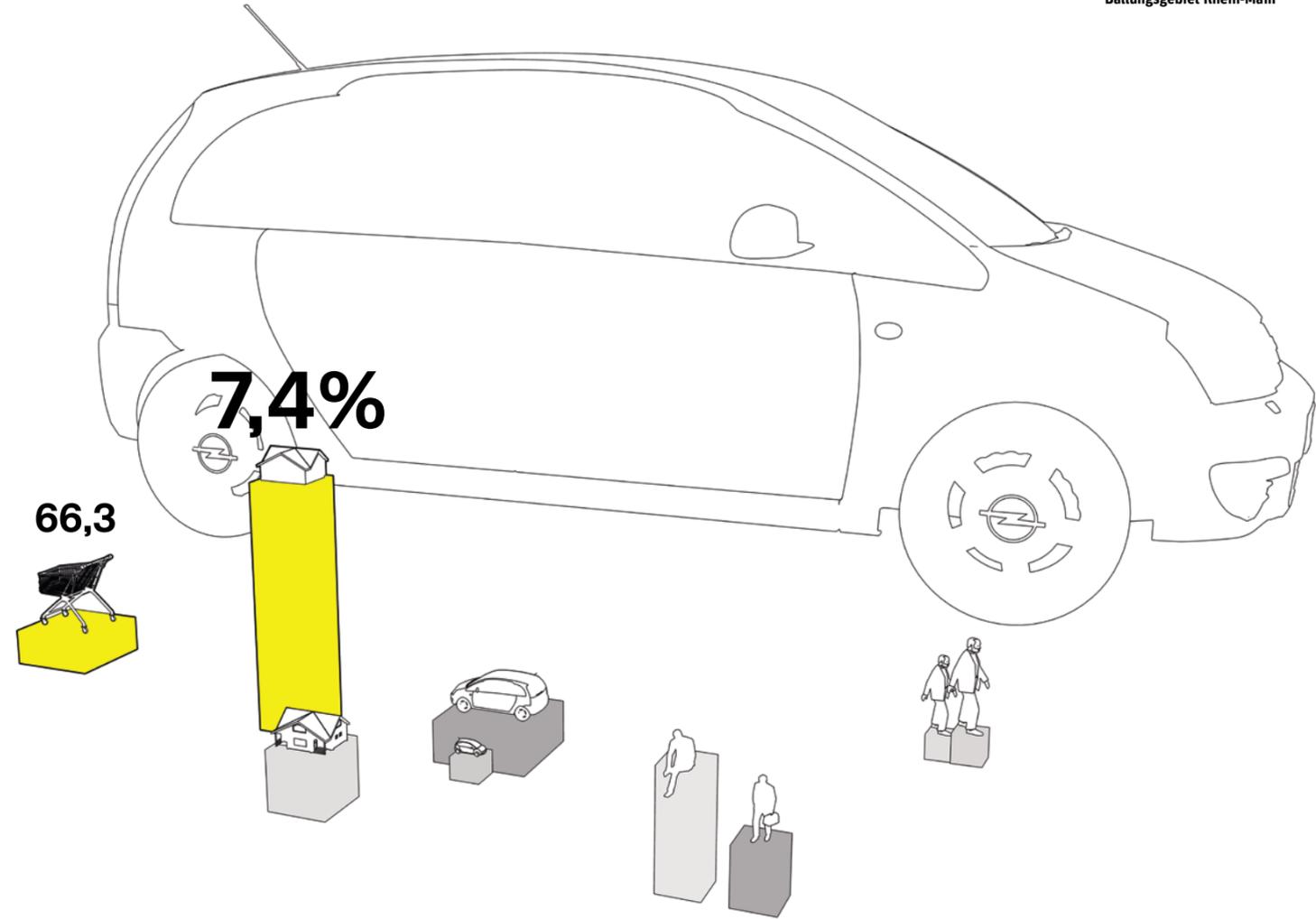
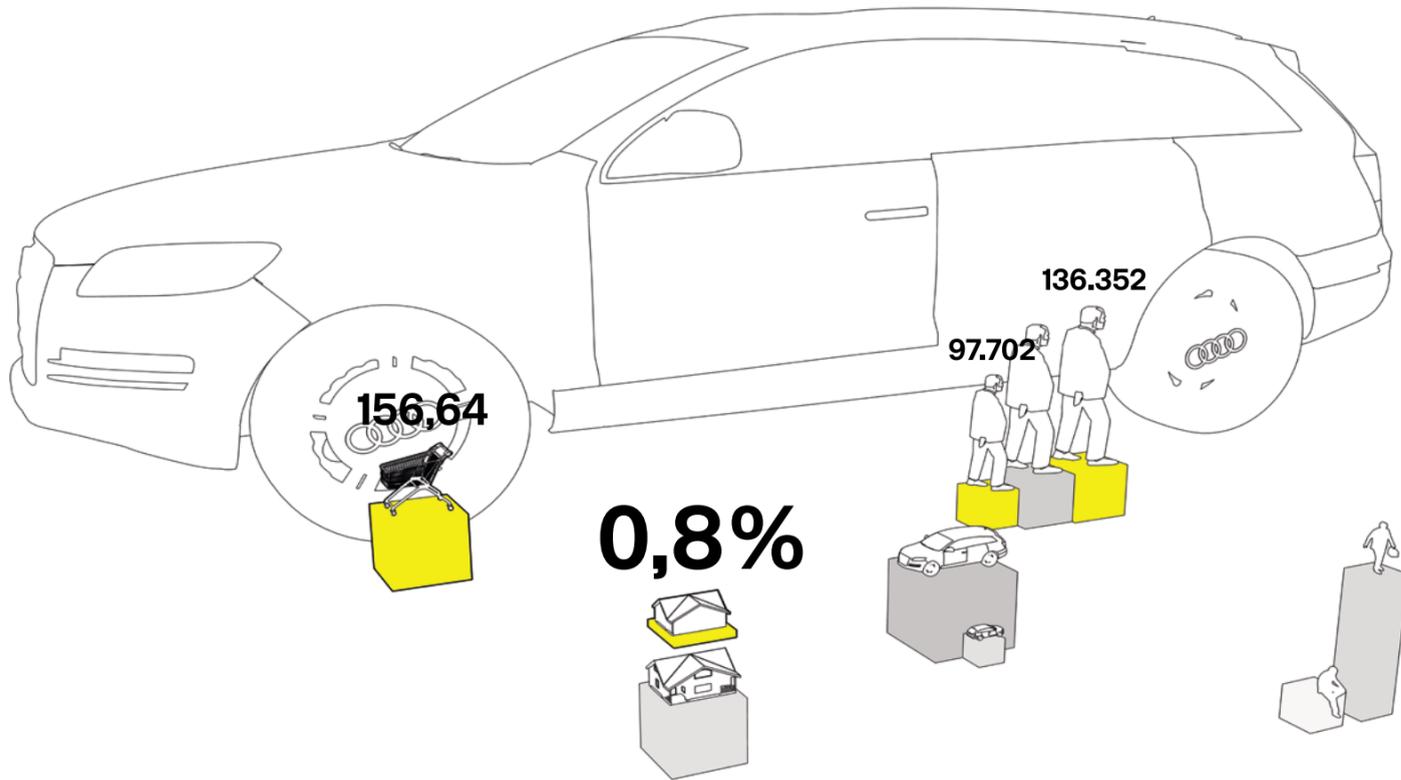


