale Umgebung
- Busanbindungen / Carsharing / Bikessharing

19.05.2026

WIE Planungsrechtliche Möglichkeiten

Möglichkeiten zur abweichenden Festsetzung von Stellplatzverpflichtungen:

-Landesbauordnungen der Länder ermöglichen den Gemeinden die **Gestaltung, Größe und Zahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge** sowie der Abstellplätze für Fahrräder **über kommunale Satzungen** zu regeln

->Anstelle oder ergänzend zu kommunalen Stellplatzsatzungen können Regelungen zu **Stellplatzverpflichtungen** auch **in Bebauungsplänen** getroffen werden (§ 88 Abs. 6 LBauO). Dabei können für den Geltungsbereich eines Bebauungsplans auch abweichende Regelungen zu bestehenden Satzungen getroffen werden.

-**Mögliche Festsetzungen** in Bebauungsplänen können beispielsweise die **Anzahl der Stellplätze nach Wohnungsgröße staffeln** oder die **Stellplatzanzahl für bestimmte Wohnformen erhöhen oder reduzieren**

Rechtsgrundlagen in RLP: §88 Abs.1 Nr.8, Abs. 3 Nr.2 und Abs. 6 LBauO, § 47 LBauO (mit der Novelle von 2025 sind neu auch alternative Mobilitätskonzepte bei der Zahl zu berücksichtigen)

Beispiel - Abweichende Regelung nach Wohnungsgröße gestaffelt

Wohnfläche je Wohneinheit	Herzustellende PKW-Stellplätze je WE
Wohnungen bis 55m ² (variabel festzulegen)	XY Stellplätze
Wohnungen bis 90m ²	XY Stellplätze
Wohnungen über 90m ²	XY Stellplätze

ZIEL **Innovatives Quartierskonzept**

**ÄNDERUNGEN
IM MOBILITÄTS-
VERHALTEN**

**KLIMARE-
SILIENTES
WOHN-
QUARTIER**

**DURCHMISCHTES
WOHNANGEBOT**

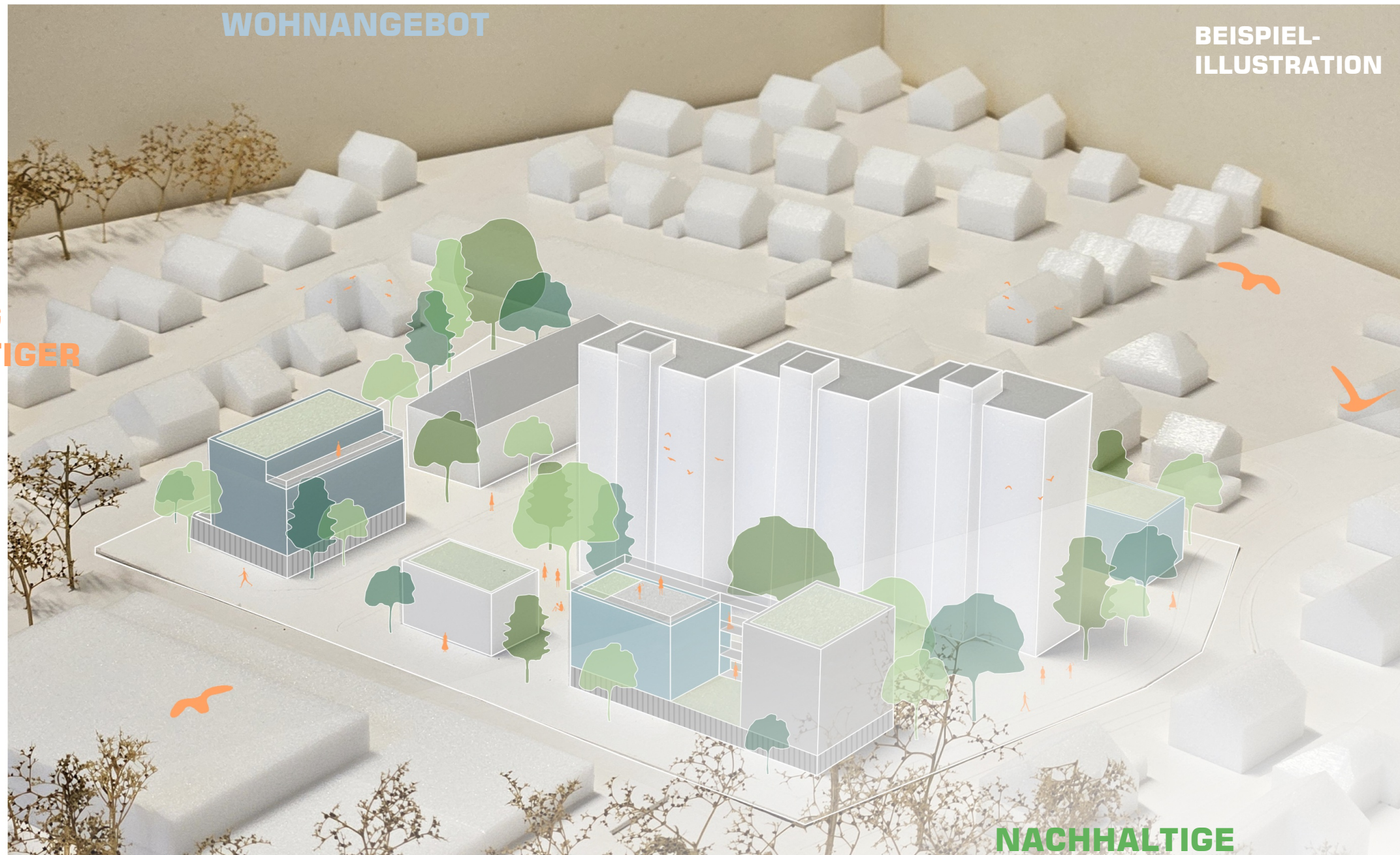
BEISPIEL-
ILLUSTRATION

**STÄRKUNG
NACHHALTIGER
MOBILITÄT**

**SOZIALE
QUARTIERS-
ENTWICKLUNG**

**EFFIZIENTES
NUTZEN
STÄDTISCHER
FLÄCHEN**

**MÖGLICHKEIT
VON
MOBILITÄTS-
ERSATZMAß-
NAHMEN**



**BEITRAG ZU
BEZAHLBAREN
WOHNRAUM**

**NACHHALTIGE
QUARTIERS-
ENTWICKLUNG**

Wohnbau Budenheim
Hille+Tesch Architekten | Stadtplaner
BIERBAUM.AICHELE.landschaftsarchitekten

**WOHNBAU
BUDENHEIM**
Wohnungsbaugesellschaft Budenheim GmbH

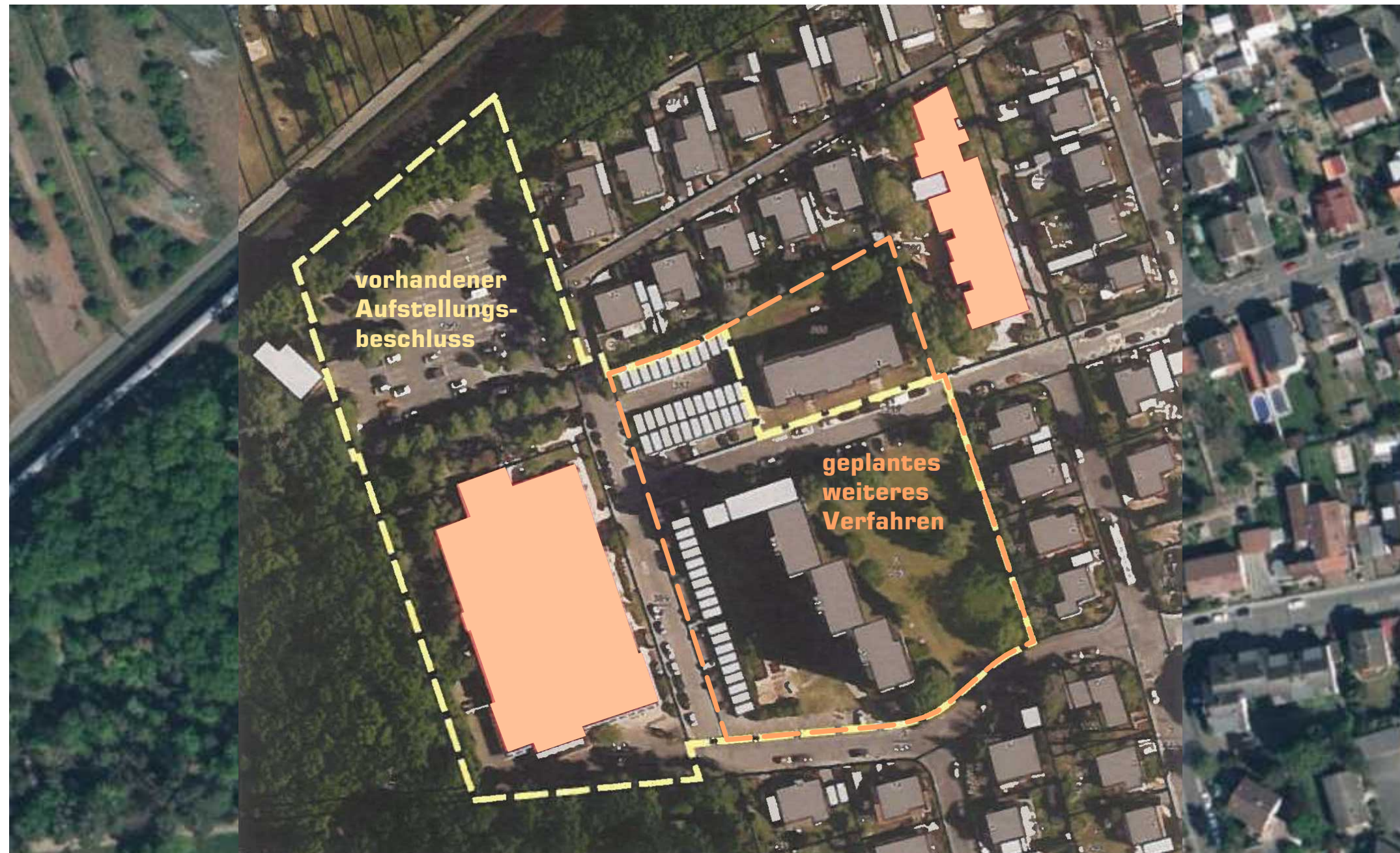
BA

19.05.2026

**HILLE
+TESCH**
Architekten
Stadtplaner

AUSBLICK

Kataster Geltungsbereich



Reduzierung des Stellplatzschlüssels für Wohnungen im „Quartier Wohnen am Wald“: Pro- und Contra-Argumente

Für eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels sprechen insbesondere folgende Aspekte:

- Nach Angaben des Vorhabenträgers wäre die Schaffung von bis zu 48 zusätzlichen Wohneinheiten bei Beibehaltung des derzeitigen Stellplatzschlüssels nur unter Herstellung einer Tiefgarage möglich. Die damit verbundenen hohen Investitionskosten würden die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens erheblich beeinträchtigen und könnten insbesondere das Ziel der Schaffung kostengünstigen bzw. sozial geförderten Wohnraums sehr erschweren oder sogar verhindern.
- Hohe Investitionskosten für Tiefgaragen würden zudem den finanziellen Spielraum für weitere qualitätssteigernde Maßnahmen einschränken. Dies betrifft beispielsweise gemeinschaftlich nutzbare Angebote, oder hochwertige Freiflächengestaltungen. Auch begrünte unterbaute Flächen über den Tiefgaragen sind mit deutlich höheren Herstellungskosten verbunden, insbesondere wenn eine hochwertige Begrünung mit Baumpflanzungen vorgesehen ist.
- Eine Unterbringung der Stellplätze im Außenbereich oder in Form von Sockelparken verursacht gegenüber Tiefgaragen einen geringeren CO₂-Fußabdruck. Durch den geringeren Bedarf an Beton und Stahl können die Umweltauswirkungen des Bauvorhabens reduziert werden.
- Eine geringere Anzahl an Stellplätzen führt grundsätzlich zu einer Reduzierung der Flächenversiegelung. Insbesondere bei der Verwendung wasserdurchlässiger Beläge kann der Eingriff in den Boden minimiert und zugleich mehr Fläche für attraktive Frei- und Aufenthaltsbereiche bereitgestellt werden.
- Durch die Verringerung der für Stellplätze benötigten Flächen können zusätzliche gemeinschaftlich nutzbare Angebote im Quartier geschaffen werden. Hierzu zählen beispielsweise Gemeinschaftsräume, Aufenthaltsbereiche oder Treffpunkte, die zur Förderung sozialer Kontakte und zur Stärkung des nachbarschaftlichen Zusammenhalts beitragen können.
- Aus Sicht des Vorhabenträgers liegt der derzeitige Stellplatzschlüssel von regelmäßig 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit über dem tatsächlichen Bedarf. Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten zeigen, dass überdimensionierte Stellplatzanlagen teilweise zu dauerhaft leerstehenden Stellplätzen oder einer anderweitigen Nutzung führen können.
- Der tatsächliche Stellplatzbedarf könnte aufgrund der vorhandenen Infrastruktur geringer ausfallen. Das Plangebiet verfügt über eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr durch die Buslinie 80. Zudem befinden sich der Bahnhof Budenheim sowie Einkaufsmöglichkeiten in erreichbarer Entfernung (600 m bis 1,2 km).
- Weiterhin ist davon auszugehen, dass bei einem hohen Anteil sozial geförderter Wohnungen der Stellplatzbedarf geringer ausfällt als bei frei finanzierten Wohnformen. Dies kann im weiteren Verfahren durch entsprechende Festsetzungen oder vertragliche Regelungen abgesichert werden.

