

Rahmenplan
Innenstadt Rüsselsheim
Januar 2006

im Auftrag des Magistrats
der Stadt Rüsselsheim

ammon + sturm
architektur
stadtplanung

Gartenstraße 95
60596 Frankfurt /M
fon. (069)63307176
fax. (069)63307178
ammonsturm
@online.de

Inhaltsverzeichnis

Aufgabe des Rahmenplans					
Ausgangssituation	5				
Vorgehensweise	6				
Analyse					
Historische Entwicklung					
Historische Entwicklung der Gesamtstadt					
1800 bis Anfang der 50er Jahre des 20. Jhdts.	7				
Rüsselsheim heute	11				
Entwicklung der Innenstadt ab 1945					
1945-1979	12				
Konsequenzen aus der Neuordnung des öffentlichen Raums	15				
Gültige Innenstadt - Bebauungspläne	16				
Handlungsbedarf und Handlungsspielräume					
Integration der Innenstadt in Wegenetz und Funktionsgefüge der Gesamtstadt					
Analyseplan Wegenetz und Nutzungsverflechtung	18				
Textteil Wegenetz und Nutzungsverflechtung	19				
Öffentliche Freiflächen					
Analyseplan öffentliche Freiflächen	20				
Textteil öffentliche Freiflächen	21				
Raumkanten und Bauflächen					
Analyseplan Raumkanten und Bauflächen	28				
Textteil Raumkanten und Bauflächen	29				
Grünflächen					
Analyseplan Grünflächen	32				
Textteil Grünflächen	33				
Ruhender Verkehr					
Analyseplan Stellplätze	36				
Textteil Stellplätze	37				
Zielplanung					
Der öffentliche Raum					
Übersichtsplan Zieldefinition öffentlicher Raum	40				
Textteil Zieldefinition öffentlicher Raum	41				
- Die verbindenden Plätze	42				
- Der innere Platz	43				
- Die intimen Plätze	44				
- Die Promenade	45				
- Die Einkaufsstrassen	46				
- Die verbindende Durchgangsstraße	47				
- Die Allee zum Main	48				
- Die innere Straße	49				
- Die Passagen	50				
- Die Altstadtgasse	51				
- Die Parkachse	52				
- Die Mainwiese	53				
Private Freiflächen					
Übersichtsplan Zieldefinition private Freiflächen	54				
Textteil Zieldefinition private Freiflächen	55				
- Die Innenhöfe	56				
- Die Zwischenhöfe	57				
- Die privaten Gärten	58				
- Die WerkStadt Höfe	59				
- Die Gärten am ehemaligen Ortsrand	60				
- Der Schulhof	60				
- Park- und Andienungszonen mit Sichtschutz	60				
Nutzung					
Übersichtsplan Erdgeschossnutzungen	62				
Textteil Erdgeschossnutzungen	63				
Übersichtsplan Obergeschossnutzungen	64				
Textteil Obergeschossnutzungen	65				
Gebietscharaktere					
Übersichtsplan Zieldefinition Gebietscharakter	66				
Textteil Zieldefinition Gebietscharakter	67				
- Die neue Innenstadt	68				
- Das dörfliche Rüsselsheim	69				
- Das kleinstädtische Rüsselsheim	70				
- Die transformierte Arbeitersiedlung	71				
- Die WerkStadt	72				
Verkehr					
Übersichtsplan Zieldefinition Stellplätze	74				
Textteil Zieldefinition Stellplätze	75				
Maßnahmen					
Maßnahmen					
Übersicht	78				
Schwerpunkte	81				

Grundlagen und vorhandene Planungen

Eine der Hauptaufgaben der Rahmenplanung für die Innenstadt Rüsselsheims ist die Zusammenführung und inhaltliche Koordination bereits vorhandener Planungen und Untersuchungen.

Folgende für die Entwicklung der Innenstadt bedeutsame Planungen wurden bei der Rahmenplanerarbeitung besonders berücksichtigt:

Vorbereitende Untersuchungen

Sanierung Innenstadt Rüsselsheim

Abschlussbericht 2004

Nassauische Heimstätte, Frankfurt

Rahmenplanung Zentraler Bereich Rüsselsheim

1992 - 1995

Albert Speer und Partner, Frankfurt

Bausteine zum Projekt Route der Industriekultur

Planungsverband Frankfurt Region Rhein-Main
(Auftraggeber)

Räumliche und strategische Konzeption 2001

Architekten ABS, Frankfurt

Inhaltliche und didaktische Konzeption 2001

Dr. Peter Schirmbeck, Frankfurt

Regionalparkroute Main

Regionalpark Südwest GmbH

Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein Main

Freiflächenkonzept Innenstadt Rüsselsheim

Abschlussbericht 1999

Hytrek, Thomas, Weyell und Weyell, Flörsheim

Rahmenplanung Schäfergasse

2005

Stadt Rüsselsheim

Planung Bahnhof und Bahnhofsvorplatz

A-Z Architekten, Wiesbaden / Heppenheim

Verkehrsuntersuchung Bahnhofsbereich Rüsselsheim

2001

R+T Topp Skoupil Küchler und Partner, Darmstadt

Rüsselsheim - Ein gestalterisches Leitbild für die Fassaden der Innenstadt

Gestalthandbuch 2005

ammon + sturm, Frankfurt

Verkehrsuntersuchung Rüsselsheim Zentrum

2005

R+T Topp Skoupil Küchler und Partner, Darmstadt

Rüsselsheim als Einzelhandelsstandort unter besonderer Berücksichtigung der Innenstadt

März 2003

GMA, Köln

Fassadenprogramm Innenstadt Rüsselsheim

Endbericht 2002

GRAS Gruppe Architektur und Stadtplanung, Darmstadt

Rüsselsheim - Programm Wohnen 2015

2001

Herwarth + Holz, Darmstadt/Berlin

Weitere Planungen und Gutachten:

Zur Vertiefung und Konkretisierung der Rahmenplanziele zum

Thema "Wohnen in der Innenstadt" wird zur Zeit ein

Wohnungsentwicklungskonzept durch das Büro Herwarth + Holz

erarbeitet.

Ausgangssituation

Die Stadt Rüsselsheim liegt in zentraler Lage innerhalb des Städtedreiecks Frankfurt am Main, Mainz / Wiesbaden und Darmstadt. Die Stadt ist sehr gut an das überregionale Autobahnnetz angeschlossen und verfügt über ein gut funktionierendes Erschließungssystem aus Bundes- und Landesstraßen. Durch die im 15- bzw. 30- Minuten Takt verkehrende S-Bahn Linie Frankfurt - Mainz - Wiesbaden ist die Stadt gut in das Nahverkehrsnetz des Rhein - Main Verkehrsverbundes eingebunden.

Vor allem aufgrund des Arbeitsplatzangebotes und der schulischen Einrichtungen erfüllt die Stadt entsprechend der Zielsetzungen der Landes- und Regionalplanung die Funktion eines Mittelzentrums mit Teilfunktionen eines Oberzentrums. Bedingt durch das umfangreiche Arbeitsplatzangebot ist die Stadt Einpendlergemeinde.

Die Entwicklung und Wahrnehmung der Stadt wird bis heute wesentlich durch die Adam Opel AG bestimmt. Trotz der umfangreichen Umstrukturierungen in der Produktion, die zu einer immer geringeren Anzahl der gering qualifizierten Arbeitskräfte und zu einem Ausbau der Entwicklung und Forschung geführt hat, gilt Rüsselsheim in der Außenwahrnehmung noch als "klassische" Automobil- und Arbeiterstadt. Die durch umfangreiche Gewerbeansiedlungen inzwischen große Anzahl von Arbeitsplätzen außerhalb der Adam Opel AG und die bedeutende qualitative Verbesserung des Arbeitsplatzangebotes werden noch nicht entsprechend den realen Gegebenheiten wahrgenommen.

Bedingt durch die ehemals hohe Nachfrage der Adam Opel AG nach gering qualifizierten Arbeitskräften und das große Angebot an attraktiven und preiswerten Mietwohnungen ist der Anteil an Bewohnern mit Migrationshintergrund in der Gesamtstadt relativ hoch (ca. 25%).

Für die Entwicklung der Innenstadt stellen sich die gesamtstädtischen Rahmenbedingungen wie folgt dar:

- Die Lage im Städtedreieck Mainz / Wiesbaden, Frankfurt und Darmstadt und die hervorragende Verkehrsanbindung der Stadt sorgen für eine gute Erreichbarkeit der benachbarten attraktiven Stadtzentren und der in der unmittelbaren Umgebung vorhandenen Einzelhandelsstandorte auf der "grünen Wiese". Die Innenstadt befindet sich in einer erheblichen Konkurrenzsituation.
- Das direkt an die Innenstadt angrenzende, nicht angemessen genutzte Opel Altwerk, die in großen Teilen sanierungsbedürftige und "billig" wirkende Architektur der Innenstadt und das hier vorhandene Warenangebot stützen das Image der eher ärmlichen "Auto- und Arbeiterstadt". Die in der ökonomischen Realität bereits vorhandene Transformation von einer Stadt der Fließbänder zu einer Stadt der Dienstleistung und Forschung bleibt gerade in der Innenstadt als dem Identifikationskern der Stadt unsichtbar.
- Der hohe Anteil der Händler und Passanten mit Migrationshintergrund wird von vielen Rüsselheimer Bürgern als quasi symbolische Besetzung der Stadtmitte empfunden. Für auswärtige Besucher der Stadt wirkt die deutliche Präsenz ausländischer Mitbürger als Bestätigung des "Arbeiterstadtimages".

Insgesamt kommt der Innenstadt bei der für eine nachhaltige Entwicklung unverzichtbaren Profilierung der Gesamtstadt eine Schlüsselrolle zu. Die Innenstadt ist der Identifikationskern der Gesamtstadt. Sie ist der Ort, mit dem sich möglichst viele Rüsselsheimer identifizieren können müssen, und der die Außenwahrnehmung der Stadt entscheidend prägt.



Vorgehensweise

Überprüfung und inhaltliche Überarbeitung und Angleichung vorhandener Planungen

Der vorliegende Rahmenplan baut auf einer Vielzahl bereits vorhandener Planungen auf.

Eine wichtige Grundlage für die Rahmenplanerarbeitung waren die 2004 durch die Nassauische Heimstätte erarbeiteten "Vorbereitenden Untersuchungen" nach § 141 BauGB, in denen wesentliche strukturelle Mängel und Defizite des Rahmenplangebietes und erste allgemeine Sanierungsziele definiert wurden. Die Vorbereitenden Untersuchungen bildeten die Grundlage zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes Innenstadt und zur Aufnahme in das Städtebauförderprogramm des Landes Hessen.

Im Zuge der vorliegenden Rahmenplanerarbeitung wurde die Vielzahl der vorhandenen Einzelplanungen und Gutachten zu Einzelthemen hinsichtlich ihrer inhaltlichen Eignung für die Gesamtentwicklung der Innenstadt untersucht.

Widersprüchliche Aussagen der unterschiedlichen Planungen zu einzelnen Themenkomplexen wurden vereinheitlicht. Geeignete Kernaussagen wurden als Rahmenplanziele übernommen.

Bestandsanalyse

Jede Planung und jede planerische Zielsetzung lässt sich nur vor dem Hintergrund der konkret vorhandenen Situation beurteilen und bewerten. Parallel zur Auswertung und Zusammenfassung der vorhandenen Planungen fand daher eine intensive Bestandsaufnahme vor Ort statt. Diese umfasste nicht nur die "sachlichen" Gegebenheiten (Gebäude, Freiflächen, Verkehr etc.) sondern auch die Befindlichkeit der im Gebiet agierenden Akteure. Gespräche mit im Gebiet handelnden Schlüsselpersonen und Eigentümern von Gebäuden in Bereichen mit besonderen Problemen oder Potentialen ermöglichten eine realistische Beurteilung der Umsetzungschancen von im Rahmenplan vorgeschlagenen Massnahmen und erlauben eine

Einschätzung der im Gebiet vorhandenen Potentiale. Die Inhalte der Bestandsaufnahme und der bereits durch vorhandene Planungen erfolgten Analysen werden in thematischen Analyseplänen dargestellt. Die Planaussagen bleiben auf die wesentlichen Kernaussagen beschränkt.

Ergänzung fehlender Planungsgrundlagen

Trotz der vielen vorhandenen Planungen gab es wichtige Fragestellungen, für die zum Zeitpunkt der Rahmenplanerarbeitung keine ausreichenden oder aber veraltete Beurteilungsgrundlagen vorlagen. Noch im Zuge der Rahmenplanerarbeitung wurde daher ein Gutachten zum innerstädtischen Verkehr beauftragt und bearbeitet.

Im Rahmenplangebiet wohnen etwa 1.800 Bürger. Für das Gebiet gab es bisher keine Untersuchung zum Thema "Wohnen in der Innenstadt". Gerade für die jetzt beginnende bauliche Sanierung des Stadtzentrums ist dieses Thema von elementarer Bedeutung. Die notwendige qualitative und quantitative Verbesserung und Erweiterung des Wohnungsangebotes innerhalb des Sanierungsgebietes kann nur dann die erforderliche Unterstützung von Seiten der Hauseigentümer finden und damit zum Erfolg führen, wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen auch ökonomisch und sozial umsetzbar sind. Zur Analyse der vorhandenen Situation und Entwicklung von umsetzbaren Perspektiven wird ein Entwicklungskonzept für den Wohnungsbestand und dessen bauliche Ergänzungen erarbeitet. Das Thema Wohnen wird daher im Rahmenplan nur im Zusammenhang mit der allgemeinen Verbesserung der innerstädtischen Freiflächenqualität, des Stellplatzangebotes und der aufgrund der Lage im Gesamtzusammenhang sinnvollen bevorzugten Entwicklungsbereiche für Wohnnutzungen behandelt. Das Wohnungsentwicklungsprogramm dient wesentlich der inhaltlichen Unterstützung der

Sanierungsberatung im Sanierungsgebiet.

Der Rahmenplan als Leitbild der Innenstadtentwicklung

Auf der Grundlage der Analysen, der ergänzenden Planungen und der Gesprächsergebnisse mit Akteuren im Gebiet wurde in enger Abstimmung mit den betroffenen Ämtern der Stadt Rüsselsheim ein städtebaulicher Rahmenplan als Leitbild für die weitere Entwicklung der Innenstadt erarbeitet. Der Rahmenplan beschreibt themenübergreifend die künftige Rolle der Innenstadt in der Gesamtstadt und die allgemeinen Entwicklungsziele für die weitere Sanierung und bildet die Grundlage für den gezielten Einsatz von Städtebaufördermitteln.

Die Rahmenplanziele wurden nicht nur in Zielplänen, sondern auch in Bildmontagen auf der Grundlage von überarbeiteten Bestandsbildern dargestellt. Die in den Plänen vorgeschlagenen Maßnahmen können so auch von nicht planerisch vorgebildeten Bürgern verstanden und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit überprüft werden. Die "Expertenmeinung" wird transparent und überprüfbar.

Maßnahmenliste

Die zur Umsetzung der im Rahmenplan definierten Ziele erforderlichen Maßnahmen werden in einem Maßnahmenplan zusammengefasst dargestellt. Die Maßnahmen sind entsprechend ihrer sinnvollen zeitlichen Abfolge und der jeweiligen Zuständigkeiten gegliedert dargestellt. Es wird klar erkennbar wer wann für welches Ziel handeln kann.

Historische Entwicklung

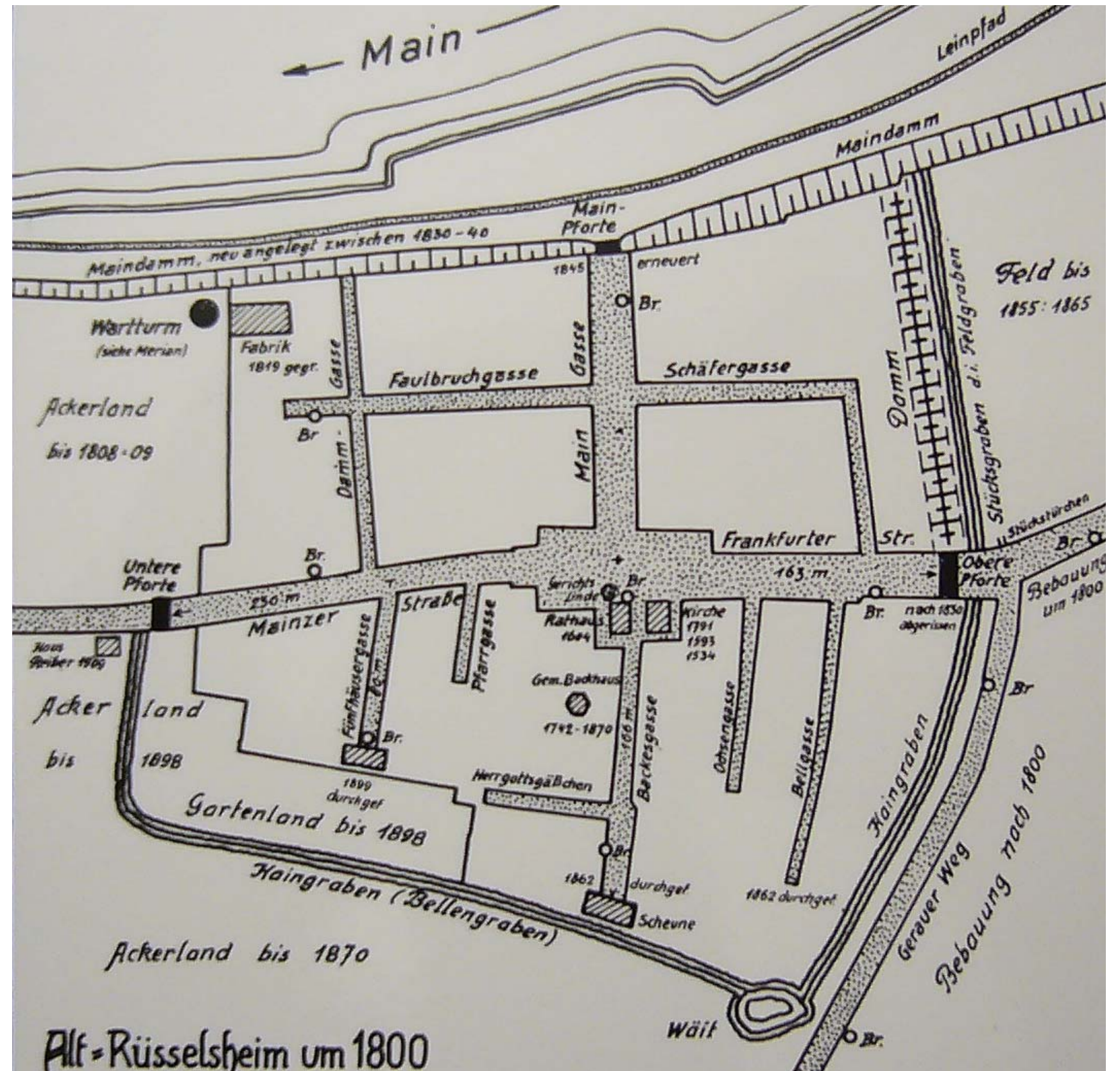
Historische Stadtkarte

"Alt Rüsselsheim um 1800"

Die Karte zeigt den Straßenverlauf innerhalb des Stadtgrundrisses um 1800. Das Gelände der ab dem 14. Jahrhundert errichteten Festung ist nicht dargestellt.

Der annähernd quadratische Stadtgrundriss wird durch das Achsenkreuz der Hupterschließungsstraßen (Frankfurter Straße / Mainzer Straße, Maingasse / Backesgasse) und den im Schnittpunkt der Achsen liegenden Marktplatz gegliedert. Stadteingänge (Pforten) sind nur im Osten, Westen und Norden vorhanden. Eine Verbindung zum südlich angrenzenden Landschaftsraum existiert nicht.

Das Siedlungsgebiet wird im Norden vom Main begrenzt und ist ansonsten bis auf einen unmittelbar an das Ackerland angrenzenden Teilbereich im Westen von einem Grabensystem umgeben. Im Stadtgebiet nördlich der Frankfurter Straße entsprechen sowohl der Verlauf der heutigen Straßen als auch die heutigen Straßennamen dem abgebildeten historischen Zustand. Der südliche Teil des Siedlungsgebietes wurde durch die Stadterweiterung nach 1870 und den großmaßstäblichen Stadtbau nach 1945 wesentlich stärker verändert. Dennoch sind auch in diesem Siedlungsteil Elemente des historischen Stadtgrundrisses erhalten (Backesgasse entspricht Marktstraße, Fünfhäusergasse entspricht Ludwigstraße, Gerauer Weg entspricht Bahnhofstraße, Ochsen- und Pfarrgasse sind bis heute erhalten).



Quelle: Stadtarchiv

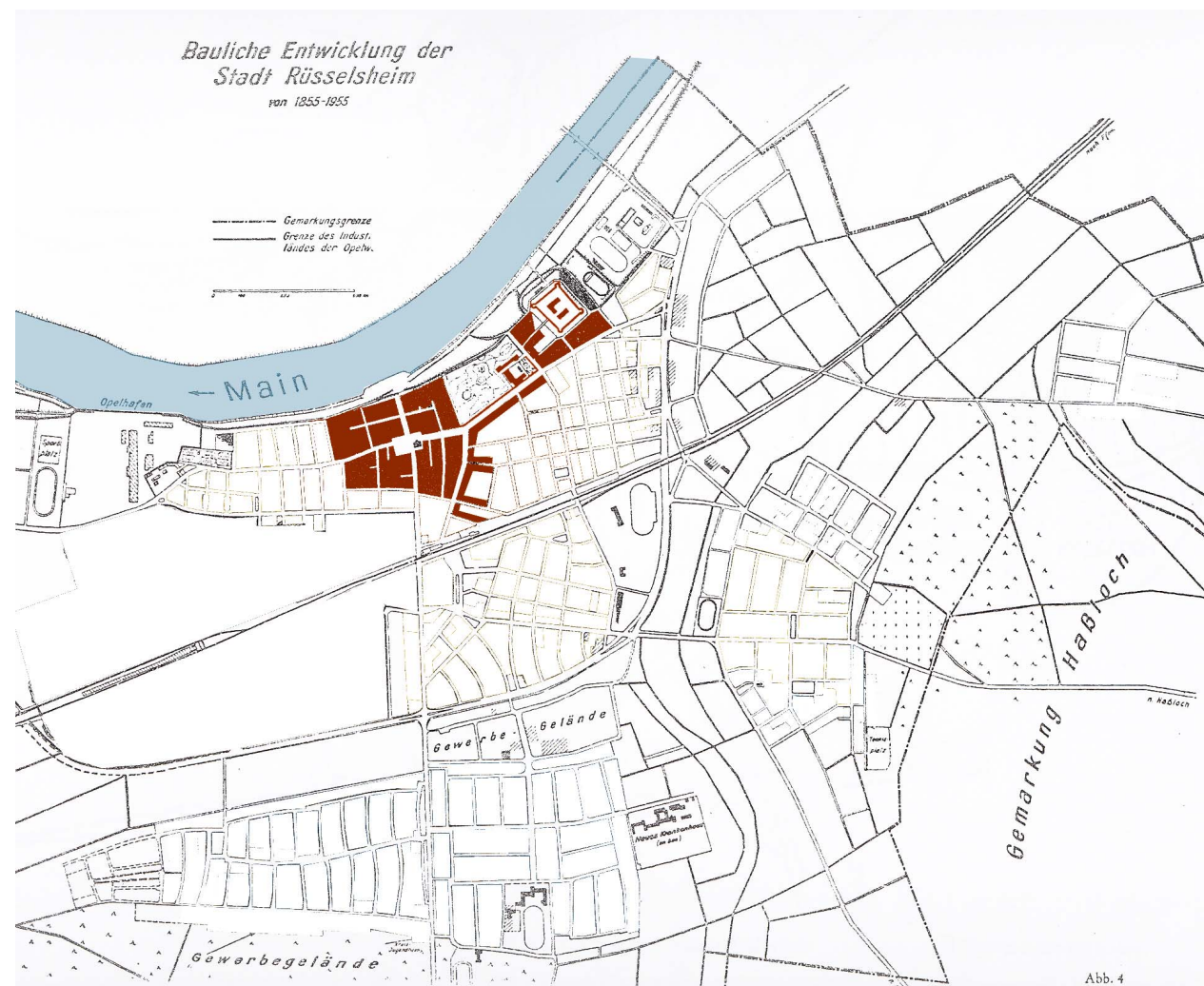
Historische Entwicklung

Bauliche Entwicklung bis 1855

Der Entwicklungsstand entspricht weitgehend dem um 1800 dargestellten Zustand. Die Frankfurter Straße ist bis zum Ende des Vernaparks ergänzend bebaut. Der Gerauer Weg (die heutige Bahnhofstraße) ist ebenfalls einseitig bebaut.

Neu hinzugekommen ist die Bebauung an der Kürbisstraße, der heutigen alten Poststraße und die Bebauung nördlich der Grabenstraße. Der Vernapark wird ab dieser Zeit angelegt.

Übersichtsplan bauliche Entwicklung bis 1855



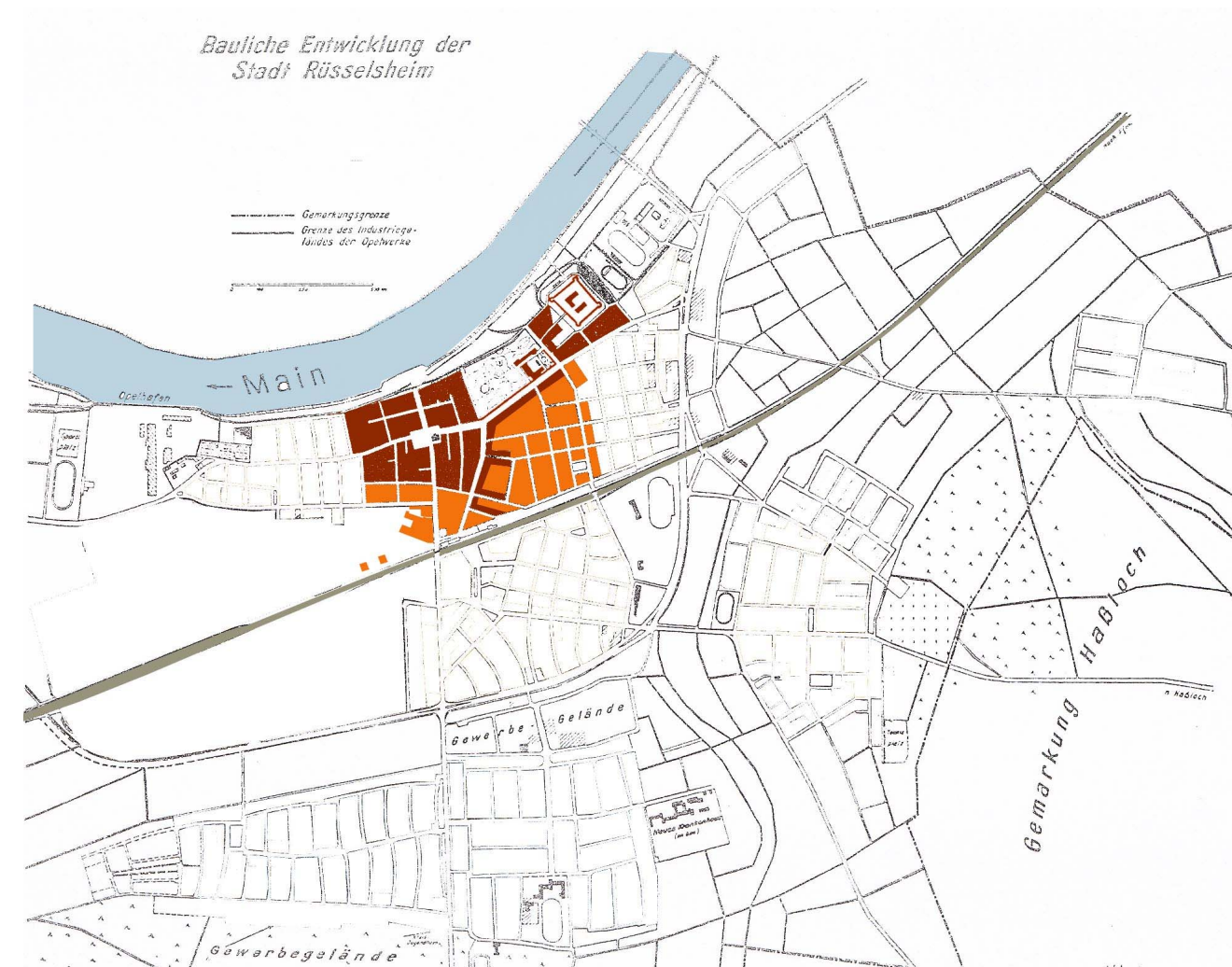
Plangrundlage:
Karl Wiegand; Die Stadt Rüsselsheim und die Funktion der Stadt im Rhein-Main-Gebiet, 1956,
Erweiterung Opelflächen auf der Grundlage Ausstellungspläne Museum Rüsselsheim (siehe Anhang) 8

Bauliche Entwicklung bis 1900

Parallel zur Errichtung der Eisenbahnlinie findet eine erste große Stadterweiterung nach Osten und Süden statt. Die Bahnlinie wird vorläufig zum Siedlungsrand. Das Siedlungsgebiet wird gegenüber dem Zustand bis 1855 nahezu verdoppelt.