Ingolstadt und Rüsselsheim Die Autoindustrie könnte in beiden Städten ein urbaner Entwicklungsmotor sein, aber daran hapert es: in Rüsselsheim, weil Opel zu sehr mit eigenen Problemen beschäftigt ist; in Ingolstadt, weil sich Audi vor allem als Global Player versteht und die städtebauliche Mitverantwortung vor der eigenen Haustür bisher eher auf die leichte Schulter genommen hat. Mit ihren von der Geschichte geprägten Distanzräumen kann die Stadt an der Donau aus dem Vollen schöpfen; Rüsselsheim hingegen muss sich mit dem spröden Charme einer Industriestadt des 20. Jahrhunderts begnügen. Wie energisch packen die verantwortlichen Planer die Schwächen ihrer Stadt an – das wollten wir von Renate Preßlein-Lehle aus Ingolstadt und von Patrick Burghardt und Frank Konmann aus Rüsselsheim wissen.

Parkplatz für Neuwagen
in Ingolstadt, links,
in Rüsselsheim, rechts

Fotos: Klaus Leidorf (links),
dga (rechts)



Die Stadt und die Region:
Während Ingolstadt als Großstadt in ländlicher Umgebung Kaufkraft anzieht, verliert Rüsselsheim solche an konkurrierende Angebote im Ballungsgebiet Rhein-Main

Autostadt Ingolstadt

Autostadt Rüsselsheim

Zentralitätskennziffer (GfK)
156,64 (2011)

Kennziffer über 100 bedeutet, Kaufkraftzuflüsse aus dem Umland überwiegen
Quelle: BBE, 2011

Leerstand
0,8 %
Quelle: CBRE-empirica-Leerstandsindex

Mietspiegel (Ø/m² kalt für 100m²)
7,5–8 Euro
Schätzung: städt. Wohnbaugesellschaft

Eipendler
54.697 (2013)

Auspendler
17.169 (2013)
Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik

Einwohner
136.352 (2013)
126.076 (2011) Destatis/Zensus
97.702 (1989)
Quelle: Einwohnermeldeamt Ingolstadt

Prognose Veränderung
Bevölkerung bis 2030 0,4 %
Veränderung (0 bis unter 10 Jahre) –5,8 %
Veränderung (65 bis unter 80 Jahre) 25 %
Veränderung (80 und älter) 51,1 %
Quelle: BBSR-Bevölkerungsprognose 2009–2030

Arbeitslosigkeit
2,4 % (August 2014)
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Sozialversicherungsbeschäftigte
90.732 (2013)
Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik

Zentralitätskennziffer (GfK)
66,3 (2011)

Kennziffer unter 100 bedeutet, Kaufkraftabflüsse an das Umland überwiegen
Quelle: GfK Geomarketing

Leerstand
7,4 %
Quelle: Immobilienmarkt-Report Rüsselsheim

Mietspiegel (Euro/m² kalt für 100 m²)
keine Angaben

Eipendler
24.969 (2012)

Auspendler
13.627 (2012)
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Arbeitslosigkeit
6,4 % (August 2014)

Sozialversicherungsbeschäftigte
32.556 (2012)
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Einwohner
60.229 (2013)
an Zensus angepasst (2011)
58.849 (1989)
Quelle: Statistischer Bericht Rüsselsheim

Prognose Veränderung
Bevölkerung bis 2030 4,8 %
Veränderung (0 bis unter 10 Jahre) 4,6 %
Veränderung (65 bis unter 80 Jahre) 22,3 %
Veränderung (80 und älter) 72,6 %
Quelle: BBSR-Bevölkerungsprognose Groß-Gerau 2009–2030



Foto: Kajetan Kastl

Renate Preßlein-Lehle | Architektur- und Stadtplanungsstudium an der Universität Stuttgart, 2. Staatsprüfung an der Obersten Baubehörde in München, seit 2009 Stadtbaurätin von Ingolstadt, nach knapp 20-jähriger Tätigkeit im Planungsbereich. Aktuelle Schwerpunkte: Masterplan Altstadt, Landesgartenschau 2020, Verkehrsentwicklungsplan

„Wenn gesagt wird, Ingolstadt sei eine Boomtown, ist mir das in vielerlei Hinsicht zu platt“

Renate Preßlein-Lehle im Gespräch mit Marc Hofmann

Ingolstadt wuchs in den letzten Jahrzehnten und wird auch in Zukunft wachsen. Die prosperierende Autoindustrie trägt ihren Teil dazu bei, und doch überrascht das Ausmaß des Wachstums. Die jüngste Großstadt Deutschlands – das Attribut wird ab 100.000 Einwohner vergeben – liegt in einer dynamischen Metropolregion an der ICE-Strecke zwischen München und Nürnberg und ist über die Autobahn München-Berlin einfach zu erreichen. Weniger eindeutig ist eine andere Frage: Welche Identität gesteht sich die Stadt selbst zu, und welche möchte sie entwickeln? Die Altstadt, zusammen mit dem sie umgebenden Festungsgürtel des Glacis, nahe der Donau, gibt räumlichen Halt in einem heterogenen Stadtgefüge, das geprägt ist von großflächigen Gewerbearealen, von dem für eine Konversion bereits freigeräumten Bayernoil-Areal, von ausgedehnten Ein- und Zweifamilienhausquartieren, von dörflichen Ortsteilen und Landschaftsräumen und vom Shopping-Center, dem „Ingolstadt Village“, ganz im Nordosten. Der Hauptbahnhof liegt eher peripher. Aber auch die Flächen der Audi AG im Nordwesten sind wenig wirtlich: Vor den Eingangstoren dehnen sich endlose Parkflächen in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohnquartieren

aus. Welche Perspektiven für die Entwicklung der Gesamtstadt und welche Teilstrategien verfolgt die Stadtbaurätin Renate Preßlein-Lehle? Welche Rolle spielt dabei der große Player Audi, immerhin Auslober eines „Urban Future Award“? Das wollten wir von ihr in ihrem Büro in der Innenstadt wissen.