- Ergänzend können im weiteren Verfahren Maßnahmen eines zukunftsorientierten Mobilitätskonzepts geprüft werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen kann bauplanungsrechtlich oder vertraglich gesichert werden. Hierzu zählen beispielsweise Angebote wie Carsharing, die geeignet sein können, den Bedarf an privaten Pkw-Stellplätzen zusätzlich zu reduzieren.
- Vergleichbare Ansätze wurden bereits in anderen Planungen umgesetzt. Als örtlicher Präzedenzfall kann der Bebauungsplan „Dyckerhoff-Gelände“ angeführt werden, in dem ebenfalls ein Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz je Wohneinheit vorgesehen wurde. Darüber hinaus bestehen vergleichbare Beispiele in anderen Kommunen, wie der beigefügten Präsentation zu entnehmen ist.
- Im weiteren Verfahren wäre zudem eine differenzierte Betrachtung nach Wohnungsgrößen denkbar. Dadurch könnte ein durchschnittlicher Stellplatzschlüssel erreicht werden, ohne dass für sämtliche Wohnungen ein einheitlicher Maßstab angewendet werden müsste.

In Anbetracht dieser Tatsachen wäre aus Sicht des Bauamts eine Anpassung des Stellplatzschlüssels durchaus sinnvoll. Gegen eine übermäßige Reduzierung des Stellplatzschlüssels sprechen allerdings folgende Aspekte:

- Bei einer zu starken Reduzierung des Stellplatzschlüssels besteht das Risiko, dass sich der Parkdruck auf den öffentlichen Raum verlagert. Dies könnte dazu führen, dass Bewohnerinnen und Bewohner, die bereits heute über keinen eigenen Stellplatz verfügen, zusätzliche Schwierigkeiten bei der Parkplatzsuche erfahren.
- Eine Verlagerung des Stellplatzbedarfs in den öffentlichen Raum könnte mittel- bis langfristig weiteren Handlungsbedarf seitens der Gemeinde auslösen. Gegebenenfalls könnte die Schaffung zusätzlicher öffentlicher Stellplätze erforderlich werden, wodurch zusätzliche Kosten entstehen würden. Aufgrund begrenzter Flächenpotenziale wäre die Umsetzung solcher Maßnahmen möglicherweise nur eingeschränkt oder gar nicht realisierbar.
- Mit einem steigenden Parkdruck im öffentlichen Raum könnte ein erhöhter Kontroll- und Vollzugsaufwand verbunden sein. Hierdurch könnten zusätzliche Anforderungen an das Ordnungsamt entstehen, insbesondere im Hinblick auf die Überwachung von Parkregelungen und die Bearbeitung möglicher Beschwerden.
- Durch eine deutliche Reduzierung des Stellplatzschlüssels würde ein Präzedenzfall entstehen. Dies würde dazu führen, dass künftig auch bei anderen Wohnbauprojekten vergleichbare Forderungen nach einer Verringerung des Stellplatzschlüssels erhoben werden, die die Gemeinde aufgrund der Gleichbehandlungsgebot möglicherweise nicht ablehnen könnte.

- Die in der Präsentation dargestellten Referenzprojekte sind nur eingeschränkt auf die örtliche Situation übertragbar. Hierzu ist insbesondere Folgendes anzumerken:
 - **Bebauungsplan „Dyckerhoff-Gelände“, Budenheim:**
Der Bebauungsplan sieht ebenfalls einen reduzierten Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz je Wohneinheit vor und stellt damit einen örtlichen Vergleichsfall dar. Allerdings bestehen Unterschiede hinsichtlich der Lagequalitäten. So ist die ÖPNV-Anbindung durch einen 30-Minuten-Takt günstiger ausgestaltet, zudem befinden sich Nahversorgungsangebote in geringerer Entfernung. Darüber hinaus liegen bislang keine Erfahrungswerte aus der praktischen Nutzung vor, da die Wohnbebauung noch nicht umgesetzt wurde. Aussagen zu den tatsächlichen Auswirkungen auf Stellplatzbedarf und Mobilitätsverhalten sind daher derzeit nur eingeschränkt möglich.
 - **Loretto-Viertel, Tübingen:**
Die Rahmenbedingungen unterscheiden sich ebenfalls deutlich von der Situation in Budenheim. Das Quartier verfügt über zwei Bushaltestellen in unmittelbarer Nähe mit insgesamt drei Buslinien im 30-Minuten-Takt. Hinzu kommt die fußläufige Nähe zum Stadtzentrum von Tübingen sowie zum Bahnhof. Aufgrund der zentralen Lage innerhalb eines Oberzentrums mit rund 90.000 Einwohnern ist von anderen Mobilitätsvoraussetzungen und einem geringeren Pkw-Abhängigkeitsgrad auszugehen.
 - **Steingauquartier, Kirchheim unter Teck:**
Auch hier bestehen günstigere Standortbedingungen. Das Quartier liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und zur S-Bahn mit direkter Anbindung in Richtung Stuttgart. Zudem befindet sich das Stadtzentrum in kurzer fußläufiger Entfernung. Die zentrale Lage innerhalb eines Mittelzentrums mit 43.000 Einwohnern führt zu anderen Mobilitätsbedingungen als am vorliegenden Standort.
 - **Westliche Bahnstadt „Gleis 13“, Nürtingen:**
Das Projekt befindet sich in unmittelbarer Bahnhofslage und verfügt über eine direkte Anbindung an den Regionalverkehr sowie den Zentralen Omnibusbahnhof. Gleichzeitig besteht eine enge räumliche Verknüpfung mit der Innenstadt des Mittelzentrums mit 40.000 Einwohner. Aufgrund dieser außergewöhnlich guten verkehrlichen Lage erscheint eine Übertragbarkeit auf das geplante Wohnquartier nur eingeschränkt gegeben.
 - **Spinelli-Quartier, Mannheim:**
Das Quartier verfügt über eine deutlich bessere Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Neben einer Bushaltestelle innerhalb des Quartiers bestehen Straßenbahnanbindungen in ca. 500 m Entfernung mit deutlich dichteren Taktzeiten. Zudem stehen im näheren Umfeld umfangreiche Versorgungsangebote zur Verfügung. Die Mobilitätsvoraussetzungen unterscheiden sich daher wesentlich von der Situation in Budenheim.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die genannten Referenzprojekte überwiegend über günstigere Rahmenbedingungen hinsichtlich ÖPNV-Anbindung, Zentrumsnähe und Versorgungsinfrastruktur verfügen. Eine unmittelbare Übertragbarkeit der dortigen Stellplatzkonzepte auf das „Quartier Wohnen am Wald“ erscheint daher nur eingeschränkt möglich.

GEMEINDEVERWALTUNG BUDENHEIM

Anlage	zur Niederschrift
-Ausschuss vom	
Anlage	zur Niederschrift
-Ausschuss vom	
Anlage	zur Niederschrift
GR vom	

Fachbereich : 3
Bearbeiter : Herr Ritzert
Aktenzeichen : 650-62

Datum : 09.06.2026

Drucksachen-Nr. : 055/1-2026

Betr.: Pendler-Radroute: finale Routenfestlegung

Beratungsfolge:

Gremium: GR	TOP: 7	Sitzungstermin: 17.06.2026	Abstimmungsergebnis: einstimmig ja: nein: Enth.: ja: nein: Enth.:	abschließende Entscheidung: ja / nein
Gremium:	TOP:	Sitzungstermin:	Abstimmungsergebnis: einstimmig ja: nein: Enth.:	abschließende Entscheidung: ja / nein
Gremium:	TOP:	Sitzungstermin:	Abstimmungsergebnis: einstimmig ja: nein: Enth.:	abschließende Entscheidung: ja / nein

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat beschließt die Trassenführung der Pendler-Radroute entsprechend der zwischen der Gemeinde Budenheim und dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) im Jahr 2018 abgestimmten Planung.

Begründung:

Die Trassenführung der Pendler-Radroute wurde im Jahr 2018 zwischen der Gemeinde Budenheim und dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) vertraglich vereinbart. Danach verläuft die Route über die Ernst-Ludwig-Straße mit anschließender Führung nach Süden zum Mittelweg. Der genaue Verlauf ist der beigegeführten Übersichtskarte zu entnehmen.

Mit der Vereinbarung wurde zugleich ein Maßnahmenkatalog zur Umsetzung der Pendler-Radroute festgelegt. Ein wesentlicher Teil dieser Maßnahmen wurde inzwischen umgesetzt, insbesondere der Ausbau des Wiesenwegs in Richtung Mainz-Mombach. Noch ausstehend sind unter anderem der Ausbau des Wirtschaftswegs in Verlängerung der Ernst-Ludwig-Straße sowie die durchgängige Markierung und Beschilderung der Route.

Die Gemeindewerke Budenheim beabsichtigen, zeitnah mit der Planung des Ausbaus des Wirtschaftswegs zu beginnen, um eine Umsetzung im Jahr 2027 zu ermöglichen. Hierfür ist eine verbindliche Festlegung der Trassenführung erforderlich. Die noch ausstehenden Maßnahmen sind in der Niederschrift zur gemeinsamen Befahrung vom 09.04.2026 näher beschrieben.

Am 29.04.2026 hat der Gemeinderat einem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sowie einem hierzu eingebrachten Ergänzungsantrag der CDU-Fraktion zugestimmt. Inhalt der Anträge war die Prüfung einer alternativen Trassenführung der Pendler-Radroute entlang des Friedhofs über die Untere Stefanstraße anstelle der bislang vorgesehenen Führung über die Ernst-Ludwig-

Straße. Dabei wurde insbesondere angeregt, die Auswirkungen auf die Förderfähigkeit des Projekts zu untersuchen und die Streckenverhältnisse im Bereich des Friedhofs erneut zu vermessen.

Die vorgeschlagene alternative Trassenführung war bereits vor der Gemeinderatssitzung Gegenstand einer fachlichen Prüfung durch die Gemeindeverwaltung und die Gemeindewerke Budenheim. Im Anschluss an die Beschlussfassung wurden weitere Stellungnahmen der beteiligten Fachstellen eingeholt und die vorliegenden Erkenntnisse nochmals zusammengeführt und bewertet. Die Strecke war bereits am 28.04.2026 vollständig vermessen und dokumentiert worden; die entsprechenden Unterlagen sind dieser Beschlussvorlage beigelegt.

Die alternative Trassenführung weist gegenüber der bislang vorgesehenen Route zwar einen um etwa 110 m kürzeren Verlauf auf. Die fachliche Bewertung durch den LBM, den ADFC, die Gemeindewerke Budenheim und die Gemeindeverwaltung kommt jedoch übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass die Nachteile dieser Variante überwiegen. Die wesentlichen Gründe sind in den vorliegenden Stellungnahmen sowie in der Niederschrift zur gemeinsamen Befahrung dargestellt.