Das Rahmenplangebiet ist mit dem Abschluss dieser Entwicklung vollständig bebaut. 1865 wird die Firma Opel gegründet. Erste Werkstattgebäude an der Marktstraße entstehen in der Folgezeit. Es erfolgt eine kontinuierliche Erweiterung. Die Industrialisierung beginnt das Stadtbild zu prägen.

Übersichtsplan bauliche Entwicklung bis 1900



Historische Entwicklung

Bauliche Entwicklung bis 1914

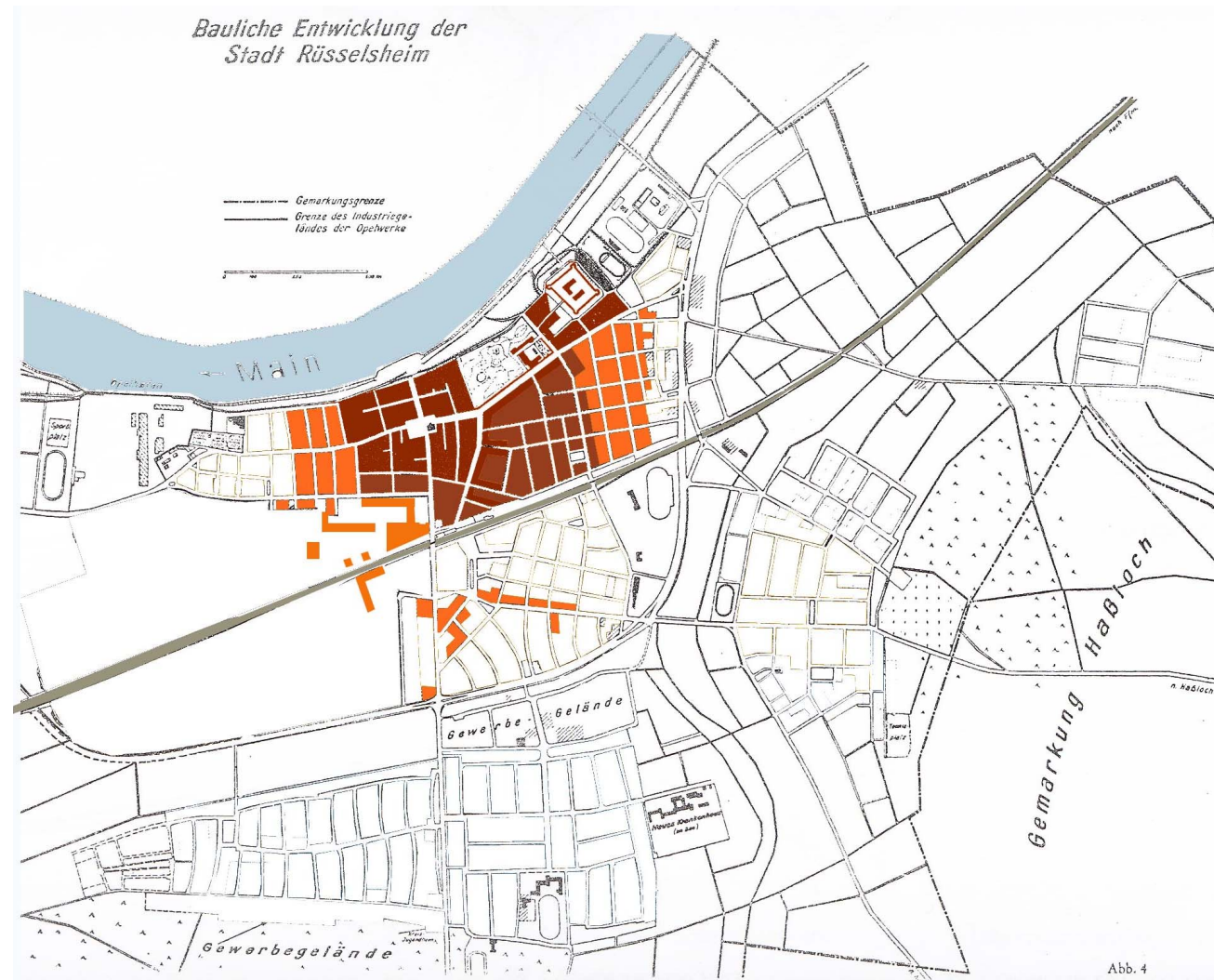
Bedingt durch die Lage des Opelwerks und die Trassenführung der Bahnlinie erfolgt die weitere bauliche Entwicklung zunächst nach Osten und Westen.

Im Osten wird die Siedlung "Im Geiersbühl" fertiggestellt.

Im Westen werden erste Teile des heutigen "Westends" erbaut.

Beide Baugebiete bestehen fast ausschließlich aus kleinen, giebelständigen Arbeiterwohnhäusern.

Übersichtsplan bauliche Entwicklung bis 1914



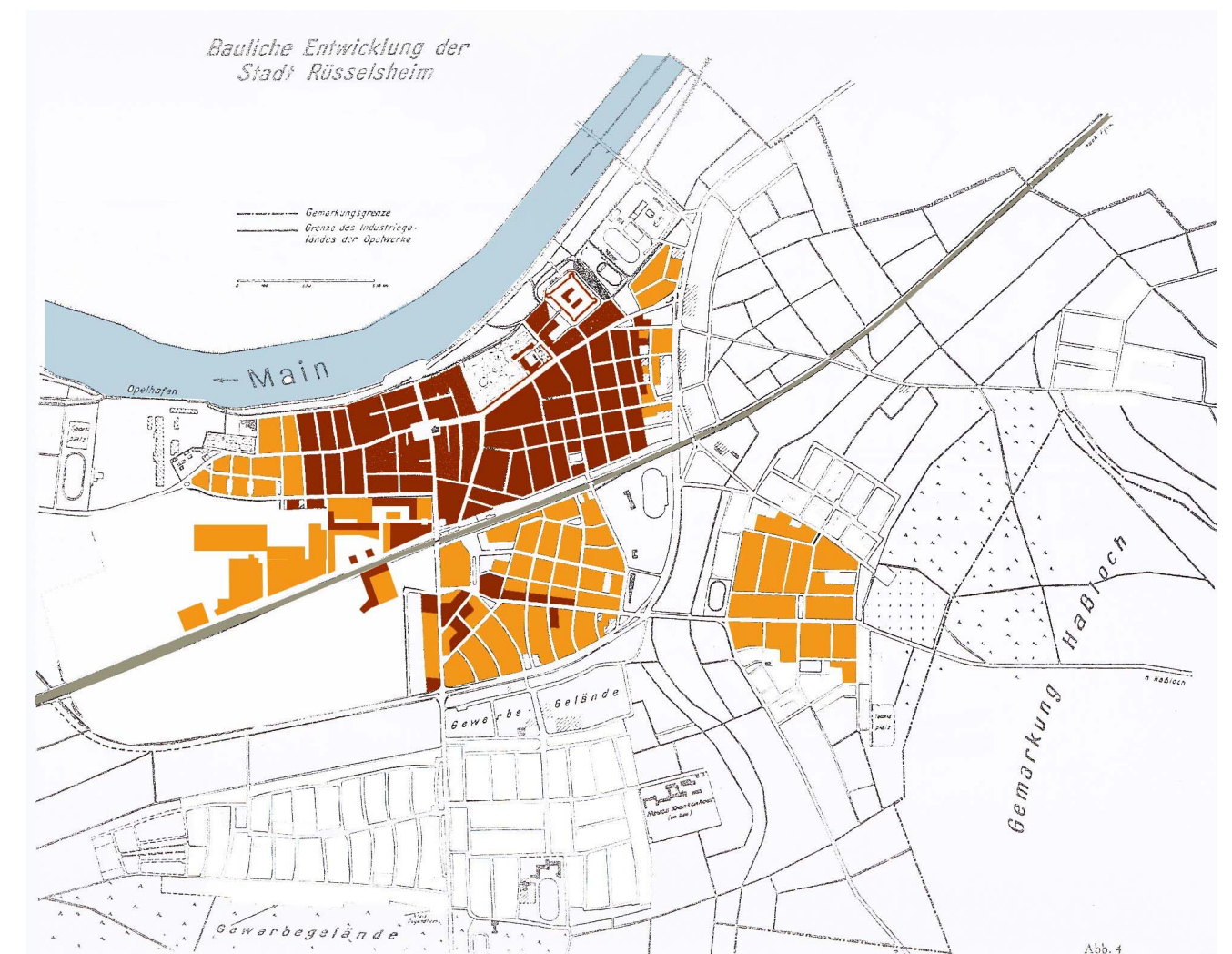
Plangrundlage:
Karl Wiegand; Die Stadt Rüsselsheim und die Funktion der Stadt im Rhein-Main-Gebiet, 1956,
Erweiterung Opelflächen auf der Grundlage Ausstellungspläne Museum Rüsselsheim (siehe Anhang)

Bauliche Entwicklung bis 1934

Aufgrund der dynamischen Entwicklung der Firma Opel und dem dadurch bestehenden Bedarf an Arbeitsplätzen werden die Siedlungsflächen in nur 20 Jahren mehr als verdoppelt.

Das Baugebiet "Am Ramsee" und die Opel Kolonie an der Haßlocher Straße werden errichtet. Das Westend wird bis zum Opelhafen fertiggestellt.

Übersichtsplan bauliche Entwicklung bis 1934

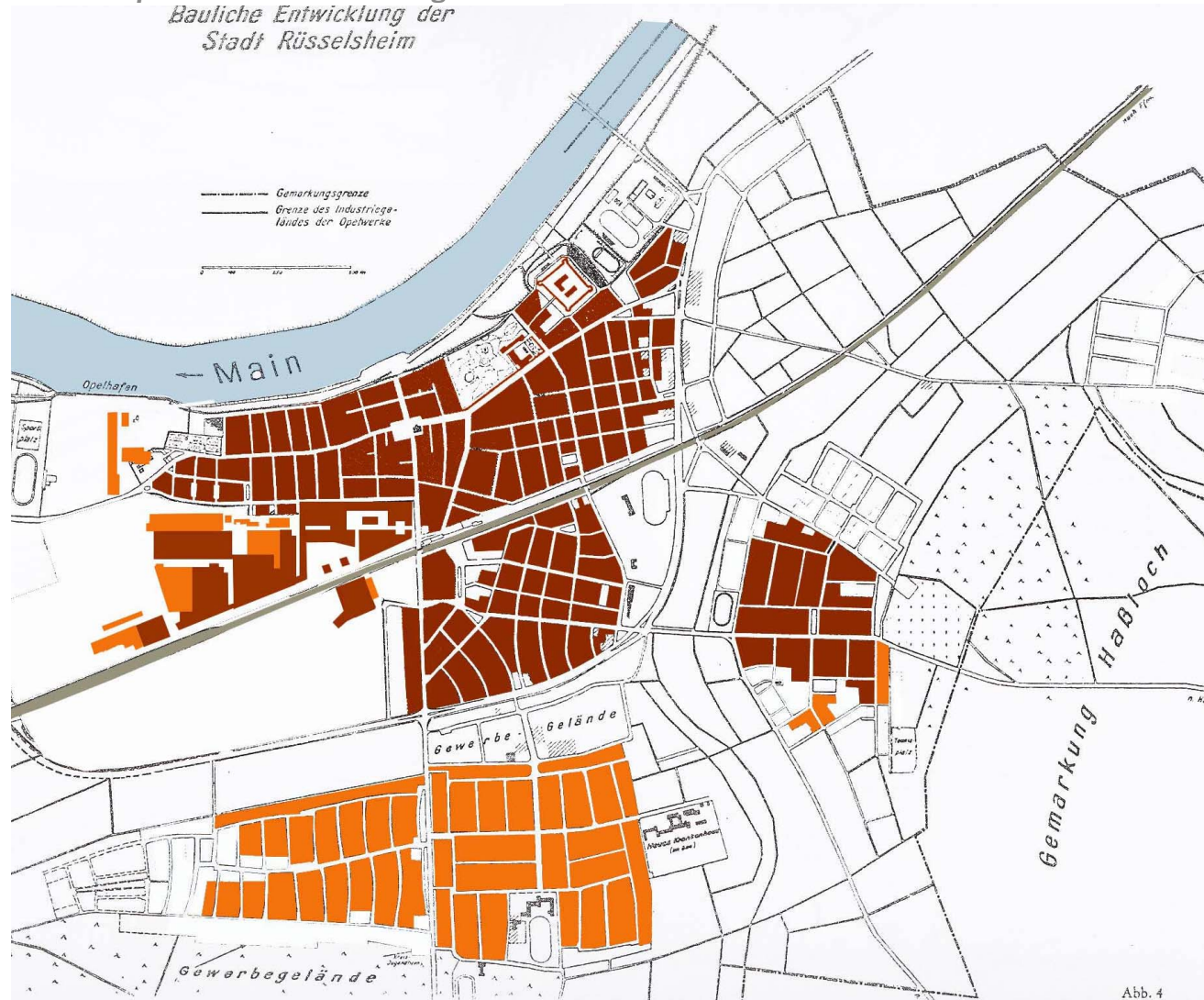


Historische Entwicklung

Bauliche Entwicklung bis 1940

Während der NS-Zeit werden die beiden großen Siedlungen Friedrich-Ebert-Siedlung und Böllensee Siedlung mit einfachen, in der zeittypisch historisierenden Architekturauffassung realisierten, "Volkswohnungen" und Siedlerhäusern errichtet. Teile beider Siedlungen stehen heute unter Denkmalschutz.

Übersichtsplan bauliche Entwicklung bis 1940
Bauliche Entwicklung der Stadt Rüsselsheim

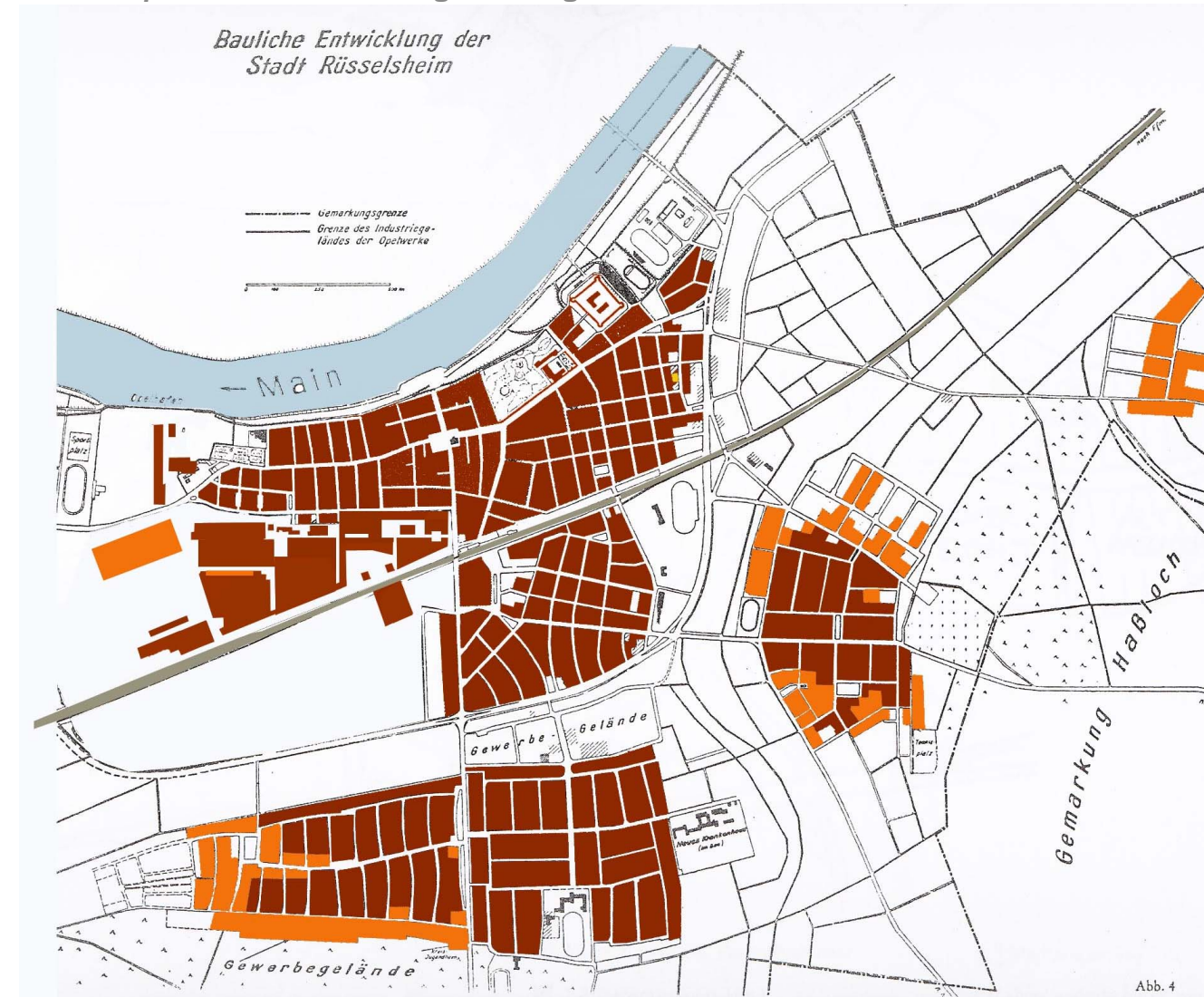


Plangrundlage:
Karl Wiegand; Die Stadt Rüsselsheim und die Funktion der Stadt im Rhein-Main-Gebiet, 1956,
Erweiterung Opelflächen auf der Grundlage Ausstellungspläne Museum Rüsselsheim (siehe Anhang)

Bauliche Entwicklung bis Anfang der 50er Jahre

Vor den großen Stadterweiterungen der 50er, 60er und 70er Jahre findet zunächst nur eine verlangsamt Siedlungsentwicklung statt. Deutlich ist die zum Grundprinzip der weiteren Stadtentwicklung werdende Verinselung der einzelnen Siedlungsteile erkennbar.

Übersichtsplan bauliche Entwicklung bis Anfang der 50er Jahre



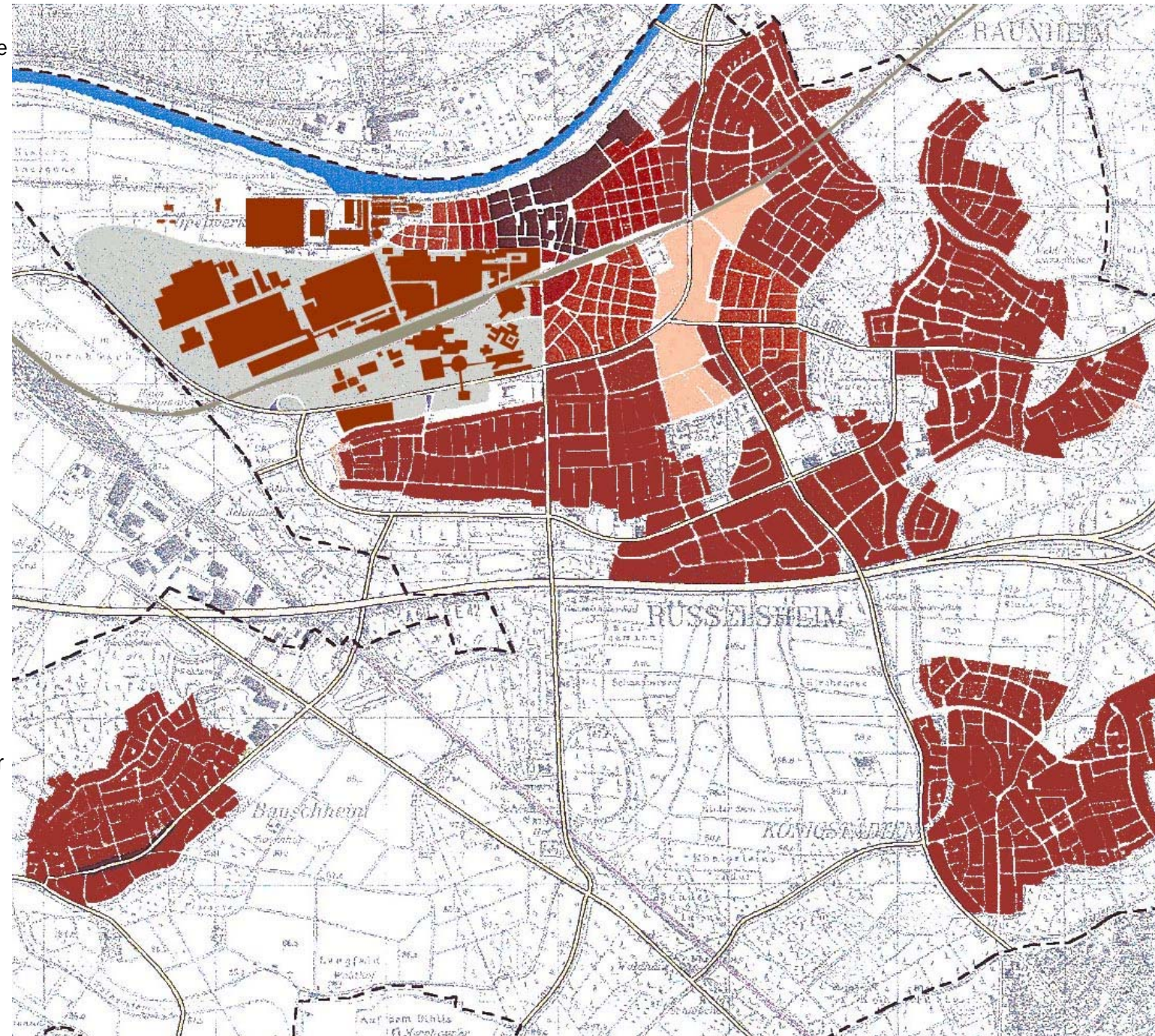
Historische Entwicklung

Rüsselsheim heute

Kennzeichnend für das heutige Rüsselsheim sind die auf nebenstehendem Plan deutlich erkennbaren drei Siedlungskerne Rüsselsheim am Main (mit Hassloch), sowie Königstädten und Bauschheim, die durch die A 60 von Rüsselsheim getrennt sind.

Bezogen auf die Gesamtstadt befindet sich der historische Ortskern mit der heutigen Innenstadt in peripherer Randlage an der nördlichen Stadtgrenze. Das Zentrum der Kreisstadt Groß Gerau z.B. liegt nur wenige Kilometer weiter von Königstädten entfernt als der Rüsselsheimer Stadtkern. Das Werksgelände der Adam Opel AG und die Eisenbahnlinie Frankfurt - Mainz trennen die Innenstadt von den unmittelbar südlich angrenzenden Quartieren und verstärken die Randlage.

Insgesamt führt das dynamische Wachstum der Stadt Rüsselsheim nur in wenigen Bereichen zu einer wirklichen Urbanisierung des ehemaligen Dorfes. Die Anordnung wichtiger gesamtstädtischer Kultur-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen (Theater, Bücherei, Fachhochschule etc.) im Grüngürtel außerhalb der Innenstadt im Sinne der autogerechten, gegliederten und aufgelockerten Stadt und die Errichtung von verinselten, reinen Wohngebieten im Grünen mit geringer Dichte und Nutzungsmischung führen zu einer suburbanen Prägung der Stadt und ihrer Bewohner. Die städtebauliche Entwicklung Rüsselsheims entspricht damit dem allgemeinen Planungsverständnis der Nachkriegszeit. Die Bevorzugung des nicht-urbanen Wohnens im Grünen führt zu einer Vernachlässigung der Innenstadt als Wohnstandort. Das Stadtzentrum wird vorrangig als zentrales Versorgungszentrum für die funktionsentmischten Wohnquartiere behandelt. Trotz der offensichtlichen Defizite bildet das nach wie vor durch eine städtische Mischung bestimmte Gebiet der Innenstadt den wichtigsten urbanen Raum innerhalb der Gesamtstadt. Entsprechend vielfältig und anspruchsvoll sind die Anforderungen, die an das Stadtzentrum bestehen.



Plangrundlage: Stadtplanungsamt Rüsselsheim

Historische Entwicklung

Das Erschließungssystem der Innenstadt nach 1945

Unter Zugrundlegung eines Bevölkerungswachstums bis zu einer Einwohnerzahl von 120.000 begann Anfang der 50er Jahre ein umfassender Umstrukturierungsprozess im trotz Kriegszerstörungen weitgehend erhaltenen Stadtzentrum. Bereits Anfang der 50er Jahre wurde der Marktplatz durch Abriss zerstörter Gebäude aufgeweitet und erhielt eine neue Randbebauung nach einer Planung von Professor Karl Gruber. Im Rahmen der von 1961 bis 1979 durchgeführten Sanierung wurde der historische Stadtgrundriss unter der Leitung des Rüsselsheimer Baudirektors Rudolf Otto wesentlich verändert. Der bis dahin durch die großzügige Frankfurter Straße, den Marktplatz und den Bahnhofplatz und eine Vielzahl enger Gassen geprägte öffentliche Raum wurde erheblich erweitert und aufgeweitet.

Die Veränderung der Erschließung ist im nebenstehenden Übersichtsplan zusammenfassend dargestellt.

Die wichtigsten Veränderungen:

- Durchbruch und Verbreiterung der Weisenauer Straße / Alte Poststraße
- Friedensstraßenunterführung und Durchbruch / Friedensplatz
- Freilegung des Europaplatzes
- Freilegung des Löwenplatzes
- Bau der kleinen Löwenstraße
- Verbreiterung der Löwenstraße
- Erweiterung des Bahnhofplatzes
- Freilegung des Fußgängerbereichs von der Schulstraße zum Gemeindezentrum
- Verbreiterung der Ludwigstraße
- Abriss des Mainblocks
- Verbreiterung der Dammstraße

Überlagerung des Bestands 1928 mit der heutigen Erschließung



Kartengrundlagen: Planatlas der Gemarkung Rüsselsheim, 1920-1928, Quelle: Stadtarchiv
Grundriss Innenstadt, Quelle Stadtplanungsamt
Grafik ammon + sturm

Historische Entwicklung

Die Bebauung der Innenstadt nach 1945

Auf der Grundlage des neuen Erschließungssystems erfolgte ein umfassender Abriss der Bestandsbebauung mit anschließender Neubebauung, überwiegend mit einer Höhe von 4 Geschossen.

Angesichts der prognostizierten Bevölkerungszuwächse sollte die Innenstadt entsprechend des Leitbildes einer "aufgelockerten und gegliederten Stadt" zu einem großzügigen und modernen Stadtzentrum ausgebaut werden.

Im heutigen Haupteinkaufsbereich zwischen Marktstraße und Bahnhofstraße führte die Neubebauung zu einem weitgehenden Verlust der historischen Bausubstanz.

In den angrenzenden Bereichen Schäfergasse, Geiersbühl und Westend blieben wesentliche Teile der Bestandsbebauung erhalten.