Frau Preßlein-Lehle, welches Bild von Ingolstadt beschreibt Ihre Stadt – im Sinne der aktuellen Herausforderungen – eigentlich am besten? Ist Ingolstadt vor allem eine Industriestadt mittlerer Größe im Dunstkreis der Metropole München? Oder ist es vor allem die Audi-Stadt? Sollten wir zuerst von der Großstadt reden, die in den letzten Jahren ein beispielloses Wachstum erfahren hat? Oder ist es vor allem die Stadt mit ihrem Erbe an eindrucksvoller Militärarchitektur aus dem 18. und 19. Jahrhundert, eine moderne Festungsstadt, deren Glacis heute zum Ausgangspunkt für neue räumliche Planungen zwischen Altstadt und Peripherie geworden ist? Der Blick auf Ingolstadt wird häufig auf das Thema Industrie und Audi reduziert. Man sieht dann von der Autobahn aus die Raffinerien und die flächenmäßig großen Fabrikanlagen im Stadtgrundriss. Dieses Bild greift zu kurz. Leicht übersieht



Wie sich Audi zwischen der Infrastruktur im Nordwesten von Ingolstadt eingegliedert hat, zeigt der Anfahrtsplan für Besucher des Autokonzerns

Plan: Audi

man dabei die historische Altstadt. Und in der Stadtgeschichte gab es viele außergewöhnliche Brüche, die bis heute die Stadt prägen.

Wo liegen denn diese Brüche?

Vom Mittelalter bis zum Ende der Barockzeit war Ingolstadt zuallererst ein geistiger Ort. Die erste bayerische Landesuniversität wurde in Ingolstadt gegründet! Der Roman „Frankenstein“ der englischen Schriftstellerin Mary Shelley spielt an der damals europaweit berühmten medizinischen Fakultät Ingolstadts. Die Stadt hat ihre Bedeutung dann auf ganz dramatische Weise verloren: 1800 wurde die Festung geschleift, die Landesuniversität wurde erst nach Landshut und dann, 1826, nach München verlegt. Ingolstadt wurde Garnisonsstadt, wurde eine ganz andere, eine verarmte Stadt. Im 19. Jahrhundert hat man dann die Festung wieder ausgebaut – als eine Art Konjunkturmaßnahme des bayerischen Königshauses. Ingolstadt war zu jener Zeit eine Obrigkeitsstadt, ein freies, die Stadt gestaltendes Bürgertum gab es nicht. Erst in der Nachkriegszeit erhielt die Stadt mit der Automobilindustrie Entwicklungsmöglichkeiten. Das starke Wachstum – 1989 wurde die 100.000-Einwohner-Grenze überschritten, heute sind wir bei knapp 130.000 Einwohnern, mit steigender Tendenz – lässt

die Stadt prosperieren. Aber sie ringt auch um eine neue räumliche und kulturelle Identität.

Welche Rolle spielt Audi bei der jüngeren Entwicklung?

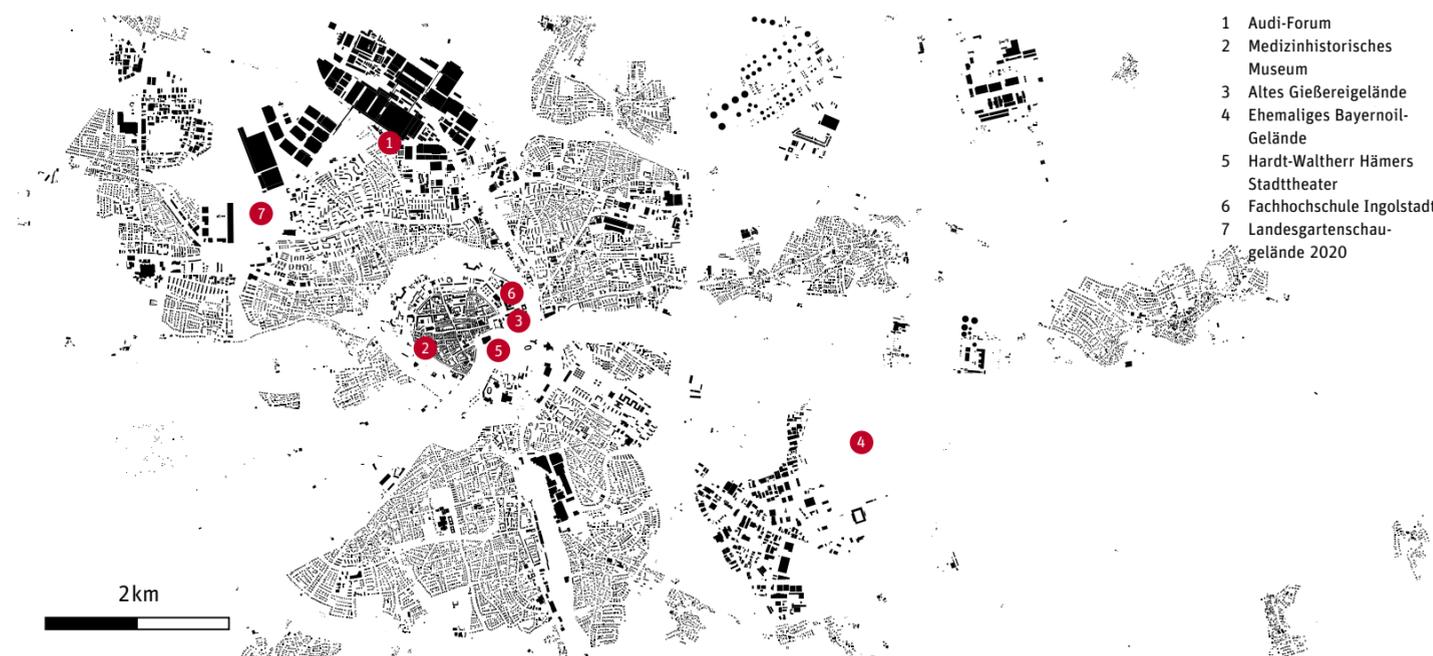
Wenn gesagt wird, Ingolstadt sei eine Boomtown, dann ist mir das in vielerlei Hinsicht zu platt. Diese Zuschreibung gibt die Realität und auch die Anforderungen der Zukunft nicht angemessen wieder. Auch der Begriff Industriestadt greift zu kurz – viele Beschäftigte bei Audi arbeiten mittlerweile in der Forschung und der Entwicklung. Das Bildungsthema ist für uns zentral, in den letzten Jahren wurde sehr viel in Ingolstadt als Bildungsstandort investiert, beispielsweise mit der Ansiedlung der Fachhochschule 1994.

Ist Audi ein eher mit sich selbst beschäftigter, planerischer Faktor „vor den Toren der Stadt“, oder partizipiert das Unternehmen mit seinen 35.000 Beschäftigten auch aktiv an der aktuellen Stadtentwicklung?