Darüber hinaus wurden die Auswirkungen einer möglichen Trassenänderung auf die Förderfähigkeit des Projekts in der Sitzung des Ältestenrates am 26.05.2026 ausführlich erläutert. Nach Einschätzung der beteiligten Fachstellen würde die vorgeschlagene alternative Trassenführung die Voraussetzungen für eine Förderung voraussichtlich nicht erfüllen und damit die Förderfähigkeit des Projekts ernsthaft gefährden. Darüber hinaus bestehen erhebliche fachliche Bedenken gegen die alternative Streckenführung. Hierzu zählen insbesondere die geringe Wegbreite über längere Abschnitte, fehlende Ausweichmöglichkeiten bei Begegnungsverkehr sowie die teilweise Betroffenheit privater Grundstücksflächen.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung, die bereits seit 2018 abgestimmte und teilweise umgesetzte Trassenführung verbindlich festzulegen und die noch ausstehenden Maßnahmen auf dieser Grundlage weiterzuverfolgen.

Anlage

- Übersichtskarte Streckenführung, 2018
- Vermessung 28.04.2026: fotografische Dokumentation
- Stellungnahmen des ADFC, der GwB und der Gemeindeverwaltung
- Vermerk zur gemeinsamen Befahrung vom 09.04.2026, LBM

Stellungnahme der Kämmerei: erforderlich / nicht erforderlich



Ritzert
(stellv. Fachbereichsleiter)



Kolter
(Beigeordnete, stellv.
für den Bürgermeister)

Pendler-Radroute - Talführung

 Streckenverlauf

Maßnahmenübersicht

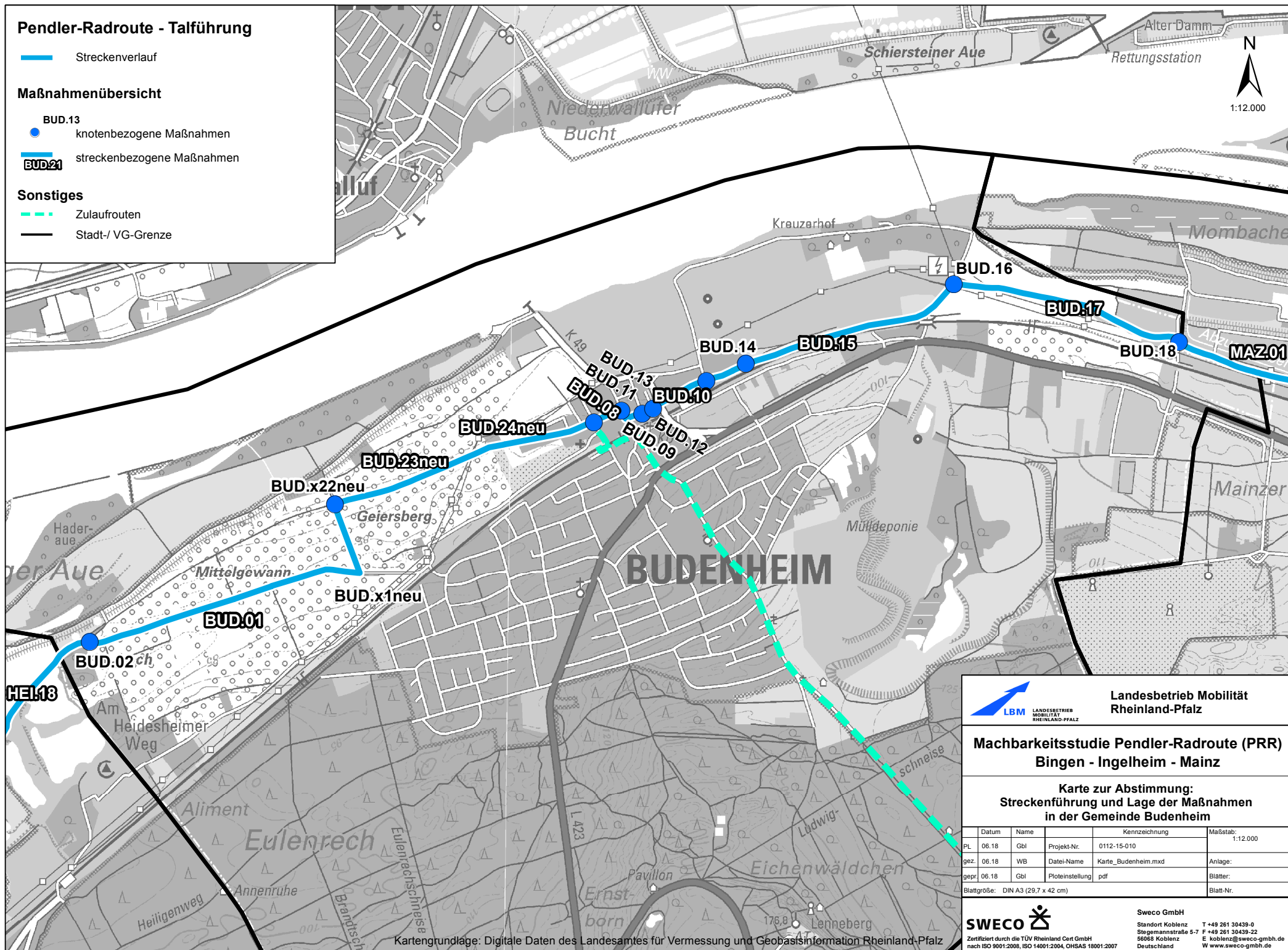
 **BUD.13**
knotenbezogene Maßnahmen

 **BUD.21**
streckenbezogene Maßnahmen

Sonstiges

 Zulaufroueten

 Stadt-/ VG-Grenze



Landesbetrieb Mobilität
Rheinland-Pfalz

Machbarkeitsstudie Pendler-Radroute (PRR) Bingen - Ingelheim - Mainz

Karte zur Abstimmung:
Streckenführung und Lage der Maßnahmen
in der Gemeinde Budenheim

Datum	Name	Kennzeichnung	Maßstab:
06.18	Gbl	Projekt-Nr. 0112-15-010	1:12.000
06.18	WB	Datei-Name Karte_Budenheim.mxd	Anlage:
06.18	Gbl	Ploteinstellung pdf	Blätter:
Blattgröße: DIN A3 (29,7 x 42 cm)			Blatt-Nr.



Sweco GmbH

Standort Koblenz
Stegemannstraße 5-7
56068 Koblenz
Deutschland

T +49 261 30439-0
F +49 261 30439-22
E koblenz@sweco-gmbh.de
W www.sweco-gmbh.de

Kartengrundlage: Digitale Daten des Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz

Vermessung des Weges am Friedhof, 28.04.2026











Problematischer Begegnungsverkehr



Stellungnahmen des ADFC zur Trassenführung der Pendler-Radroute,

Rolf Pinckert 03.05.2026:

Vorrausschicken möchte ich, dass Radfahrende mit Erfahrung vor Ort meist eine starke Meinung zu „Ihrer gewohnten Route“ haben. Das ist ok, gleichwohl muß man grundsätzlich Ergebnis offen und möglichst Sachorientiert an Radroutendiskussionen wie die Vorliegende herangehen. Am Anfang der Befahrung hat es ein paar Stimmen gegeben, die die Streckenführung entlang des Friedhofes/der Bahntrasse als zu favorisieren genannt haben. Ich habe dies ggf. leicht nickend zur Kenntnis genommen – allerdings ohne eine Wertung abzugeben. Im Zuge der Befahrung wurden viele Aspekte besprochen.

Gerne bestätige ich den Inhalt der Mail meines Vereinskollegen vom 30.4.26 und ergänze gerne noch:

- Von Heidesheim kommend mag es logischer sein, gerade aus zu fahren. Der Nachteil der damit einhergehenden Alternativroute ist „das Mauselloch“ an der Bahnunterführung und die von Markus Geier ausgeführte Enge zwischen Friedhof und Bahndamm. Ich hatte auch den Eindruck, dass es im Hinblick auf die Anlieger dort mehr Probleme gibt als bei der bisher verfolgten Lösung.
- Die Parkplätze in der unteren Stefanstraße weisen Schräg- bzw. Senkrechtaufstellung auf, was immer ein höheres Risiko mit sich bringt als die Längsaufstellung die wir in der Ernst-Ludwig-Straße vorfinden. Ggf. kann man dort ohne oder mit nur wenig Verlust von Parkplätzen per Markierung etwas mehr Klarheit für alle Verkehrsteilnehmer schaffen.
- Die Planung für die Ernst-Ludwig-Straße ist so gut wie fertig und jede Neuplanung könnte nach unserer Erfahrung eine mehrjährige Verzögerung der Realisierung der Pendlerradroute auf Budenheimer Gemarkung mit sich bringen. Auch sollte man die aktuell vorhandene Förderkulisse nicht außer Acht lassen.

Markus Geier, 30.04.2026:

Schön, dass der ADFC auf diesem Weg Gehör findet, wo das während der Gemeinderatssitzung gestern nicht so richtig möglich war. Gerne helfen wir Ihnen mit unserer Expertise weiter, und wir würden uns natürlich sehr freuen, wenn dies mit entsprechenden Umsetzungen honoriert werden würde.

Bei der Argumentation für den Verbleib des aktuellen Verlaufs der PRR über die Ernst-Ludwig-Straße/Mainzer Straße möchte ich mich auf drei Punkte beschränken.

1. Die Alternativroute über die untere Stefanstraße ist vor allem im Verlauf zwischen Friedhof und Bahndamm mit 3 m Wegbreite deshalb zu eng, weil es weder links noch rechts Ausweichmöglichkeiten bei entgegenkommendem Kfz-Verkehr gibt. Fahrradfahrer müssten anhalten, um Pkws passieren lassen zu können. Das kann nicht im Sinne eines flüssigen Radverkehrs auf einer Pendlerradroute sein.

2. Ausparkende Fahrzeuge auf dem Parkplatz in der unteren Stefanstraße wären ein zu hohes Gefahrenpotential für Fahrradfahrer, denn die Kfz-Fahrer:innen könnten passierende Radfahrende nicht sehen. Dies ist im Übrigen die Einschätzung des LBM, geäußert bei der gemeinsamen Befahrung am 9.4.26.

3. Die Planungen des LBM über "Im unteren Geiersberg" und "Unterer Heidesheimer Weg" sind abgeschlossen und diese Route wird auch vom LBM befürwortet. Lt. LBM wäre eine Entschärfung der Abknickung zwischen den genannten Wegen vorteilhaft (erfordert anteiligen Grundstückserwerb), würde aber auch ohne diese gehen. Eine Alternativroute müsste komplett neu geplant werden, was mit zusätzlichen Kosten verbunden wäre und die für 2027 angekündigte Umsetzung der PRR torpedieren würde.

Fazit: Budenheim hat die Möglichkeit, mit der geplanten Umsetzung der PRR durch den Ort einen markanten und öffentlichkeitswirksamen Beitrag zu Klimaschutz und Verkehrswende zu leisten.

Der Vorsitzende des ADFC Kreis Mainz-Bingen, Rolf Pinkert, stimmt hier mit mir überein.

Stellungnahme der Gemeindewerke Budenheim zur Trassenführung der Pendler-Radroute, 29.04.2026

Nach meiner Auffassung wurde bei der Ortsbefahrung am 09.04.2026 mit LBM, Gemeindeverwaltung, Gemeindewerke, ADFC und Vertretern unterschiedlicher Fraktionen/Gremien eindeutig dargelegt, dass aus fachlicher Sicht aufgrund von Sicherheitsaspekten die bereits vor Jahren festgelegte Route in Verlängerung der Ernst-Ludwig-Straße alternativlos ist. Da waren sich LBM, Gemeindeverwaltung, Gemeindewerke und ADFC völlig einig.

Die im Antrag favorisierte Alternative zwischen Bahntrasse und Friedhof mag auf den ersten Blick nachvollziehbar erscheinen, hält jedoch einer fachlichen Bewertung nicht stand. Die bestehenden Sicherheitsrisiken wurden im Rahmen der Ortsbefahrung mehrfach ausführlich erläutert. Eine wiederholte Infragestellung ändert nichts an den zugrunde liegenden Fakten.

Seitens des LBM wurde ausgeführt, dass eine Änderung der festgelegten Route grundsätzlich möglich wäre, sofern das Ordnungsamt die Verantwortung für die vorhandenen Gefahrenstellen übernimmt. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass eine solche Änderung aufgrund von notwendig werdenden neuen Planungen mit einer Verzögerung des Projektes von mindestens sechs Monaten verbunden wäre. Entscheidendes Kriterium für die Beibehaltung der bestehenden Route war jedoch primär, anders als im Antrag der Grünen dargestellt, die sicherheitsfachliche Bewertung und nicht der zeitliche Aspekt.