Kartengrundlage: Planatlas der Gemarkung Rüsselsheim, 1920-1928, Quelle: Stadtarchiv
Grundriss Innenstadt, Quelle Stadtplanungsamt,
Grafik ammon + sturm

Historische Entwicklung

Luftbild in Richtung Norden, Anfang 50er Jahre

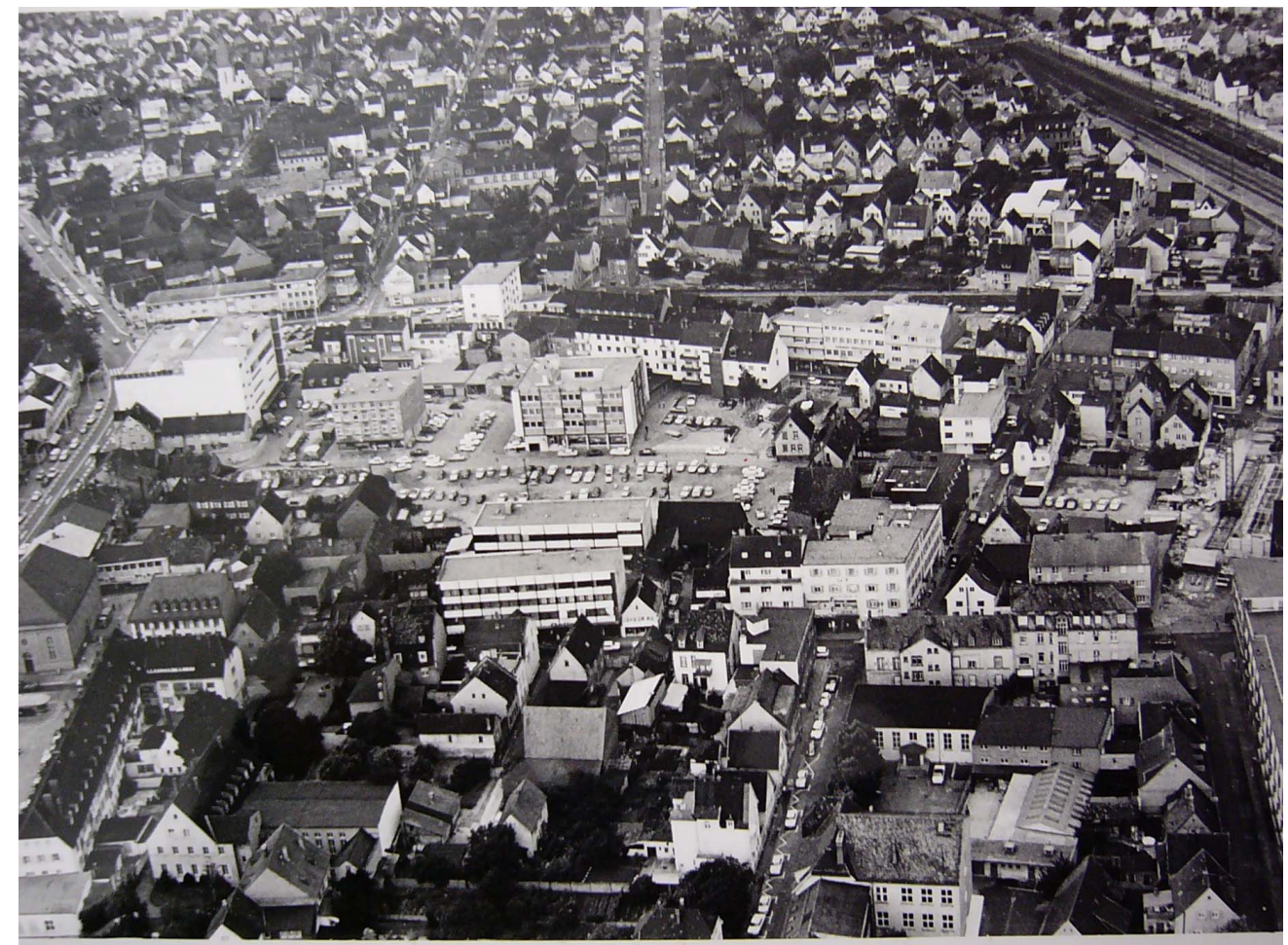
Das Bild zeigt den Bereich um den Marktplatz und das angrenzende Schäfergassenviertel nach der räumlichen Erweiterung und Neubebauung des Marktplatzes nach der Planung von Prof. Gruber Anfang der 50er Jahre. Das ursprünglich neben der Stadtkirche stehende Rathaus wurde durch einen deutlich größeren Neubau auf der gegenüberliegenden Platzseite ersetzt. Der Marktplatz erhielt seine heutige Form und Dimension.

In den Gebieten um den Marktplatz ist zu diesem Zeitpunkt noch weitgehend der Vorkriegszustand der Bebauung erhalten. Die Kriegszerstörungen in diesem Teil Rüsselheims waren offensichtlich nur sehr gering. Die dörflich/ kleinstädtische Struktur Rüsselsheims ist noch weitgehend erhalten.



Luftbild in Richtung Osten, 1970

Der Umstrukturierungsbereich zwischen Marktstraße und Bahnhofstraße während der Sanierung im Jahre 1970. Die historische Bebauung im Bereich des heutigen Löwenplatzes und der Löwenstraße ist weitgehend abgerissen und teilweise bereits durch Neubauten ersetzt. Die Bahnhofstraße ist als geschlossener Straßenzug neu bebaut. Nördlich des Opel Altwerkes ist der Durchbruch der Weisenauer Straße noch nicht vollendet.



Historische Entwicklung

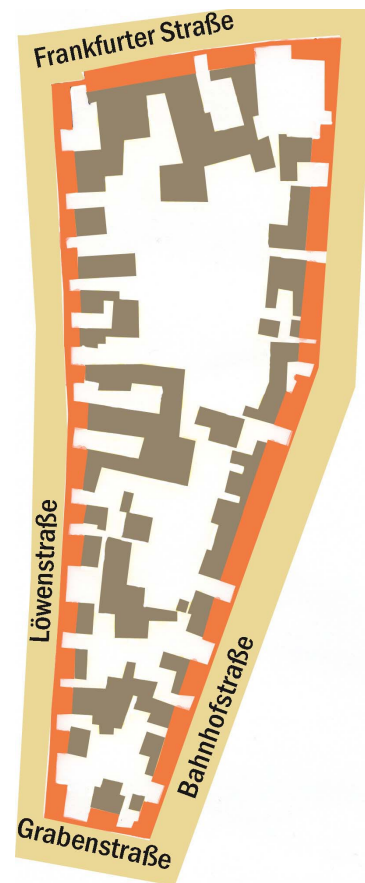
Konsequenzen aus der Neuordnung des öffentlichen Raumes

Bis zum Beginn der Nachkriegssanierung war die Rüsselsheimer Innenstadt in nahezu allen Teilbereichen durch eine Blockstruktur gegliedert. Die bebaubaren Parzellen bildeten ein von öffentlichen Straßen und Plätzen umgebenes Geviert und grenzten, mit Ausnahme der Eckparzellen, nur jeweils einseitig an den öffentlichen Raum. Der Straße zugewandt standen die Wohn- oder Geschäftsgebäude mit "repräsentativer" Fassade. Im hinteren, von der Straße aus nicht einsehbaren Grundstücksteil befand sich der Standort für notwendige, aber nicht unbedingt "ansehnliche" Nutzungen wie Abstellschuppen, Lagerräume, Ställe, Misthaufen und dergleichen.

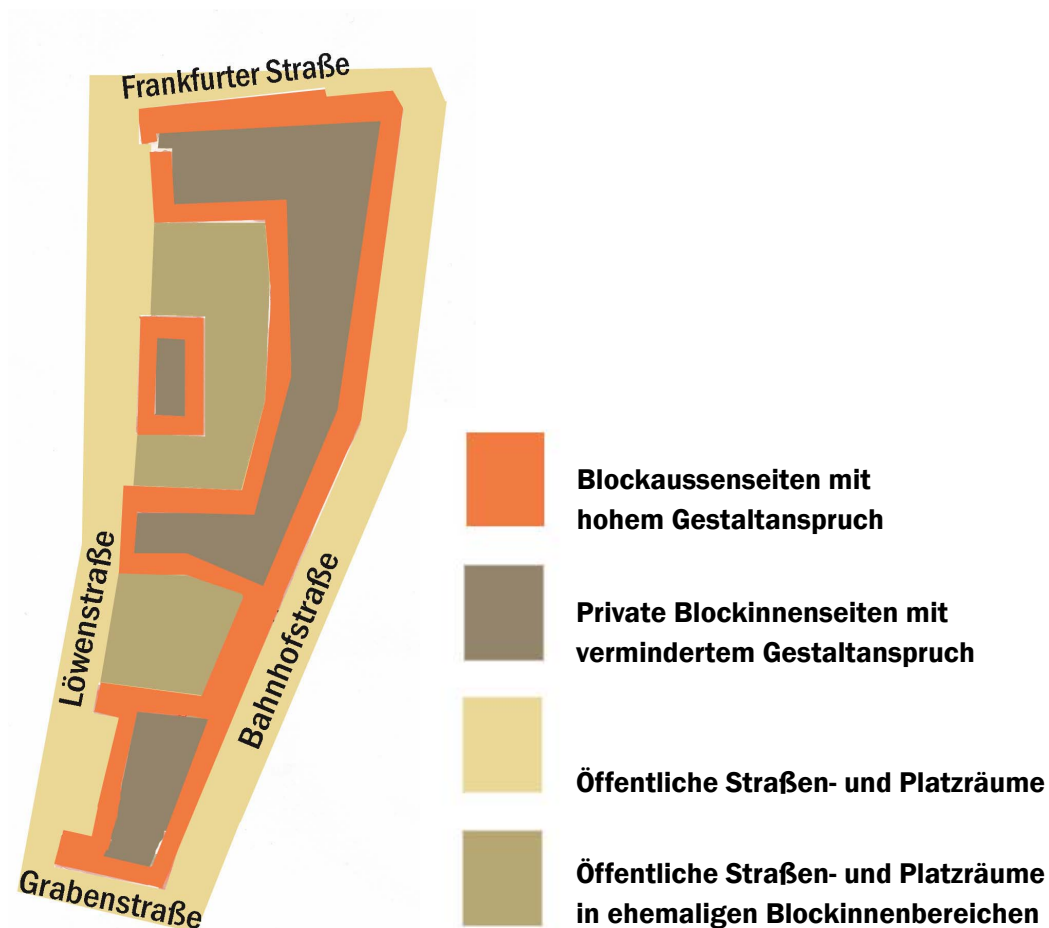
Entsprechend dem damals herrschenden Leitbild der "aufgelockerten und gegliederten Stadt" wurde die vorhandene Blockrandbebauung durch die Anfang der 60er Jahre beginnende Sanierung in vielen Teilbereichen zerstört. Viele Parzellen grenzen heute mit zwei oder mehr Seiten an den öffentlichen Raum. Der Repräsentationsanspruch an die Bebauung beschränkt sich nicht mehr nur auf eine Seite, sondern wird umfassend. Vormals im "Hinterhof" versteckbare Nutzungen wie Andienungszonen, Mülltonnenstellplätze etc. müssen nun im Grenzbereich zur Straße untergebracht werden. Dies führt in vielen Bereichen zu Konflikten zwischen der Funktion und der Gestaltung der Straßen und Plätze. Beispielhaft ist diese Entwicklung auf dieser Seite am Bereich zwischen Bahnhofstraße, Grabenstraße, Löwenstraße und Frankfurter Straße dargestellt.

Andienungszonen, Laderampen, Mülltonnenstandplätze und dergleichen mehr verbreiten in vielen öffentlichen Räumen eine Hinterhofatmosphäre. Im Zuge der Rahmenplanerarbeitung wurden unterschiedliche Strategien zur Behebung der Konflikte zwischen Nutzung und Gestaltung geprüft. Dabei fand auch eine Bewertung der öffentlichen Räume hinsichtlich ihrer Funktion und ihres Nutzens im Zusammenhang mit der innerstädtischen Gesamterschließung statt.

Blockstruktur vor der Sanierung



Aufgelöste Blockstruktur nach der Sanierung



Der Hinterhof wird öffentlich



kleine Löwenstraße

Historische Entwicklung

Übersichtsplan über gültige Bebauungspläne im Gebiet der Innenstadt



Umgang mit vorhandenen Bebauungsplänen

Die im nebenstehenden Übersichtsplan gelb / rot dargestellten Bebauungspläne stammen überwiegend aus der Zeit der Flächensanierung und beschreiben hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung und der Stellung der Baukörper Ziele, die teilweise erheblich im Widerspruch zu den im Rahmenplan beschriebenen Sanierungszielen stehen. Der Umgang mit diesen Planungen sollte im weiteren Verlauf der Sanierung geklärt werden.

Im Übersichtsplan blau dargestellte Bebauungspläne entsprechen den Sanierungszielen und weisen keinen Änderungs- oder Ergänzungsbedarf auf.

Quelle Bebauungspläne: Stadtplanungsamt

Handlungsbedarf

und

Handlungsspielräume

Analyse Wegevernetzung und Nutzungsverflechtung



Wegevernetzung und Nutzungsverflechtung

Die Innenstadt in ihrem Umfeld

Der nebenstehende Übersichtsplan zeigt die Innenstadt in ihrem städtebaulichen und funktionalen Umfeld.

Einzelhandel und Dienstleistungen:

Die Einzelhandels-, Gastronomie und Dienstleistungsnutzungen innerhalb der Innenstadt beschränken sich nicht nur auf die Straßenzüge der Marktstraße, der Bahnhofstraße und der Frankfurter Straße zwischen Friedensplatz und Marktplatz. Die Waldstraße, die westliche Frankfurter Straße und die Gebiete südlich der Bahnlinie weisen als Übergangsbereiche zu den an die Innenstadt angrenzenden Wohnquartieren in Teilbereichen einen dichten Besatz der genannten Nutzungen auf. Die Innenstadt endet nicht schlagartig an den Grenzen der Fußgängerzone, sondern strahlt in ihre Umgebung ab. Einzelhändler und Dienstleister suchen die Nähe zur "Lage" Innenstadt.

Generell erscheint die vorhandene Ausdehnung der innerstädtischen Nutzungen zunächst unproblematisch. Betrachtet man aber die Vernetzung und Anbindung der Einzelbereiche untereinander und an den Bereich der Fußgängerzonen sowie die aktuellen Tendenzen in der Belegung der Flächen, so sind eindeutige Defizite erkennbar.

Funktionale und räumliche Barrieren Problematische Übergangsbereiche

Bedingt durch die Dimension und die Führung der Friedensstraße und der Bahntrasse sind die westlich und südlich an die Innenstadt angrenzenden Einzelhandelslagen (Waldstraße, Alte Poststraße, Im Eichsfeld, Haßlocher Straße) nur ungenügend an die Innenstadt angebunden. Das Gebiet "Im Eichsfeld" wirkt aufgrund der dreiseitigen Begrenzung durch die Friedensstraße und die Bahntrasse stark verinselt und kann seine Funktion als Verbindungsquartier zwischen der Innenstadt und dem Gebiet Ramsee und der Hasslocher Straße nur eingeschränkt wahrnehmen. Durch die für Passanten unbefriedigenden Querungssituationen im Bereich der Bahn und der Friedensstraße entstehen nur eingeschränkt Synergieeffekte

zwischen den Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen der Innenstadt und der benachbarten Quartiere.

Gleiches gilt prinzipiell für die Vernetzung der umgebenden Wohngebiete mit der Innenstadt. Von Osten und Süden ist die Innenstadt nur über unattraktive Querungssituationen erreichbar.

Durch die Aufwertung der Bahnunterführung im Zuge der Bahnhofplatzgestaltung wird die Anbindung nach Süden deutlich verbessert.

Fußwegebeziehungen mit Aufwertungsbedarf

Vom einzigen im Westen der Innenstadt liegenden Wohngebiet, dem durch den angrenzenden Main und das Opelgelände isolierten "Westend", ist die Innenstadt ohne Querung größerer Verkehrsbarrieren erreichbar. Die in Ost-West Richtung mittig durch das Westend verlaufende Mainzer Straße bildet das Rückgrat des Siedlungsgebietes und verbindet es mit dem Marktplatz. Die am südlichen Rand des Wohngebietes, im Grenzbereich zum Gelände des Opel - Altwerkes verlaufende Weisenauer Straße verbindet das Westend mit der Marktstraße und dem Bahnhofplatz. Mainzer Straße und Weisenauer Straße sind stark befahren und weisen eine einseitig auf die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs zugeschnittene Gestaltung auf. Für Fußgänger und Radfahrer sind beide Straßenräume momentan nur wenig attraktiv, besitzen aber erhebliche Aufwertungspotentiale.

Attraktive Fußwegebeziehungen

Die in zentraler Lage durch die südlich und östlich angrenzenden Wohngebiete verlaufenden Straßenzüge Waldstraße, Haßlocher Straße und Burggrafenlacher Weg, sind attraktive Fußwegeverbindungen aus den Wohnquartieren in die Innenstadt. Aufgrund der zentralen Lage innerhalb der Wohngebiete sind in der Waldstraße und der Haßlocher Straße in Teilbereichen auch Laden- und Gastronomienutzungen vorhanden, welche sich prinzipiell positiv auf den Charakter und die Nutzung der Straßen auswirken. Alle drei Straßenzüge enden stadtein und stadtauswärts an quer verlaufenden Verkehrsbarrieren und können daher ihre verbindende Funktion nur eingeschränkt wahrnehmen.

Analyse zur Verteilung der Einzelhandelslagen

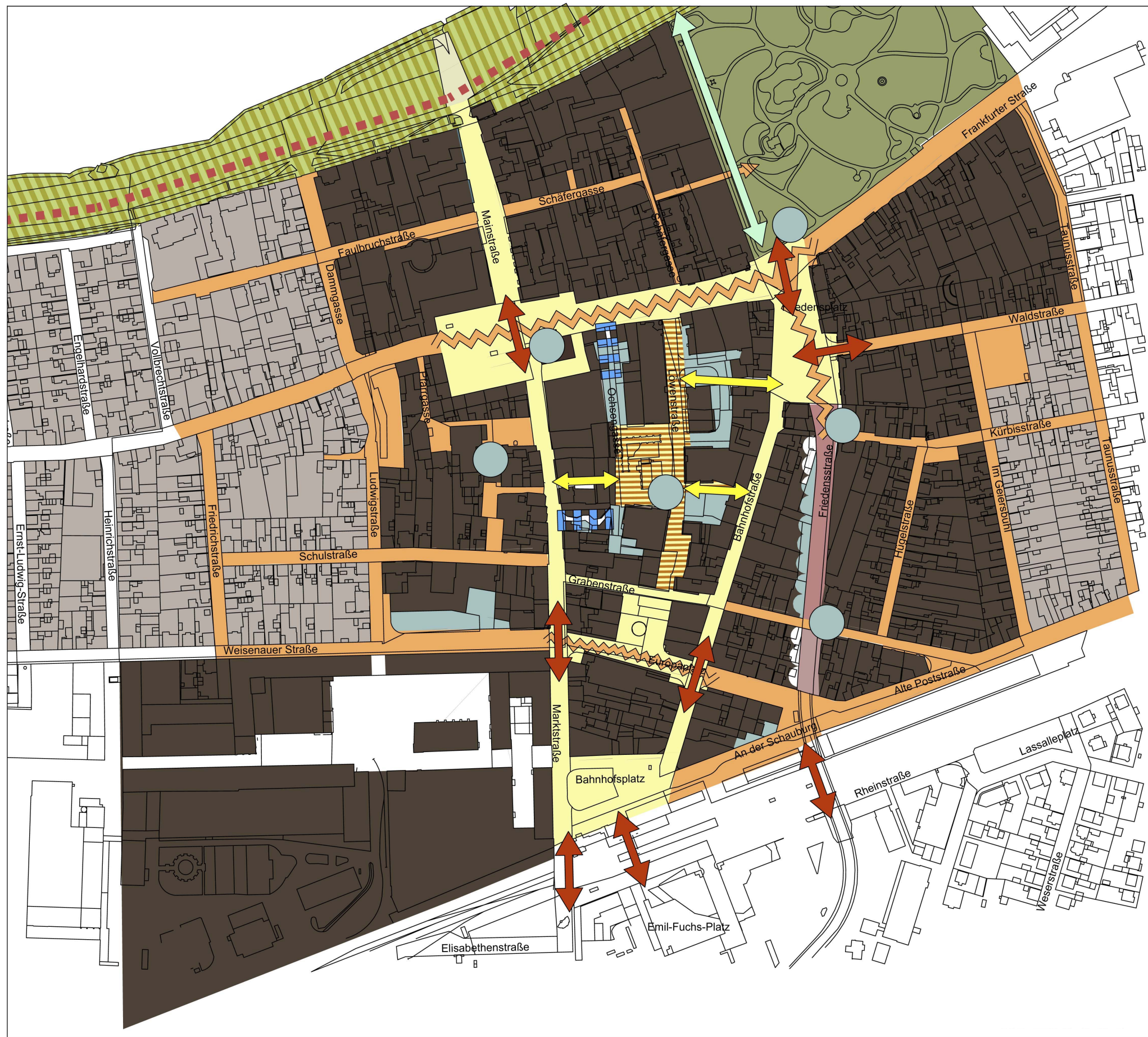
Die momentan vorhandene Verteilung der unterschiedlichen Einzelhandelsnutzungen in der Innenstadt und der innerstädtischen Peripherie ist aufgrund von Partikularinteressen der einzelnen Geschäfts- und Gebäudebesitzer entstanden und erscheint aus Sicht der jeweiligen Eigentümer und Betreiber kurzfristig sinnvoll, führt aber insgesamt und langfristig zu unbefriedigenden Ergebnissen.

Während in den zentralen Lagen der Fußgängerzonen ein zunehmend austauschbares Angebot unterschiedlichster Billiganbieter die noch vorhandenen hochwertigen Geschäfte in der Wahrnehmung in den Hintergrund drängt, gibt es in peripheren Lagen eine Vielzahl von Geschäften mit hochwertigem Profil und spezialisiertem "innenstadttauglichem" Angebot (Weinladen, Elektroladen, Leuchten).




Für Besucher der Innenstadt, die sich nicht gut in Rüsselsheim auskennen, sind diese teilweise sehr ansprechenden Läden in peripherer Lage nicht wahrnehmbar.

Es liegt auf der Hand, dass es für die Besitzer der Geschäfte in Randlagen ökonomisch nachvollziehbare Gründe für die Standortwahl gibt (deutlich geringere Mieten als in den zentralen Lagen der Innenstadt, Ladenflächen im Eigentum, Parkplätze etc.). Und auch die Vermieter in der Innenstadt handeln zunächst ökonomisch sinnvoll, wenn sie die hohen Mieten, die der Markt zumindest in Teilbereichen noch hergibt, auch verlangen. Langfristig erscheint es aber fraglich, ob mit dieser Strategie nicht wichtige Chancen zur nachhaltigen Profilierung der Innenstadt als hochwertiger Einzelhandelsstandort jenseits des üblichen Filialisteneinerlei verpasst werden. Sowohl die in der Peripherie angesiedelten Händler mit innenstadttauglichem Angebot als auch die innerstädtischen Hausbesitzer können bei einer gegenseitigen Annäherung der ökonomischen Rahmenbedingungen viel gewinnen. Die in Rüsselsheim vorhandenen Potentiale werden momentan nicht optimal genutzt.




Analyse öffentliche Freiflächen






Straßen und Plätze

-  Das Dreieck der Geschäftsstraßen
Haupteinkaufsbereiche
hohe Passantenfrequenzen
-  Die introvertierte Mitte
Sonderbereich Löwenstraße / Löwenplatz
-  Strassen und Plätze außerhalb
des Haupteinkaufsbereiches

Höfe und Passagen

-  Die Hinterhöfe
fehlende Abgrenzung zwischen privaten und öffentlichen Flächen
problematische Randnutzungen, hoher Aufwertungsbedarf
-  Stadträumlich und funktional integrierbare Passagen
umfassender Aufwertungsbedarf
-  Stadträumlich und funktional nicht
integrierbare Passagen


Verkehrsbarrieren

-  Trennwirkung durch hohe Verkehrsbelastung
und verkehrsbezogene Gestalt
-  Wichtige, momentan durch Verkehrsbarrieren
behinderte Fußwegebeziehungen
-  Verkehrsunterführung mit räumlicher
und funktionaler Trennwirkung

Der Stadt- und der Regionalpark

-  Stadtpark
-  Verknüpfungsbereich Friedensplatz - Mainvorland
ehemaliger Ortsrand
-  Das Mainvorland
-  Regionalpark Route

Sonstiges

-  Einzelbereiche mit hohem
funktionalen und/oder gestalterischen
Aufwertungsbedarf

Analyse öffentliche Freiflächen

Öffentliche Freiflächen

Die Rolle der Freiflächen in der Innenstadt

Die Nutzung, die Gestaltung und die Lage der Straßen und Plätze in der Innenstadt sind von entscheidender Bedeutung für nahezu alle anderen Entwicklungsaspekte. Im öffentlichen Raum konkretisieren sich viele Widersprüche des Anspruchs an eine "zeitgemäße" Innenstadt. Der motorisierte Individualverkehr spielt dabei eine herausragende Rolle.

Man möchte mit seinem Auto am liebsten bis direkt vor das Geschäft fahren, dieses sollte aber in einer Fußgängerzone mit hoher Aufenthaltsqualität liegen.

Aber auch andere Faktoren sind sehr wichtig:

Die Führung der Straßen und Passagen lenkt die Besucher der Innenstadt. Es entstehen belebte und ruhige Lagen, die auch mit dem besten Waren- oder Dienstleistungsangebot nur wenig zu beeinflussen sind.

Die Kunden schätzen belebte Straßen und Plätze mit Musik und Veranstaltungen, an denen andere relativ ruhig wohnen möchten.

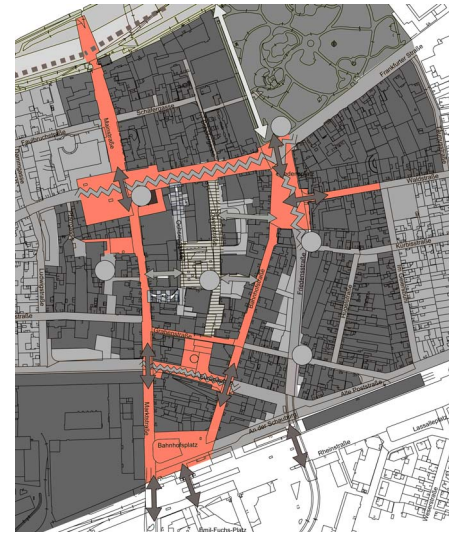
Das Netz der Straßen und Plätze soll übersichtlich sein, aber nicht monoton und langweilig.

Der öffentliche Raum hat vielen, teilweise sehr widersprüchlichen Anforderungen zu genügen.

Analyse der Bestandssituation

Im nebenstehenden Analyseplan werden die wesentlichen Strukturmerkmale des öffentlichen Raumes innerhalb der Innenstadt bewertend beschrieben. Die Aussagen des vorhandenen Freiflächenkonzeptes (Freiflächenkonzept Rüsselsheim, Planergruppe Hytrek, Thomas, Weyell und Weyell, Flörsheim 1999) wurden bei der Bewertung berücksichtigt. Im Folgenden werden die einzelnen Legendenelemente des Analyseplans themenbezogen erläutert.

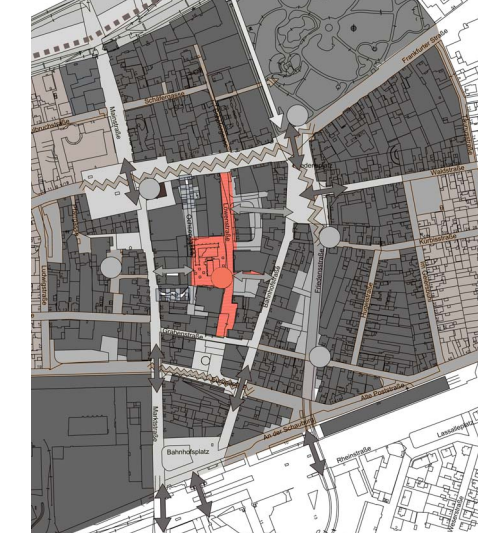
Das Dreieck der Geschäftsstraßen Haupteinkaufsbereiche / hohe Passantenfrequenz



Die Grundstruktur der Innenstadt wird durch die Lage der Straßenräume Marktstraße, Bahnhofstraße und Frankfurter Straße definiert. Diese Straßenzüge bilden gemeinsam mit den an ihren Schnittpunkten angeordneten Plätzen Marktplatz, Bahnhofplatz und Friedensplatz das Dreieck der strukturbestimmenden öffentlichen Räume. Sowohl die Bahnhofstraße als auch die Marktstraße werden durchgehend beidseitig von Ladenfronten gesäumt. Grabenstraße und Weisenauer Straße stellen in Verbindung mit dem Europaplatz eine funktionierende und räumlich klar ausgeprägte Querverbindung zwischen den beiden Fußgängerzonen her. Im Norden wird das Dreieck durch die Mainstraße an das Mainvorland angebunden. Die Waldstraße verbindet mit den östlich angrenzenden Wohngebieten.



Die introvertierte Mitte Sonderbereich Löwenstraße / Löwenplatz



Innerhalb des strukturbestimmenden und funktionsfähigen Dreiecks Bahnhofstraße / Marktstraße / Frankfurter Straße liegt der Bereich der Löwenstraße und des Löwenplatzes. Die Löwenstraße verbindet die Frankfurter Straße mit der Grabenstraße und verläuft parallel zu den beiden Fußgängerzonen Marktstraße und Bahnhofstraße. Bedingt durch ihre Lage im Inneren des Haupterschließungsdreiecks hat die Straße eine deutlich geringere Bedeutung als die beiden benachbarten Fußgängerzonen. Durch die teilweise zurückspringende Bebauung und die straßenbegleitende innere Erschließung des Löwencenters wird die Straße in vielen Bereichen von unzugänglichen und unattraktiven Erdgeschosszonen gesäumt. Der Löwenplatz grenzt unmittelbar an die Löwenstraße und ist über zwei klein dimensionierte Passagen (Löwenpassage und Volksbankpassage) an die Marktstraße und die Bahnhofstraße angebunden.

Anders als die drei Plätze des Haupterschließungsdreiecks liegt der Löwenplatz nicht im Schnittpunkt wichtiger innerstädtischer Fußwegeverbindungen, sondern abseits der Hauptverkehrswege. Aufgrund der tangierenden Löwenstraße mit ihrer vor- und zurückspringenden Bebauung, der in den Platz mündenden Ochsenengasse und der südlich angrenzenden niedrigen Bebauung mit offenem Hofbereich ist der Platz räumlich nur sehr unklar begrenzt. Ein eindeutiger Platzraum ist, auch aufgrund der auf dem Platz selbst vorhandenen Bebauung (Tiefgaragenausgang mit Kasse und Toiletten) und der umfangreichen Möblierung des

Analyse öffentliche Freiflächen

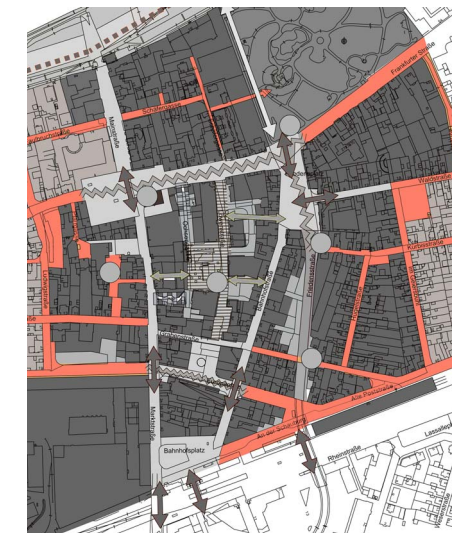
Platzes nicht wahrnehmbar. Der Löwenplatz präsentiert sich als eine Abfolge kleinerer "Plätzchen".

