„Es muss etwas passieren in Rüsselsheim.“ „Das Opel-Altwerk darf nicht länger leer stehen.“ „Endlich ein Investor, der was macht“

Ich verstehe die Ungeduld, die Sehnsucht, dass die Attraktivität der Innenstadt neue Impulse erhält und das, was Einige als Niedergang empfinden, gestoppt werde.

Motorworld heißt das Konzept des aktuellen Investors und ich habe größte Zweifel, dass es sich erfolgreich umsetzen lässt.

1. Es ist altmodisch! Konzeptuell nicht von gestern sondern von vorgestern.

1.1 Das Verkehrskonzept! Alle Welt, jedenfalls Teile davon, versucht mehr und mehr bis gänzlich Individualverkehr aus der Stadt herauszubringen. Hier findet das Gegenteil statt. Zudem in einem rel. geschlossenen Terrain, in dem bis zu 1100 Stellplätze errichtet werden sollen, und damit auch so viele Autos herein und herausfahren und zwar durch eine enge Ein- und Ausfahrt, die an ein Wohngebiet mit Schule und Kita grenzt und die eine unter Denkmalschutz stehende Fassade schmerzlich durchbricht. Die Zustimmung der Denkmalbehörde ist mir völlig unverständlich.

 Ganz egal mit welchen Regelungen versucht werden wird den Verkehrsfluss zu steuern, es wird zu ständigen Staus auf allen Seiten kommen, da bereits jetzt schon die Kapazität der kleinen Straßen erschöpft ist, ebenso wie die Toleranz der Anwohner draußen und derer, die in dem gehobenen Neubau nach innen hin wohnen. Dort halten sich im rel. geschlossenen Carree die Abgase noch besser. Auch die Aufenthaltsqualität in den Freiräumen ist von dem Durchfluss der Verkehre natürlich betroffen und wird wenig zu deren Wohlbefinden beitragen.

 Zusammengefasst halte ich eine Hauptzufahrts- und Abfahrtslösung über die Verlängerung der Ludwigstraße ins Innere des Areals für vollkommen unsinnig und schädlich für alle BewohnerInnen.

 Wenn schon an einer derart altmodischen Lösung für den Individualverkehr festgehalten wird, liegt es doch nahe, die Anbindung von Süden her an das geplante Parkhaus mit Stellflächen zu gestalten. Die Zufahrt über den größeren Rugbyring ist räumlich und belästigend eher zu bewältigen, als in den engen Verhältnissen der Innenstadt. Kann sein, das ist ein paar Euro teurer, aber bei einer derartigen Investition in die Zukunft darf das kein ausschließendes Kriterium sein.

 Anders wäre es natürlich, wenn die Planer ganz davon absähen 1100 Autos auf dem Gelände unterzubringen und kreative, zukunftsfähige Lösungen in Blick nähmen. Eine Zusammenarbeit mit der hiesigen Hochschule, die sehr aktiv auf diesem Gebiet forscht, sei empfohlen. Darüber hinaus sind Beispiele anderer Kommunen zu sehen, die den überholten Individualverkehr aus ihren Städten zum großen Teil verbannt haben. Mir schwebt eine Lösung vor, in der die Fahrzeuge VOR der Stadt geparkt werden und ein Pendelverkehr wie am Flughafen zwischen Terminal 1 und 2 die Bewohner transportiert. Die Wege für das Tragen von Getränkekisten dürften nicht länger sein. Sie lassen sich auch anliefern (von Süden her oder durch den Haupteingang). Siehe auch Interview mit Helmut Holzapfel, Leiter des Zentrums für Mobilitätskultur in Kassel in der FR vom 14.04.2020.

 Im Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung und anderen Anbietern wäre an einem Konzept für Car-Sharing u.ä. Angebote nahe des Bahnhofs zu arbeiten, wie es das jetzt schon in Anfängen gibt. Ziel aller Bemühungen muss jedenfalls sein, dass hier etwas wirklich qualitativ Neues entsteht, das auch für künftige Generationen attraktiv und damit lebensfreundlich ist.

1.2 Auch MOTORWORLD ist altmodisch.

 Zwar ist das Opel-Altwerk durch den Automobilbau geprägt und es ist sicher ganz anschaulich einige Beispiele vergangener Zeiten zu präsentieren. Dass sich in gläsernen Vitrinen, die viel Platz verbrauchen, ausgestellte Oldtimer als dauerhafte Besuchermagnete erweisen, halte ich für äußerst unwahrscheinlich.

 Interessant wäre es allerdings auf dem Hintergrund der Vergangenheit neue Konzepte der Mobilität zu präsentieren und das mit wechselnden, aktuellen und zukunftsweisenden Ideen. So könnte das Altwerk für viele Interessierte zu einem Zentrum der Innovation und für einen zu führenden Diskurs werden. Dass da nach heutigem Konzept „Schrauber“ rumwerkeln, die sich die Mieten sicher nicht leisten können, ist völlig illusorisch.

1.3 Zum Verhältnis Innen und Außen

 Die äußeren baulichen Gegebenheiten lassen leicht den Eindruck einer gated community entstehen. Auch wenn die Verkehrswege öffentlicher Raum sind. Von daher erscheint es mir wichtig, dass durch Zugänge von außen, durch verhältnismäßig geringe Eingriffe in die Denkmalstruktur der Fassade im EG, durchlässige Glasbereiche entstehen, die den Grundton der Fassade nicht stören, aber den Eindruck des offenen Raumes unterstützen. Der kann dann durchgängig sein und den Weg in den Innenraum des Areals weiten.

1.3.1 Zum Verhältnis von Innen und Außen gehört auch der Blick auf die Einbindung lokaler Angebote und dass Rüsselsheimer und deren Nachbarn in das Leben des neuen Quartiers einbezogen sind. Räume hiesiger Einrichtungen, Versammlungsräume, Kulturereignisse, Wohnräume für hier Studierende…