Das Ordnungsamt hat vor Ort deutlich gemacht, dass es die Verantwortung für die zahlreichen Gefahrenstellen entlang der Alternativroute nicht übernehmen wird.

Für den Abschnitt Friedrich-Ebert-Straße wurden verschiedene Varianten erörtert und teilweise mit Begründung verworfen (u. a. Doorring-Zone, Fahrradstraße). Auf konkrete Nachfrage wurde seitens des LBM bestätigt, dass aus aktueller Sicht keine zwingenden Gründe gegen die Beibehaltung der bestehenden Situation sprechen, da ausreichende Ausweichmöglichkeiten und Sichtverhältnisse gegeben sind.

Die im Antrag vorgenommene Darstellung der Alternativroute zwischen Bahntrasse und Friedhof ist aus meiner Sicht nicht zutreffend und vermittelt ein verzerrtes Bild der tatsächlichen Gegebenheiten. Die 3 m breite Straße bietet über weite Abschnitte keine Ausweichmöglichkeiten. Insbesondere zu Pendelzeiten ist zudem eine erhebliche, unzulässige Nutzung durch den motorisierten Verkehr festzustellen, was die Gefährdungslage zusätzlich verschärft. Entlang der Route sind verschiedene kritische Situationen vor allem aufgrund von fehlenden Ausweichmöglichkeiten oder fehlender Übersichtlichkeit wiederholt zu beobachten.

Vor diesem Hintergrund ist es aus meiner Sicht nicht vertretbar, Radfahrende offiziell auf diese Route zu führen. Im Gegensatz dazu bietet die festgelegte Streckenführung bessere Möglichkeiten zur Anpassung der Geschwindigkeit sowie zum Ausweichen und trägt damit den Sicherheitsanforderungen deutlich besser Rechnung.

Die beschriebene Umgehung der Gefahrenstelle an der Unterführung am Heidesheimer Weg ist meines Wissens nicht asphaltiert und es bestehen seitens LBM/SGD Restriktionen hinsichtlich weiterer Asphaltierungen. Zudem scheint laut Herrn Strott hier zusätzlicher Grunderwerb erforderlich zu sein.

Bei der Wahl der Trassenführung sollten Sicherheitsaspekte maßgeblich sein. Die eventuelle Notwendigkeit einer Sanierung einzelner Abschnitte dürfen nicht ausschlaggebend für die Routenentscheidung sein. Zumal die Sanierung der Route zwischen Bahntrasse und Friedhof sowohl zu höheren Kosten führen als auch die unerlaubte Nutzung durch den motorisierten Verkehr potenziell verstärken würde.

Jessica Schlegel-Kilp

13.05.2026

ANTRAG DER FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-FRAKTION ZUM VERLAUF DER PENDLER-RADROUTE.

Antrag vom 23.04.2026, beschlossen am 29.04.2026

Antragstext

Hiermit beantragen wir für den Verlauf der Radpendlerroute, entgegen der Veröffentlichung in der Heimatzeitung vom 23.04., diese nicht über die Ernst-Ludwig-Straße zu führen, sondern längs des Friedhofs (Untere Stefanstraße) zu planen und umzusetzen.

Ergänzender Beschluss, 29.04.2026

Es soll überprüft werden, ob durch den Verlauf längs des Friedhofs die öffentliche Förderung gefährdet wäre

ANTWORT DER GEMEINDEVERWALTUNG, IN ABSPRACHE MIT DEN GWB, DEM ADFC UND DEM LBM WORM

Entscheidungsprozess zur Ablehnung des Verlaufs entlang des Friedhofs zugunsten eines Verlauf über die Ernst-Ludwig-Straße, den Untere Heidesheimer Weg und dessen Abzweigung zum Mittelweg

Die ursprünglich geplante Friedhofsvariante wurde 2017 im Rahmen eines Ortstermins mit allen beteiligten Fachstellen (LBM, Gemeindeverwaltung, Gemeindewerke, Planungsbüro SWECO) aufgrund mehrerer Gefahrenstellen verworfen.

In der Folge wurden zwei alternative Führungen geprüft und ebenfalls verworfen: Eine Führung über den unteren Heidesheimer Weg bis zur Gemarkungsgrenze konnte nicht weiterverfolgt werden, da eine Wegebefestigung in der Wasserschutzzone II grundsätzlich unzulässig ist.

Auch der Vorschlag einer richtungsgetrennten Führung über zwei parallele Trassen wurde von den zuständigen Fachbehörden abgelehnt.

Vor diesem Hintergrund wurde 2018 die Ernst-Ludwig-Straße-Variante festgelegt und zwischen LBM und Gemeinde vertraglich vereinbart.

Antwort auf die Argumente aus dem Antrag für die Friedhofsvariante bzw. gegen die Ernst-Ludwig-Straße-Variante

- *Engstelle Ernst-Ludwig-Straße zwischen Ortseingang und Kreuzung Untere - Stefanstraße: Enge Fahrbahn, geparkte Autos, viele Ausfahrten und Garagen, keine Möglichkeit für eine Fahrradstraße*

Die Problematik der geringen Fahrbahnbreite ist bekannt und wurde im Abstimmungsprozess mit dem LBM berücksichtigt.

Die Trassenführung wurde dennoch als vertretbar bewertet, da die zahlreichen Grundstückszufahrten regelmäßig Ausweichmöglichkeiten schaffen. Zudem ist das Verkehrsaufkommen gering, da es sich nicht um eine Durchgangsstraße handelt und der weiterführende Wirtschaftsweg nur für Anlieger freigegeben ist, selbst wenn, wie beim Weg am Friedhof, das bestehende Durchfahrtsverbot insbesondere zu Pendelzeiten regelmäßig missachtet wird.

- *Vorteile der Strecke am Friedhof: durchgehend ausreichende mind. 3 m Breite, Ausweichmöglichkeiten, geringer Kfz-Verkehr und keine geparkten Fahrzeuge*

Die angeführten Vorteile treffen so in der Praxis nicht zu.

Die tatsächlich nutzbare Asphaltbreite liegt abschnittsweise nur bei rund 2,8 m. Auch unter Einbeziehung der Seitenstreifen ergibt sich über längere Strecken lediglich eine Gesamtbreite zwischen Friedhofsmauer und Böschung von etwa 3,1 bis 3,3 m.

Ein Ausbau auf diese volle Breite wäre technisch grundsätzlich möglich, würde jedoch umfangreiche Entwässerungsmaßnahmen sowie beidseitige Bordanlagen erfordern. Bei einer vollständigen Befestigung der Fläche von der Böschung bis zur Friedhofsmauer wären der oberirdische Regenwasserabfluss sowie die natürliche Wasserspeicherung im Boden nicht mehr ausreichend gewährleistet. Hierdurch würden zusätzliche technische Entwässerungseinrichtungen erforderlich, wodurch sich die tatsächlich nutzbare Verkehrsfläche weiter reduzieren würde. Der Ausbau wäre daher mit erheblichem baulichem, technischem und finanziellem Aufwand verbunden.

Hinzu kommt, dass auf einer Länge von über 200 m lediglich zwei Ausweichstellen vorhanden sind. Ein sicherer Begegnungsverkehr ist damit nicht gewährleistet. Ohne regelmäßige Ausweichstellen wären hierfür in der Regel Fahrbahnbreiten von mindestens 3,5 m erforderlich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass viele PKW mittlerweile Fahrzeugbreiten von über 2,2 m aufweisen und Lastenfahräder beziehungsweise Fahrradanhänger regelmäßig Breiten von bis zu 1 m erreichen.

Auch die Annahme eines nur geringen motorisierten Verkehrsaufkommens trifft nach den Erfahrungen der Verwaltung nicht zu. Neben dem Friedhofsverkehr wird das bestehende Durchfahrtsverbot insbesondere zu Pendelzeiten regelmäßig missachtet.

Darüber hinaus wird die Strecke im Einsatzfall regelmäßig durch die Feuerwehr genutzt. Feuerwehrfahrzeuge und Fahrräder mit Anhänger können bei einer vorhandenen Wegebreite von lediglich ca. 3,1 bis 3,3 m nicht gefahrlos aneinander vorbeifahren. Hierdurch könnten Behinderungen im Einsatzfall und entsprechende Verzögerungen der Einsatzzeiten entstehen.

Zudem bestehen im weiteren Verlauf Konflikte mit ruhendem Verkehr, insbesondere im westlichen Abschnitt sowie im Bereich der unteren Stefanstraße. Die Parkplätze in der unteren Stefanstraße weisen Schräg- bzw. Senkrechtaufstellung auf, was immer ein höheres Risiko mit sich bringt als die Längsaufstellung die wir in der Ernst-Ludwig-Straße vorfinden.

Im Vergleich hierzu weisen die Wirtschaftswege der Ernst-Ludwig-Straße-Variante ausreichende Breiten für den Begegnungsverkehr auf. Die Wegeparzellen sind dort durchgehend mindestens 3,7 m breit.

- *Ausfall der Gefahrenstelle an der Bahnunterführung mit einer alternativen Streckenführung*

Die vorgeschlagene alternative Wegeführung ist nicht umsetzbar. Sie verläuft zu wesentlichen Teilen über private Grundstücksflächen mit einer Vielzahl unterschiedlicher Eigentümer, sodass die Flächenverfügbarkeit nicht gesichert ist.

Zudem liegt die Trasse abschnittsweise in der Wasserschutzzone II, in der eine Befestigung von Wegen grundsätzlich unzulässig ist.

Eine Realisierung wäre daher entweder rechtlich nicht zulässig oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich.

Eine Trassenführung am Friedhof würde daher zwingend über den Bereich der Bahnunterführung verlaufen. Dort bestehen aufgrund mangelnder Übersichtlichkeit zwei sicherheitsrelevante Konfliktpunkte: die Einmündung im Bereich der Unterführung sowie eine weiter westlich gelegene 90°-Kurve.

- *Geringer Planungsaufwand aufgrund früherer Planung*

Die ursprüngliche Planung war nicht weit fortgeschritten. Die damalige Trassenführung wurde verworfen, bevor eine konkrete Ausführungsplanung, insbesondere zur Entwässerung, erarbeitet wurde.

Für die nun vorgeschlagene Variante wäre daher eine vollständige Neuplanung erforderlich, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten – insbesondere der notwendigen Entwässerungsmaßnahmen – mit erheblichem Aufwand verbunden wäre.

Darüber hinaus ist entlang der südlichen Friedhofsgrundstücksgrenze im Bebauungsplan „Friedhof und angrenzende Gebiete“ ein 3 m breiter Streifen als „Umgrenzung zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern“ festgesetzt. Da die Friedhofsmauer nicht unmittelbar auf der Grundstücksgrenze, sondern nach Norden versetzt errichtet wurde, liegt ein Teil der bestehenden Wegefläche auf dem Friedhofsgrundstück. Die Wegeparzelle selbst weist teilweise lediglich eine Breite von ca. 2,45 m auf.

Die für die Friedhofsvariante erforderliche Befestigung und Verbreiterung des Weges wäre daher nur im Rahmen einer Bebauungsplanänderung sowie unter Durchführung naturschutzrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen möglich. Dies wäre mit einem erheblichen zusätzlichen Zeitaufwand und entsprechenden Mehrkosten verbunden.

Hinzu kommt, dass Voraussetzung für eine Förderung der Pendler-Radroute ist, dass die Wegeflächen im Liegenschaftskataster eindeutig als Verkehrsfläche erfasst sind. Dies ist bei der Friedhofsvariante derzeit nicht gegeben. Teile der erforderlichen Wegefläche befinden sich auf dem Grundstück des Friedhofs beziehungsweise auf privaten Grundstücksflächen. Zur Umsetzung wären daher umfangreiche Grunderwerbe sowie eine Neuordnung beziehungsweise Verschiebung von Grundstücksgrenzen erforderlich.

Da die Fördermittel zeitlich befristet sind, würde der zusätzliche Aufwand für Bauleitplanung, naturschutzrechtliche Verfahren und Grundstückserwerb die fristgerechte Umsetzung erheblich erschweren und die Inanspruchnahme der Förderung gefährden.