Man muss differenzieren. Es gab eine lange Phase, in der entwickelte sich das Werk wie eine Enklave im Nordwesten der Stadt. Interessanterweise wurden in der ersten Nachkriegsphase auch in ehemaligen Festungsbauten produziert. Diese räumliche Trennung nutzte damals der Firma, sie war aber

Links die ehemalige DKW-Motorradfertigung, rechts der Blick auf das heutige Audi-Werksgelände

Fotos: Stadtarchiv Ingolstadt, Plan: OpenStreetMap-Mitwirkende/schwarzplan.eu



- 1 Audi-Forum
- 2 Medizinhistorisches Museum
- 3 Altes Gießereigelände
- 4 Ehemaliges Bayernoil-Gelände
- 5 Hardt-Waltherr Hämers Stadttheater
- 6 Fachhochschule Ingolstadt
- 7 Landesgartenschau-gelände 2020



Stadtstruktur aus dem Bilderbuch: Innenstadt mit Grünring und ehemaligen Festungsanlagen

Foto: Klaus Leidorf



Ein Schritt Richtung Stadt: die künftige Audi-Akademie auf dem ehemaligen Gießereigelände in Nachbarschaft zur Technischen Universität

Foto: Bloom Images

auch sinnvoll für die Stadt. Diese Zeiten sind vorbei. Die Knappheit der Ressource Fläche macht enge stadträumliche Verknüpfungen und ein gemeinsames Entwickeln unverzichtbar. Audi kehrt inzwischen auch mit einer Reihe von Nutzungen – wie dem Audi-Forum – in die Kernstadt zurück.

Das rasante Wachstum hatten wir schon angesprochen. Ingolstadt ist die jüngste Großstadt Deutschlands. Sie hat vor 25 Jahren die 100.000-Einwohner-Grenze überschritten und ist seit damals um dreißig Prozent gewachsen. Entsprechend groß ist der Bedarf an Wohnraum. Ingolstadt hat eine für Deutschland relativ junge Bevölkerung, mit ganz besonderen Ansprüchen an die kulturelle Infrastruktur und an die Wohntypologien. Wie gehen Sie mit solchen strukturellen Problemen um?

Zunächst einmal: In einer Stadt, die wächst, kann man gestalten! Das Siedlungsgebiet hat sich vergrößert, und die Beschäftigtenzahlen bei Audi sind gewachsen. Ich will Ihnen ein Beispiel dafür nennen, wie sehr wir uns ändern: In den neunziger Jahren haben wir noch um einen zweiten Grünring gekämpft, der sich in die Kontur des zweiten Festungsringes einpasst. Dieser grüne Ring soll als unbebaute Zäsur der Siedlungsgliederung dienen und innen und außen miteinander verknüpfen. Es gab heftige Debatten, ob man dieses Terrain so frei lassen soll. Heute ist dieser Grünring fest in den Köpfen der Bürger verankert. Er spielt eine zentrale Rolle beim Wachstum der Stadt. In seiner Funktion als Landesgartenschau-gelände 2020 haben wir endlich auch die Gelegenheit, dieses grüne Band aktiv zu gestalten.

Grünräume sind für die wachsende Bevölkerung sicher wichtig. Aber wie wollen Sie die kulturelle Attraktivität der Altstadt nicht nur für die ältere, sondern auch für die nach Ingolstadt ziehende junge Bevölkerung erhöhen?

Bisher sehe ich da Defizite. Das Zentrum ist eine besondere Herausforderung. Derzeit leben in der Innenstadt etwa 6500 Menschen. Die überwiegende Mehrheit wohnt also in den angrenzenden Stadtteilen. Doch in der Altstadt manifestiert sich ja auch das, was wir unter „Stadt“ verstehen. Wir haben dort, und darauf sind wir stolz, eine sehr hohe Denkmaldichte; wir haben die erhaltene mittelalterliche Struktur und wichtige Gebäude aus dem 19. und 20. Jahrhundert. Wir erweitern gerade das Medizinhistorische Museum mit seinem eindrucksvollen Barockgarten durch einen außergewöhnlichen Neubau von Volker Staab. Es gibt in der Tat rückläufige Veränderun-



Wichtigstes Entwicklungsgebiet direkt an der Donau ist das alte Gießereigelände, das die neuen Museums- und Bildungseinrichtungen bündeln soll. Unten rechts im Bild das Kavalier Dallwig, ein Festungsbau, der das nördliche Donau-Ufer schützt und künftig das Europäische

Donaumuseum beherbergen wird. In die historische Gießereihalle, im Bild oben links, soll das Museum für konkrete Kunst und Design einziehen.

Luftbild: Klaus Leidorf, Visualisierung: Querkraft Architekten, Wien

Marc Hofmann | Architekt und Stadtplaner. Seit 2008 im Münchner Büro O3 Architekten tätig, leitet er dort den Bereich Städtebau, von 2010 bis 2013 war er wissenschaftlicher Assistent bei Sophie Wolfrum, Lehrstuhl für Städtebau und Regionalplanung der TU München.



Dem Medizinhistorischen Museum mit seinem Arzneipflanzengarten wird ab 2015 ein Eingangsbau von Volker Staab zur Seite gestellt

Foto Gartenansicht: Stadt Ingolstadt; Simulation Straßenansicht: Staab Architekten

gen auch im Einzelhandel, auf die wir reagieren. Wir sehen es als Chance, die Altstadt im Zuge dieser Veränderungen so auszurichten, dass sie mehr ein Ort des Treffens und der Kultur wird.

Wie soll dies geschehen?

Die größte und wichtigste Maßnahme bei der Altstadtentwicklung ist das Gießereigelände im Osten. Hier siedeln wir neue Nutzungen an, die dem Nutzungsgemisch der Altstadt noch eine andere Ausrichtung geben. Wir erweitern die Technische Hochschule, und hier entsteht das Museum für Konkrete Kunst und Design, nach einem Entwurf von Querkraft Architekten, Wien, in der denkmalgeschützten Gießereihalle und einem Untergeschoss. Dazu kommen das im Kavalier Dallwig vorgesehene Europäische Donaumuseum und ein Kongresszentrum mit Hotelbetrieb. Auch die Audi AG hat sich mit einem Seminarerbäude, das dieses Jahr eröffnet wird, an dieser Stelle erstmals im Altstadtbereich etabliert. Wenn uns das alles so gelingt, wird das neue Nutzer in die Altstadt bringen. Mit dem einstigen Image einer Industriestadt hat ein solches Kultur- und Bildungsareal nichts mehr zu tun.

Gehen wir an die Ränder der Stadt. Im Südosten gibt es das hundert Hektar große Bayernoil-Gelände, das 2011 Teil des European-Wettbewerbs für eine Nachnutzung war. Das Ergebnis war überregional vorbildlich für die Wiedereingliederung eines ehemaligen Raffinerieareals. Seither sind drei Jahre vergangen, was hat sich getan?

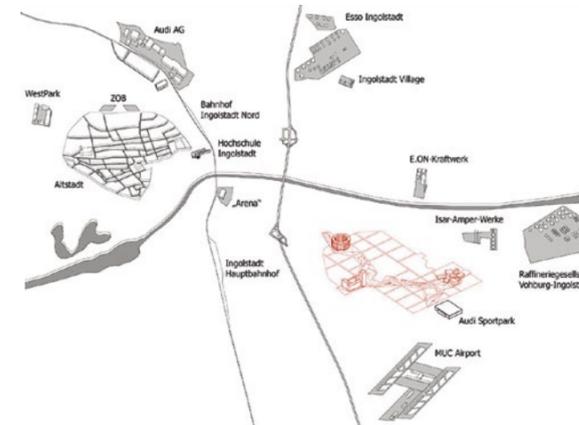
Das Gelände bietet viele Chancen, aber es stellt uns auch vor Herausforderungen: Es liegt am Rande eines Naturschutzge-

bietes und an den Donau-Auen. Doch die jahrzehntelange Nutzung als Raffinerie hat gravierende Spuren im Boden hinterlassen. Ein größeres Wohngebiet ist da schon wegen der Kontamination nicht so einfach umzusetzen. Aber das Gelände einfach mit Gewerbe zu überziehen: da wäre der Naturraum verschenkt. Der European-Wettbewerb war insofern wichtig, als er uns in der Vorstellungskraft weitergeholfen hat, wie wir ein solches Gelände über einen längeren Zeitraum entwickeln können. Das heißt zunächst einmal: Strukturen schaffen, um den Imagewandel solcher Transformationsareale hinzubekommen.