Die im Norden, Westen und Süden des Platzes vorhandenen Schaufensterzonen können aufgrund der lückenhaften Randbebauung nicht zu einer Aufwertung des Platzes beitragen. Aufgrund der geringen Tiefe der westlichen Randbebauung sind die hier vorhandenen größeren Ladenflächen sowohl zur Marktstraße als auch zum Löwenplatz hin orientiert, wobei der Hauptzugang von der Marktstraße erfolgt. Der Löwenplatz wird aufgrund seiner geringeren Bedeutung als Rückseite behandelt. Im südlichen Platzbereich schränkt die vorhandene Tiefgaragenzufahrt die Gestalt und Nutzbarkeit des Platzes erheblich ein. Der Ausgangsbereich der gut frequentierten Tiefgarage sorgt jedoch andererseits für eine Belebung. Seit der Aufwertung des Platzes durch einen kleineren Cafepavillon und eine großzügige Überdachung sorgt die innerstädtische Einzelhändlervereinigung "Treffpunkt Innenstadt" mit Unterstützung der Stadt Rüsselsheim durch regelmäßige Veranstaltungen für eine sehr intensive Belebung des Platzes. Für die vielen, die Innenstadt auf der Frankfurter Straße durchquerenden Autofahrer und ÖPNV Benutzer bleibt diese Belebung unsichtbar. Der Löwenplatz ist ein Platz für "Insider". Aufgrund der abgeschiedenen Lage wäre der Platz ohne die intensive Bespielung erheblich weniger frequentiert.

Insgesamt erscheint der momentane Umgang mit dem Löwenplatz von einem großen Widerspruch geprägt: der einzige größere Platz außerhalb der Haupteinkaufsbereiche wird mit erheblichem Aufwand zum lebendigen Mittelpunkt der

Innenstadt inszeniert. Es stellt sich die Frage, ob der Löwenplatz, eine grundsätzliche Aufwertung der Randbebauung vorausgesetzt, nicht auch als ruhiger Ort des Rückzuges oder als Ort spezieller Nutzungen (Essen und Kaffeetrinken nach dem Einkaufen) eine Qualität erhalten kann, die ihn ohne intensive Bespielung lebensfähig macht und seiner Lage angemessen ist. In diesem Zusammenhang sollte aber nicht vernachlässigt werden, dass die Veranstaltungen auf dem Löwenplatz für die gesamte Innenstadt von erheblicher Bedeutung sind. Die Frage ist, ob der Löwenplatz trotz seiner introvertierten Lage tatsächlich der optimale Standort für belebende Veranstaltungen ist, oder ob diese an anderer Stelle sinnvoller verortet wären.

Straßen und Plätze außerhalb des Haupteinkaufsbereiches

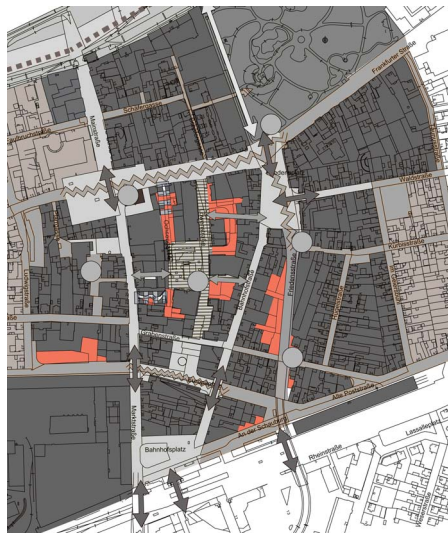


Der Haupteinkaufsbereich grenzt an eine Vielzahl von Straßen- und Platzräumen mit sehr unterschiedlichem Charakter und unterschiedlicher Funktion an. Die vorhandene Gestaltung der Straßenräume ist dabei häufig nicht oder nur eingeschränkt an die Eigenarten der raumbegrenzenden Bebauung angepasst. Von einer dörflichen Randbebauung geprägte Straßenräume unterscheiden sich in ihrer Gestalt nicht wesentlich von Straßenräumen in ehemaligen Arbeitersiedlungen. Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion sind häufig nicht von Seitenstraßen unterscheidbar. Insgesamt erscheint die vorhandene Gestaltung der Straßen und Platzräume in vielen Teilbereichen wenig differenziert. Geschichte und Funktion der Straßen und Plätze sind nur eingeschränkt lesbar.



Analyse öffentliche Freiflächen

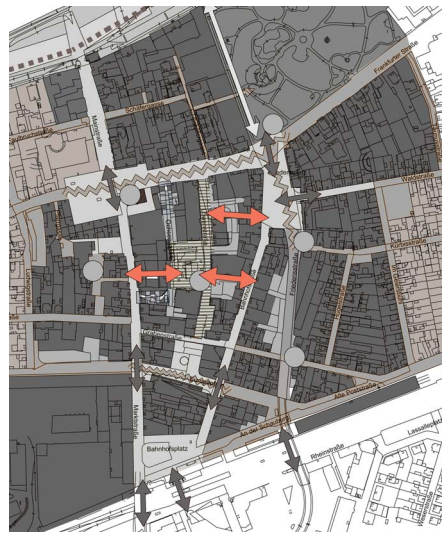
Die Hinterhöfe



Durch die nach 1945 erfolgte Neuordnung des öffentlichen Raumes gibt es vor allem im Bereich um den Löwenplatz eine Vielzahl von Gebäuden, die mit ihren unansehnlichen Rückseiten unmittelbar an den öffentlichen Raum oder öffentlich zugängliche private Räume angrenzen. Andienungszonen, Müllstandplätze, geschlossene Erdgeschossfassaden und Gebäuderückseiten verleihen diesen Bereichen den Charakter von Hinterhöfen. Angesichts der funktionalen Anforderungen der Einzelhandelsnutzungen sind die Ansprüche an diese Räume kaum veränderbar. Eine grundsätzliche Verbesserung der Situation lässt sich daher vor allem durch eine Flächenumwidmung erreichen. Hinterhöfe müssen nicht in jedem Fall öffentlich einsehbar und allgemein zugänglich sein.



Stadträumlich und funktional integrierte Passagen,



Löwenpassage und Volksbankpassage stellen eine wichtige Querverbindung zwischen der Marktstraße und der Bahnhofstraße her und sind für die Einbindung des Löwenplatzes in das innerstädtische Wegenetz von elementarer Bedeutung. Die Weisspassage verbindet den Friedensplatz mit der nördlichen Löwenstraße und dem Löwenplatz. Aufgrund der Dimension und der Gestaltung der Passagen und der Fassaden der Eingangsgebäude sind die Passagenzugänge momentan nur unzureichend wahrnehmbar. Die Löwenpassage entspricht durch ihre relativ großzügige Grundfläche und die mittige Glasüberdachung am ehesten dem Typus einer "klassischen" Passage. Bei der Volksbank- und der Weisspassage handelt es sich eher um Durchgänge als um Passagen im eigentlichen Sinne.



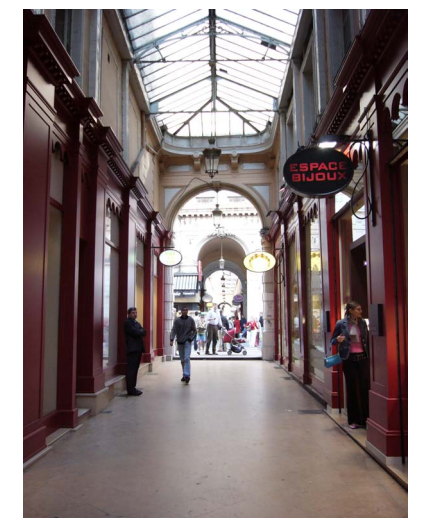
Stadträumlich und funktional nicht integrierbare Passagen



Die Durchgänge von der Frankfurter Straße zur Ochsenstraße und von der Marktstraße zum südlichen Platzrand des Löwenplatzes sind, im Gegensatz etwa zur Löwenpassage, eher "beschaufensterter Durchlässe" als Passagen im klassischen Sinne. Beide Durchgänge führen von belebten Straßenräumen in unattraktive Bereiche mit Hinterhofcharakter. Dimension und Gestaltung der Durchgänge sind sehr unbefriedigend und wenig einladend. Die Verbindung von der Marktstraße zum Löwenplatz ist aufgrund der unmittelbar angrenzenden parallel verlaufenden Löwenpassage funktional überflüssig. Die Ochsenstraße ist ein Teil des historischen Stadtgrundrisses, aber als solcher nicht identifizierbar. Der Löwenplatz wäre über die Löwenstraße und die Löwenpassage auch ohne die Ochsenstraße ausreichend an die Haupteinkaufsbereiche angebunden.



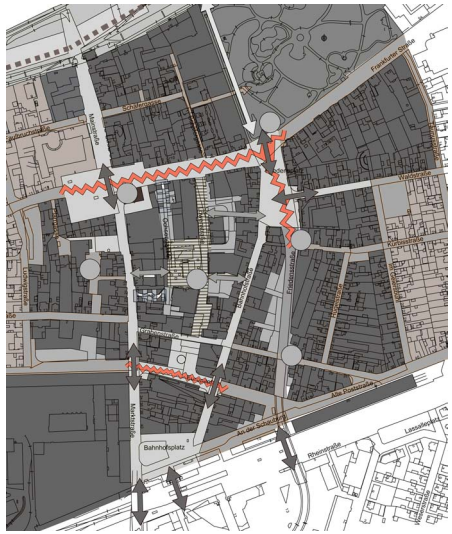
Passage ?



Passage in Lyon

Analyse öffentliche Freiflächen

Trennwirkung durch hohe Verkehrsbelastung und verkehrsbezogene Gestalt



Die überwiegend auf die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs zugeschnittene Gestaltung der Frankfurter Straße, insbesondere im Bereich der Stadtkirche, der Friedensstraße und der Weisenauer Straße verhindert eine funktional befriedigende fußläufige Vernetzung des Fußgängerzonenbereichs mit den nördlich angrenzenden Wohngebieten und dem Mainvorland, dem Bahnhofplatz und dem Gebiet "Im Geiersbühl".



Wichtige, momentan durch Verkehrsbarrieren behinderte Fußwegebeziehungen



Sowohl die Vernetzung der Haupteinkaufsbereiche mit den nördlich, östlich und südlich angrenzenden Quartieren als auch der räumliche und funktionale Zusammenhang innerhalb der Fußgängerzone werden durch die Dimension und Gestaltung vorhandener Hauptverkehrsstraßen und die südlich an die Innenstadt angrenzende Bahntrasse erheblich beeinträchtigt.



Verkehrsunterführung mit räumlicher und funktionaler Trennwirkung

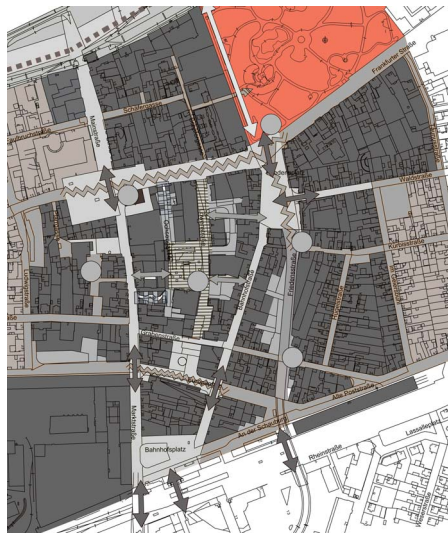


Die tiefliegende Trasse der Friedensstraßenunterführung beeinträchtigt durch ihre Lage und Dimension die Attraktivität der Verbindungen zwischen der Innenstadt und den östlich angrenzenden Wohnquartieren. Da die Trasse durch den Innenbereich eines ehemals geschlossenen Baublocks führt, sind die unansehnlichen Gebäuderückseiten der Bebauung entlang der Bahnhofstraße voll einsehbar. Aufgrund der erheblichen Bedeutung der Straße für die innerstädtische Erschließung ist eine prinzipielle Veränderung der Situation nicht möglich. Aufwertungsmaßnahmen können nur unter Beibehalt der Erschließungsfunktion des Straßenraumes realisiert werden.



Analyse öffentliche Freiflächen

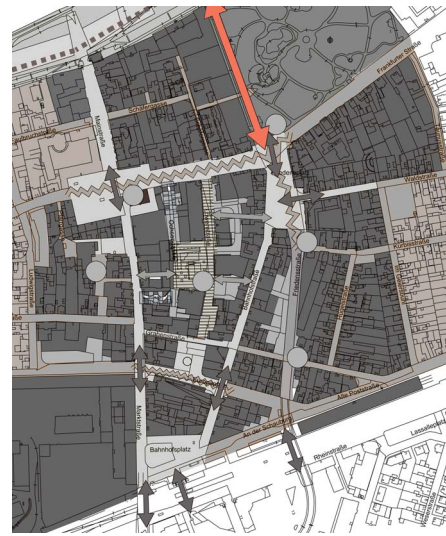
Stadtpark



Der ursprünglich als privater Park (Vernapark) angelegte, als Landschaftspark gestaltete Stadtpark vermittelt durch seine Lage und seine überwiegend geschlossene Ummauerung bis heute etwas von der introvertierten Privatheit seiner Ursprungskonzeption. Der Park ist die attraktivste Verbindung von der Innenstadt zu den östlich angrenzenden Museen (Opelvillen und Stadtmuseum). Der Parkzugang am Friedensplatz mit seiner Verbindungsfunktion zwischen introvertierter Naturinszenierung und belebter steinerner Stadt weist große Aufwertungspotentiale auf. Der Stadtpark als attraktiver und charaktvoller Grünraum der Innenstadt hätte eine bessere Außendarstellung verdient.



Verknüpfungsbereich Friedensplatz - Mainvorland



Von der künstlichen Ruine im Vernapark mit ihrem Trompe l'oeil (Augentäuschung) führt eine streng achsiale Wegeverbindung entlang des ehemaligen Ortsrandes in Richtung Friedensplatz. Aufgrund des westlich der Achse angeordneten Parkzugangs endet der Weg jedoch nicht geradlinig am Friedensplatz, sondern schwenkt kurz vorher in Richtung Parkzugang ab. Die Achse endet am geschlossenen Zaun des Parks. Ein Übergang vom Vernapark in das Mainvorland bzw. auf den Maindeich ist im Bereich der Ruine nicht möglich. Eine Verbindung zwischen Friedensplatz und Mainvorland ist aufgrund der fehlenden Übergänge an den Endpunkten der Achse nicht vorhanden.



Das Mainvorland

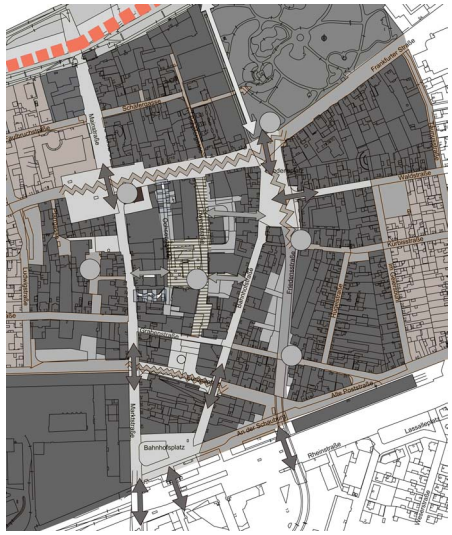


Auf historischen Aufnahmen präsentiert sich das Mainvorland als einfache Wiese ohne jede sonstige Bepflanzung. Vom Mainvorland war sowohl die Randbebauung der Stadt als auch der Fluss und die gegenüberliegende Mainseite frei und weiträumig einsehbar. Durch die heute vorhandene Bepflanzung des Flussufers mit großkronigen Laubbäumen ist der Fluss in vielen Bereichen nicht mehr sichtbar. Man steht auf dem Deich und sieht keinen Fluss, sondern wähnt sich am Rande eines Waldes. Die Einmaligkeit der Situation zwischen Stadt und Main ist nicht mehr spürbar. An einer Verbesserung dieser Situation wird bereits gearbeitet, das Grün wird neu geordnet.



Analyse öffentliche Freiflächen

Regionalpark - Route



Die auf dem Mainvorland verlaufende Regionalparkroute tangiert die Innenstadt am nördlichen Siedlungsrand. Vor allem für Radfahrer hat die Route eine überörtliche Bedeutung. Aufgrund der Randlage bleibt die Innenstadt für Vorbeifahrende unentdeckt. Eine Führung der Route über den Marktplatz und die Mainzer Straße ist aufgrund der hier größtenteils fehlenden Radwege nicht möglich.

Die Nutzer der Route gewinnen ihren Eindruck von der Innenstadt vor allem durch die Gestaltung der Randbebauung entlang des Maindamms. Der Stadteingang an der Mainstraße ist hierbei von großer Bedeutung und weist erheblichen Aufwertungsbedarf auf. Für das Mainvorland selbst liegen Planungen zur Aufwertung vor, die sich zur Zeit in der Realisierung befinden.

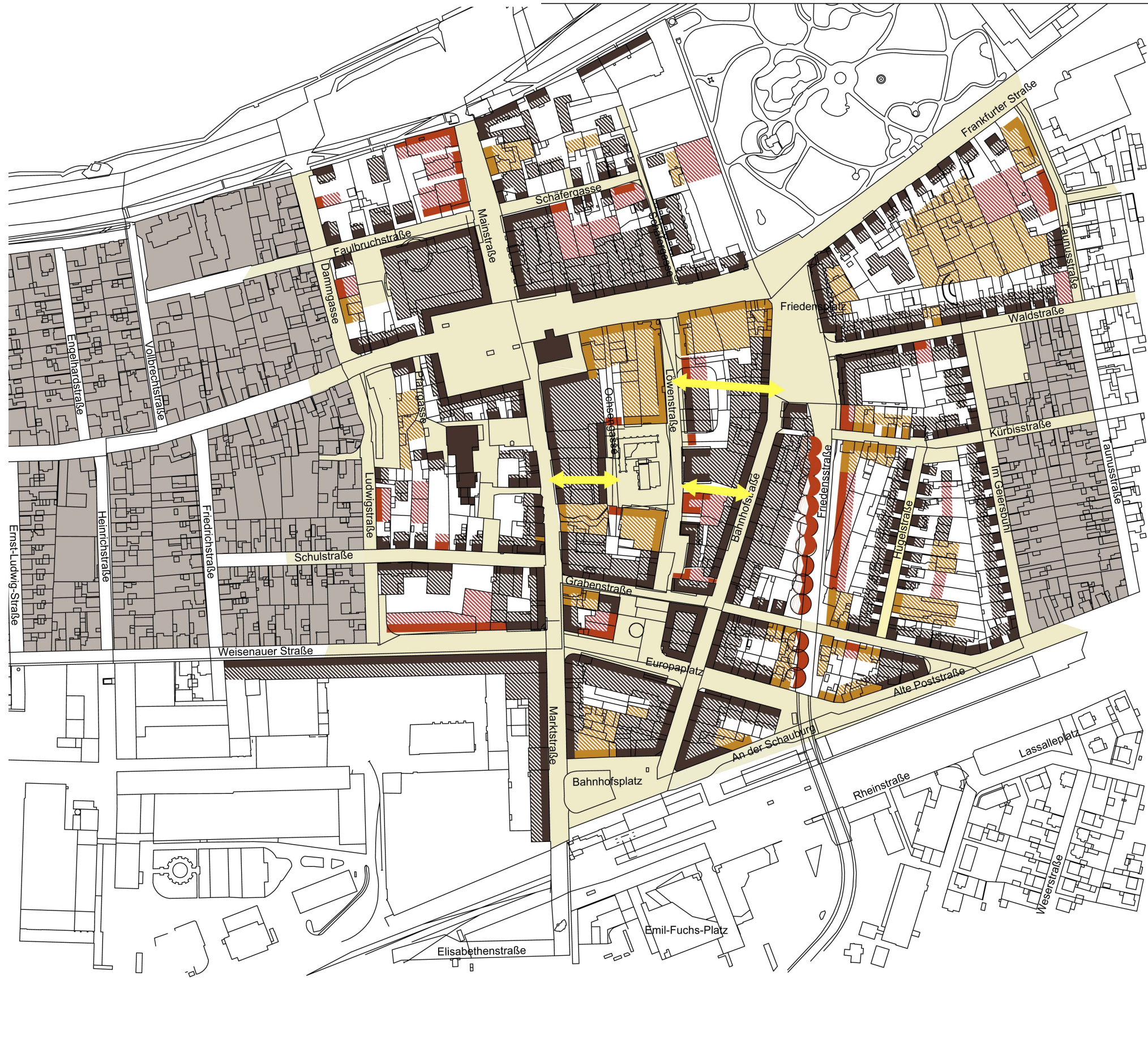





Einzelbereiche mit hohem funktionalem und / oder gestalterischem Aufwertungsbedarf



Unabhängig von der künftigen Gesamtgestaltung des Dreiecks zwischen Bahnhofplatz, Marktplatz und Friedensplatz gibt es eine Anzahl kleinerer Bereiche, die einen erheblichen Aufwertungsbedarf aufweisen. Im Zuge der Rahmenplanerarbeitung wurden diese Teilbereiche vertiefend untersucht und alternative Lösungsvorschläge erarbeitet. Die Vorschläge werden im Rahmen der Ausführungen zum Zielplan Öffentlicher Raum näher erläutert.

Analyse Raumkanten und Bauflächen



-  Vorhandene, stadträumlich integrierte Gebäude und Freiflächen
-  Vorhandene, stadträumlich / funktional und gestalterisch nicht integrierte Gebäude und Freiflächen Umstrukturierungsbereiche
-  Bebaute, nicht geplante Blockinnenbereiche mit Neuordnungsbedarf
-  Unbebaute Bereiche mit fehlender Raumkante zum öffentlichen Raum
-  unbebaute Blockinnenbereiche mit Nachverdichtungspotential
-  Wichtige funktional integrierte stadträumlich ungenügend wahrnehmbare Durchgänge und Passagen
-  Fehlende Abschirmung durch raumwirksame Grünkante
-  Stadträumlich und funktional integrationsfähige öffentliche Räume

Analyse Raumkanten und Bauflächen

Raumkanten und Bauflächen

Die bereits beschriebenen Planungen für einen Umbau der Rüsselsheimer Innenstadt nach 1945 konnten bis heute nur in Teilbereichen umgesetzt werden. Die Innenstadt wird daher durch sehr heterogene Baustrukturen mit unterschiedlichster Maßstäblichkeit bestimmt.

Durch Straßendurchbrüche und Platzerweiterungen freigewordene Grundstücke sind teilweise bis heute unbebaut. Kleine Vorkriegsgebäude grenzen unmittelbar an großmaßstäbliche Bauten der Wiederaufbauphase. Während in den Haupteinkaufsbereichen kaum private Freiflächen vorhanden sind, befinden sich in den Randbereichen der Innenstadt ehemals landwirtschaftlich genutzte Anwesen mit großen, zusammenhängenden und kaum genutzten Freibereichen sowie leerstehenden Scheunen und Nebengebäuden.

Die Innenstadt Rüsselsheims wird geprägt durch ein buntes Nebeneinander unterschiedlichster Stadträume. Dörfliche Gassen, ehemalige Arbeitersiedlungen, Kleinstadtatmosphäre und urbane Räume grenzen unmittelbar aneinander. Bei entsprechender "Heilung" der vorhandenen Brüche und Zäsuren bietet die Innenstadt große Potentiale für eine anregende Vielfalt auf engstem Raum.

Vorhandene stadträumlich integrierte Gebäude und Freiflächen

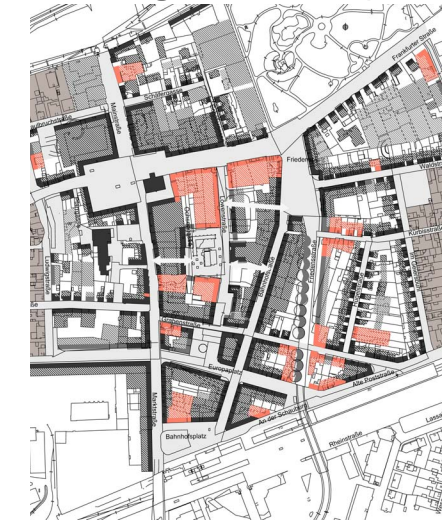


In vielen Bereichen der Innenstadt sind Gebäude vorhanden, die unter rein räumlichen Aspekten (Höhe der Gebäude, Stellung der Gebäude zum öffentlichen Raum) ausreichend in den Stadtraum integriert sind.

Nach momentan vorhandenem Kenntnisstand sind die Gebäude innerhalb der gekennzeichneten Bereiche durch konventionelle Sanierungsmaßnahmen (Verbesserung der Grundrisse und der Erschließung, Modernisierung der technischen Infrastruktur, Fassadenaufwertung) dauerhaft zu erhalten. Die teilweise vorhandenen Höhenversprünge der Straßenrandbebauung z.B. in der Bahnhofstraße stellen keinen grundsätzlichen Mangel dar und können gestalterisch bewältigt werden. Gerade die stadträumlich integrierten kleineren Gebäude aus der Vorkriegszeit sind wichtige Erinnerungsträger.



Vorhandene, stadträumlich / funktional oder gestalterisch nicht integrierte Gebäude / Freiflächen

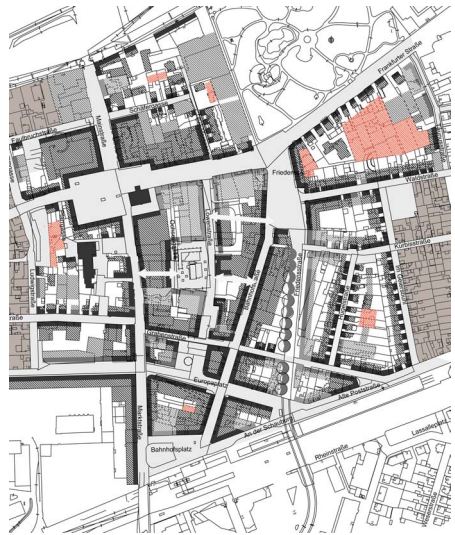


In den gekennzeichneten Teilbereichen sind Gebäude vorhanden, die hinsichtlich ihrer Kubatur, ihres Bauzustandes, ihrer Zuordnung zum öffentlichen Raum, ihrer Nutzung oder ihrer Gestalt nicht sanierungsfähig erscheinen. Im Rahmen vertiefender Untersuchungen sollte genauer geklärt werden, ob die Bauten durch umfangreiche Umbauten erhalten oder durch Neubauten ersetzt werden sollten und inwieweit diese Maßnahmen ökonomisch zu realisieren sind. Prinzipiell bieten die teilweise großflächigen Umstrukturierungsbereiche erhebliche Potentiale für anspruchsvollere Neubebauungen und die dadurch mögliche funktionale und gestalterische Aufwertung der Innenstadt.



Analyse Raumkanten und Bauflächen

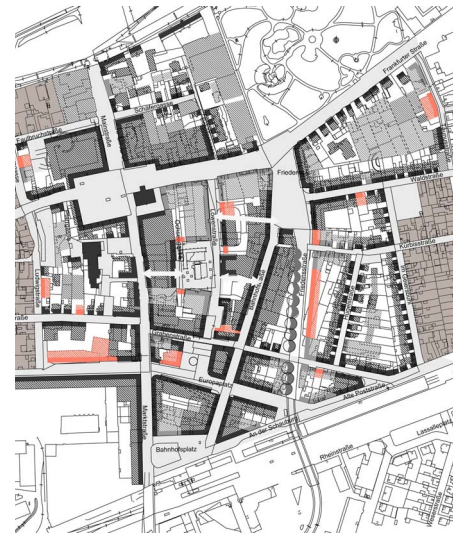
Bebaute Blockinnenbereiche mit Neuordnungsbedarf



Vor allem in den älteren, überwiegend aus der Vorkriegszeit stammenden Wohngebieten am Rande der Innenstadt gibt es Bereiche, in denen eine Vielzahl unternutzter oder leerstehender ehemaliger landwirtschaftlicher Nebengebäude vorhanden sind. Durch Bestandsumnutzung oder Neubebauung können diese Flächen für eine quantitative und qualitative Ergänzung des vorhandenen Wohnraumangebotes genutzt werden. Im östlichen Bereich der Frankfurter Straße steht ein großes zusammenhängendes Gebiet mit großen Entwicklungschancen zur Verfügung.