VERMERK

LBM Worms
FG I- Radwegeplanung
Worms, den 07.05.2026



Maßnahme:

PRR Abschnitt Gemeinde Budenheim – Gemeinsame Befahrung

m. Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinde aus Politik, Verwaltung, insbesondere der Verkehrsbehörde, den Gemeindewerken und dem adfc

Datum: 09.04.2026, 10:00 Uhr -12:45 Uhr

Ort: Pendler-Radroute, TP „Unterer-Heidesheimer-Weg“

Teilnehmer:

Name	Vorname	Institution	E-Mail	Telefon
Stephan	Hinz	Bürgermeister Gemeinde Budenheim	Stephan.hinz@budenheim.de	06139 / 299 - 101
Wabra	Marcel	1. Beigeordneter Gemeinde Budenheim	Marcel.wabra@spd-budenheim.de	0177- 1624700
Ritzert	David	Gemeinde Budenheim	david.ritzert@budenheim.de	06139 / 299- 125
Restelica	Lorik	Gemeinde Budenheim	Lorik.restelica@budenheim.de	06139 / 299 - 127
Schlegel- Kilp	Jessica	Gemeindewerke Budenheim	Jschlegel-kilp@gemeindewerke-budenheim.de	06139 / 9306 - 173
Grieser	Markus	Gemeindewerke Budenheim	mgrieser@gemeindewerke-budenheim.de	06139/9306- 151
Pinkert	Rolf	1. Vorsitzender ADFC Mainz- Bingen e.V.	Rolf.pinkert@adfc-mainz.de	06131 / 6177 - 50
Geier	Markus	ADFC Mainz- Bingen	markus.geier@adfc-mainz.de	0157- 89060934
Goldbach	Armin	Gemeinderat	armin.goldbach1959.1@gmail.com	0172- 6110819
Hofmann	Kai	Gemeinderat	kaho89@gmx.de	0175- 2420394
Neuhaus	Klaus	Gemeinderat	info@neuhaus-beratungen.de	06139- 290452
Römer	Kai-Uwe	Gemeinderat	kay.roemer@gruene-budenheim.de	06139- 392939
Alsbach- Gores	Maria	Gemeinderat	m.alsbachgores@online.de	06139-5403
Gores	Friedhelm	Gemeinderat	f.gores@t-online.de	06139-5403
Zäuner	Alexandra	LBM Worms	Alexandra.zaeuner@lbm-worms.rlp.de	06241 / 401 - 7590
Hofmann	Sebastian	LBM Worms	Sebastian.hofmann@lbm-worms.rlp.de	06241 / 401 -7592



Rheinland-Pfalz

VERMERK

LBM Worms
FG I- Radwegeplanung
Worms, den 07.05.2026



Der LBM informiert einleitend zur Entstehung der Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz und zum Sachstand der Umsetzung der PRR zwischen Bingen und Mainz, für die der LBM Worms die Koordinierung der Umsetzung im Rahmen eines Pilotprojektes seit 2019 übernommen hat.

Allgemeine Informationen können auf der Homepage des LBM nachgelesen werden:

[Pendler-Radrouten . Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz](#)

Wichtig zur Umsetzung der PRR in Budenheim zu wissen ist, dass der LBM Worms nur in beratender Funktion und zur Erstellung der Planung bis hin zur Genehmigungsplanung in Abstimmung mit den Gemeinden als Baulastträger der Wege zuständig ist. Verantwortung und Entscheidung zu Art der Führung, verkehrsrechtlichen Regelungen und zur Umsetzung erforderlicher Maßnahmen liegen bei der Gemeinde. Die Kosten der Umsetzung können voraussichtlich durch 90 prozentige Förderung über das Programm „Stadt&Land“ (BALM) mitfinanziert werden.

Die Befahrung startet im Bereich des Weges „Unterer Heidesheimer Weg“ von West nach Ost auf der Linie der bisher festgelegten Routenführung (siehe Anlage Übersicht).

1. Festlegung des Routenverlaufs

Es wird angefragt, ob der Verlauf der Route noch geändert werden kann. In Rede steht der Abschnitt westlich der Gemeinde, welcher bereits in der ersten Befahrung zur Machbarkeitsstudie 2016 als Verlauf für die PRR empfohlen wurde, dann aber 2018 in Abstimmung zwischen planendem Fachbüro, der Verkehrsbehörde, der Gemeinde und dem LBM zugunsten der heutigen Streckenführung verworfen wurde. Folgende Punkte sprechen gegen die Führung der PRR über den kommunalen Weg entlang der Bahnstrecke:

- Zwei Knotenpunkte mit unzureichenden Sichtverhältnisse im Bereich Wegeunterführung Bahn und darauf folgender schlecht einsehbarer Wege-Kreuzung



Rheinland-Pfalz

VERMERK

LBM Worms
FG I- Radwegeplanung
Worms, den 07.05.2026



- Ein etwa 450 m langer Abschnitt zwischen Friedhof und Bahn mit starker Frequentierung durch motorisierte Fahrzeuge und fehlenden Ausweichmöglichkeiten (begrenzter Platz durch Böschung und Friedhofsmauer) lassen ein sicheres Begegnen zwischen Radfahrenden und Fahrzeugen nicht zu



- Schlechter baulicher Zustand des Weges auf der Länge von 750 m, der vor einer Ausweisung als Pendlerradroute ausgebaut werden müsste
- Die Breite der vorhandenen Wegeparzelle beträgt abschnittsweise nur 2,50 m, ein Ausbau wäre baurechtlich zu prüfen
- Führung über öffentlichem Parkplatz mit Schrägaufstellung der Fahrzeuge in der Unteren Stefanstraße. Autofahrende haben beim rückwärts Ausparken keine Sicht auf passierende Radfahrende.

Gegenüberstellung der beiden Verläufe:

- Längere Route über rote Trasse, Mehrlänge = 110 m
- Konflikte auf gelber Route in Bereichen Einmündung Bahnunterführung, WW – Kreuzung mit schlechter Sicht und Führung über öffentlichem Parkplatz mit Schrägaufstellung der Fahrzeuge
- Konflikte auf roter Führung: weniger Knotenpunkte im Bereich von WW, Konflikte im Bereich Ernst-Ludwig Straße aufgrund entgegenkommender und parkenden Fahrzeuge, Konflikte im Begegnungsverkehr auf WW, jedoch Ausweichmöglichkeiten seitlich vorhanden.
- Baurechtlich wäre die Prüfung von Grunderwerb für die gelbe Trasse erforderlich

Der LBM empfiehlt die Beibehaltung der bisher geplanten Route vor allem vor dem Hintergrund der größtenteils vorliegenden Planung. Der Verlauf des Rheinradweges deckt sich mit dem aktuell geplanten Verlauf der PRR, ein Ausbau käme beiden Routen und somit einem Großteil der Radfahrenden zugute. Die Mehrlänge steht der Anzahl der zu erwartenden Konflikte gegenüber und liegt unterhalb des empfohlenen Umwege-Faktors gemäß ERA 2010, der noch von Radfahrend zugunsten einer sicheren Führung akzeptiert wird.



VERMERK

LBM Worms
FG I- Radwegeplanung
Worms, den 07.05.2026



2. Markierung und Beschilderung

ADFC-Wunsch: Sofortige Kennzeichnung bereits fertiggestellter Abschnitte als Pendlerradroute.

LBM-Empfehlung:

Grundsätzlich wäre dies möglich. Aus Gründen eines effektiven Einsatzes von Personal aber vor allem aus finanziellen Gründen empfiehlt sich ein Gesamtauftrag für HBR-Beschilderung und Markierung erst nach Abschluss bzw. am besten im Rahmen eines Gesamtbauvertrages aller erforderlichen Maßnahmen (Bau, Beschilderung StVO und HBR und Markierung) **und im Rahmen eines Förderantrages.**

3. Ausbau des Unteren Heidesheimer Weges (Verlängerung Ernst-Ludwig-Straße) und dessen Abzweigung zum Mittelweg

Die Planung durch die Gemeindewerke soll bis Ende 2026 durchgeführt werden. Die bauliche Umsetzung ist für 2027 geplant. Zwei Kurvenbereiche sollen bestenfalls fahrdynamisch optimiert werden, dafür ist der Ankauf geringer Flächen im privaten Besitz durch die Gemeinde erforderlich. Der LBM stellt der Gemeinde zur Aufnahme von Flächenerwerbsverhandlungen kurzfristig einen Lageplan zur Verfügung.

4. Einrichtung von Fahrradstraßen

Im Bereich der Wirtschaftswege, die zur Führung der PRR genutzt werden:

Gut geeignet für Ausweisung als Fahrradstraße, Vorrang würde den Radfahrenden eingeräumt, PKW würden sich entsprechend der bereits angebrachten Beschilderung (Vz260, Anlieger frei) als Gast fühlen. Aktuell gilt ein 20 km Tempolimit. Es sollte auf 30 km erhöht werden, was der Fahrgeschwindigkeit vieler Radfahrenden entsprechen würde.

Ernst-Ludwig-Straße zw. Übergang Kleingärten bis Untere Stefanstraße:

Die Fahrbahnbreite ist in diesem Straßenabschnitt gering: 5,10 m, was ca. 3 m zwischen Bordsteinen und parkenden Fahrzeugen entspricht. Der Begegnungsverkehr kann nur erfolgen, wenn ein Verkehrsteilnehmer in den Lücken zwischen parkenden Fahrzeugen hält. Es sind trotzdem relativ wenige Konflikte in diesem Bereich bekannt, da die zahlreichen Grundstückszufahrten regelmäßig Ausweichmöglichkeiten schaffen. Zudem ist das Verkehrsaufkommen gering, da es sich nicht um eine Durchgangsstraße handelt und der weiterführende Wirtschaftsweg nur für Anlieger freigegeben ist. Die Verkehrsberuhigung (Tempo 30, rechts-vor-links-Regelung) trägt ebenfalls zu einer relativen Sicherheit des Fahrradverkehrs bei.



VERMERK

LBM Worms
FG I- Radwegeplanung
Worms, den 07.05.2026



Die TN kommen zu dem Ergebnis, dass die Einrichtung im Abschnitt der Ernst-Ludwigstraße wegen der geringen Fahrbahnbreite nicht umsetzbar ist. Außerdem würde sie keine Vorteile gegenüber dem Ist-Zustand bieten. Die geringe Fahrbahnbreite erlaubt keine Markierung einer Dooring-Zone. Eine Reduzierung der Anzahl der Stellplätze ist von der Gemeinde nicht erwünscht, da die Stellplatz-Situation in diesem Bereich sehr angespannt ist.

Ernst-Ludwig-Straße zw. Untere Stefanstraße und Rheinstraße

Durch das Parken im Seitenraum steht der komplette Fahrbahnbereich von 5,10 m zur Verfügung. Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf 4,35 m Breite unter Einrichtung einer Dooringzone wäre möglich.

Rheinstraße und Mainzer Straße bis Einmündung „In der Aue“:

Bei einer Fahrbahnbreite von etwa 6,50 m wäre die Einrichtung einer Fahrradstraße mit einer Breite von ca. 3,50 m möglich. Das halbseitige Parken auf dem Gehweg kann durch ein Parken auf der Fahrbahn ersetzt werden. Im Markierungsplan wären im Kurvenbereich die Schleppkurven für den Linienbusverkehr (1x/Stunde), der nur in Richtung Westen verkehrt, zu berücksichtigen.

Planung von Markierung/Beschilderung erforderlich (Parkstände ordnen, Dooring-Zonen markieren, Piktogramme Fahrradstraße an Anfang/Ende).

Bei einer Entscheidung der Gemeinde für eine Fahrradstraße könnte auf Basis einer noch durchzuführenden Vermessung durch den LBM ein Markierungs- und Beschilderungsplan erstellt werden.

5. Einmündung Mainzer Straße/In der Au (Poller)

Die Einmündung wurde nach deren Öffnung zur Entlastung des Verkehrs in der Bauphase der neuen Brücke über die Bahn wieder mit Pollern gesperrt.

Mit einem Abstand von weniger als 1,3 m stehen die Poller nach Meinung des ADFC zu nah zueinander. Bei der Neumarkierung und Beschilderung dieser Bereich sollen die Poller entzerrt werden, sodass Fahrradfahrende mit Anhänger bequem durchkommen können.

Zur Überleitung des Radverkehrs liegt ein Markierungs- und Beschilderungsplan des LBM vor, der eine Aufstellfläche für RF aus Mainz kommend, vorsieht und umgesetzt werden kann.