Wo sonst innerhalb des Stadtgebiets wollen sie dann der Nachfrage nach Wohnraum gerecht werden? Wie sieht es zum Beispiel in den Einfamilienhausquartieren aus? Lässt sich hier nachverdichten?

Wir sehen innerhalb der Kernstadt eine ganze Reihe von Orten, an denen wir neue Siedlungen ausweisen können. Eine Konversionsfläche nah am Stadtzentrum, das Pioniergelände, haben wir mit relativ hoher Dichte bebaut. Es gibt weitere Altgewerbestandorte, an denen wir eine gute Innenentwicklung betreiben können. Aber es ist schon so: Achtzig Prozent unseres Gebäudebestandes sind Ein- und Zweifamilienhäuser. Neue Konzepte könnten soziale Konflikte nach sich ziehen, die viele Städte bei der Nachverdichtung in diesen Bereichen haben.

Die Einfamilienhausquartiere sind ja auch deshalb in Zukunft schwierig, weil sie überaltern, ohne eine entsprechende Infrastruktur anzubieten.



Ehemaliges Bayernoil-Gelände als städtische Entwicklungsressource: Der Wettbewerbsgewinn von European 11 lieferte eine sinnvolle Strategie, die noch auf Umsetzung wartet

Pläne: Sebastian Ballauf, Maximilian Ott, Francesca Fornasier (Wettbewerb European 11)



Herausragender Bau der sechziger Jahre und Bindeglied zwischen Altstadt und Donau: der Schiffsbug des Stadttheaters von Hardt-Waltherr Hämer

Neue Konzepte benötigt: links die Einfamilienhaus-Siedlung „Das rote Gries“, rechts Wohnsiedlung in Hollerstauden

Fotos: Stadtarchiv Ingolstadt



Das ist richtig, hier sind neue Konzepte gefragt. Aber es geht dabei gerade auch um die Vermittlung solcher neuen Konzepte an Eigentümer und Investoren.

Der demographische Wandel verlangt nach anderen Wohnformen, die das aktuelle Angebot kaum bedient. Wie fördern Sie den Mut zum Experiment?

Bei unserer städtischen Tochter, der gemeinnützigen Wohnungsbau-Gesellschaft, ist es seit langem Tradition, dass man Wettbewerbe durchführt und innovativen Wohnungsbau anstrebt. Bei den Privaten ist es schon schwieriger, gerade bei Investoren, die an Kapitalanleger weiter veräußern und ein sehr traditionelles Wohnungsangebot liefern. Da zählt vor allem das Motto: Ich gehe auf Nummer sicher.

Wie werden Sie verhindern, dass eine solche Suche nach neuen Wohnmodellen in den eben von Ihnen beschriebenen Sackgassen endet?

Wir hatten zum Beispiel vor einiger Zeit eine Ausstellung zum Thema Lebenswelten, bei der wir mit den Bewohnern über die Frage: „Wie wächst unsere Stadt?“ diskutierten. Wir haben gezielt auch nach Wunschbildern gefragt: „Wie wollen wir wohnen?“ Es gab dann auch Expertenbefragungen unter den Bewohnern. Wir haben beispielsweise bei vielen älteren Einfamilienhausbesitzern eine große Offenheit wahrgenommen – das zielt auch auf Ihre Frage nach den Einfamilienhausquartieren – , in neue Wohnprojekte einzuziehen, die ein Mehrgenerationenwohnen anbieten würden. Allerdings: Uns fehlen im Moment Investoren, die solche Wohnprojekte realisieren wollen. Wir betreten da Neuland.

Wollen Sie auch in der Altstadt nachverdichten?

Das Interesse, in der Altstadt zu wohnen, ist groß, vor allem bei den älteren „Urbaniten“, von denen der eine oder andere aus dem Einfamilienhaus an der Peripherie in die Innenstadt ziehen möchte. Diese zum Teil sehr aktive Bevölkerungsgruppe um die Sechzig sucht verstärkt nach einem kulturellen Angebot direkt vor der Haustür. Für sie ist es attraktiv, morgens im Café zu frühstücken und abends ein Konzert in Hardt-Waltherr Hämers fantastischem Stadttheater zu besuchen. Natürlich möchte ich keinen reinen Altenwohntort in der Altstadt haben. Aber ich möchte auch nicht, dass es nur ein Wohnort für Studenten wird. Was die europäische Stadt ausmacht, ist die Vielfalt – in der Baustruktur, in der Nutzung, im Lebensalter, in den Tätigkeiten. Ich glaube, das suchen wir alle. ■



Foto: Volker Dziemballa

Patrick Burghardt | (links) ist Speditionskaufmann und CDU-Politiker. Seit 2012 in Personalunion Oberbürgermeister und Stadtplanungsdezernent von Rüsselsheim

Frank Kohmann | leitet seit gut zehn Jahren den Fachbereich Planen und Umwelt der Stadt

„Wenn Opel hustet, dann ist Rüsselsheim krank“

Patrick Burghardt und Frank Kohmann im Gespräch mit Enrico Santifaller

Unter der Überschrift „Frankfurt – die auseinanderwachsende Stadt“ berichtete die FAZ jüngst über das immer stärkere Auseinanderdriften von Arm und Reich in der Bankenmetropole. Doch nicht nur Frankfurt, die gesamte Rhein-Main-Region ist von einer sozialen, aber auch funktionalen Segregation gekennzeichnet: Zwischen den Villenvororten im Vordertaunus wie Königstein oder Kronberg, den Dienstleistungsvorstädten mit Eschborn an der Spitze und den traditionellen Industrie- und Arbeiterstädten wie Hanau, Offenbach und Rüsselsheim liegen zwar nur wenige Kilometer – und dennoch klaffen zwischen ihnen Welten. Während etwa die Haushalte der Erstgenannten von Steuereinkommen fast überquellen, sind die drei Letztgenannten „Schutzschirmkommunen“: Das Land Hessen übernimmt die Hälfte ihrer Schulden, im Gegenzug legen diese Städte bis 2022 einen dauerhaft ausgeglichenen Haushalt vor. Was nicht nur Gebühren- und Steuererhöhungen sowie Einsparungen und damit massive Einschränkungen für die Bürger bedeutet, sondern oft auch das dringend benötigte Umsetzen von Stadtentwicklungskonzepten belastet. Enrico Santifaller sprach mit Patrick Burghardt, Oberbürgermeister und Stadtpla-

nungsdezernent Rüsselsheims, und Frank Kohmann, Leiter des Fachbereichs Umwelt und Planung.