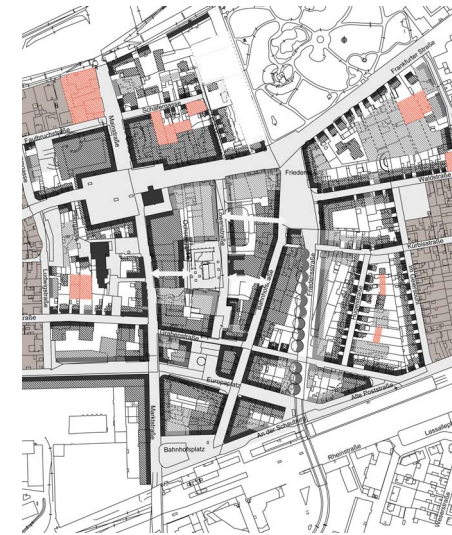
Unbebaute Bereiche mit fehlender Raumkante zum öffentlichen Raum



Durch die Neustrukturierung des öffentlichen Raumes in den 50er und 60er Jahren wurden in vielen Bereichen Grundstücke neu geordnet und Bauten abgerissen. In Teilbereichen blieben die freigeräumten Grundstücke bis heute unbebaut. Im Bereich um den Löwenplatz führt die neue Erschließung zu einem nur mangelhaft ausgeprägten Platzraum und öffentlichen Flächen mit nicht angemessenen Randnutzungen (Andienungszonen, private Stellplätze, Müllstandplätze, Gebäuderückseiten). Die fehlenden Raumkanten in den gekennzeichneten Bereichen beeinträchtigen die Qualität der angrenzenden öffentlichen Räume erheblich und führen in vielen Fällen zu einer mangelhaften Abschirmung der privat genutzten Freiräume. Insgesamt bieten auch diese Flächen Entwicklungspotentiale zur Weiterentwicklung und Belebung der Innenstadt.



Unbebaute Blockinnenbereiche mit Nachverdichtungspotential

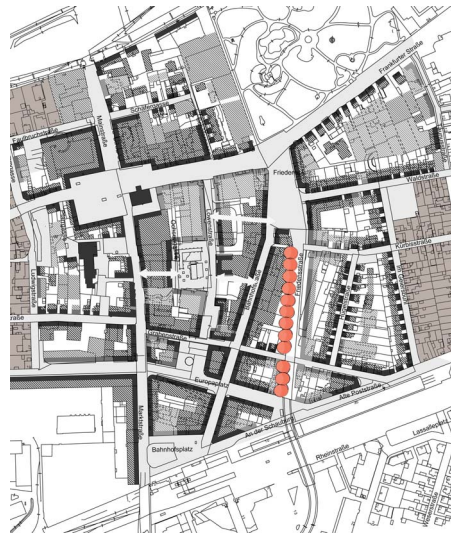


In den unmittelbar an die Haupteinkaufsbereiche der Innenstadt angrenzenden kleinteilig bebauten Wohngebieten sind größere zusammenhängende Blockinnenbereiche mit teilweise erheblichen Nachverdichtungspotentialen vorhanden. Durch die Nähe zur Innenstadt, zum Stadtpark, zum Mainvorland, zum Stadtmuseum und den Opelvillen, die sehr gute Verkehrsanbindung und die umgebende kleinteilige Bestandsbebauung mit teilweise hohem Grünanteil bieten diese Flächen bei entsprechend qualitativvoller und maßstäblich angepasster Bebauung erhebliche Entwicklungspotentiale für eine ergänzende Wohnbebauung. Für das historisch besonders bedeutsame Schäfergassenviertel ist inzwischen eine Rahmenplanung zur Steuerung einer behutsamen Nachverdichtung erarbeitet und beschlossen.



Analyse Raumkanten und Bauflächen

Fehlende Abschirmung durch raumwirksame Grünkante



Für Benutzer der drei östlichen Stadtzugänge Kürbisstraße, Grabenstraße und Alte Poststraße sind die Rückseiten der Randbebauung entlang der Bahnhofstraße mit ihren vorgelagerten Andienungszonen voll einsehbar. Der Haupteinkaufsbereich der Innenstadt präsentiert sich entlang der Friedensstraße als eine Aneinanderreihung überwiegend unansehnlicher Rückseiten.

Der Bereich ist als Andienungszone unverzichtbar. Eine gestalterische Aufwertung der Gebäude und Freiflächen wird nur in einem sehr langfristig angelegten Zeitrahmen und unter Erhalt der bestehenden Funktion zu realisieren sein.



Analyse Grünflächen



-  öffentliche Grünfläche
-  Öffentliche Grünflächen Mainvorland
-  Private Freiflächen überwiegend begrünt
-  Private Freiflächen überwiegend befestigt kein Grün od. geringer Grünanteil
-  Gebäude mit Defiziten in der Freiflächenausstattung und Freiflächenqualität
-  Öffentliche Räume mit starken Defiziten in der Grünausstattung
-  Öffentliche Räume innerhalb des Haupteinkaufsbereichs

Analyse Grünflächen

Grünflächen

Der nebenstehende Analyseplan verdeutlicht die unterschiedliche öffentliche und private Grünausstattung der einzelnen Quartiere innerhalb des Rahmenplangebietes. Während im Haupteinkaufsbereich um die beiden Fußgängerzonen Marktstraße und Bahnhofstraße praktisch keine privaten Grünflächen vorhanden sind, weisen die Blockinnenbereiche der angrenzenden Wohnquartiere teilweise großflächig zusammenhängende Grünflächen auf. Die steinerne Innenstadt wird umgeben von großzügig durchgrünt Wohnquartieren.

Die Ausstattung des Untersuchungsgebietes mit öffentlichen Grünflächen ist durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Stadtpark und zum Mainvorland gut.

Insgesamt bietet die vorhandene Größe und Lage der Grünbereiche hervorragende Ausgangsbedingungen für eine qualitativolle Weiterentwicklung des Gesamtgebietes.

Durch die räumliche Nähe sehr unterschiedlicher Gebiete kann auf relativ kleinem Raum eine große Vielfalt unterschiedlicher Gestalt- und Nutzungsansprüche angesprochen werden. Im Dreieck der steinernen Innenstadt ist urbanes Leben ohne einen Verzicht auf die Nähe zu großzügigen öffentlichen Grünanlagen möglich.

In den angrenzenden Quartieren kann man ruhig und mit einem Garten, der so manchen Reihenhausbesitzer vor Neid erblassen lässt, direkt am Rande der Innenstadt leben.

Öffentliche Grünflächen



Der unmittelbar an die Innenstadt angrenzende Stadtpark ist neben dem Mainvorland der bedeutendste öffentliche Grünbereich im nördlichen Stadtgebiet. Der ursprünglich als Landschaftspark nach englischen Vorbildern angelegte Park ist weitgehend in seiner Ursprungskonzeption erhalten. Durch die fast vollständig geschlossene Umfassungsmauer und seine Randlage abseits der intensiv frequentierten Fußwegebeziehungen wird der Park trotz seiner hohen Qualität und relativ intensiven Nutzung gerade von Ortsfremden nur ungenügend wahrgenommen. Der Park vermittelt noch heute etwas von der Intimität des ehemaligen Privatparks der Familie Verna.

Durch die Lage zwischen den Haupteinkaufsbereichen der Innenstadt und den östlich angrenzenden Kultureinrichtungen (Opelvillen, Museum, Parkschule, Ordnungsamt) kommt dem Park eine wichtige Verbindungsfunktion zu, die im Zuge der Neugestaltung des Friedensplatzes berücksichtigt und aufgewertet werden sollte.



Öffentliche Räume mit starken Defiziten in der Grünausstattung

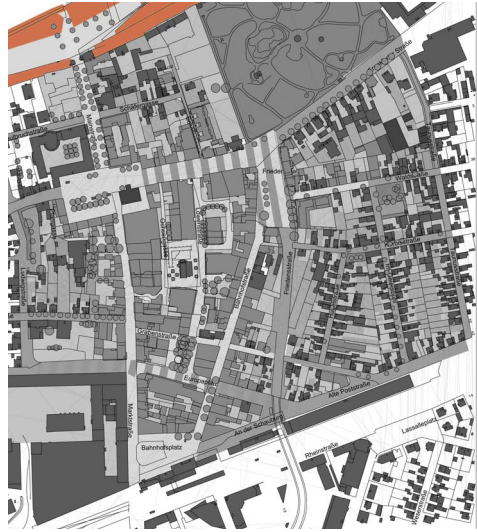


Die Frankfurter Straße ist in vielerlei Hinsicht die bedeutendste Straße der Innenstadt. Sie ist nicht nur einer der ältesten Straßenzüge Rüsselsheims und verbindet zwei der wichtigsten Platzräume der Stadt (Friedensplatz und Marktplatz), sie ist auch als Erschließungsstrasse von erheblicher Bedeutung und entsprechend stark befahren. Für Vorbeifahrende ist sie derjenige Bereich, der das Bild der Innenstadt bestimmt. Rüsselsheim präsentiert sich hier im Wesentlichen als Autostadt. Die Bürgersteige sind schmal und mit Ketten gesichert; die Kirche erscheint unzugänglich, die Fassaden auf der Südseite der Straße wirken wenig einladend, lediglich der Marktplatz macht neugierig auf einen Besuch der Stadt. Sicherlich muss man die Innenstadt gut erreichen können. Aber man sollte auch einen Grund sehen, das Auto zu verlassen. Geschäfte leben von Fußgängern. Sowohl in der Frankfurter Straße, als auch am Friedensplatz und in der Weisenauer Straße könnte sich die Stadt besser nach Aussen präsentieren ohne dass deswegen der Verkehr zum Erliegen kommen muss. Schon mit einer Baumreihe könnte viel erreicht werden.



Analyse Grünflächen

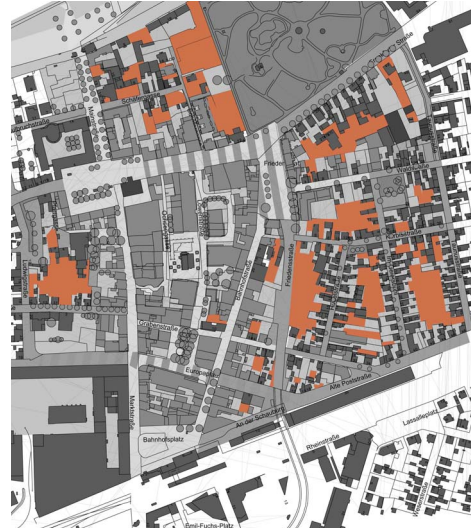
Öffentliche Grünflächen Mainvorland



Der Main ist sowohl für die historische Entwicklung der Stadt als auch für ihre aktuelle Einbindung in die Region von herausragender Bedeutung. Auch wenn der Fluss als Verkehrsweg heute keine wirklich wichtige Funktion für die Stadt mehr hat, ursprünglich war der Main das wichtigste Band, das die Stadt mit der Region und der Welt verband. Die heutige Gestaltung des Ortsrandes zum Main und des Mainvorlandes entsprechen dieser historischen Bedeutung des Flusses nur eingeschränkt. In vielen Bereichen wendet sich die Stadt vom Fluss ab. Trotz des Maindamms als notwendige Barriere zwischen Stadt und Main kann die Situation in vielen Bereichen verbessert werden. Die Terrasse an den Opelvillen und der neue Anlegesteg zeigen, wie eine Zuwendung zum Fluss erfolgen kann. Viele vorhandene Potentiale (Einmündung der Mainstraße als Hauptverbindung in die Innenstadt, Terrasse der Mainlust, Neubauten auf dem Mainblock, Ruine am Stadtpark etc.) können genutzt werden, um die Anbindung der Stadt an den Main zu verbessern. Langfristig bietet sich an der Mainfront die einmalige Chance, eine prägnante Stadtkante unmittelbar am wichtigsten Naturraum der Stadt auszubilden.



Private Freiflächen überwiegend begrünt



In den Blockinnenbereichen der an die Innenstadt angrenzenden Wohnquartiere des "Geiersbühl", des Westends und des Schäfergassenviertels sind teilweise großflächig zusammenhängende private Grünflächen vorhanden. Die Flächen sind für die Wohnqualität in diesen Gebieten von großer Bedeutung. Bedingt durch die Stellung der Gebäude unmittelbar am Straßenraum und die relativ kleine Grundfläche der Bebauung entstehen im Blockinneren große, vor Einblicken vom öffentlichen Raum geschützte Gartenflächen, die eine deutlich höhere Qualität besitzen als das, was in der Regel in einem Neubaugebiet, z.B. bei einer Reihenhausbauung, möglich ist. Das Wohnen in einem etwas älteren und gelegentlich reparaturbedürftigen Haus wird ausgeglichen durch einen großen Garten und die unmittelbare Nähe zur Innenstadt.



Private Freiflächen, überwiegend befestigt kein Grün oder sehr geringer Grünanteil

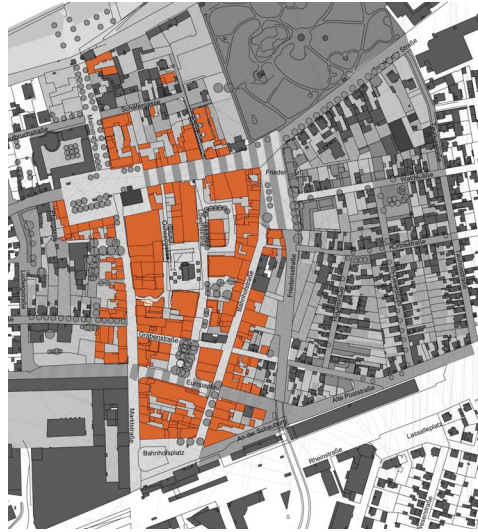


Die aufgrund der hohen Bebauungsdichte verhältnismäßig kleinen unbebauten Flächen in den Haupteinkaufsbereichen werden in vielen Bereichen für die Andienung der Geschäfte und zur Unterbringung privater Stellplätze genutzt. Entsprechend gering ist der Anteil der Grünflächen im Kernbereich. Parkplätze und Andienungszonen bestimmen das Bild der privaten Freiflächen. Zur Stabilisierung und Stärkung der Wohnnutzung in den Hauptgeschäftsbereichen ist eine umfassende Aufwertung des Wohnumfeldes erforderlich, von der auch die "Geschäftsadresse" Innenstadt profitieren wird. In den Randbereichen der Innenstadt (Westend, Geiersbühl, Schäfergasse) ist die Freiflächenausstattung und -qualität deutlich besser als im Haupteinkaufsbereich. Dennoch weist eine Vielzahl von Flächen grundsätzlichen Aufwertungsbedarf auf.



Analyse Grünflächen

Gebäude mit Defiziten in der Freiflächenaustattung und Freiflächenqualität



Für diejenigen, die die Innenstadt als Kunden nutzen oder hier ihren Arbeitsplatz haben, sind vor allem die Straßen und Plätze der Stadtmitte wichtig. Hier macht man seinen Schaufensterbummel, trinkt noch einen Kaffee oder verbringt seine Mittagspause.

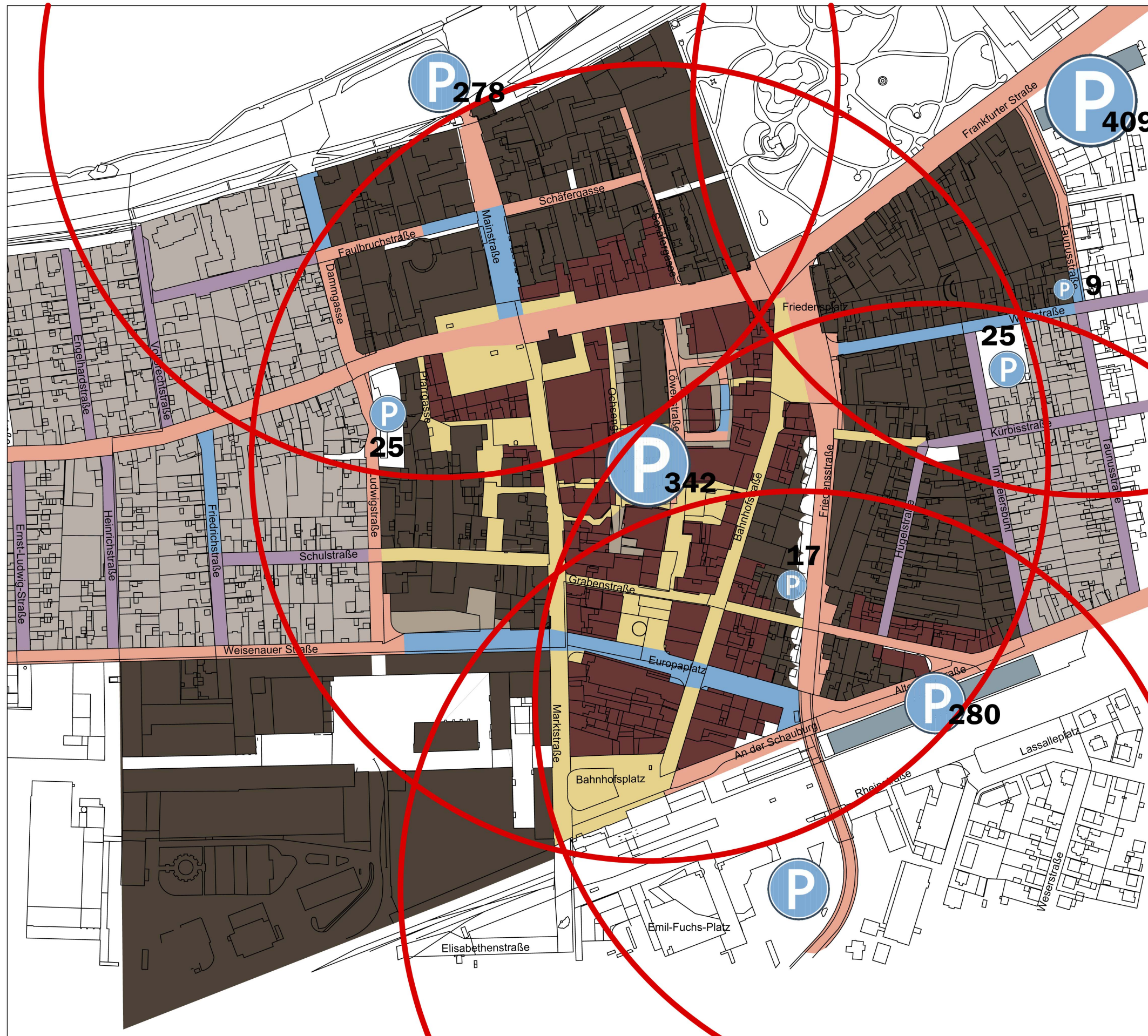
Die Bewohner der Innenstadt haben andere Bedürfnisse. Um ungestört vor Einblicken in der Sonne sitzen zu können oder zur Feier einer Grillparty am Wochenende sind entsprechend nutzbare private Freiflächen erforderlich. Aufgrund der bereits beschriebenen Situation sind diese Flächen häufig nicht vorhanden oder werden so genutzt, dass ein Aufenthalt unattraktiv ist. Wer sitzt schon gerne auf engstem Raum zwischen parkenden Autos und Mülltonnen?

Zur Erhöhung des Wohnwertes der Wohnungen in der Innenstadt und zur Attraktivitätssteigerung der Stadtmitte für breitere Nachfragerschichten ist eine Verbesserung der Freiflächenqualität und Ausstattung dringend erforderlich.

Dabei muss es nicht immer der eigene Garten sein. Häufig kann schon der Anbau eines Balkons oder eine Dachterrasse die Wohnqualität deutlich steigern.



Analyse Stellplätze



- Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche ohne öffentliche Parkplätze
- Erschließungsstraßen ohne öffentliche Stellplätze
- Erschließungsstraßen mit Anwohnerparkplätzen ohne öffentliche Parkplätze
- Erschließungsstraßen mit öffentlichen Stellplätzen
- Gebäude ohne ausreichende Stellplatzversorgung
- P Öffentliche Parkplätze in Sammelanlagen (Sammelparkplätze, Tiefgaragen, Parkpaletten)
- 300 Meter Radius um Sammelparkplätze

Analyse Stellplätze

Das Parken

Vor allem für die Einzelhändler in der Innenstadt ist die Erreichbarkeit ihrer Geschäfte für motorisierte Kunden von elementarer Bedeutung.

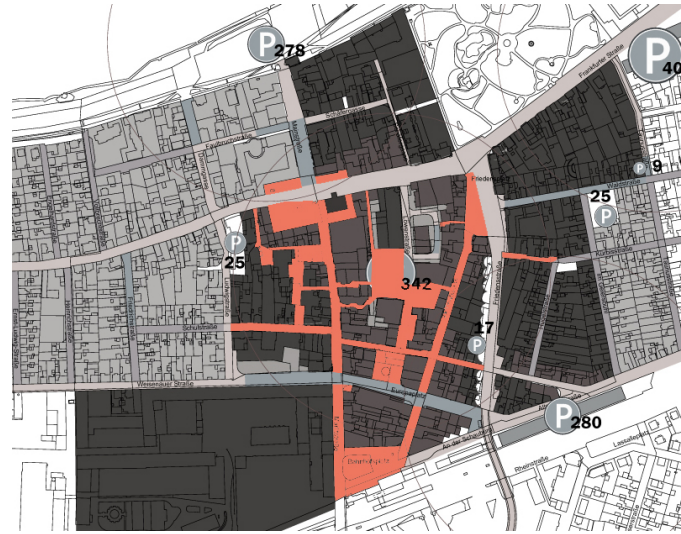
Aber auch für die Bewohner und Arbeitnehmer in der Stadt spielt das Parken eine wichtige Rolle. Eine Wohnung oder ein Büroraum ohne einen Stellplatz in der Nähe ist deutlich schwerer zu vermieten als mit einem Stellplatz.

Durch die Ausweisung der Bahnhofstraße, der Marktstraße, der Grabenstraße und der südlichen Löwenstraße als Fußgängerzone sowie aufgrund der für die Bewohner der angrenzenden Wohngebiete sinnvollen Ausweisung von Anwohnerstellplätzen sind im gesamten Innenstadtgebiet nur sehr wenige Straßenrandparkplätze vorhanden. Die vorhandenen Stellplätze befinden sich überwiegend in Sammelanlagen (Sammelparkplätze Mainufer, Waldstraße und Ludwigstraße, Parkdeck Frankfurter Straße und Alte Poststraße, Tiefgarage Löwenplatz).

Quantitativ ist die Anzahl der vorhandenen Stellplätze ausreichend. In den Sammelanlagen der Innenstadt sind insgesamt ca. 1400 Stellplätze vorhanden.

Mit Ausnahme außergewöhnlicher Ereignisse gibt es keine Situation, in der in den beiden attraktivsten Anlagen (Löwenplatz und Mainvorland) keine Stellplätze frei sind.

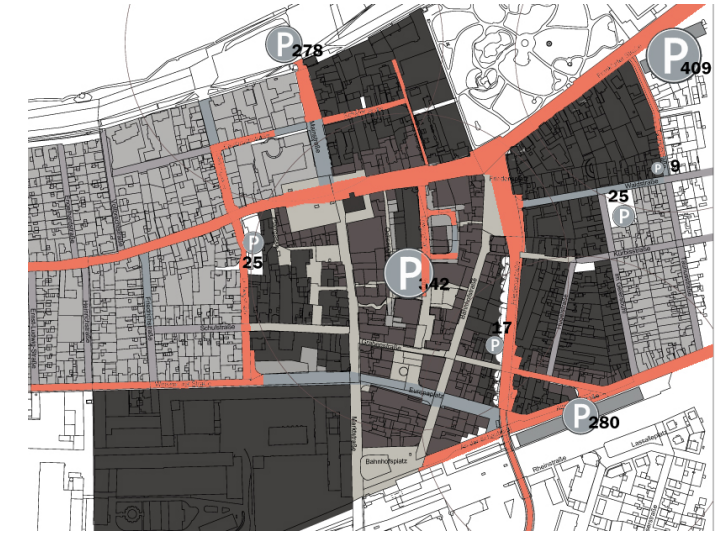
Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche ohne öffentliche Parkplätze



In den Fußgängerzonen der Innenstadt sind naturgemäß keine Stellplätze vorhanden. Im Hinblick auf die Einkaufsatmosphäre ist diese Situation von großem Vorteil. Wie in einem Einkaufszentrum ist in vielen Bereichen ein "Bummel" ohne Störungen durch den Autoverkehr möglich. Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes ist in dieser Hinsicht als überwiegend gut zu bewerten. Anders als ein Einkaufszentrum wird die Innenstadt Rüsselsheims aber bewohnt und es gibt relativ viele Bürogebäude mit Arbeitnehmern, die nicht im Einzelhandel beschäftigt sind. Für diese Nutzergruppen ist der Mangel an Stellplätzen im öffentlichen Raum ein Nachteil, der durch die auch auf den Privatgrundstücken nur geringe Stellplatzanzahl noch verstärkt wird. In einigen, wenigen Fällen sind Tiefgaragen vorhanden. Für Bewohner, die ihr Auto gerne in der Nähe der Wohnung abstellen möchten, ist die Innenstadt in weiten Teilen ungeeignet.



Erschließungsstraßen ohne öffentliche Parkplätze

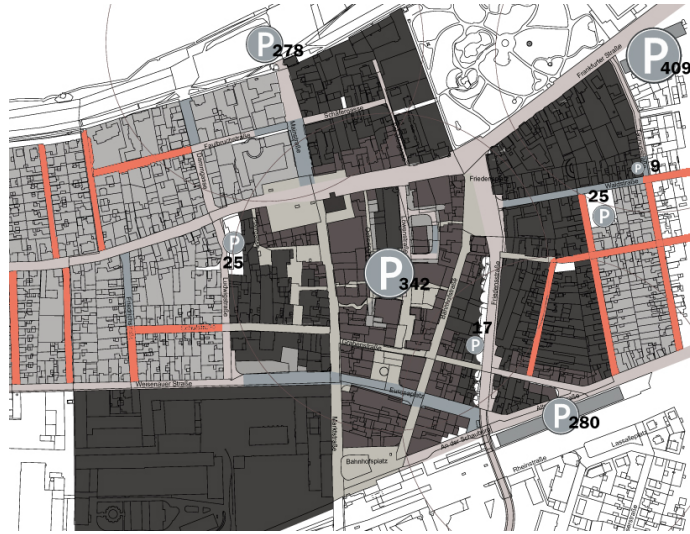


Aufgrund der momentanen Querschnitte und Nutzung der vorhandenen Erschließungsstraßen sind in vielen Bereichen keine Straßenrandparkplätze vorhanden. Kunden, Bewohner, Arbeitnehmer und sonstige Besucher der Innenstadt sind somit im wesentlichen auf die vorhandenen Sammelanlagen angewiesen. Für Kunden, die "nur mal kurz" etwas gezielt besorgen wollen und für Bewohner im Bereich der Fußgängerzonen, die in den Abendstunden einen Parkplatz in der Nähe der Wohnung suchen, ist diese Situation unbefriedigend. In der Zielplanung zum Thema Parken werden Vorschläge zur Lage ergänzender Stellplätze am Straßenrand gemacht.



Analyse Stellplätze

Erschließungsstraßen mit Anwohnerparkplätzen ohne öffentliche Stellplätze



In den an die Haupteinkaufsbereiche angrenzenden Wohngebieten Geiersbühl, Westend und Schäfergassenviertel sind nahezu alle Stellplätze als Anwohnerparkplätze ausgewiesen und stehen damit den Kunden und Arbeitnehmern der Innenstadt nicht zur Verfügung. Zusätzliche Stellplätze können in den größtenteils sehr schmal dimensionierten Straßenräumen nicht angeordnet werden. Da die Anwohner in den betreffenden Gebieten in der Regel über eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen auf Ihren Grundstücken verfügen, erscheint eine Anordnung zusätzlicher Stellplätze auch nicht notwendig. Zur Sicherung der Wohnqualität sollten die bestehenden Nutzungsbeschränkungen für die vorhandenen Stellplätze erhalten werden.



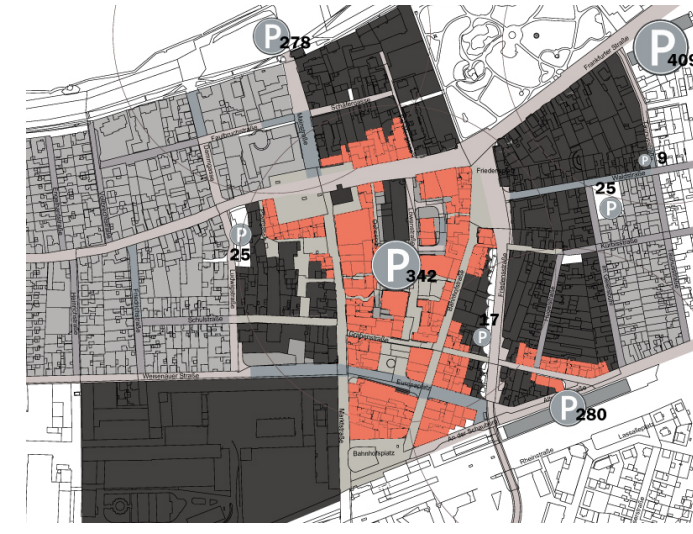
Erschließungsstraßen mit öffentlichen Parkplätzen



Attraktive und leicht erreichbare Straßenrandparkplätze sind lediglich in der Weisenauer Straße, der südlichen Mainstraße und der Waldstraße vorhanden. Generell sollten diese Stellplätze unbedingt erhalten bleiben, da sie momentan das einzige Angebot an Stellplätzen außerhalb der Sammelanlagen darstellen. In der Zielplanung werden ergänzende Standorte vorgeschlagen. Problematisch zu bewerten sind die wenigen öffentlichen Stellplätze in der kleinen Löwenstraße, die in diesem engen und durch die angrenzenden Wohngebäude empfindlichen Bereich für einen intensiven Parksuchverkehr sorgen, der in keiner angemessenen Relation zur funktionalen Bedeutung der Stellplätze steht.