Die Mainzer Straße wird im nächsten Abschnitt (750 m) bis zum Steinweg im Mischverkehr von Radpendlern und MIV genutzt. Die Straße ist stark befahren, besonders durch Schwerlastverkehr.



VERMERK

LBM Worms
FG I- Radwegeplanung
Worms, den 07.05.2026



Eine Verkehrszunahme ist durch die in 2024 fertig gestellte neue Anbindungsbrücke über die Bahn zu erwarten.

Die vorgeschriebene Geschwindigkeit (Tempo 30) wird nachweislich durch eine Geschwindigkeitsmessung der Gemeinde nicht eingehalten.

Lösungsvorschläge des LBM:

- Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung: Punktuell wirksam, Antrag beim Innenministerium nötig. Förderung wäre zu prüfen (*Anmerkung: wurde vom LBM geprüft, ist nicht möglich!*). Das Ordnungsamt der Gemeinde Budenheim weist darauf hin, dass die personellen Ressourcen zur Betreuung einer solchen Anlage fehlen.
- Fahrbahnschwellen: Sollten so gestaltet sein, dass Schwerlastfahrzeuge nicht stark abbremsen müssen, sondern mit geringer Geschwindigkeit gut darüberfahren können. Radfahrende sollten die Schwellen an den Rändern umfahren können.
- Piktogramme: In Rheinland-Pfalz sind Fahrradpiktogrammketten auf der Fahrbahn nicht zugelassen (nur als zeitlich begrenzter Modellversuch). Eine Sensibilisierung der Autofahrenden wäre damit möglich, diese Maßnahme müsste durch die Obere Verkehrsbehörde genehmigt werden.

Langfristige Empfehlung: Anlage eines eigenständigen, straßenbegleitenden Radweges durch einen Ausbau des nördlich verlaufenden Gehweges. Dieser müsste auf eine Breite von mindestens 2,50 m für Begegnungsverkehr ausgebaut werden. Der Bau einer Entwässerungskanalisation wäre auf der gesamten Länge erforderlich. Eine Förderung ist aktuell nicht sicher, da Baurecht und Förderkulisse noch unklar sind.

Neu gestaltete Einmündung Steinweg – Anbindung Neue Brücke über die Bahn

- Sachstand: Die Einmündung ist Teil einer kommunalen Planung im Zusammenhang mit der neuen Brücke über die Bahn (Anbindung an die L423).

Bewertung: Der LBM hat die Führung der Pendlerradroute in den Planungen berücksichtigt. Der ADFC bestätigt, dass die Einmündung und Führung gut funktionieren und alle Verkehrsteilnehmende Rücksicht nehmen.

6. Ausbau des Wiesenwegs

Der ausgebaut Wiesenweg ist komfortabel befahrbar und wird gut genutzt, da er dem Verlauf des Rheinradwegs entspricht. Er wurde bereits mit einer weißen Randmarkierung versehen.



Rheinland-Pfalz

VERMERK

LBM Worms
FG I- Radwegeplanung
Worms, den 07.05.2026

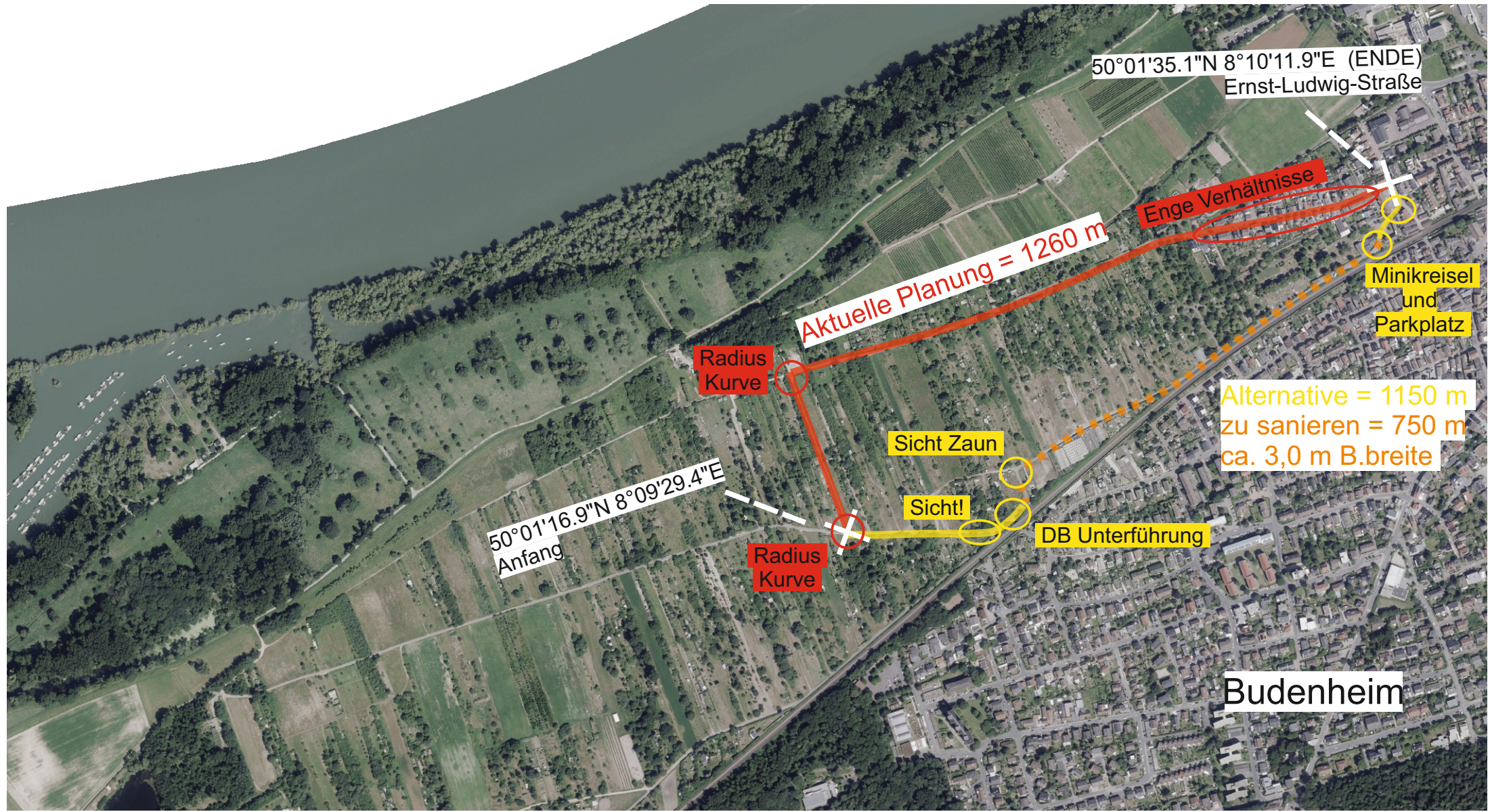


7. Entscheidungen, die von der Gemeinde Budenheim zu treffen sind

- a. Festlegung des Streckenverlaufs im westlichen Bereich von Budenheim
- b. Die Abschnitte, die für die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich sind, wurden identifiziert und sollten durch Gemeinderatsbeschluss final festgelegt werden
- c. Welche Maßnahmen sollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für RF in der Mainzer Straße geplant werden?

Aufgenommen am 10.04.2026, Alexandra Zäuner LBM Worms

Ergänzt am 30.04.2026 durch Herrn Ritzert Gemeinde Budenheim



50°01'35.1"N 8°10'11.9"E (ENDE)
Ernst-Ludwig-Straße

Enge Verhältnisse

Aktuelle Planung = 1260 m

Minikreisell
und
Parkplatz

Alternative = 1150 m
zu sanieren = 750 m
ca. 3,0 m B.breite

Radius
Kurve

50°01'16.9"N 8°09'29.4"E
Anfang

Sicht Zaun

Sicht!

Radius
Kurve

DB Unterführung

Budenheim

GEMEINDEVERWALTUNG BUDENHEIM

Anlage	zur Niederschrift
-Ausschuss vom	
Anlage	zur Niederschrift
-Ausschuss vom	
Anlage	zur Niederschrift
GR vom	

Fachbereich : 1
Bearbeiter : Hartmann
Aktenzeichen : 901-11

Datum : 02.06.2026

Drucksachen-Nr.: 05311-2026

Betr.: Jahresabschluss 2016 der Gemeinde Budenheim; **Feststellungs- und Entlastungsbeschluss**

Beratungsfolge:

Gremium: GR	TOP: 8	Sitzungstermin: 17.06.2026	Abstimmungsergebnis: einstimmig ja: nein: Enth.:	abschließende Entscheidung: ja / nein
Gremium:	TOP:	Sitzungstermin:	Abstimmungsergebnis: einstimmig ja: nein: Enth.:	abschließende Entscheidung: ja / nein

Beschlussvorschlag:

- 1.) Der Gemeinderat beschließt den Jahresabschluss der Gemeinde Budenheim zum 31.12.2016 (Feststellungsbeschluss gemäß § 114 Absatz 1 Satz 1 Gemeindeordnung / GemO) und nimmt die geprüften Anlagen zum Jahresabschluss 2016 zur Kenntnis.
- 2.) Der Gemeinderat erteilt Bürgermeister Becker sowie dem Ersten Beigeordneten Weil und den Beigeordneten Steffens und Hinz, die den Bürgermeister im Haushaltsjahr 2016 vertreten haben, Entlastung (Entlastungsbeschluss gemäß § 114 Absatz 1 Satz 2 GemO).

Begründung:

Die Gemeinde hat für den Schluss eines jeden Haushaltsjahres einen Jahresabschluss aufzustellen, in dem das Ergebnis der Haushaltswirtschaft des jeweiligen Haushaltsjahres nachzuweisen ist.

Der Abschluss hat das Vermögen, das Eigenkapital, die Sonderposten, die Rückstellungen, die Verbindlichkeiten, die Rechnungsabgrenzungsposten, die Erträge und Aufwendungen sowie die Einzahlungen und Auszahlungen vollständig zu enthalten und ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gemeinde zu vermitteln.

Der Jahresabschluss besteht gemäß § 108 GemO aus:

1. der Ergebnisrechnung,
2. der Finanzrechnung,
3. den Teilrechnungen (d.h. Teilergebnis- und Teilfinanzhaushaltsrechnung),
4. der Bilanz,
5. der Investitionsrechnung,
6. dem Anhang,

Dem Jahresabschluss sind ferner als Anlagen beizufügen:

1. der Rechenschaftsbericht,
2. die Beteiligungsberichte gemäß § 90 Absatz 2 GemO der Gemeindewerke Bundenheim AöR und der Wohnungsbaugesellschaft GmbH,
3. die Anlagenübersicht,
4. die Forderungsübersicht,
5. die Verbindlichkeitenübersicht,
6. eine Übersicht über bestehende Ausfallbürgschaften zugunsten unserer Wohnungsbaugesellschaft,
7. eine Übersicht über die über das Ende des Haushaltsjahres hinaus geltenden Haushaltsermächtigungen,
8. Tagesabschlüsse zum ersten und letzten Buchungstag des Geschäftsjahres 2016 der Gemeindekasse

Der Jahresabschluss mit seinen vorerwähnten Bestandteilen und Anlagen wurde dem Gemeinderat sowie den Mitgliedern des Rechnungsprüfungsausschusses, welche nicht dem Rat angehören, zugeleitet.

Gemäß § 112 GemO ist der Jahresabschluss am 20.05.2026 durch den Rechnungsprüfungsausschuss des Gemeinderats unter der Leitung der Ausschussvorsitzenden, Frau Dotzer, geprüft worden. Das Ergebnis der Prüfung ist der Sitzungsniederschrift zu entnehmen, die den Mitgliedern der beiden vorerwähnten Gremien zugesandt worden ist. Feststellungen bzw. Beanstandungen wurden - abgesehen von Fristverletzungen - seitens des Rechnungsprüfungsausschusses nicht getroffen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Jahresabschluss 2016 in der Ergebnis- und Finanzrechnung einen Überschuss sowie in der Bilanz ein positives Eigenkapital ausweist. Damit ist der Haushalt in der Rechnung ausgeglichen (§ 18 Absatz 2 Gemeindehaushaltsverordnung (GemHVO)). Gemäß § 18 Absatz 3 Gemeindehaushaltsverordnung (GemHVO) wird das Jahresergebnis auf neue Rechnung vorgetragen.