Imagewandel als Aufgabe

„Verstaubtes Image“, diese Formulierung kommt Oberbürgermeister Patrick Burghardt im Gespräch mehrmals über die Lippen. Manchmal auch die Steigerung „extrem verstaubt“. Burghardt ist mit seinen 33 Jahren der jüngste Oberbürgermeister Hessens, und so dynamisch, ja manchmal schneidig er auftritt, so ernst ist es ihm mit dem Imagewandel seiner Stadt. Zwar sei die 60.000-Einwohner-Stadt Rüsselsheim ein Hochtechnologie-Standort, zwar habe man eine der schnellsten Datenverbindungen hierzulande, zwar habe man hier ein Automotive-Cluster und die meisten Ingenieurfachbereiche der Hochschule Rhein-Main – aber das Image der Stadt, das sei schlecht. Und so hat der Christdemokrat, der 2012 sein Amt in Rüsselsheim antrat, seinen Aufgabenbereich um die Stadtplanung erweitert. Für nötige Fachkompetenz sorgt seit gut zehn Jahren, als Leiter des Fachbereichs Umwelt und Planung, der in Kassel bei Christian Kopetzki ausgebildete



Stadtplaner Frank Kohmann mit seiner ruhigen, gelassenen Art. Nach Stationen in Rostock, Dortmund und Düsseldorf begann der heute 48-Jährige in Rüsselsheim mit der Umgestaltung des Bahnhofs nach Plänen von A-Z-Architekten, Wiesbaden. Ein wichtiges Projekt, stellen doch der gläserne Neubau und der großzügige Bahnhofplatz heute einen attraktiven Stadteingang dar. Was freilich danach kommt, wirkt wie ein Beleg für Burghardts Klage über das „Verstaubte“. Zwar ist die Marktstraße, die Achse zwischen Bahnhof und Rathaus, zur Mittagszeit ziemlich belebt, aber es gibt eine ganze Reihe von Leerständen. Trist ist eine recht vorsichtige Beschreibung, in direkter Nachbarschaft befindet sich der trostlose Klotz eines schon lange leerstehenden Karstadt-Kaufhauses. Und der Ratskeller, das gutbürgerliche Speiselokal im Untergeschoss des Rathauses, hat schon seit Ewigkeiten geschlossen. Selbst beim wichtigsten Projekt in der Innenstadt, dem „Opel-Forum“, mit dem sich Rüsselsheim den angestammten Platz als attraktive Einkaufsstadt in der Region zurückholen und Kaufkraft in der Stadt halten will, herrscht seit Jahren Ungewissheit über die Realisierung.

Jeder Dialog zur Entwicklung Rüsselsheims kommt unweigerlich auf Opel zu sprechen. Zu eng sind Wohl und Wehe der Stadt mit dem seit 1929 im Besitz von General Motors befindlichen Automobilhersteller verknüpft. In den Nachkriegsjahren, als Opel mit „Kadett“ und „Rekord“, später mit „Ascona“ und „Manta“ die nivellierte Mittelstandsgesellschaft Westdeutschlands motorisierte, ging es Rüsselsheim sehr gut. Die Einwohnerzahl wuchs von 9500 im Jahre 1945 auf 63.000 Einwohner im Jahr 1978, berichtet Kohmann. Und die Gewerbesteuern flossen. Während die städtische Wohnungsbaugesellschaft einen Wohnblock nach dem anderen für zuwandernde Arbeitskräfte hochzog, leistete sich die Stadt

- 1 Rathaus
- 2 Bahnhof
- 3 Opel-Forum (geplant)
- 4 Opel
- 5 Neues Gymnasium
- 6 Stadttheater
- 7 Großsپorthalle
- 8 Bauschheim
- 9 Ölhafen Raunheim

Bahnhof und Bahnhofsvorplatz von Rüsselsheim wurden in den letzten Jahren neu gestaltet (A-Z-Architekten, Wiesbaden)

Foto: Peter Thomas, Plan: Stadt Rüsselsheim



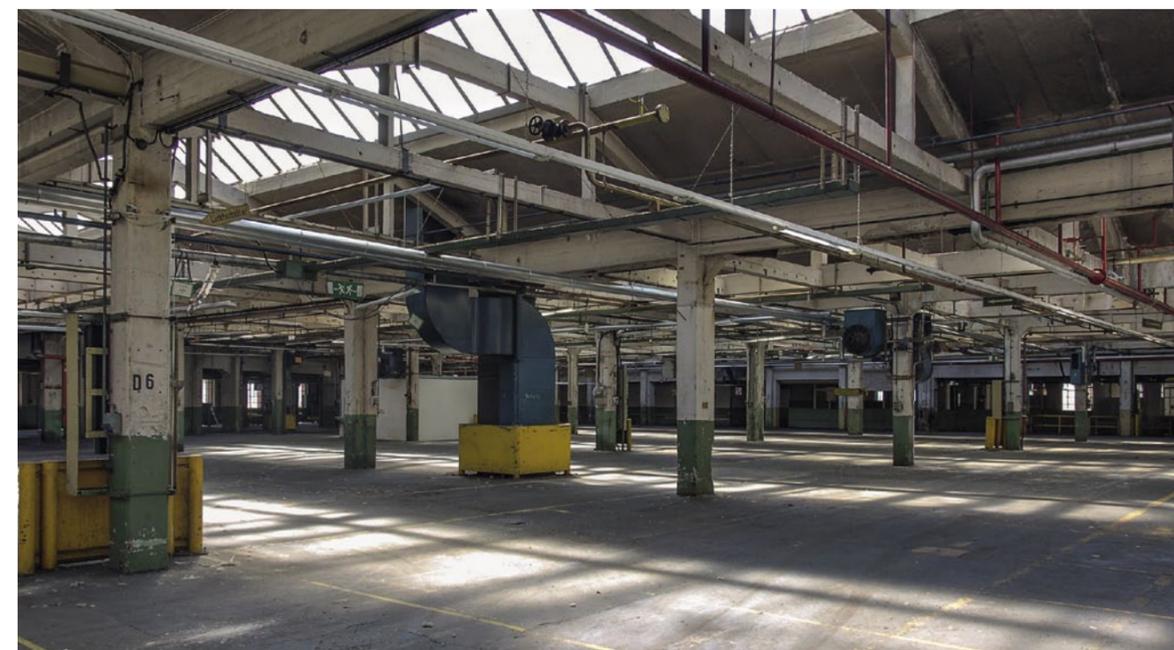


ein Theater mit 800 Plätzen (das eindrucksvolle Gebäude wurde 1969 nach Plänen des Scharoun-Schülers Dietrich Hirsch realisiert), eine Sporthalle mit 3000 Zuschauerplätzen (Planung: Städtisches Hochbauamt, mit Georg P. Lauer als Entwurfsarchitekt, 1972), ein Hallen- und Freibad sowie breite, sorgsam begrünte Schneisen für den Verkehr. Wer ein Beispiel für die aufgelockerte, gegliederte und vor allem auto-gerechte Stadt der sechziger Jahre sucht, der sollte nach Rüsselsheim fahren. Mit sechs Autobahnausfahrten und zwei S-Bahn-Haltestellen ist man schnell dort – und ebenso schnell wieder weg.