Gebäude ohne ausreichende Stellplatzversorgung

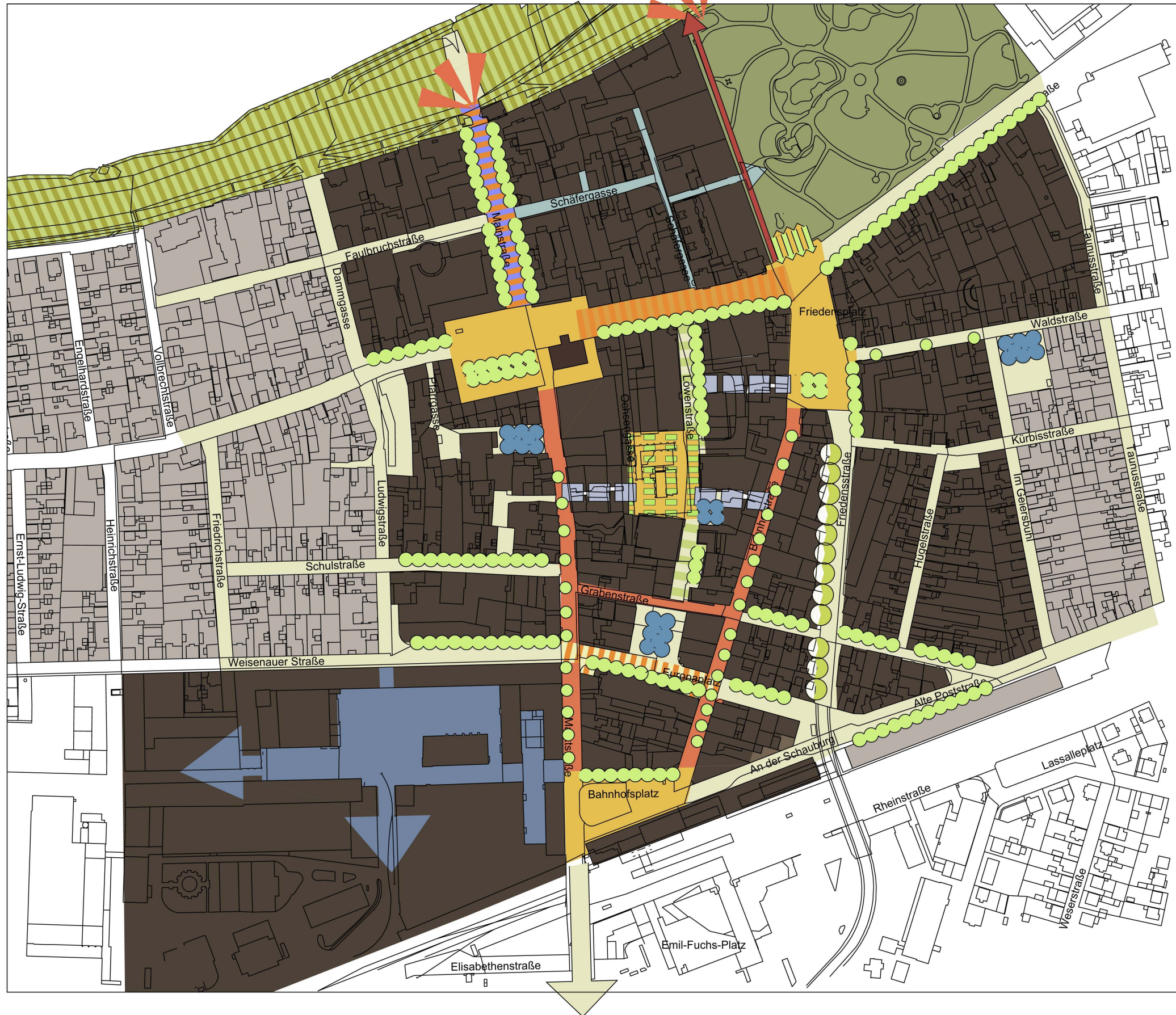


Die hohe bauliche Dichte, eine relativ kleinteilige Parzellierung und die dadurch kaum mögliche Realisierung von Tiefgaragen sowie die geringe Anzahl von Stellplätzen in den unmittelbar an die Innenstadt angrenzenden Straßenräumen führen im Kernbereich der Innenstadt zu einem Mangel an Stellplätzen für Bewohner und Arbeitnehmer. Die Vermarktung der Wohnungen und Büros wird dadurch zusätzlich erschwert. Im Rahmen der vorgesehenen großflächigeren baulichen Neuordnungen (Karstadt Areal, Bebauung südlich des Löwenplatzes) sollte das Stellplatzangebot durch den Bau von Tiefgaragen erweitert werden.



Entwicklungsziele






Zieldefinition öffentlicher Raum






Die Platzräume

-  **Die verbindenden Plätze**
Bahnhofplatz, Marktplatz, Friedensplatz
-  **Der innere Platz**
Löwenplatz
-  **Die intimen Plätze**
Gemeindepark, Europapark, kleiner Löwenplatz, Waldplatz

Die Straßenräume

-  **Die Promenade**
Frankfurter Straße
-  **Die Einkaufsstrassen**
Marktstraße, Bahnhofstraße, Grabenstraße
-  **Die verbindende Durchgangsstraße**
Weisener Straße
-  **Die Allee zum Main**
Mainstraße
-  **Die innere Straße**
Löwenstraße

Passagen, Gassen und Wege

-  **Die Passagen**
Löwenpassage, Volksbankpassage, Weisspassage
-  **Die Altstadtgassen**
Schäfergassenviertel
-  **Die Parkchse**
Vernapark

Grünelemente

-  **Vernapark**
-  **Das Tor zum Park**
Eingang Vernapark / Friedensplatz
-  **Mainvorland**
-  **Baumreihen mit enger Baumstellung**
-  **Aufgelockerte Baumreihen**
-  **Baumgruppen, Baumhaine**
-  **Hohe Baumreihe als Raumkante**

Die WerkStadt

-  **Straßen und Plätze im Altwerk**
-  **Opelgelände**

Zieldefinition öffentlicher Raum

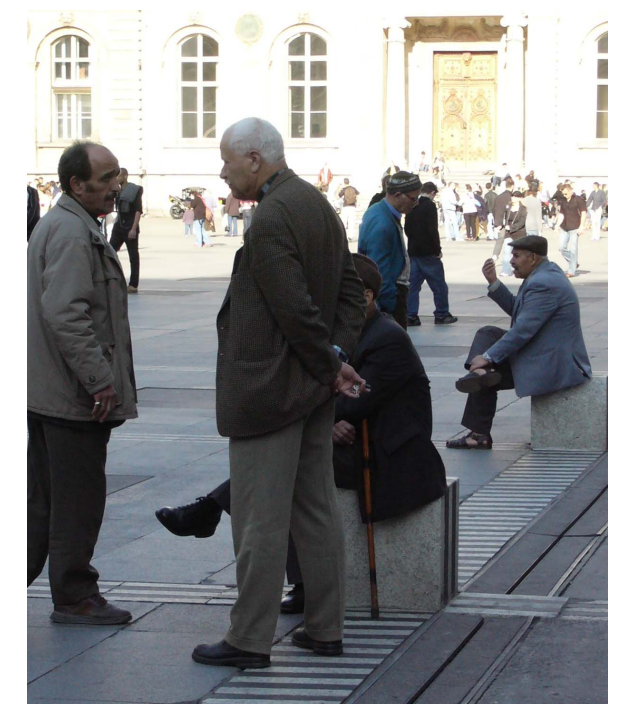
Eine Vielzahl von Plätzen mit unterschiedlichstem Charakter, eine schöne Parkanlage zwischen Main und ehemaligem Dorf, das grüne Band der Wiesen hinter dem Deich, Altstadtgassen und moderne Flaniermeilen. Insgesamt sind im Rahmenplangebiet viele sehr unterschiedliche öffentliche Räume mit großen Potentialen vorhanden.

Das Ziel der weiteren Entwicklung des öffentlichen Raumes sollte es sein, die Vielzahl der vorhandenen Qualitäten und Besonderheiten auszubauen, zu stärken und zu verdeutlichen. Rüsselsheim hat sehr viel Unterschiedliches auf engstem Raum zu bieten.

Aber jede Vielfalt muss geordnet sein, um nicht chaotisch zu wirken. Gerade im Zusammenhang mit der erst nach und nach zu realisierenden Harmonisierung der Gebäudegestalt kommt dem öffentlichen Raum eine wichtige Ordnungs- und Orientierungsfunktion zu. Eine prägnant und einheitlich gestaltete Straßen- oder Platzfläche kann gestalterische Brüche innerhalb der Randbebauung zwar nicht beheben, aber erheblich mildern. Bedingung für die ordnende und verbindende Wirkung einer Straßen- oder Platzgestalt ist, dass sie sich nicht in vielen kleinen aneinandergereihten Originalitäten und Sensationen verliert. Zu einem guten Platz gehört wenig: Ein angenehmer Belag, einige richtig platzierte Bäume, eine schöne Plastik oder ein Brunnen und eine sparsame Möblierung; fertig ist der Platz. Häufige Belagwechsel, Mauern aus Blumenkübeln, endlose Reihen von Pollern, riesige Verkehrsschilder, aufdringlich bunte Kinderspielgeräte und ähnliches können jeden Zusammenhang zerstören und dienen meistens nur der nachträglichen Behebung von Mängeln in der Grundkonzeption.

Als anregende Beispiele für Straßen und Plätze, die wenige Elemente benötigen, um viel zu erreichen und die gerade in ihrer Sparsamkeit große Wirksamkeit entfalten, sind nebenstehend einige Beispiele dargestellt.

Im Anschluss folgt die Beschreibung der wesentlichen Entwicklungsziele für die einzelnen Bereiche. Die Ziele wurden vor dem Hintergrund mit der im Übersichtsplan dargestellten Freiflächencharakteristik erarbeitet.



Die verbindenden Plätze

(Marktplatz, Bahnhofplatz, Friedensplatz)

Entwicklungsziele:

1. Die drei Plätze sind die verbindenden Räumen zwischen der Innenstadt und wichtigen angrenzenden Bereichen (Vernapark, Mainvorland, Opelvillen, angrenzende Wohnquartiere), ihre Verbindungsfunktion wird gestärkt.
2. Die Plätze werden zu Visitenkarten der Innenstadt. Durchreisende erhalten hier einen positiven Eindruck der Stadt.
3. Durch eine großzügige und zusammenhängende Gestaltung der Platzflächen wird die trennende Wirkung der Fahrbahnen zurückgenommen. Die Plätze werden als erlebbare zusammenhängende Flächen gestaltet. Aus unzusammenhängenden Plätzchen werden großzügige Plätze.
4. Um die Querungsmöglichkeiten in den Platzbereichen zu verbessern und eine zusammenhängende Gestaltung zu ermöglichen, werden Anzahl und Dimension der Fahrbahnen in den Platzbereichen, im Rahmen des aus verkehrlicher Sicht möglichen, reduziert.
5. Die platzbegrenzende Bebauung bildet eine zusammenhängende und ansprechende räumliche Fassung des Platzes. Sie bietet den Bühnenhintergrund für die Aktivitäten auf der Platzfläche.
6. Die Begrünung der Plätze erfolgt unter Berücksichtigung des räumlichen Gesamtzusammenhangs.
7. Durch eine entsprechende Neuordnung der Beleuchtung werden die Platzkanten betont. Die Plätze erhalten helle Wände.
8. Fest installiertes Mobiliar wird nur sparsam angeordnet. Das Mobiliar (Bänke, Papierkörbe, Fahrradständer, Infotafeln etc.) wird zusammenhängend gestaltet.
9. Die Möblierung der Sondernutzungsflächen (Tische, Stühle, Sonnenschirme, Präsentationssysteme etc.) unterstützt den hochwertigen Eindruck der Platzgestalt.

Maßnahmen:

1. Zusammenhängende Neugestaltung der einzelnen Platzoberflächen und der Platzmöblierung mit integrierter Neuordnung der Begrünung und der Beleuchtung.
2. Reduzierung der Fahrspuren gemäß Verkehrskonzept Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer.
3. Gestalterische Aufwertung der Randbebauung gemäß Gestaltleitbild. Eigentümer von Gebäuden an neu zu gestaltenden Plätzen werden bereits während der Planungsphase aktivierend beraten.
4. Bevorzugte Ansiedlung von Cafes, Restaurants und Gaststätten mit Aussenbestuhlung zur Platzbelebung.
5. Entrümpelung der Platzränder. Verbesserung der Gestaltung von Auslagen, Bestuhlungen, Sonnenschutzeinrichtungen etc. auf Sondernutzungsflächen in Abstimmung mit den Betriebsinhabern.



Bestand



Bildüberarbeitung

Der innere Platz

(Löwenplatz)

Entwicklungsziele

1. Der introvertierte Platz in der Mitte der Innenstadt wird entsprechend seiner besonderen Lage genutzt. Nach dem Shopping im Einkaufsdreieck findet man auf dem Löwenplatz einen Ort der Ruhe und des Rückzugs oder der speziellen Unterhaltung.
2. Die Wände des Löwenplatzes werden ergänzt und erneuert. Der Raum erhält ansehnlichere Tapeten. Aus einem zugigen Flur mit vielen Türen wird das Wohnzimmer Löwenplatz.
3. Die durch die Bebauung des Platzes (Tiefgaragenausgang, Überdachung, Pergola, Cafebox, Baumumfassungen) vorhandene kleinräumliche Gliederung wird zur Grundlage der weiteren Aufwertung. Im Gegensatz zu den offenen und zusammenhängenden Platzräumen der verbindenden Plätze (Bahnhofplatz, Marktplatz, Friedensplatz) ist der Löwenplatz der Ort der kleinen grünen Plätzchen.
2. Die Löwenpassage und die Volksbankpassage werden entsprechend ihrer Wertigkeit als wichtigste Platzzugänge gestalterisch und räumlich aufgewertet.
5. Aufgrund der introvertierten und relativ ruhigen Lage abseits der Haupteinkaufsbereiche und der Hauptverkehrsadern sind bei Neubaumaßnahmen um den Löwenplatz bevorzugt Wohngebäude denkbar.

Maßnahmen

1. Die Fassaden der an den Platz angrenzenden Gebäude werden im Sinne des Gestaltleitbildes aufgewertet.
2. Die wie ein Hinterhof wirkende Ochsengasse wird durch eine Sichtblende zum Löwenplatz geschlossen. Die unattraktive und nur eingeschränkt funktionsfähige Passage südlich der Löwenpassage sowie der benachbarte Hinterhofzugang werden im Zuge einer umfassenden Neuordnung der südlich an den Platz angrenzenden Randbebauung aufgegeben.
3. Die durch die Aufwertung von anderen innerstädtischen Platz- und Straßenräumen überflüssig werdenden Pflanzkübel werden zur intensiven Begrünung des Platzes verwendet.
4. Gemeinsam mit Händlern, Gastronomen und Eigentümern wird ein langfristig tragfähiges Nutzungskonzept entwickelt.



Bestand



Bildüberarbeitung

Die intimen Plätze

(Gemeindeplatz, Europaplatz, kleiner Löwenplatz, Waldplatz)

Entwicklungsziele

1. Die kleinen Plätze werden als grüne Oasen mit großkronigem Baumbestand erhalten (Gemeindeplatz, Europaplatz, kleiner Löwenplatz) bzw. ausgebaut („Waldplatz“= der Platz an der Waldstraße).
2. Kleiner Löwenplatz und „Waldplatz“ werden durch geeignete Maßnahmen von den unmittelbar angrenzenden Parkplätzen abgeschirmt.
3. Der Gemeindeplatz wird zu einem Ort für viele unterschiedliche Nutzer und zu einem Treffpunkt für die Gemeinde.
4. Die Grünfläche am Gemeindeplatz wird zum Gemeindegarten.
5. Der Waldplatz wird zum Quartiersplatz des Geiersbühl. Der Platz wird einheitlich möbliert. Der Name wird bei der Gestaltung berücksichtigt (der bewaldete Platz).
6. Die Plätze werden nur sparsam und jeweils gestalterisch einheitlich möbliert.



Platzgestaltung (Beispiel)

Maßnahmen

1. Abschirmung des kleinen Löwenplatzes und des Waldplatzes von den angrenzenden Parkplätzen.
2. Umgestaltung der Grünfläche am Gemeindeplatz zum Gemeindegarten (Realisierung durch die ev. Gemeinde).
3. Intensivere Nutzung des Gemeindeplatzes durch die Gemeinde (Brunch nach dem Gottesdienst, Gemeindefest, Freiluftgottesdienste, Konzerte etc.) und externe Nutzer (Gartentage im Gemeindegarten etc.).
4. Intensivere Betreuung des "Stammpublicums" auf dem Gemeindeplatz. Durchsetzung von Mindeststandards des Verhaltens (Müllentsorgung, Toilettenbenutzung).
5. Aufwertung des Platzes an der Waldstraße als Quartiersplatz für den Geiersbühl.



Bestand



Bildüberarbeitung

Die Promenade

(Frankfurter Straße)

Entwicklungsziele

1. Der aufgrund seiner Geschichte ungewöhnlich breite Straßenraum der Frankfurter Straße zwischen Friedensplatz und Marktplatz wird zu einer attraktiven Verbindung zwischen den beiden Flaniermeilen Bahnhofstraße und Marktstraße.
2. Gemeinsam mit den drei Hauptplätzen wird die Frankfurter Straße für Vorbeifahrende zur Schauseite der Innenstadt.
3. Breite Gehwege und Baumreihen sorgen vorrangig auf der Südseite der Straße („Karstadtseite“) für eine angenehme Einkaufs- und Aufenthaltsatmosphäre.
4. Der Gehweg auf der Südseite der Straße wird an der Stadtkirche vorbei bis zum Marktplatz fortgeführt. Die frei auf dem Marktplatz stehende Kirche ist für Fußgänger von allen Seiten zugänglich.
5. Kurzzeitparkplätze erlauben einen kurzen Halt für schnelle Besorgungen.
6. Eine grundsätzliche Umstrukturierung der südlichen Randbebauung sorgt für eine hochwertige Gebäudenutzung und eine gestalterische Aufwertung und Belebung des Straßenraumes.

Maßnahmen

1. Querschnittsreduzierung der Fahrspuren entsprechend der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens.
2. Freistellung der Kirche. Fortführung des Gehweges auf der Nordseite der Kirche.
3. Verbreiterung des Gehweges, vorrangig auf der Südseite der Straße.
4. Pflanzung von Baumreihen, vorrangig auf der Südseite der Straße.
5. Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen, z.B. zwischen neuen Baumpflanzungen.
6. Austausch von überdimensionierten Beschilderungsanlagen. Integration von zurückhaltend gestalteten Hinweisschildern in ein gestalterisches Gesamtkonzept.
7. Fortführung der Abstimmung und Beratung mit den Eigentümern des Karstadtgebäudes und des Löwencenters. Je nach Konzeptentwicklung Einbezug weiterer Eigentümer.
8. Qualitätssicherung im Hinblick auf den öffentlichen Raum und die Fassaden bei Neuordnungskonzepten im Bereich Karstadt und Löwencenters.



Bestand



Bildüberarbeitung

Die Einkaufsstraßen

(Marktstraße, Bahnhofstraße, Grabenstraße)

Entwicklungsziele

1. Die Einkaufsstraßen werden durchgehend und beidseitig von attraktiven Einzelhandelsgeschäften mit einem breit gefächerten Angebot gesäumt.
2. Die in Übereinstimmung mit dem Fassadenleitbild gestalteten Gebäude geben den Straßen ein vielfältiges, aber harmonisches Erscheinungsbild. Rüsselsheim wirkt selbstbewusst zeitgemäß, aber traditionsverbunden und zusammenhängend gestaltet.
3. Eine einheitliche Bodengestaltung unterstützt die zusammenhängende Gestaltung aller Einkaufsbereiche.
4. Die Waren der Geschäfte werden auch im Straßenraum ansprechend präsentiert.
5. Zurückhaltende Werbeanlagen machen auf das Angebot aufmerksam.
6. Baumpflanzungen in lockerer Reihe spenden Schatten und gliedern den Straßenraum.

Maßnahmen

1. Koordinierte Vermarktung von Einzelhandelsflächen (zentrale Ladenbörse für Innenstadtflächen, Internetpräsentation, Vernetzung auf regionaler Ebene, Zwischennutzungskonzept bei Leerstand).
2. Gezielte Ansprache und Förderung von Existenzgründern im Einzelhandelsbereich.
3. Förderung eines externen Beratungsangebots zur Qualitätsverbesserung (Angebot, Darstellung, Betriebsstruktur und -organisation) bestehender Läden.
4. Verbesserung problematischer Ladenzuschnitte im Rahmen von Gebäudesanierungen.
5. Umsetzung des Gestaltleitbildes für die Fassaden im Rahmen von Gebäudesanierungen.
6. Langfristige Angleichung und Erneuerung der Bodenbeläge, Planung mit integriertem Konzept zu Baumstandorten und Möblierung.
7. Zurückhaltende, sparsame und gestalterisch einheitliche feste Möblierung (Lampen, Sitzgelegenheiten, Spielgerät etc.).
8. Verbesserung der gestalterischen Integration von Geschäftsauslagen auf Sondernutzungsflächen durch

Sondernutzungsrichtlinie und externe gestalterische Beratung.

9. Verbesserung der gestalterischen Integration von Werbeanlagen durch Werbeanlagensatzung.
10. Baumpflanzungen in lockerer Reihe und auf vorhandene Leitungstrassen abgestimmt, als weniger pflegeaufwendiger Ersatz für Kübelpflanzungen.



Bestand



Bildüberarbeitung

Die verbindende Durchgangsstraße

(Weisenauer Straße)

Entwicklungsziele

1. Die Weisenauer Straße wird zur attraktiven Verbindung zwischen den beiden Flaniermeilen Bahnhofstraße und Marktstraße. Für die Vielzahl der Vorbeifahrenden präsentiert sich die Innenstadt in hochwertiger Gestalt.
2. Die Querbezüge der beiden Einkaufsstraßen Marktstraße und Bahnhofstraße werden durch eine entsprechende Straßenraumgestaltung betont.
3. Die Randbebauung wird entsprechend der Empfehlungen des Gestaltleitbildes aufgewertet. Hierbei kommt dem Gebäude der Sparkasse eine besondere Bedeutung zu.
4. Durch eine Baumreihe auf der Nordseite der Straße wird der Straßenraum entsprechend der Plandarstellung begrünt. Die vorhandenen Kurzzeitparkplätze bleiben in geringfügig verringerter Anzahl erhalten.
5. Im östlichen Abschnitt der Straße gegenüber dem Opel Altwerk wird der Straßenraum durch eine Neubebauung auf der vorhandenen Brachfläche geschlossen. Das Opel Altwerk erhält ein angemessenes Gegenüber.

Maßnahmen

1. Durchgehende Pflasterung im Querungsbereich Bahnhofstraße und Marktstraße (Betonung der Querbezüge).
2. Gestalterische Aufwertung der Randbebauung im Rahmen der Sanierung. Das für den mittleren Straßenabschnitt gestaltbestimmende Sparkassengebäude genießt Priorität.
3. Die Brandwände der Eckgebäude am Kreuzungsbereich Marktstraße werden langfristig durch eingeschnittene Fensteröffnungen gegliedert und zu „normalen“ Fassaden aufgewertet.
4. Pflanzung einer Baumreihe auf der Nordseite der Straße (Parken unter Bäumen).
5. Die Brachfläche gegenüber des Opel Altwerkes wird bebaut, der Straßenraum wird geschlossen. Die Erdgeschoss der Neubebauung sollten nicht als Einzelhandelsflächen genutzt werden. Im Zuge der Neubebauung ist Ersatz für die vorhandenen Stellplätze zu schaffen.



Bestand



Bildüberarbeitung

Die Allee zum Main

(Mainstraße)

Entwicklungsziele

1. Die südliche Mainstraße ist schon heute überwiegend entsprechend ihrer Bedeutung als wichtigste Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und Main gestaltet (Allee zum Main, breite Gehwege, angenehme Raumproportionen, überwiegend entsprechend des Leitbildes gestaltete Randbebauung).
2. Eine Schlüsselrolle bei der Aufwertung und Stabilisierung der nördlichen Mainstraße und des Mainzugangs spielt der zur Zeit unbebaute Mainblock. Durch eine qualitätvolle und angemessene Neubebauung wird der Straßenraum geschlossen und die Innenstadt erhält eine fernwirksame Stadtkante zum Main.
3. Die Bauflächen auf dem Mainblock werden bevorzugt für eine qualitative und quantitative Ergänzung des vorhandenen Wohnungsangebotes genutzt werden (z.B. Stadthäuser in Einzeleigentum).
4. Der Übergangsbereich von der Mainstraße zum Mainvorland wird entsprechend seiner historischen und funktionalen Bedeutung als prägnanter und einladender Ortseingang gestaltet. Besucher des Mainvorlandes (Regionalpark-Route) werden neugierig auf die Innenstadt.
5. Auf dem Gelände des Canadian Club sollte der Straßenraum längerfristig durch eine unmittelbar an den Gehweg angrenzende Neubebauung geschlossen werden.
6. Die Ansiedlung weiterer Einzelhandelsnutzungen in der Mainstraße sollte zugunsten einer Belebung der Haupteinkaufsbereiche nur untergeordnete Bedeutung haben.

Maßnahmen

1. Neubaukonzepte für den Mainblock werden zügig erarbeitet bzw. weiterbearbeitet und einer Realisierung zugeführt. Bei der stadträumlichen Konzeption kommt der Raumkante zur Mainstraße und zum Main (Stadtkante zur Landschaft) eine besondere Bedeutung zu.
2. Der Zugangsbereich (Mainpforte) zwischen Mainstraße und Mainvorland wird im Zusammenhang mit dem Gebäude der Mainlust und einem Neubau auf dem Mainblock aufgewertet.
3. Auf dem unmittelbar an der Straße gelegenen Gelände des Canadian Club wird längerfristig eine Neubebauung angestrebt, die den Straßenraum schließt.



Bestand



Bildüberarbeitung

Die innere Straße

(Löwenstraße)

Entwicklungsziele

1. Durch eine Neuordnung der Randbebauung auf dem Gelände des Löwencenters und auf den Grundstücken Frankfurter Straße 9 und Löwenstraße 6 wird die nördliche Löwenstraße gestalterisch und funktional aufgewertet. Der Straßenraum wird durchgehend von einer maßstäblich und gestalterisch harmonisch abgestimmten Bebauung begrenzt.
2. Die Zugänge zur kleinen Löwenstraße werden räumlich geschlossen (Torbauwerk oder Überbauung). Der Zugang zur kleinen Löwenstraße wird nur noch durch Anlieger genutzt. Die Neugestaltung des privatisierten „Hofes kleine Löwenstraße“ wird mit den Anliegern erarbeitet und abgestimmt.
3. Im Zuge der baulichen Umstrukturierungen wird die nördlich der Volksbank vorhandene Platanenreihe bis zur Frankfurter Straße fortgeführt.
4. Die südliche Löwenstraße wird durch eine Neuordnung der Bebauung auf der Westseite der Straße (Grundstücke Löwenplatz 15 und Löwenstraße 27) gestalterisch und funktional aufgewertet.

Maßnahmen

1. Fortführung der Gespräche mit den Eigentümern der angrenzenden Gebäude, Koordination und inhaltliche Betreuung eines Gesamtkonzeptes für die Randbebauung im Nordabschnitt der Löwenstraße.
3. Schließung der kleinen Löwenstraße. Erarbeitung und Abstimmung von Neugestaltungsvorschlägen zur Realisierung durch Anlieger und Stadt.
2. Aufnahme von Gesprächen mit den Eigentümern der Gebäude Löwenplatz 15 und Löwenstraße 27 (Klärung der Sanierungsbereitschaft und -fähigkeit).



Bestand



Bildüberarbeitung

Die Passagen

(Löwenpassage, Volksbankpassage, Weisspassage)

Entwicklungsziele

1. Die Löwenpassage und die Volksbankpassage werden entsprechend ihrer Bedeutung als Hauptzugänge von den beiden Haupteinkaufsstraßen zum Löwenplatz beidseitig gestalterisch aufgewertet.
2. Die Passage südlich der Löwenpassage wird geschlossen. Eine Neubebauung des Grundstücks wird im Zusammenhang mit einer baulichen Neuordnung auf dem Grundstück Löwenplatz 15 angestrebt.
3. Die Weiss - Passage wird im Zusammenhang mit einer Neubebauung auf dem Grundstück Löwenstraße 6 bis zur Löwenstraße fortgeführt.