Entsprechend § 114 Absatz 1 GemO beschließt der Gemeinderat über die Feststellung des geprüften Jahresabschlusses. Er entscheidet ferner in einem gesonderten Beschluss über die Entlastung des Bürgermeisters und der Beigeordneten, soweit diese einen eigenen Geschäftsbereich leiten oder den Bürgermeister vertreten haben. Verweigert der Gemeinderat die Entlastung oder spricht er sie mit Einschränkungen aus, so hat er dafür die Gründe anzugeben. Gründe für die Verweigerung der Entlastung können nur Tatsachen sein, die die Haushalts-, Kassen- und Rechnungsführung betreffen; sind diese Gründe behoben (ausgeräumt) kann die Entlastung nicht mehr verweigert werden (vgl. VV Nr. 3 zu § 114 GemO).

Der Rechnungsprüfungsausschuss empfiehlt in bereits erwähnter Sitzungsniederschrift, den Jahresabschluss festzustellen und dem Bürgermeister sowie den Beigeordneten, welche den Bürgermeister vertreten haben, Entlastung zu erteilen.

Hinweise:

1. VV Nr. 4 zu § 110 GemO lautet: „Der Bürgermeister und die Beigeordneten, denen Entlastung erteilt werden soll, dürfen an der Beratung und Abstimmung des Gemeinderats über die Entlastung nicht teilnehmen. Sind hiernach sowohl der Bürgermeister als auch alle Beigeordneten von der Beratung und Beschlussfassung ausgeschlossen, so führt das älteste anwesende Ratsmitglied den Vorsitz.“

Mithin führt der Erste Beigeordnete Wabra den Vorsitz; ist dieser verhindert wäre dies Beigeordneter Dr. Saas. Beide Herren waren im Jahre 2016 noch nicht kommunalpolitisch tätig.

Die Beigeordnete Kolter war im Jahre 2016 tariflich Beschäftigte der Gemeinde und scheidet daher aus Sicht der Verwaltung vom Vorsitz aus.

Sofern die beiden Beigeordneten Wabra und Dr. Saas verhindert sein sollten, führen die Ratsmitglieder Höptner, Christmann oder Neuhaus (in dieser Reihenfolge entsprechend ihres Lebensalters) den Vorsitz.

2.) Gemäß § 114 Absatz 2 GemO sind die Beschlüsse über die Feststellung des Jahresabschlusses und über die Entlastung öffentlich bekannt zu machen. Im Anschluss an die öffentliche Bekanntmachung sind der Jahresabschluss mit dem Rechenschaftsbericht sowie dem Prüfungsbericht des Rechnungsprüfungsausschusses öffentlich auszulegen.



(Stellv. FBL Herr Hartmann)

(FBL Herr Seel)

(Bürgermeister Herr Hinz)

GEMEINDEVERWALTUNG BUDENHEIM

Anlage	zur Niederschrift -Ausschuss vom
Anlage	zur Niederschrift -Ausschuss vom
Anlage	zur Niederschrift GR vom 17.06.2026

Büroleitung
Bearbeiter : Herr Henn
Aktenzeichen : 966-01.001

Datum : 01.06.2026

Drucksachen-Nr. : 051/1-2026

Annahme von Spenden / Sponsoring

Beratungsfolge:

Gremium: GR	TOP: 9	Sitzungstermin: 17.06.2026	Abstimmungsergebnis: einstimmig ja: nein: Enth.:	abschließende Entscheidung: ja
----------------	-----------	-------------------------------	--	--------------------------------------

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat stimmt durch verbundenen Einzelbeschluss der Vermittlung und Annahme der in der beiliegenden Zusammenstellung (Anlage 1) aufgeführten Sponsoringleistungen, Spenden, Schenkungen und ähnlichen Zuwendungen zu.

Begründung:

Zur Erfüllung ihrer Aufgaben darf die Gemeinde Sponsoringleistungen, Spenden, Schenkungen und ähnliche Zuwendungen einwerben und annehmen oder an Dritte vermitteln, die sich an der Erfüllung von Selbstverwaltungsaufgaben beteiligen. Die Rechtsgrundlagen sowie Voraussetzungen hierfür ergeben sich aus der Gemeindeordnung (§ 94 Abs. 3 GemO).

Die dem Gemeinderat mit dieser Drucksache nun vorliegende Zusammenstellung (Anlage 1) listet alle nach Vorlage des letzten Spendenberichtes zwischenzeitlich eingegangenen Sponsoringleistungen, Spenden, Schenkungen und ähnlichen Zuwendungen auf.

Ausschließungsgründe, die der Annahme oder Vermittlung der Spendenangebote entgegenstehen sowie anderweitige dienstliche oder wirtschaftliche Beziehungsverhältnisse zwischen Spendengeber und Spendennehmer im Sinne von § 94 Abs. 3 GemO liegen nicht vor bzw. sind nicht bekannt.

Stellungnahme der Kämmerei: nicht erforderlich

(Sachbearbeiter/
Sachgebietsleiter)

(Büroleiter)

(Bürgermeister)

Spenden- und Sponsoringbericht zur Sitzung des Gemeinderates am 17.06.2026 gem. § 94 Abs. 3 GemO

Datum*	Spenden-/ Sponsoringgeber	Spenden-/ Sponsoringzweck / Anlass	Betrag/ Wert	Bemerkungen
23.03.2026	Budenheimer Volksbank e.G.	Blütenfest 2026	500,00 €	
22.04.2026	Fraunhofer-Institut ITWM Kaiserslautern	5 Monitore für außerschulischen Bildungseinsatz im Jugendtreff BlueBox	288,48 €	Sachspende
19.05.2026	Budenheimer Volksbank e.G., Gewinnsparen	Hochbeet für den Außenbereich sowie Spielzeug für den NNK	2.000,00 €	
20.05.2026	Schnorrrfrauen Budenheim	Malutensilien und Kinderbücher für das Wichtelhaus	500,00 €	
20.05.2026	Schnorrrfrauen Budenheim	Verschönerung des neuen Gruppenraums (Bilder, Regale etc.) KiTa Kunterbunt	1.000,00 €	
20.05.2026	Schnorrrfrauen, Sybille Klein	Bergagame (Echse) mit Therariumausstattung im NNK	500,00 €	
21.05.2026	Budenheimer Volksbank e.G., Gewinnsparen	Ausstattung des Vorschulraums in der KiTa Kunterbunt	2.000,00 €	
21.05.2026	Schnorrrfrauen, Sybille Klein	Gartenmöbel mit Sitzauflagen für den Seniorentreff 60+	500,00 €	
21.05.2026	Schnorrrfrauen, Sybille Klein	Ausflüge in den Ferien und neue Spiele für den Jugendtreff	1.500,00 €	
22.05.2026	Budenheimer Volksbank e.G., Gewinnsparen	PC für die Weiterbildung der Jugendlichen im Jugendtreff	1.000,00 €	
01.06.2026	Budenheimer Volksbank e.G.	Unterstützung Vereinsring für Rheinuferfest	1.000,00 €	

Hinweis:

Eine Beschlussfassung im Gemeinderat erfolgt nur soweit eine Wertgrenze von über 100 EUR im Einzelfall überschritten ist. Dies gilt nicht in Zweifelsfällen und sobald die Summe der Einzelzuwendungen eines Gebers in einem Haushaltsjahr diese Wertgrenze übersteigt.
siehe § 24 GemHVO

*Datum des Spendeneingangs

GEMEINDEVERWALTUNG BUDENHEIM

Anlage	zur Niederschrift
-Ausschuss vom	
Anlage	zur Niederschrift
-Ausschuss vom	
Anlage n.i.O.	zur Niederschrift
GR vom 17.06.2026	

Büroleitung
Bearbeiter : Herr Henn
Aktenzeichen : 004-14.001

Datum : 20.05.2026

Drucksachen-Nr. : 044/1-2026

Betr.: Übertragung von Zuständigkeiten an den Hauptausschuss gemäß § 32 GemO i.V.m. der Hauptsatzung der Gemeinde Budenheim

Beratungsfolge:

Gremium:	TOP:	Sitzungstermin:	Abstimmungsergebnis:	abschließende Entscheidung:
GR	10	17.06.2026	einstimmig ja: nein: Enth.:	ja

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat überträgt nach § 32 GemO i.V.m. § 4 der Hauptsatzung der Gemeinde Budenheim dem Hauptausschuss vom 18.06. bis 12.08.2026 die abschließende Beschlussfassung in allen Angelegenheiten soweit § 32 GemO eine Beschlussfassung durch einen Ausschuss zulässt; einschließlich des Rechts nach § 48 Satz 3 GemO. Der Ausschuss entscheidet insoweit anstelle des Gemeinderates.

Die Zuständigkeiten der Ausschüsse mit abschließender Beschlussfassung (z. B. Bau- und Umweltausschuss) nach den Bestimmungen der Hauptsatzung bleiben unberührt.

Begründung:

Die letzte Sitzung des Gemeinderates vor der Sommerpause ist am 17.06.2026, die erste Sitzung danach am 26.08.2026. Auch während der allgemeinen Urlaubszeit müssen in Selbstverwaltungsangelegenheiten, die im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates liegen, Entscheidungen getroffen werden, deren Erledigung nicht ohne Nachteil für die Gemeinde bis zu einer Sitzung des Gemeinderates aufgeschoben werden kann. Um die Beschlussfähigkeit zu sichern, soll in diesen Fällen anstelle des Gemeinderates der Hauptausschuss abschließend entscheiden.

Stellungnahme der Kämmerei: nicht erforderlich.

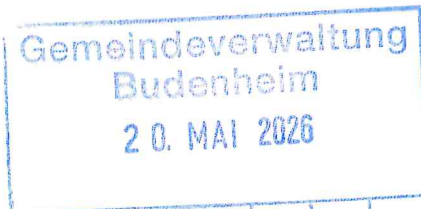
(Sachbearbeiter)

(Büroleiter)

(Bürgermeister)

zu TOP 11 a)

019/1-2026



Bürgermeister Stephan Hinz
Rathaus der Gemeinde Budenheim
Berliner Straße 3

55257 Budenheim

Budenheim, den 20. Mai 2026

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Hinz,

hiermit stellen wir den Antrag auf Erstellung eines **Nutzungskonzepts für die Grundstücke 610 und 611 der Gemeinde Budenheim im Neubaugebiet „Wäldchenloch“**

Sachverhalt:

Die Gemeinde ist Eigentümerin der beiden Parzellen 610 und 611 im Neubaugebiet „Wäldchenloch“. Bevor konkrete Planungen für eine Wohnbebauung auf diesen beiden Parzellen beauftragt werden, sollte ein Nutzungskonzept erarbeitet werden. Im Bau- und Umweltausschuss sowie im Gemeinderat wurden erste Überlegungen dahingehend geäußert, hier eine Einrichtung des betreuten Wohnens vorzusehen. Zunächst sollten dabei die Rahmenbedingungen für die Bebauung festgelegt werden. Ob es zum Verkauf des Grundstücks, zum Abschluss eines Erbbaurechtsvertrages kommen sollte oder ob die Gemeinde selbst in Zusammenarbeit mit der Wohnbau GmbH Budenheim als Bauherrin in Frage kommt, gilt es zunächst zu klären. Folgende Gesichtspunkte sind zu erörtern und im Einzelnen zu bewerten:

Ob auf den betreffenden Parzellen **sozial geförderter Wohnraum** und zu wieviel Prozent barrierefreier Wohnraum geschaffen wird oder ob ein anderes **Konzept** realisiert werden soll, z.B. Mehrgenerationenwohnen, inklusives Wohnen, d.h. für Menschen mit Behinderungen, Servicewohnen, betreutes Wohnen, Demenz-WG muss diskutiert und festgelegt werden.

Kurz gefasst: Was möchte die Gemeinde auf den Grundstücken realisiert sehen?

Eine soziale Komponente, u.a. moderate (Miet)-Preisgestaltung für die Bewohnerinnen und Bewohner, muss unserer Auffassung nach berücksichtigt werden. Es darf kein Domizil/Refugium/Ressort nur für Bessergestellte werden!

Außerdem ist zu prüfen, inwieweit im Vorfeld ein **Investorenwettbewerb/Ideenwettbewerb** – evtl. auch im Wege eines Interessenbekundungsverfahrens mit (online) zur Verfügung gestellten Daten – durchzuführen ist.