„Bedeutungsverlust der Innenstadt“

Zieht man spätere Eingemeindungen ab, so nimmt das Opel-Gelände etwa ein Viertel bis ein Drittel der Gesamtfläche von Rüsselsheim ein, wobei das Unternehmen von der Innenstadt ausgehend immer mehr Richtung Westen und Süden wuchs (die Siedlungsbauten dagegen wuchsen in die Gegenrichtung). Die imposanten Backstein-Mauern des sogenannten Altwerks, in dem, wie Burghardt stolz bemerkt, einst das

erste Fließband Deutschlands stand, liegen an der Marktstraße und sind eines der wenigen Schmuckstücke in der City, das der Bauboom der Expansionsjahre, der jede Menge historische Bausubstanz vernichtete, übrig lies. Burghardt verweist auf ein Youtube-Video und berichtet: Während der Mittagspause strömten die Opelaner in die Innenstadt, und die Vorstände kauften teure Uhren. Während der Werksferien allerdings war Rüsselsheim tot bzw. am Mittelmeer. Selbst die Bäcker und Fleischer schlossen und fuhren – natürlich in einem Opel – in den Urlaub. Noch vor fünfzehn Jahren hatte Rüsselsheim 20.000 Quadratmeter Verkaufsfläche – auch für den gehobenen Bedarf, schildert Kohmann, jetzt gibt es nur noch 10.000. Als Helmut Kohl 1998 das Adam-Opel-Haus – der Entwurf stammt von Building Design Partnership, London – im Süden Rüsselsheims einweihte, bewirkte der Umzug der Hauptverwaltung vom Bahnhofsplatz in eine Randlage Burghardt zufolge einen hohen Bedeutungsverlust für die Innenstadt. 2006 verkaufte Opel insgesamt 100.000 Quadratmeter einschließlich des Altwerks an eine von regionalen Honoratioren gehaltene Grundstücksgesellschaft, die daraus besagtes Opel-Forum machen will.



Das Opel-Altwerk ist architektonisch wie räumlich ein Schatz, den zu heben die Kräfte der Stadt nicht ausreichen. Große Teile sollen zugunsten eines Einkaufszentrums abgerissen werden. Für den Erhalt und den verträglichen Umbau setzt sich die Bürgerinitiative „Pro-Opel-Altwerk“ ein.

Foto: Stadt Rüsselsheim



Wenn Opel hustet, dann sind wir krank, sagt Burghardt. 2008 hatte Opel einen Herzinfarkt. Was verfehlte Modellpolitik, Probleme bei der Qualitätssicherung und unverständliche Unternehmensentscheidungen (wie die von Detroit diktierte strikte Beschränkung auf den europäischen Markt) über Jahrzehnte nicht schafften, dazu genügte die damalige Wirtschaftskrise: GM war pleite, Opel stand vor dem Aus. Eine Finanzspritze, eine Bürgschaft des Landes Hessen sowie eine abermalige Volte in Detroit halfen dem Autokonzern wieder auf die Beine. Aus den 43.000 Arbeitsplätzen von einst wurden 13.000, und Gewerbesteuern zahlt der Autokonzern lange nicht mehr. Das diesbezügliche Aufkommen in Rüsselsheim betrug im Jahre 2013 gerade 20 Millionen Euro – insgesamt. Deshalb die enormen Schulden der Stadt, deshalb der Schutzschirm. In Spitzenzeiten zahlte Opel umgerechnet einen dreistelligen Millionenbetrag Steuern, sagt Burghardt, der auch Kämmerer ist. Erst in jüngster Zeit zeigen sich Silberstreifen am Horizont. Mit einer gewaltigen Image-Kampagne, „Umparken im Kopf“ genannt, und dem Ex-Mainzer, Fußballtrainer Jürgen Klopp als Sympathieträger gelang es, den Absatz im ersten Halbjahr 2014 um 4 Prozent zu steigern. Der Spatenstich für ein 212 Millionen Euro teures

Motorenzentrum erfolgte im Juli. Auch wenn inzwischen mehr Rüsselsheimer am Flughafen Frankfurt denn bei Opel arbeiten, sind positive Schlagzeilen von Opel für das Stimmungsbild in der Stadt ungeheuer wichtig, betonen Burghardt und Kohmann nachdrücklich.

Ungewisses Opel-Forum

Nur das Opel-Forum scheint keinerlei Fortschritte zu machen. Während der südlich der Bahnlinie gelegene Teil zu einem Gymnasium umgebaut und sogar mit einem Denkmalpreis ausgezeichnet wurde, sollen nördlich davon in mehreren Abschnitten Bereiche für Einkaufen, eine „Opel Marken- und Classic-Welt“ sowie Büros, Gewerbe, Gastronomie und Wohnen entstehen. 2011 stieg der Projektentwickler Acrest Property Group ins Boot, der, so die damalige Pressemeldung, 130 Millionen Euro investieren und ein 30.000 Quadratmeter großes Einkaufszentrum realisieren wollte. Ein Teil der Hallen sollte abgerissen werden, 2014 sollte die Eröffnung sein. Im Mai vergangenen Jahres vermeldete der Investor, rund ein Drittel der Fläche sei vermietet, die Eröffnung würde sich aber um zwei Jahre verzögern. Seitdem gibt es keine

Während die Bahnseite des Altwerks im Zuge der Entwicklung zum „Opel-Forum“ abgerissen wird, soll der Trakt zum Bahnhofsplatz erhalten bleiben. Davor das Standbild von Adam Opel

Fotos: Stadt Rüsselsheim (l.), Peter Thomas (M. u. r.)



Enrico Santifaller | ist Historiker und Soziologe und lebt in Frankfurt am Main, seit 1995 arbeitet als freier Architekturjournalist



Der größte Teil des Rüsselsheimer Wohnungsbestands entstand in den 50er und 60er Jahren. Um heutigen Anforderungen gerecht zu werden, sind Umbauten nötig, die dem Stadtbild nicht immer zur Zierde gereichen

Fotos: competitionline

sichtbare Bewegung. Weder Burghardt noch Kohmann sagen es direkt, aber man bekommt das Gefühl, dass die Stadt hingehalten werde. Die Erwartungshaltung der Politik und das wirtschaftliche Handeln eines Investors stehen sich entgegen, kommentiert Kohmann trocken. Wir sind in einer kritischen Phase, sagt Burghardt und will nach Ende der Sommerferien zu einer eindeutigen Position der Stadt kommen. Man habe eine „Status-quo-Analyse“ gemacht, einen „Konsolidierungsprozess“ angeregt, man wolle dem Investor Hindernisse aus dem Weg räumen, aber die Politik schaffe auch neue: Jüngst hat die Mehrheit im Stadtparlament beschlossen, einen Anteil von 15 Prozent Wohnungen im Opel-Forum festzuschreiben. Unrealistisch heute, winken sowohl Burghardt als auch Kohmann ab. Der Beschluss wurde daher wieder zurückgenommen.