Maßnahmen

1. Aufwertung der Zugänge der Löwenpassage von der Marktstraße und dem Löwenplatz im Zusammenhang mit der geplanten Fassadensanierung des Volksbankgebäudes, langfristig ebenso bei Volksbankpassage.
2. Abstimmung des weiteren Vorgehens mit den Grundstückseigentümern im Bereich der Passage südlich der Löwenpassage.



Bestand



Passage in München

Die Altstadtgasse

(Schäfergasse)

Entwicklungsziele

1. Die Schäfergasse ist als einziger Straßenraum mit weitgehend erhaltener dörflicher Randbebauung von besonderer historischer Bedeutung.
2. Im Zusammenhang mit der am historischen Bestand orientierten Sanierung der Privatgebäude wird auch der Straßenraum unter Bezugnahme auf den historischen Zustand neu gestaltet. Dabei geht es nicht um die detailgetreue Rekonstruktion eines verlorenen Zustandes, sondern um eine auf heutige Rahmenbedingungen abgestimmte Neuinterpretation unter Berücksichtigung geschichtstypischer Elemente.

Maßnahmen

1. Entwurf für eine Neugestaltung des Straßenraumes. Realisierung nach Abschluss der wichtigsten privaten Sanierungsmaßnahmen.



Bestand



Bestand



Schäfergasse 10 und 12, ca. 1920., Quelle: Stadtarchiv

Die Parkachse / Das Tor zum Park

(Vernapark / Friedensplatz)

Entwicklungsziele

1. Die Achse am westlichen Parkrand erhält einen angemessenen Anfangs- bzw. Endpunkt am Friedensplatz.
2. Durch Realisierung eines zurückhaltend gestalteten Parkausgangs zum Mainvorland im Bereich der Burgruine wird die Achse zu einem Verbindungsweg vom Friedensplatz zum Main und bildet eine zweite, untergeordnete Anbindung der Innenstadt an das Mainvorland, dessen Umgestaltung in Kürze erfolgt.
3. Es entsteht ein „Altstadtrundweg“ mit den Stationen Friedensplatz, Vernapark, Maindamm, Mainlust, Mainstraße und Frankfurter Straße / Schäfergassenviertel. Durch den aufgewerteten Parkeingang wird die Anbindung der Opelvillen und der Festung an die Innenstadt verbessert.

Maßnahmen

1. Planung und Realisierung eines neuen Parkzugangs am Friedensplatz im Rahmen der Platzumgestaltung. Intensive Abstimmung mit der Denkmalpflege und dem Denkmalbeirat sichern eine Gestaltung unter besonderer Berücksichtigung des historischen Parkcharakters.
2. Planung und Realisierung eines Zugangs zum Main im Bereich der künstlichen Burgruine. Gestalt und Lage des Übergangs werden unter Berücksichtigung des historischen Bestandes mit Denkmalpflege und Denkmalbeirat abgestimmt.



Bestand



Bestand



Bildüberarbeitung

Die Mainwiese

(Mainvorland)

Entwicklungsziele

1. Das Mainvorland wird zum vielfältig nutzbaren, verbindenden grünen Band mit den mainauf- und mainabwärts gelegenen Orten.
2. Die Regionalparkroute wird auf der Mainseite des Opelgeländes fortgeführt. Das Mainvorland verliert im Westen seinen Sackgassencharakter.
3. Im Gegensatz zum geschlossenen und räumlich kleinteilig gegliederten Vernapark ist das Mainvorland offen und zusammenhängend wahrnehmbar. Gliedernde und sichtbeschränkende Baumpflanzungen, vor allem im Bereich vor dem Westend, werden erheblich reduziert. Das Mainvorland ist eine offene und zusammenhängende Wiese und gewährt einen weiten Blick in die Umgebung. Es wird als weiträumiger, innenstadtnaher Naturraum erfahrbar.
4. Die Übergänge zum Mainvorland und die Randbebauung werden entsprechend der besonderen Situation gestaltet bzw. aufgewertet. Rüsselsheim präsentiert sich hier von seiner besten Seite.
5. Durch die Realisierung des Anlegesteges wird an eine jahrhunderte alte Tradition angeknüpft; das Mainland wieder zum Landungsplatz.
6. Die Stellplätze auf dem Mainvorland werden erhalten.

Maßnahmen

1. Überprüfung aller Baumstandorte und Reduzierung des Baumbestandes, vor allem im Uferbereich (Niederlegung, Lichtung der Pappelreihe).
2. Aufwertung aller Zugangsbereiche zum Main. Besondere Priorität hat die Mainpforte in der Mainstraße.
3. Fortführung der Regionalpark-Route nach Westen (mainabwärts).



Bestand



Bildüberarbeitung




Zieldefinition private Freiflächen



Die charakteristischen Freiflächen

-  Die privaten Gärten
-  Die Zwischenhöfe
-  Die Innenhöfe
-  Die Werk Stadt Höfe
-  Die Passagen

Sondersituationen

-  Gärten am ehemaligen Ortsrand
Die sensible Lage zwischen Dorf und Park
-  Der Schulhof
-  Park- und Andienungszonen mit Sichtschutz

Zieldefinition private Freiflächen

Die charakteristischen privaten Freiflächen

Durch die bereits beschriebene eindeutige Trennung der privaten Freiflächen von den öffentlichen Räumen werden für das Rahmenplangebiet drei charakteristische private Freiflächentypen bedeutsam, die jeweils auf die speziellen örtlichen Anforderungen zugeschnitten sind.

Die Innenhöfe:

Die Innenhöfe sind komplett von hohen Gebäuden umschlossen. Um den Läden in den Haupteinkaufsbereichen genügend Platz bieten zu können, sind unterschiedlich große Teile der Hoffläche ein- oder zweigeschossig überbaut. Die verbleibenden Hofflächen werden vielfältig genutzt. Hier sind die Andienungszonen der Geschäfte, die Parkplätze der Mieter, die Müllstandplätze, die Zugänge zu Geschäften und Wohnungen im Hinterhaus und in einigen Fällen die äußerst knapp bemessenen privaten Kundenparkplätze.

Die Gestalt der Höfe und damit auch deren Aufenthaltsqualität hängt neben der Nutzung auch entscheidend von der Architektur der umgrenzenden Gebäude und ihrer Funktionsbereiche ab. Gerade hohe Dichte erfordert gute Architektur.

Zusätzlich zur guten Architektur sollten die Höfe begrünt werden. Großflächige Dach oder Fassadenbegrünungen, großkronige Hofbäume und kleinere Pflanzbeete und Pflanzkübel können triste Höfe entscheidend aufwerten. Anspruchsvolle Mieter möchten auch „nach hinten raus“ einen angenehmen Blick.

Die privaten Gärten:

Die direkt an den Haupteinkaufsbereich angrenzenden, kleinteilig bebauten Wohngebiete weisen zum Teil große zusammenhängende Gartenflächen auf. Die Gärten sind von der Straße nicht einsehbar und sie sind teilweise sehr großzügig bemessen. Verglichen mit dem, was man üblicherweise in einem Reihenhaus im Neubaugebiet bekommt, sind die Bedingungen traumhaft: Das Haus mit großem, vor Einblicken geschützten Garten direkt an der Innenstadt, dem Mainvorland und dem Vernapark. Diese Qualitäten sollten erhalten werden. Nachverdichtung sollte nur behutsam erfolgen. In den Blockinnenbereichen sind zusammenhängende Gartenflächen zu erhalten.

Die Zwischenhöfe

Innerhalb der historischen Bebauung in den Randbereichen der Innenstadt gibt es schon immer befestigte Hofflächen. Zwischen dem Wohnhaus an der Straße und dem Hinterhaus oder dem Garten gelegen, ist der Zwischenhof eine Fläche, die eine Vielzahl von Ansprüchen zu erfüllen hat. Hier steht das Auto, die Mülltonnen und der Geräteschuppen und hier ist der Zugang zum Hinterhaus. Der Hof ist aber nicht nur Lagerraum und Eingangsbereich. Für die Bewohner des Vorderhauses ist er auch erweiterter Wohn- oder Pausenraum, Terrasse und Aufenthaltsraum. Der Zwischenhof sollte daher mehr sein als eine irgendwie versiegelte Fläche zum Abstellen der Autos. Viele Rüsselsheimer Beispiele zeigen, dass es auch anders geht. Ein großkroniger Laubbaum (Hofbaum) braucht nur wenig Grundfläche und spendet ein Dach und Schatten, Wandberankungen machen auch aus nicht so gelungenen Fassaden oder Brandwänden gute Ansichten und variabel aufzustellende Pflanzen in Gefäßen bringen Farbe und Duft in den Hof. Ein schöner Hof muss nicht unpraktisch sein und steigert die Qualität der Wohnungen in den angrenzenden Gebäuden erheblich.

Die Innenhöfe

Entwicklungsziele

1. Die Innenhöfe in den Haupteinkaufsbereichen der verdichteten Innenstadt haben „unansehnlicheren“ Anforderungen zu genügen als die Zwischenhöfe in den umgebenden Wohngebieten (Andienungszonen, Lagerplätze, Müllstandplätze, Parkplätze). Um die Innenstadt als Wohn- aber auch als Bürostandort aufzuwerten, ist eine deutliche gestalterische Aufwertung der Innenhöfe unter Erhalt der Funktionsfähigkeit dringend geboten.
2. Die Innenhöfe sollen eindeutig vom öffentlichen Raum getrennt sein. Vorhandene Öffnungen zu angrenzenden Straßen und Platzräumen werden durch bauliche Maßnahmen geschlossen.
3. Da die Innenhöfe komplett von Gebäuden umschlossen sind, kommt der Fassadengestaltung der angrenzenden Gebäude eine entscheidende Rolle zu. Gerade hohe bauliche Dichte erfordert dauerhaft qualitätvolle Architektur.
4. Zur Vergrößerung von Einzelhandelsflächen und zur Unterbringung von zusätzlichen oder erweiterten Nebennutzungen (Lagerflächen etc.) können Hofflächen ein- oder zweigeschossig überbaut werden. Die Dächer der überbauten Bereiche werden dann begrünt.
5. Angesichts des großen Maßstabs der angrenzenden Gebäude sind als Begrünungsmaßnahmen vor allem großkronige Laubbäume und großflächige Fassaden- und Dachbegrünungen im Hof geeignet.
6. Zur Verbesserung der Wohnqualität ist der Anbau von Balkonen an bestehende Gebäude zu begrüßen. Balkone sollten nach Möglichkeit auf der Hofseite der Gebäude angeordnet werden.

Maßnahmen

1. Abgrenzung der Höfe von angrenzenden öffentlichen Räumen durch geeignete bauliche Maßnahmen.
2. Im Hofbereich südlich des Löwenplatzes, im Bereich der Ochsen-gasse ,auf dem Karstadt - Gelände und im Bereich der kleinen Löwenstraße werden in Zusammenarbeit mit den Eigentümern und evtl. den Mietern Maßnahmen zur Aufwertung der Höfe entwickelt.
3. Beratung der Eigentümer zur Aufwertung der Höfe und Anbau von Balkonen bzw. Dachterrassen im Rahmen der Sanierungsberatung.



Bestand



Beispielhafte Gestaltung im Bestand

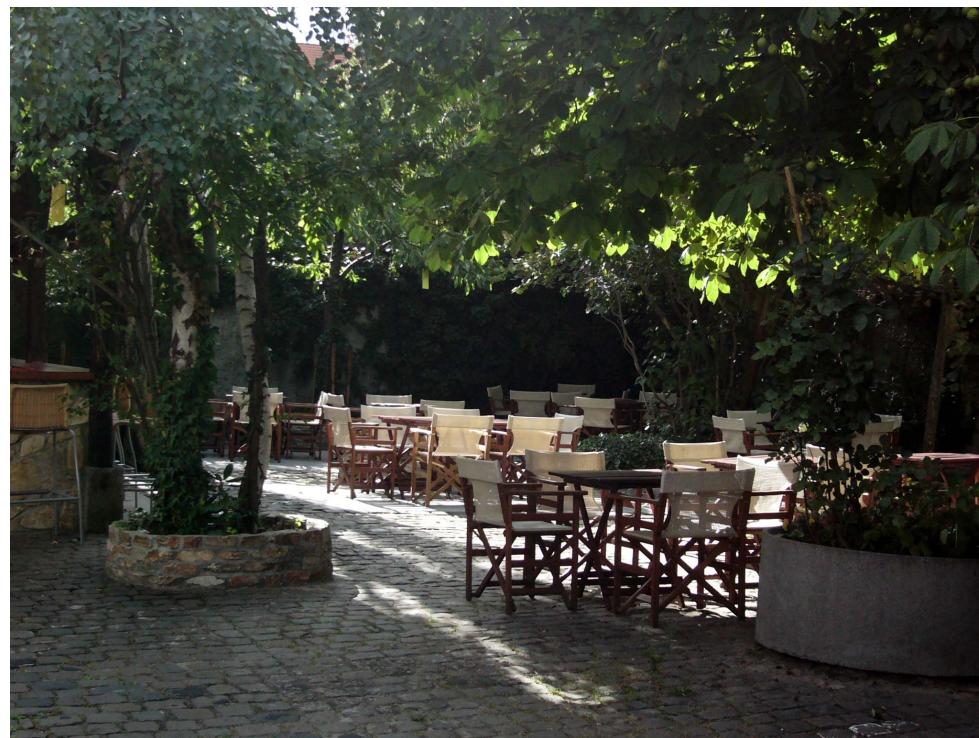


Beispielhafte Gestaltung im Bestand

Die Zwischenhöfe

Entwicklungsziele

1. Die Zwischenhöfe sind ein wesentliches Charakteristikum der an die Innenstadt angrenzenden Wohngebiete. Zwischen dem Wohnhaus an der Straße und dem Hinterhaus, dem Garten oder den Nebengebäuden gelegen, hat der Hof vielen Ansprüchen zu genügen (Parkplatz, Abstellplatz, Spielplatz, Sitzplatz, Festplatz, Lagerplatz).
Die Gestaltung des Hofes sollte die notwendige Nutzungsoffenheit unterstützen. Trotz der parkenden Autos und abgestellter Mülltonen muss der Hof als qualitativvoller Freiraum für die Bewohner des Vorderhauses nutzbar sein.
2. Auch wenn aus funktionalen Gründen ein großer Teil der Hofflächen befestigt werden muss, sind die Höfe ausreichend zu begrünen.
Typische Begrünungselemente mit geringem Platzbedarf und großer Wirksamkeit sind: Großkronige Laubbäume als vereinzelte Hofbäume, Pflanzbeete, Wandberankungen und Kübelpflanzen.
3. Notwendige Abstellflächen z.B. für Mülltonen sollten durch entsprechende Einhausungen oder Begrünungen gestalterisch ansprechend verdeckt werden.



Beispielhafte Gestaltung im Bestand

Maßnahmen

1. Anregungen zur Verbesserung der Hofgestaltung im Rahmen der weiteren Sanierungsberatung.
2. Sammlung positiver Rüsselsheimer Beispiele als Anschauungsmaterial.
3. Anregung einer privat initiierten Veranstaltung „offene Höfe“ für gewerbliche und kulturelle Hofnutzer (Veranstaltungen in diversen Höfen an verkaufsoffenen Sonntagen).
4. Verankerung des Themas „Hof“ durch Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Berichtsserie „Rüsselsheimer Höfe“ mit besonderen Nutzungen (Direktvermarkter, Kulturverein etc.).



Bestand



Beispielhafte Gestaltung im Bestand

Die privaten Gärten

Entwicklungsziele

1. Die vorhandenen und geplanten privaten Gärten sind wichtige Garanten für einen hohen Wohnwert und tragen wesentlich zur Stärkung der innenstadtnahen Wohngebiete in der Konkurrenz zu anderen Wohngebieten bei. Die im Plan dargestellten Bereiche sollen daher nach Möglichkeit ausschließlich gärtnerisch genutzt werden. Die privaten Gartenflächen sollten intensiv begrünt werden.
2. Die teilweise außerordentlich gute Ausstattung der Wohngrundstücke mit Gartenflächen soll öffentlichkeitswirksamer zur Vermarktung der Wohngebiete eingesetzt werden. Vorhandene Qualitäten müssen offensiv vermittelt werden.

Maßnahmen

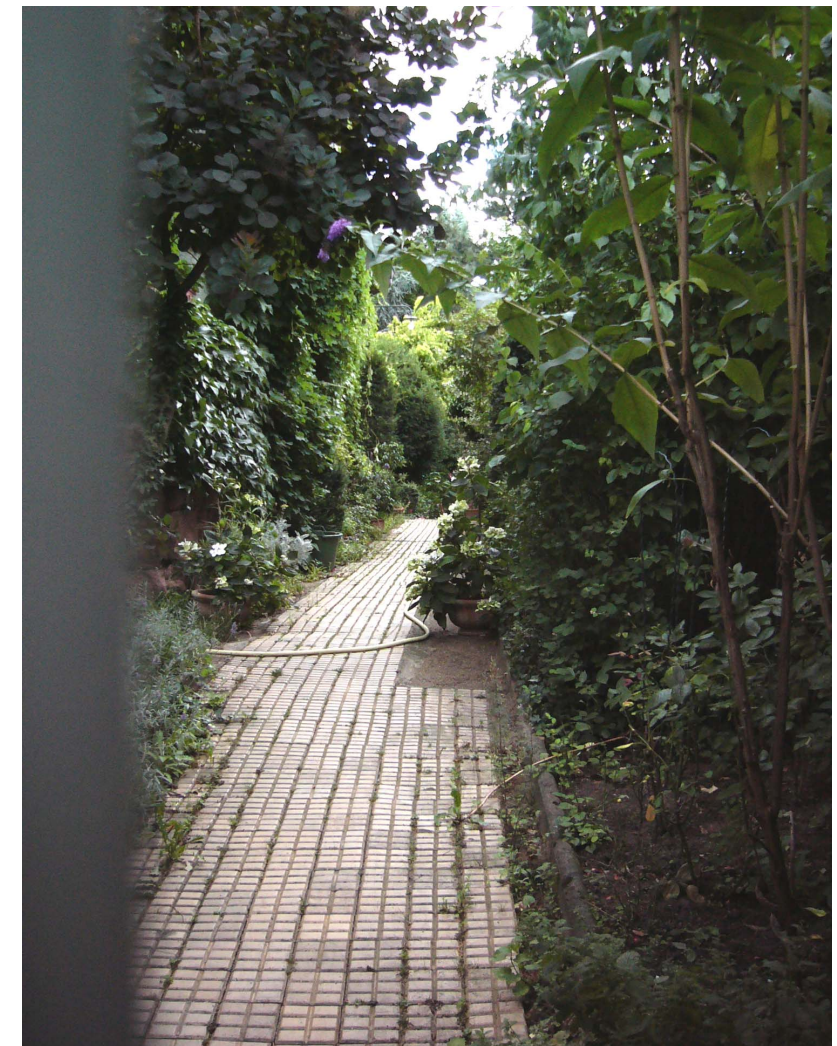
1. Sicherung bestehender Gartenflächen und Anregung neuer Flächen im Rahmen der weiteren Sanierungsberatung und Sanierungsgenehmigungspraxis.
2. Anregung von qualitativ hochwertig gestalteten Gartenanlagen z.B. im Rahmen der Rüsselsheimer Gartentage (Tag der offenen Gärten, Gartenprämierungen, Mustergärten, Gartenbesichtigungen mit Bewohnergruppen etc.).
3. Erarbeitung einer Strategie zur Vermarktung der Wohngrundstücke unter besonderer Betonung der Umfeldqualitäten (Presseartikel zu „versteckten Schätzen“ in der Innenstadtumgebung, Tag der offenen Gärten, Kulturveranstaltungen in Gärten zum Thema Gärten etc.).



Bestand



Beispielhafte Gestaltung im Bestand



Beispielhafte Gestaltung im Bestand

Die WerkStadt Höfe

Entwicklungsziele

1. Die Innenhöfe des Opel - Altwerkes werden zu gestalterisch hochwertigen, öffentlich zugänglichen und vielfältig nutzbaren Hofräumen.
2. Der industrielle Charakter der Bestandsbebauung bleibt erhalten.

Maßnahmen

1. Koordinierte Vermarktung der Altwerksflächen (Wirtschaftsförderung Stadt Rüsselsheim, Adam Opel AG).
2. Fördermittelaquise für planerische und bauliche Maßnahmen zur Flächenkonversion (z.B. Stadtumbau West).
3. Gestalterische Aufwertung der Höfe im Zuge der Integration von neuen Nutzungen in die Bestandsbegäude.
4. Verbesserung der Vernetzung und Zugänglichkeit der Hofräume.
5. Verdeutlichung der Entwicklungspotentiale der Hofräume und der Bebauung durch temporäre Bespielungen (Märkte, Konzerte, Performances etc.)



Bestand, Innenhof Werksgelände Adam Opel AG



Hackesche Höfe in Berlin



Ehemaliges Fiat Werk, Lingotto, Turin

Die Gärten am ehemaligen Ortsrand

Entwicklungsziele

1. Die ungewöhnlich großen zusammenhängenden Gartenflächen verdeutlichen bis heute den Verlauf des Ortsrandes vor dem ehemals vorhandenen Damm am Stücksgraben. Diese besondere Situation soll nicht durch eine unangemessene Bebauung banalisiert werden, zumal sie teilweise dem Denkmalschutz unterliegt.
2. Prinzipiell ist auf den Flächen eine Neubebauung möglich, diese sollte aber die besondere Geschichte des Ortes thematisieren. Der Zusammenhang der Gartenflächen am Parkrand sollte in weiten Teilen erhalten bleiben.

Maßnahmen

1. Bei entsprechenden Neubauwünschen der Eigentümer ist durch ein geeignetes Planungsverfahren (Gutachterverfahren, Wettbewerb, intensive Abstimmung mit der Stadt und der Denkmalpflege) sicherzustellen, dass eine städtebaulich und architektonisch angemessene Bebauung realisiert wird.

Der Schulhof

Entwicklungsziele

1. Die Freifläche des Schulhofes ist in jedem Fall als unbebaute Freifläche zu erhalten.
2. Angesichts der vorhandenen und auch weiterhin zu erwartenden Schülerzahlen ist eine Erweiterung des Schulhofes wünschenswert.
3. Der Schulhof sollte für Kinder und Jugendliche aus den angrenzenden Stadtvierteln auch außerhalb der Schulöffnungszeiten benutzbar bleiben.
4. Durch eine Neubebauung auf dem südlich angrenzenden Grundstück erhält der Schulhof eine attraktive räumliche Begrenzung und wird vor dem Verkehrslärm der Weisenauer Straße geschützt.

Maßnahmen

1. Prüfung einer Erweiterung unter Einbeziehung der südöstlich angrenzenden Privatparzelle.
2. Berücksichtigung einer ausreichenden Belichtung des Schulhofes bei der Planung einer Neubebauung auf dem südlich angrenzenden Grundstück.

Park- und Andienungszonen mit Sichtschutz

Entwicklungsziele


1. Die unansehnlichen und zur Zeit von den angrenzenden Straßen und Plätzen uneingeschränkt einsehbaren Park- und Andienungszonen werden durch geeignete Maßnahmen vor Einblicken geschützt.

Maßnahmen

1. Errichtung eines auf das jeweilige städtebauliche Umfeld abgestimmten Sichtschutzes zur Abgrenzung der privaten Park- und Andienungszonen vom öffentlichen Raum (Mauer, Hecke, Baumreihe o.ä.).
2. Überprüfung von Begrünungsmaßnahmen zur Aufwertung der Flächen.

Die Nutzungen im Erdgeschoss



-  **Vorrangig Läden und Gastronomie
nur in Sonderfällen Dienstleistungen
mit intensivem Publikumsverkehr**
-  **Läden, Gastronomie, Dienstleistungen
Wohnnebennutzungen, Büros**
-  **Vorrangig Wohnen**
-  **Öffentliche Nutzungen**
-  **Vorrangbereiche öffentliche Nutzungen
und Kultur**
-  **Vorrangbereiche Gastronomie**

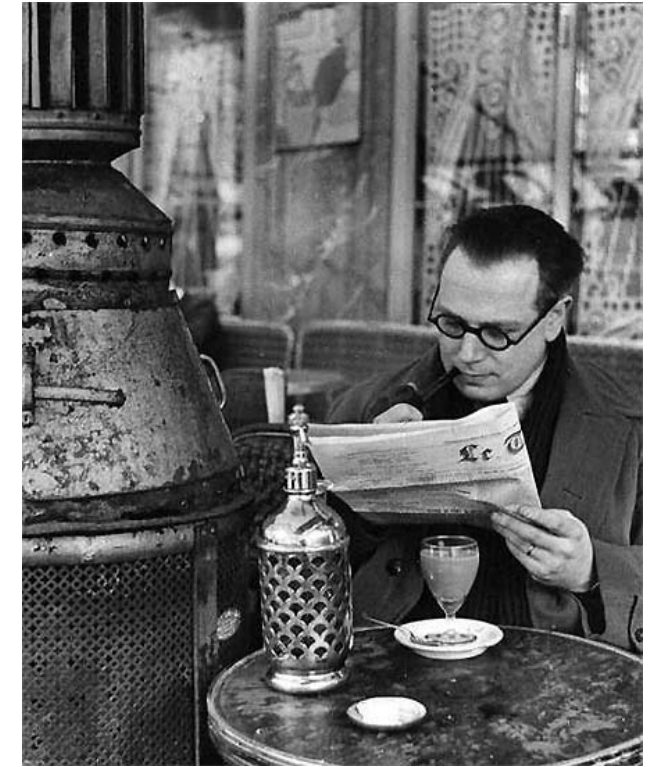
Die Nutzungen im Erdgeschoss

Entwicklungsziele:

1. Das Dreieck der Haupteinkaufsstraßen (Marktstraße, Bahnhofstraße, Frankfurter Straße) wird durch eine ausschließliche Laden- oder Gastronomienutzung der Erdgeschosse stabilisiert und aufgewertet.
2. Ergänzende Öffentliche Nutzungen im Haupteinkaufsbereich werden bevorzugt in der Frankfurter Straße und im Bereich der Opel Gebäude an der Marktstraße untergebracht.
3. Die drei Plätze des Einkaufsdreiecks (Marktplatz, Bahnhofplatz, Friedensplatz) werden durch gastronomische Randnutzungen mit Aussenbestuhlung belebt.
4. Der Löwenplatz wird durch eine möglichst ausschließlich gastronomische Randnutzung (Restaurants, Cafes, Imbisse) zum "kulinarischen" Zentrum der Innenstadt.
5. Die Erdgeschosszonen im Bereich der Löwenstraße können angesichts der introvertierten Lage der Straße abseits des Haupteinkaufsbereichs auch zur Unterbringung von Büroräumen oder Wohnnebennutzungen genutzt werden.
6. Die Nutzung der in mittlerer Zukunft zur Verfügung stehenden umfangreichen Opel-Altwerksflächen sollte durch eine intensiv abgestimmte Nutzungsmischung (Wirtschaftsförderung, Einzelhändler) zur Belebung und Aufwertung der Innenstadt auch als Wohnstandort beitragen. Einzelhandelsnutzungen sollten nur in einem begrenzten innenstadtverträglichen Rahmen zugelassen werden.

Maßnahmen:

1. Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes mit verbindlichen Aussagen zur künftigen Nutzung für die Opel Altwerksflächen.
2. Intensive gemeinsame Vermarktung der Opel Altwerksflächen (Stadt und Adam Opel AG). Die Vermarktung des Opel Werkes genießt aufgrund der vielfältigen Synergieeffekte Priorität gegenüber Vorhaben mit gleichem Nutzungsprofil im Aussenbereich.
3. Abstimmung und Umsetzung der Nutzungsziele für die Gebäude am Löwenplatz, dem Bahnhofplatz, dem Friedensplatz und dem Marktplatz mit den jeweils betroffenen Hauseigentümern, Händlern und Gastronomen.
4. Verbesserung der Ladenzuschnitte durch Beratung als Vorbereitung für Umbaumaßnahmen im Rahmen der Sanierung.
5. Stärkung der Wohnfunktion in allen Bereichen, aber vor allem der unmittelbaren Innenstadt, durch Beratung als Vorbereitung für Baumaßnahmen im Rahmen der Sanierung.