Bei der Bewertung eines eventuellen Erbbaurechtes ist zu bedenken, dass die hier deutlich höheren Risiken als bei einem Verkauf für die Gemeinde nur akzeptabel sind, wenn das Grundstück strategische Bedeutung hat bzw. bekommen kann, was nicht absehbar ist. Die Einräumung eines Erbbaurechts ist ansonsten lediglich eine Finanzierungshilfe für einen potentiellen Investor, der hierdurch die anfänglichen Kosten reduziert und so bessere

Finanzierungskonditionen erreichen kann. Das Erbbaurecht birgt für den Erbbaupflichteten viel höhere Risiken als ein Verkauf. Das Risiko einer Insolvenz und damit Ausfall des Erbbauzinses besteht langjährig – de facto auf die Dauer des Erbbaurechtes. Ein Verkauf des Objekts aus einer Insolvenzmasse heraus stellt mitunter den Bestand von Verträgen infrage und kann zum Totalausfall der Forderungen führen. Die alternativ mögliche Geltendmachung des Heimfallrechtes (zur Schadensbegrenzung) hingegen ist mit hohen – unplanmäßigen – Entschädigungszahlungen für das Objekt verbunden, die den Gemeindehaushalt spontan und erheblich belasten würden.

Beschlussvorschläge:

Die **Gemeindeverwaltung** wird beauftragt,

1. eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für eine denkbare Durchführung des Projektes in eigenem Namen zu erstellen/aufzuzeigen,
2. in einer Synopse die Vor- bzw. Nachteile eines Verkaufs des Grundstücks gegenüber der Einräumung eines Erbbaurechtes abzubilden,
3. eine Abschätzung über die Höhe des marktgerechten Erbbauzinses abzugeben bzw. ein entsprechendes Gutachten einzuholen (unter Berücksichtigung einer permanenten Anpassung an die wirtschaftliche Entwicklung/Inflationsrate/Anlehnung an die Entwicklung des Baupreisindex), idealerweise i.S.e. Nettobarwertbetrachtung,
4. zu prüfen und darzustellen, wie eine Absicherung möglicher Bauauflagen durch eine selbstschuldnerische Bürgschaft des Investors plus dingliche Absicherung erfolgen kann/soll.
5. bestehende Fördermöglichkeiten zu prüfen und in die Ausarbeitungen einzubeziehen.

Der **Gemeinderat** möge beschließen

6. dass ein offenes und diskriminierungsfreies **Interessenbekundungsverfahren** für das Projekt durchzuführen ist und hier auch die Option eingeräumt wird, beide Parzellen für dieses Projekt zusammenzulegen,
7. unabhängig von der Art der Umsetzung
 - a) ein **Bieterverfahren** für das/die Grundstück/e durchzuführen ist,
 - b) ein teilweises **Belegungsrecht der Gemeinde** vertraglich zu fixieren und dinglich zu sichern ist,
8. eine **offene Arbeitsgruppe des Gemeinderates** respektive des Bauausschusses einzurichten, in die auch Bürger mit besonderer Sachkenntnis eingebunden werden können.

Finanzierung:

Die zur Durchführung des Antrags notwendigen Ressourcen werden im laufenden Haushalt bereitgestellt bzw. es sind hierfür Haushaltsmittel im Haushalt 2027 einzuplanen.

Wir bitten um Aufnahme dieses Antrags auf die Tagesordnung der nächsten Gemeinderatssitzung am 17.06.2026 und die Kolleginnen und Kollegen des Gemeinderates um Zustimmung.

Mit freundlichen Grüßen



Friedhelm Gores

Fraktionsvorsitzender, FW OV Budenheim

zu TOP 11 a) 014/1 - 2026

BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN · Fraktion · Mombacher Str. 15a · 55257 Budenheim

Bürgermeister Stephan Hinz
Rathaus Budenheim



Nicole Gotthardt-Brauer
Fraktionsvorsitzende
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Budenheim
Mombacher Str. 15a - 55257 Budenheim
☎ 0179-7834789
nicole.gotthardt@gruene-budenheim.de

Budenheim, 05.06.2026

Gemeinderatssitzung am 17.06.2026

Änderungsantrag zum Antrag Wäldchenloch Nutzungskonzept (Freie Wähler)

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
Sehr geehrte Ratsmitglieder,

Hiermit möchten wir den Antragstext der Freien Wähler „Erstellung eines Nutzungskonzepts für die Grundstücke 610 und 611 der Gemeinde Budenheim im Neubaugebiet Wäldchenloch“ wie folgt ändern.

Geänderter Beschlussvorschlag:

Die Gemeindeverwaltung wird beauftragt, ein Nutzungskonzept für die gesamte kommunale Fläche im Neubaugebiet Wäldchenloch zu erarbeiten und dieses den zuständigen Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen.

Das Nutzungskonzept ist den zuständigen Gremien rechtzeitig vor Beschlussfassungen transparent vorzustellen, um eine angemessene Vorbereitung zu ermöglichen und die Qualität der Entscheidungen zu sichern. Inhaltlich sind insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Sozial geförderter Wohnraum
- Mehrgenerationenwohnen sowie betreutes und barrierefreies Wohnen
- Spiel- und Freiflächen als Aufenthaltsbereiche für alle Generationen



Darüber hinaus sind die wirtschaftlichen Umsetzungsmöglichkeiten des Projekts zu prüfen und den zuständigen Gremien rechtzeitig zur Beratung vorzulegen. Dabei sind insbesondere folgende Optionen gegenüberzustellen:

- Zweckgebundener Verkauf des Grundstücks an einen Investor
- Umsetzung durch die Gemeinde oder die Wohnbau nach vorheriger Klärung der verfügbaren Fördermöglichkeiten

Die Verwaltung wird zudem beauftragt zu prüfen, ob im Rahmen des Siedlungskonzepts ein Ideen- oder Architekturwettbewerb durchgeführt werden kann, und das Ergebnis dieser Prüfung den zuständigen Gremien vorzulegen.

Weitere Begründung erfolgt mündlich.

Mit freundlichen Grüßen

Nicole Gotthardt-Brauer

Fraktionsvorsitzende

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Budenheim

zu TOP 11 b)

01311-2026

BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN · Fraktion · Mombacher Str. 15a · 55257 Budenheim

Bürgermeister Stephan Hinz
Rathaus Budenheim



Nicole Gotthardt-Brauer
Fraktionsvorsitzende
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Budenheim
Mombacher Str. 15a - 55257 Budenheim
☎ 0179-7834789
nicole.gotthardt@gruene-budenheim.de

Budenheim, 05.06.2026

Neue Version:

Antrag zur Gemeinderatssitzung am 17.06.2026

Fortführung der Stelle eines/einer Klimamanager*in

Sicherung der Umsetzung des Klimaschutzkonzepts und der kommunalen Wärmeplanung
(Neue Version)

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
Sehr geehrte Ratsmitglieder,

derzeit verfügt die Gemeinde Budenheim über einen Klimaschutzmanager, dessen Stelle aber leider bis Oktober 2026 befristet ist. Die Kosten für diese Stelle verteilen sich derzeit wie folgt: 40 Prozent trägt die Gemeinde, 20 Prozent die Gemeindewerke und 40 Prozent werden durch Fördermittel abgedeckt.

Budenheim hat ein beschlossenes Klimaschutzkonzept und eine kommunale Wärmeplanung, deren Umsetzung dringend erforderlich ist, da auch die Gemeinde Budenheim angehalten ist die Klimaschutzziele des Landes Rheinland-Pfalz umzusetzen und für Klimaneutralität bis 2040 zu sorgen.

Ohne die Stelle eines/ einer Klimamanager*in kann die Umsetzung einzelner Klimaschutzmaßnahmen und die Erarbeitung von Klimaanpassungsmaßnahmen hier in Budenheim nicht gewährleistet werden. Sinnvoll wäre aus unserer Sicht eine Stelle dauerhaft einzurichten, die mit den hierfür sinnvollen fachlichen Kompetenzen ausgestattet und in alle klima(schutz)relevanten Entscheidungsprozesse (der Verwaltung und der kommunalen Politik) beratend eingebunden ist.



Ein/e Klimaschutzmanager*in entwickelt und koordiniert die Klimaschutzmaßnahmen einer Kommune und sorgt für deren Umsetzung. Themen sind zum Beispiel die Reduzierung von Treibhausgasen, Hitzeschutz, Wärmeplanung, klimafreundliche Mobilität und Konzepte zum Schutz vor Starkregenereignissen. Natürlich gehört auch die Suche nach entsprechenden Fördermöglichkeiten hierzu. Die Information und Einbindung der Bürger*innen ist für uns ebenfalls ein wichtiger nicht zu vernachlässigender Aspekt.

Daher sind wir GRÜNE der Überzeugung, dass die Gemeinde Budenheim weiterhin eine/n Klimaschutzmanager*in braucht.

Aus diesen Gründen möge der Gemeinderat beschließen:

Die Verwaltung erstellt bis Oktober 2026 ein Konzept wie die Stelle eines/einer Klimaschutzmanager*in für Budenheim weitergeführt werden kann und stellt dieses dem Gemeinderat zur Beratung und Abstimmung vor.

Das Konzept beinhaltet unter anderem die Punkte:

1. Die zukünftige Ansiedelung der Stelle (Gemeinde oder Gemeindewerke)
2. Die Kosten und die Finanzierung der Stelle. Zudem ob es weiterhin Fördermöglichkeiten gibt
3. Eine Aufgabenbeschreibung mit zum Beispiel folgenden Punktn (Es handelt sich hierbei um keine abschlossen Liste, sondern um mögliche Themenfelder):
 - Umsetzung und Überwachung Konzept „Mehr Bäume für Budenheim“
 - Bekanntmachung des Starkregenkonzeptes der Gemeindewerke Budenheim
 - Suche und Akquirierung von Fördermöglichkeiten für Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen sowohl für private als auch öffentliche Maßnahmen
 - Beratung von Bürger*innen zu Themen der Energiewende und weiteren Klimaschutzmaßnahmen
 - Weiterführung der Homepage, sowie weitere Öffentlichkeitsarbeit
 - Umsetzung der offenen Punkte der Klimaschutzkonzeptes
 - Umsetzung der offenen Punkte des Wärmekonzeptes Budenheim
 - Informationen und Konzept zum Thema Hitzeschutz
 - Erstellung von Sanierungsfahrplänen für öffentlichen Gebäuden (z.B. Schule, Kita, Rathaus)
 - Klimaschutzprojekte für die Schule und die Kindergärten entwickeln
 - Einbindung in alle klima(schutz)relevanten Entscheidungen der Verwaltung, der Ausschüsse und des Gemeinderates.

BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN · Fraktion · Mombacher Str. 15a · 55257 Budenheim



Weitere Begründung erfolgt mündlich.

Mit freundlichen Grüßen

Nicole Gotthardt-Brauer

Fraktionsvorsitzende

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Budenheim

zu TOP 12 a)

01211-2026



Bürgermeister Stephan Hinz
Rathaus der Gemeinde Budenheim
Berliner Straße 3

55257 Budenheim

Budenheim, den 7. Juni 2026

Anfrage an die Verwaltung zur Darstellung der Ergebnisse des Prüfantrags der Freien Wähler vom 17.01.2026. Dieser lautete: Prüfung von Möglichkeiten zur Reduzierung der Kostenbelastung durch Erhebung von Straßenausbaubeiträgen für Einrichtungen jeglicher Art, die dem Breitensport dienen.

Die am 11.03.2026 im Hauptausschuss vorgelegte Stellungnahme des Referenten des Gemeinde und Städtebundes Dr. Thielmann nennt eine Unterstützung im Rahmen der Leistungsfähigkeit der Gemeinde als mögliche Option. Die Einordnung bzw. Bewertung der Möglichkeiten der Gemeinde Budenheim zur Reduzierung der Kostenbelastung durch Erhebung von Straßenausbaubeiträgen für Einrichtungen, die dem Breitensport dienen, steht nach wie vor aus. Daher senden wir heute erneut diese Anfrage.

Die Behandlung des Anliegens sollte zudem im Rahmen des Gremiums, in dem der Prüfantrag gestellt wurde, d.h. im Gemeinderat erfolgen. Hierzu bietet sich die kommende Gemeinderatssitzung am 17.06.2026 an.

Mit freundlichen Grüßen

Friedhelm Gores