Die Haushaltskonsolidierung habe ich bei jeder einzelnen Maßnahme zur Stadtentwicklung im Kopf, sagt Kohmann. Was das heißt, illustriere ein kleines Beispiel: Zwei Sportplätze habe man vor kurzem aufgelöst, einen neuen mit Kunstrasen angelegt. Die frei werdende Fläche des zweiten Sportplatzes wird die Stadt an private Wohnungsbauer verkaufen. Schlägt man mit solchen Kunststücken der dramatischen Finanzlage ein Schnippchen, so macht sie sich in der Innenstadt deutlich bemerkbar. Kohmann: Wir haben weder das Geld, noch Eigentum, um in der Innenstadt Akzente zu setzen. Und wenn man es denn hätte, stünden noch immer die politischen Verhältnisse entgegen. Es ist eine hessische Eigentümlichkeit, dass der vom Volk direkt gewählte Oberbürgermeister letztlich wenig Macht hat. Christdemokrat Burghardt regiert gegen eine rot-grüne Mehrheit im Stadtparlament und im Magistrat. Regierte, denn am Abend des Interviews zerbrach diese Koalition – unterschiedliche Positionen um die Schließung einer Schule waren der Grund. Derzeit verhandelt man in Rüsselsheim darüber, wobei die Stadtentwicklung eine entscheidende Rolle spielt. Doch schon zuvor machten die instabilen politischen Verhältnisse

den Planern immer wieder einen Strich durch die Rechnung. Der OB erklärt dieses mit Besitzstandswahrung. „Ganz menschlich“, findet er das, und doch wird es für ihn zum Problem: Früher, als die Gewerbesteuer noch sprudelte, konnte man sich vieles leisten. Jetzt steht die Stadt unter dem Schutzschirm, und Burghardt kann nur noch Kürzungen verkünden – weshalb er wenig Applaus in der Öffentlichkeit erhält. Darüber hinaus fällt jetzt zunehmend, räumt Kohmann ein, die Grundsanierung der in den sechziger und siebziger Jahren ausgebauten Infrastruktur an, die in der allgemeinen Wachstumseuphorie für eine Stadt von 100.000 Einwohnern angelegt worden war. Burghardt: Siebzehn Schulen hat die Stadt, drei davon müsste man normalerweise schließen, zwei werden jetzt geschlossen. Die Sanierung besagter Großsporthalle inklusive Rückbau auf den 1972 genehmigten, aber nie gebauten Zustand koste knapp acht Millionen Euro. Auch für die Renovierung des eingangs erwähnten Ratskellers, für den sich, meint Burghardt, sicherlich viele Interessenten finden würden, müsste die Stadt richtig viel Geld in die Hand nehmen – und deswegen ist sie erstmal gestrichen.

Fördermittel für interkommunale Zusammenarbeit

Deswegen konzentriert sich der Planungsdezernent auf Nachverdichtungen in den Ortsteilen. Was auch nicht einfach ist. Denn zu allen selbst- und fremdverschuldeten Problemen kommt hinzu, dass wegen der neuen Landebahn des Frankfurter Flughafens Rüsselsheim zu weiten Teilen siedlungsbeschränkt ist. Ausgenommen davon ist nur der südlich gelegene Stadtteil Bauschheim, bis 2018 möchte Burghardt hier 20 Hektar für Gewerbe und 40 für Wohnungen und Grünflächen realisieren. Vor der Siedlungsbeschränkung konnten wir noch insgesamt 320 Bauplätze für Eigenheime am „Blauen See“ an einem Altarm des Mains vermarkten. Eine attraktive Lage, sicherlich, aber Einfluss auf die Architektur hatte man nicht – entsprechend gedeiht der Wildwuchs. Kohmann ver-



Die Kasseler Architekten Schultze + Schulze zeichnen für den Umbau der „Opel-Villen“ zum Ausstellungszentrum verantwortlich

Fotos: Stadt Rüsselsheim

weist dagegen auf die Qualität des Grünbereichs: Wir haben Natur, Vogel-, Flora-Fauna-Habitat-Schutzgebiete, für die Region typische Streuobstwiesen, Wald, Wasser und sogar einen Weinberg mit einem jährlichen Ertrag von 800 Flaschen. Grün, Natur und Parks, wie beispielsweise der spätromantische Verna-Landschaftspark, Sport, Freizeit und Kultur, wie etwa die beiden denkmalgeschützten, als Ausstellungsgebäude fungierenden Opel-Villen am Mainufer, die 2002 durch die Kassler Architekten Schultze + Schulze erweitert wurden: Mit diesen Glanzstücken wollen Burghardt und Kohmann Rüsselsheim in der Rhein-Main-Region als attraktiven Wohn- und Gewerbestandort etablieren. Das große Schwappen aus Frankfurt nehmen wir nicht wahr, sagt Burghardt und verweist auf den Umstand, dass in Rüsselsheim von der Wohnungsnot in der keine 25 Kilometer entfernten Bankmetropole viel zu wenig zu spüren ist. Mehr regionales Bewusstsein fordert auch Burghardt, allerdings sei der Regionalverband ein schwaches Instrument, und die Rhein-Main-Region könne kein „Großkreis Frankfurt“ sein. Weil es dazu Fördermittel gibt, konzentriert sich Burghardt lieber auf interkommunale Zusammenarbeit. Diese haben die Stadtparlamente von Kelsterbach, Raunheim und Rüsselsheim in einer

gemeinsamen Sitzung im September vergangenen Jahres beschlossen. Man wendet sich derzeit dem Main zu, der gemeinsamen Verbindung der Kommunen, und der Neugestaltung der Uferbereiche als Naherholungsgebiet. Die 2013 eröffnete, elegante Ölhafenbrücke in Raunheim, nach Plänen von Schneider + Schumacher, ist das erste Ergebnis dieser Zusammenarbeit. Architektonisch hochinteressant, sagt Burghardt nicht ohne Stolz. Derzeit wird der „Opel-Steg“ in Rüsselsheim gebaut, der, so Burghardt, letzte Lückenschluss des Fahrradweges zwischen Würzburg und Mainz. So hat auch dieses Projekt mit Verkehr zu tun und führt den Autokonzern im Namen. Verstaubte Fahrräder sind dennoch willkommen. ■



Die Ölhafenbrücke in Raunheim, von den Architekten Schneider+Schumacher und dem Ingenieurbüro Schübler-Plan als „Pinselfrich“ in der Landschaft konzipiert, überspannt die Hafeneinfahrt mit einer Stützweite von 70 m

Fotos: Jörg Hempel