Die Nutzungen im Obergeschoss



-  **Dienstleistungen, Büros, Wohnen Hotel**
-  **Bevorzugt Öffentliche Nutzungen Dienstleistungen, Büros, Wohnen**
-  **Bevorzugt Wohnen**
-  **Öffentliche Nutzungen**

Die Nutzungen im Obergeschoss

Entwicklungsziele

1. Das in der Innenstadt in ausgeprägten Ansätzen vorhandene, räumlich und preislich ungewöhnlich vielfältige Wohnungsangebot wird im Rahmen der Sanierung ausgebaut, qualifiziert und ergänzt. Vor allem im Haupteinkaufsbereich wird der Wohnungsstandart deutlich verbessert. Vorhandene Substandartwohnungen werden marktgerecht aufgewertet. Durch ergänzende Bebauung und Umbauten werden neue Nachfragergruppen angesprochen. Vorhandene Bewohner werden in den Umbauprozess einbezogen. Das Sanierungsgebiet und die angrenzenden Quartiere bieten Platz für viele unterschiedliche Wohnwünsche (Ein- und Zweifamilienhaus im Grünen, Loftwohnen, preiswerter Wohnraum mitten in der Stadt, Geschosswohnungen im Altbau mittendrin etc.).
2. Neuer Wohnraum im Haupteinkaufsbereich sollte vor allem in der "introvertierten" Mitte beidseitig der Löwenstraße und des Europaplatzes entwickelt und ausgebaut werden.
3. Zur Belebung der Innenstadt sind in den Obergeschossen entlang der Fußgängerzonen Marktstraße und Bahnhofstraße und an den drei Hauptplätzen (Bahnhofplatz, Friedensplatz, Marktplatz) bevorzugt Büroräume für publikumsintensive Dienstleistungsnutzungen zu realisieren.
4. Für das Opel Altwerk ist eine zwischen Stadt, örtlichem Einzelhandel und Adam Opel AG abgestimmte Zielplanung zur künftigen Nutzung erforderlich.

Maßnahmen

1. Einrichtung einer Ladenbörse als gemeinsame Präsentationsplattform zur besseren Vermarktung leer stehender Einzelhandelsflächen.
2. Temporäre Nutzung von unvermieteten Ladenflächen (Warenpräsentation benachbarter Geschäfte, Ausstellungen etc.).
3. Beratung von Händlern zur Verbesserung der Außendarstellung.
4. Erhöhung der Markttransparenz für Mieter und Vermieter.
5. Intensive Kooperation zwischen städtischer Wirtschaftsförderung, Hauseigentümern und Händlern. Die Innenstadt genießt hinsichtlich der Entwicklung des Einzelhandels gegenüber nicht integrierten Standorten Priorität.
6. Erarbeitung eines Wohnungsentwicklungskonzeptes zur Überprüfung der Marktgängigkeit vorhandener und zu ergänzender Wohnungstypen als Grundlage für die weitere Sanierungsberatung.
7. Beratung von Eigentümern und Investoren zu Neubau und Sanierung von Wohnungen, Ladenflächen und Büros.
8. Verbesserung der öffentlichen und privaten Freiflächen durch Baumaßnahmen und Beratung zur Aufwertung des Wohn-, Einkaufs und Arbeitsortes Innenstadt.
9. Zielgruppenorientierte Marketingaktionen zu den unterschiedlichen Wohnformen in der Innenstadt.



Zieldefinition Gebietscharakter



Die charakteristischen Stadträume

-  **Das dörfliche Rüsselsheim**
-  **Neubau- und Umstrukturierungsbereiche**
im dörflichen Rüsselsheim
-  **Die neue Innenstadt**
-  **Neubau- und Umstrukturierungsbereiche**
in der neuen Innenstadt
-  **Das kleinstädtische Rüsselsheim**
-  **Neubau- und Umstrukturierungsbereiche**
im kleinstädtischen Rüsselsheim
-  **Die transformierte Arbeitersiedlung**
-  **Neubau- und Umstrukturierungsbereiche**
im kleinstädtischen Rüsselsheim
-  **Die WerkStadt**

Zieldefinition Gebietscharakter

Das Rüsselsheim der Bauernhäuser und Scheunen, das Rüsselsheim der mühsam ersparten Arbeiterhäuser, das Rüsselsheim der bürgerlichen Selbstdarstellung, das Rüsselsheim des dynamischen Aufbruchs und des Wirtschaftswunders.

Die einzelnen Bereiche der Rüsselsheimer Innenstadt teilen einiges über ihre Vergangenheit und über die Vorstellungen von Zukunft mit. Manches findet man heute noch oder wieder schön, an anderes möchte man lieber nicht erinnert werden.

Wie soll man mit der Vergangenheit umgehen? Was ist erhaltenswert und was muss verändert werden?

Zunächst das, was verändert werden sollte:

Die dynamische Entwicklung gerade im Bereich der Innenstadt hat in vielen Bereichen zu Situationen geführt, in denen sehr unterschiedliche Dinge unvermittelt nebeneinanderstehen. Bei künftigen Umbaumaßnahmen im Rahmen der Sanierung soll versucht werden, zwischen unterschiedlichen Maßstäben und Gestaltungsansätzen besser zu vermitteln. In einigen Bereichen, (z.B. Karstadtgelände und Umgebung) werden dafür weitreichende Umbaumaßnahmen erforderlich sein, deren Zielrichtung grundsätzlich abgestimmt sein sollte.

Während über den positiven Wert der älteren Gebäude in der Rüsselsheimer Innenstadt weitgehend Einigkeit bestehen dürfte, werden viele neuere Gebäude, vor allem in den Haupteinkaufsbereichen der Innenstadt, von vielen Bürgern als hässlich und ästhetisch wertlos empfunden. Hier ist Veränderung notwendig. Mit den Empfehlungen des Fassadenleitbildes liegt ein inhaltlicher Rahmen für den Umbau dieser Gebäude vor, der im Zusammenhang mit der Sanierungsförderung für eine Aufwertung sorgen wird, die den gestalterischen Zusammenhang stärkt und die "neue" Innenstadt zu einem Quartier mit einem eigenständigen, attraktiven Charakter macht.

Auch Sanierung bedeutet Veränderung. Innerhalb der im nebenstehenden Plan als "dörfliches Rüsselsheim", "kleinstädtisches Rüsselsheim" und "transformierte Arbeitersiedlung" bezeichneten Bereiche liegt der Schwerpunkt der weiteren Entwicklung in einer Aufwertung des Bestands

durch Sanierung. In vielen Bereichen sind auch Neu- oder Ersatzbebauungen in zeitgemäßer, aber auf das historische Umfeld abgestimmter Architektur möglich. Veränderung ist notwendig, aber sie sollte einer Stärkung und Profilierung des speziellen Gebietscharakters dienen und bestehende Zusammenhänge stärken.

Was soll erhalten werden?

Die vier unterschiedlichen Bereiche der Innenstadt und der "Sonderfall" Opel bieten ein sehr breites Spektrum an unterschiedlichen Möglichkeiten, das nicht durch eine pauschale Angleichung nivelliert werden sollte. Das kleine eingeschossige und sanierungsbedürftige ehemalige Arbeiterhaus spricht genau wie die neu sanierte innerstädtische Geschosswohnung, der Neubau im Blockinnenbereich oder das Fachwerkhaus mit großem Garten in der Schäfergasse ganz spezielle Käufer- und Mietergruppen an. Die großen Unterschiede in der baulichen Struktur der Innenstadt machen das Gebiet prinzipiell für sehr verschiedene Bevölkerungsgruppen und Lebensentwürfe interessant. Vielfalt entsteht aber nicht nur durch das einzelne Gebäude. Viele sehr individuelle Häuser, über ein großes Gebiet verteilt, führen häufig zu eher einfältigen Quartieren. Erst unterscheidbare Quartiere mit jeweils eigenen Gestaltmerkmalen ergeben eine vielfältigen Stadt. Jedes Quartier sollte, auch wenn es sich weiterentwickelt, anders sein als die anderen.

Auf den folgenden Seiten werden für die unterschiedlichen Gebiete Ziele entwickelt, die der Stärkung der vorhandenen Gebietscharaktere dienen und helfen diese zu verdeutlichen.

Die neue Innenstadt

Entwicklungsziele

1. Die im Rahmen der Nachkriegs - Flächensanierung entstandene Unklarheit in der Abgrenzung und Zuordnung öffentlicher und privater Räume wird behoben. Es entstehen klar benennbare und abgegrenzte Räume (Plätze, Straßen, Gassen, Innenhöfe, Passagen).
2. Die öffentlichen Räume der Innenstadt werden unter Berücksichtigung ihrer Lage und Funktion zu prägnanten Räumen mit jeweils eigener Atmosphäre.
3. Die Architektur der Gebäude wird im Sinne des Fassadenleitbildes von einer modischen Beliebigkeit zu einer traditionsbewussten und die Zusammenhänge stärkenden Modernität gewandelt.
4. Umbaumaßnahmen, Sanierungen und Neubauten verbessern die räumlichen Bedingungen für Einzelhandels- und Büronutzungen.
5. Durch eine grundlegende Aufwertung der Gebäude und Freiflächen sowie durch Neubauten wird die Innenstadt als Wohnort auch für anspruchsvolle Zielgruppen interessant.
6. Die in der Innenstadt handelnden Akteure (Eigentümer, Händler, Bewohner, religiöse und kulturelle Institutionen, städtische Verwaltung und Politik) werden in den weiteren Sanierungsprozess einbezogen. Vor allem bisher nicht beteiligte Gruppen (Händler mit Migrationshintergrund, nicht-christliche Religionsgemeinschaften, Bewohner) werden gezielt angesprochen.
7. Die Qualitäten der Innenstadt als Geschäfts-, Arbeits- und Wohnstandort werden im Rahmen einer Imagekampagne vermittelt.

Maßnahmen

1. Beratung privater Eigentümer zu Aufwertungsmaßnahmen im Rahmen der Sanierungsberatung. Schrittweise Umsetzung des Gestaltleitbildes. Verbesserung der räumlichen Bedingungen für alle Nutzergruppen, insbesondere auch Bewohner.
2. Die Sanierungsziele werden durch eine intensive Beteiligung von Schlüsselpersonen umgesetzt und regelmäßig weiterentwickelt („Arbeitskreis Sanierung“).
3. Im Rahmen einer strategischen Öffentlichkeitsarbeit werden bestehende Qualitäten und Sanierungsfortschritte offensiv und regelmäßig dargestellt.



Bestand



Bildüberarbeitung

Das dörfliche Rüsselsheim

Entwicklungsziele

1. Die Gestalt und die Kubatur der historischen Wohngebäude im dörflichen Teil Rüsselsheims sind zu erhalten bzw. unter Berücksichtigung des historischen Zustands zu sanieren.
2. Die Kubatur, die Materialität und die Stellung von Neubauten auf dem Grundstück ist auf die vorhandene Bestandsbebauung abzustimmen. Fensterformate, Fensterteilungen und Fenstermaterial von Neubauten können in einer qualitativvoll – zeitgemäßen Architektursprache ausgeführt werden.
3. Über die Umnutzungsmöglichkeiten von bestehenden, aber ungenutzten Nebengebäuden und Scheunen wird im Einzelfall entschieden. Bei der Beurteilung von Umnutzungsmöglichkeiten und Neubauten soll eine Übernutzung der Grundstücke verhindert werden. Eine große Scheune kann verträglich sein, ein gleich großes Wohngebäude mit 6 Kleinwohnungen ist es nicht.
4. Neben der Bebauung sollte auch die Gestaltung der Freiflächen unter Bezug auf die historischen Freiflächentypen (Hof und Garten) und die historische Freiflächengestalt erfolgen. Freiflächentypische Grünelemente sind bevorzugt einzusetzen (Hofbäume, einheimische Heckengehölze als Gartenbegrenzung, einheimische Laubbäume als Gartenbäume etc.).



Bestand Hofreiten

Maßnahmen

1. Aktivierende Beratung der Eigentümer zu Neubau- und Sanierungsmaßnahmen in Abstimmung mit der Denkmalmalpflege im Rahmen der Sanierungsberatung.
2. Kombination mit den Maßnahmen zum Thema „Zwischenhöfe“, „Gärten“ und „Die Altstadtgasse“.



Hofreite in Rossdorf

Das kleinstädtische Rüsselsheim

Entwicklungsziele

1. Die historischen Baustrukturen mit kleinstädtischem Charakter im Bereich westlich der Innenstadt sind nach Möglichkeit zu erhalten bzw. behutsam weiterzuentwickeln.
2. Innerhalb des Haupteinkaufsbereiches der Innenstadt weist vor allem die Westseite der Marktstraße noch eine relativ große Anzahl von historischen Gebäuden auf, die als Ensemble etwas von dem ehemals vorhandenen kleinstädtischen Charakter der Innenstadt vermitteln. Die vorhandenen älteren Gebäude sollten erhalten und bei Bedarf saniert werden.
3. Die durch eine schrittweise Entwicklung aus einer Arbeitersiedlung entstandene Geschäftsstraße Waldstraße wird durch ein Nebeneinander von Gebäuden unterschiedlichen Baualters geprägt. Die noch relativ zahlreich vorhandenen, vor 1945 errichteten, Gebäude sollten nach Möglichkeit erhalten bzw. saniert werden.

Maßnahmen

1. Beratung zu Erhalt und Sanierung des historischen Bestands sowie zu ergänzenden Neubaumaßnahmen im Rahmen der Sanierungsberatung.



Bestand



Bestand



Bestand

Die transformierte Arbeitersiedlung

Entwicklungsziele

1. Die Randbebauung der Straßenzüge Hugelstrae und Geiersbühl wird noch heute von der kleinmaßstäblichen und streng gegliederten Bebauung der bis Anfang des 20. Jahrhunderts errichteten, ehemaligen Arbeitersiedlung Geiersbühl geprägt. Die weitere bauliche Entwicklung des Gebietes sollte aus dieser Identität entwickelt werden. Dabei geht es nicht um einen zwingenden Erhalt der teilweise sehr kleinen, eingeschossigen Bebauung, sondern um eine Transformation und die Ausbildung eines aus dem Bestand abgeleiteten neuen Gebietscharakters.
2. Die Stellung der Baukörper am Straßenraum (einseitige Grenzbebauung, Giebel straßenseitig) wird beibehalten.
3. Neubauten in den nicht unmittelbar an die Straße angrenzenden Grundstücksteilen (Hinterhausbebauungen) sind analog zu den Hinterhusern im dörflichen Teil Rüsselsheims in geschlossener Bauweise und traufstandig zum Vorderhaus zu errichten.

Maßnahmen

1. Beratung zur baulichen Sanierung und Neubebauungen im Rahmen der Sanierungsberatung (nur innerhalb des Sanierungsgebietes).
2. Überarbeitung des bestehenden Bebauungsplans Innenstadt Ost 2 im Bereich westliche Hugelstrae und nördliche Kürbisstraße hinsichtlich der Dachform der Zwischenbaukorper.
3. Einbeziehung des Gebietes in die unter „Die Zwischenhöfe“ und „Die Gärten“ genannten Maßnahmen.



Bestand



Bildüberarbeitung

Die WerkStadt

Entwicklungsziele

1. Die historisch bedeutsamen aufgegebenen Werksgebäude der Adam - Opel GmbH sind nach Möglichkeit zu erhalten bzw. für eine Umnutzung behutsam weiterzuentwickeln.
2. Für das Gesamtgelände des Altwerkes ist ein zwischen allen Beteiligten (Stadt, Adam Opel AG, Denkmalpflege, Museum) abgestimmtes Entwicklungskonzept erforderlich, das die groben Rahmenbedingungen aller weiteren Planungsschritte klärt (Erschließung, Altlasten, zulässige Nutzungen, Entwicklungsschritte, weiteres Verfahren etc.).
2. Aufgrund der herausragenden historischen Bedeutung und der im gesamten Rhein Main Gebiet einmaligen Atmosphäre des Gebietes besteht ein sehr hoher Qualitätsanspruch an ergänzende Neubauten, bauliche Bestandsergänzungen, Freiflächengestaltungen und Ersatzneubauten. Durch geeignete Verfahren ist eine hohe Qualität der Planungen und Baumaßnahmen zu gewährleisten (Wettbewerbe, Gestaltbeirat etc.).

Maßnahmen

1. Erarbeitung eines abgestimmten funktionalen Entwicklungskonzeptes für das Gesamtgelände (Erschließung, Altlasten, zulässige Nutzungen, Entwicklungsschritte, weiteres Verfahren etc.).
2. Sicherung der architektonischen Qualität der Entwicklung über geeignete Maßnahmen (Gestaltbeirat, Wettbewerbe etc.).

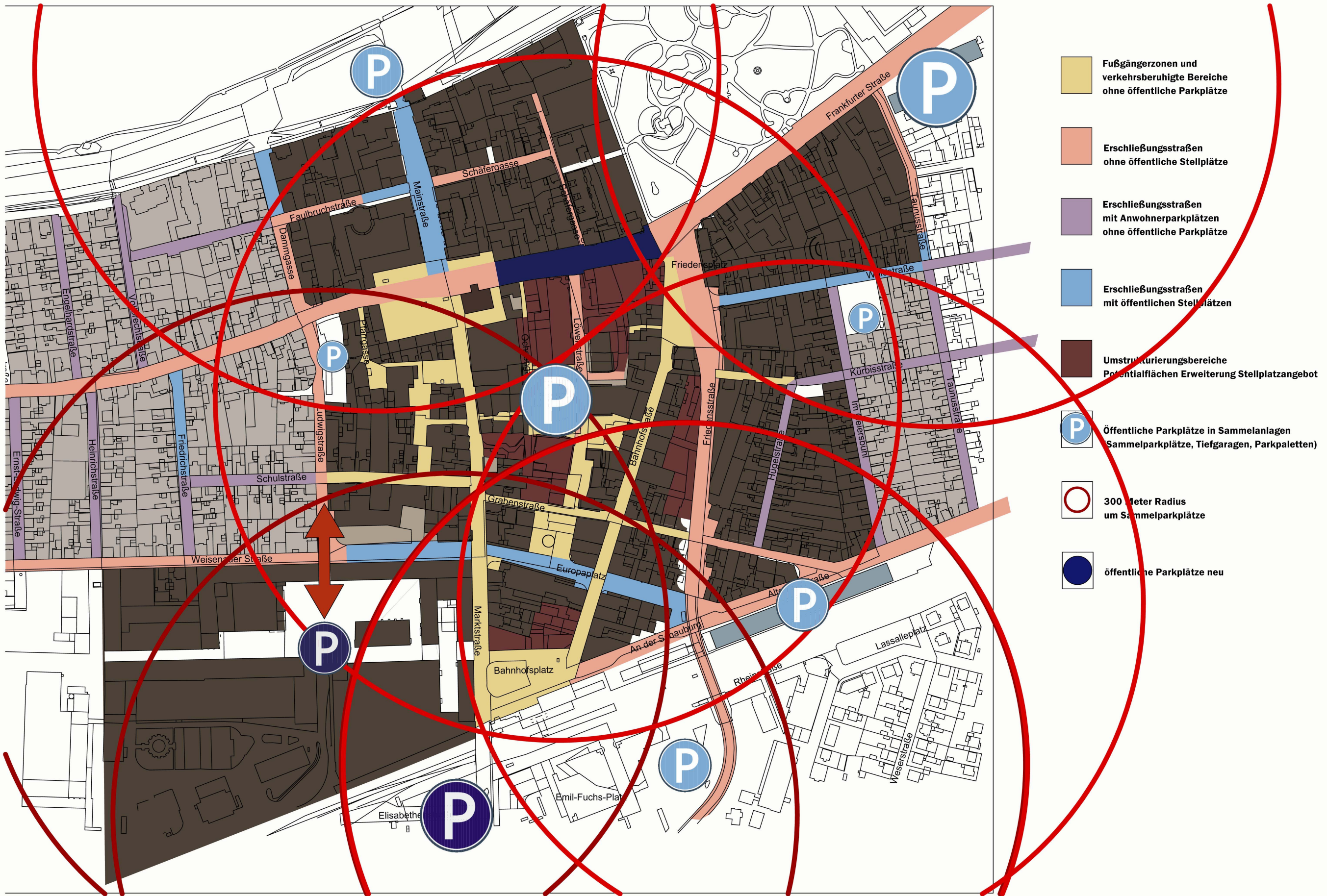


Bestand



Bildüberarbeitung

Zieldefinition Stellplätze



- Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche ohne öffentliche Parkplätze
- Erschließungsstraßen ohne öffentliche Stellplätze
- Erschließungsstraßen mit Anwohnerparkplätzen ohne öffentliche Parkplätze
- Erschließungsstraßen mit öffentlichen Stellplätzen
- Umstrukturierungsbereiche Potentialflächen Erweiterung Stellplatzangebot
- P Öffentliche Parkplätze in Sammelanlagen (Sammelparkplätze, Tiefgaragen, Parkpaletten)
- 300 Meter Radius um Sammelparkplätze
- P öffentliche Parkplätze neu

Zieldefinition Stellplätze

Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche ohne öffentliche Stellplätze

Entwicklungsziele:

1. Die bestehenden Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereiche werden beibehalten. Eine Erweiterung des Stellplatzangebotes ist in diesen Bereichen nicht möglich.

Maßnahmen:

1. Hinsichtlich der Neuausweisung von Stellplätzen sind keine Maßnahmen erforderlich.

Erschließungsstraßen mit öffentlichen Stellplätzen

Entwicklungsziele:

1. Bei künftigen Straßenraumumgestaltungen wird das Angebot an öffentlichen Stellplätzen am Straßenrand nach Möglichkeit erweitert.
2. Zwischen neuen und vorhandenen Stellplätzen sind, sofern vorhandene Leitungstrassen dies zulassen, in den im Zielplan "Öffentlicher Raum" dargestellten Bereichen Bäume zu pflanzen.
3. Im Zuge der Schließung des Bereichs Kleine Löwenstraße für den öffentlichen Verkehr sollten die öffentlichen Stellplätze in Anwohnerstellplätze umgewandelt werden.

Maßnahmen:

1. Im Zuge der Straßenraumumgestaltung in der Frankfurter Straße zwischen Marktplatz und Friedensplatz werden neue Stellplätze am Straßenrand angeordnet.

Umstrukturierungsbereiche Potentialflächen Erweiterung Stellplatzangebot

Entwicklungsziele:

1. Im Rahmen von Neubaumaßnahmen in den dargestellten Bereichen sollte das vorhandene Stellplatzangebot durch den Neubau von Tiefgaragen erweitert werden.

Maßnahmen:

1. Sicherung der Erschließung über das vorhandene Wegenetz. Beratung von Bauherren zur Anordnung der Zufahrten.

Öffentliche Parkplätze in Sammelanlagen

Entwicklungsziele:

1. In Abstimmung mit den Betreibern sollten die Öffnungszeiten und die Zufahrtsberechtigungen zu den Sammelanlagen so modifiziert werden, dass eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Anlagen und eine Entlastung benachbarter Bereiche erreicht wird.
2. Die noch vorhandenen Kapazitäten vor allem im Parkhaus Frankfurter Straße sollten genutzt werden, um an anderen Stellen Spielräume zu eröffnen (Mainblock, Volksbank Parkplatz Frankfurter Straße).

Maßnahmen:

1. Ökonomische Überprüfung und Abstimmung veränderter Nutzungsbedingungen mit den Betreibern.
2. Überprüfung der Verlagerung Mainblock und Volksbankstellplätze an andere Standorte.

Maßnahmen

Die Maßnahmen

Maßnahmen:

Der im Rahmenplan beschriebene Umbau und die Aufwertung der Rüsselsheimer Innenstadt werden nur durch die Zusammenarbeit möglichst vieler Akteure zu realisieren sein. Die Eigentümer, die Politik und die Verwaltung tragen eine gemeinsame Verantwortung für die Entwicklung der kleinteilig parzellierten Innenstadt. Zur Umsetzung der im Rahmenplan definierten Ziele bedarf es daher einer Vielzahl von koordinierten Maßnahmen der unterschiedlichsten Akteure.

In der folgenden Maßnahmenübersicht sind die wichtigsten Umsetzungsmaßnahmen unter Benennung der jeweiligen Maßnahmenträger benannt und hinsichtlich des zeitlich sinnvollen Rahmens ihrer Umsetzung beschrieben. Um ihre volle Wirksamkeit zu entfalten, benötigen nahezu alle Maßnahmen die Beteiligung und das Engagement unterschiedlicher Akteure. Die schönste Platzgestaltung nützt nur wenig, wenn die an den Platz angrenzenden Gebäude leer stehen oder in einem sanierungsbedürftigen Zustand verbleiben. Die inhaltliche Verflechtung vieler Maßnahmen erfordert ein hohes Maß an Vertrauen und Kommunikation unter allen Beteiligten. Diese Kommunikation erfordert eine feste Struktur, die künftig auf drei Ebenen organisiert werden sollte:

Öffentlichkeitsarbeit:

Die Innenstadt wäre kein Sanierungsgebiet, wenn nicht schwere Mängel, Missstände und problematische Entwicklungen vorhanden wären. Aber die Sanierung wäre andererseits sinnlos, wenn es nicht auch Potentiale und positive Entwicklungsansätze gäbe.

Und diese Ansätze sind vorhanden. Es gibt Bürger, die in der Innenstadt investieren und sich hier niederlassen. Es gibt engagierte Händler, es gibt für die gesamte Region bedeutsame Kultureinrichtungen (Museum, Opelvillen, Jazzfabrik), es gibt eine Vielzahl von Räumen und Gebäuden, die sich noch in einem unentdeckten Dornröschenschlaf befinden (Kinosaal in der Schauburg, Opel Altwerk etc.). Und es gibt eine Vielzahl von Rüsselsheimer Bürgern und auswärtigen Gästen, die trotz der Nähe zu Mainz, Wiesbaden und Frankfurt in der Rüsselsheimer Innenstadt einkaufen gehen. Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, die sich nicht auf konventionelle Pressemitteilungen beschränkt, sollte helfen, diese Potentiale stärker in das Blickfeld zu rücken.

Die Arbeitsgruppe Sanierung:

Die Umsetzung der Rahmenplanziele erfordert eine möglichst effiziente Koordination der einzelnen Maßnahmen, ein hohes Maß an Übereinstimmung hinsichtlich der Sinnhaftigkeit der Maßnahmen und eine regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung der allgemeinen Zielsetzungen. Dies kann nur gelingen, wenn zwischen den Handelnden ein inhaltlicher Austausch stattfindet und die allgemeinen Sanierungsziele intensiv kommuniziert werden. Vertreter der Eigentümer, des Handels, des Gewerbes, der beteiligten Ämter und der Politik sollten daher im Rahmen einer Arbeitsgruppe Sanierung zu einem regelmäßigen Austausch zusammenkommen. Zu einzelnen Schwerpunktthemen der Sanierung kann dieser Arbeitskreis durch weitere Personen ergänzt werden. Die für eine Gewährleistung der Arbeitsfähigkeit günstigste Zusammensetzung der Arbeitsgruppe Sanierung sollte zeitnah geklärt werden.

Planungsworkshops zu Vertiefungsbereichen:

In der Maßnahmenübersicht wird eine Vielzahl von Maßnahmen benannt, die eine vertiefende Planung unter intensiver Beteiligung der Eigentümer, der Politik und der Verwaltung verlangen (Schließung „Kleine Löwenstraße“ und „Ochsengasse“, Neuordnungsbereiche südlich des Löwenplatzes etc.). Für diese Bereiche sollten im Rahmen von Planungsworkshops gemeinsam mit den betroffenen Eigentümern umsetzbare Planungen erarbeitet und Maßnahmenträger definiert werden. Bisher bereits engagierte und eher zurückhaltende oder zögerliche Eigentümer müssen sich auf ein gemeinsames Vorgehen einigen.

Die Maßnahmen

PLANUNGEN UND BAUMASSNAHMEN ÖFFENTLICHER RAUM						
	Maßnahmen	Federführung / bzw. Umsetzung durch	Instrumente der Umsetzung	Zeitschiene Umsetzung		
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig
	Neugestaltung Friedensplatz mit Tor zum Park und Parkachse, inkl. Übergang Waldstraße, Kürbisstraße; Umbau mit Neuorganisation der KFZ - und ÖPNV Fahrspuren,	Verwaltung (Stadt)	Planung, Bauausführung	bis 2007		
	Qualitätssicherung bei Neuordnungskonzepten im Bereich Karstadt / Löwencentre im Hinblick auf den öffentlichen Raum (Gestalt, Andienung, Zugänge etc.)	Verwaltung (Stadt)	Beratung, Abstimmung	x		
	Neugestaltung Marktplatz mit Querschnittsreduzierung Frankfurter Straße; Freistellung der Stadtkirche und durchgehende Gehwegführung zwischen Kirche und Fahrbahn	Verwaltung (Stadt)	Planung, Bauausführung		x	
	Neugestaltung Frankfurter Straße; Querschnittsreduzierung der Fahrspuren im Bereich zwischen Friedensplatz und Marktplatz, Verbreiterung des Gehweges auf der Südseite der Frankfurter Straße	Verwaltung (Stadt)	Planung, Bauausführung		x	
	Neugestaltung Schäfergasse	Verwaltung (Stadt)	Planung, Bauausführung		bis 2008	
	Weiterführung der Aufwertung Mainvorland, mit Lichtung des Pappelbestandes am Main und Aufwertung der Zugangsbereiche zu Innenstadt und Westend,	Verwaltung (Stadt)	Planung, Bauausführung		bis 2008	
	Neugestaltung Weissenauer Straße	Verwaltung (Stadt)	Planung, Bauausführung			bis 2013
	Aufwertung Bodenbeläge, Möblierung, Leuchten Marktstraße, Begrünung	Verwaltung (Stadt)	Planung, Bauausführung			x
	Aufwertung Bodenbeläge, Möblierung, Leuchten Bahnhofstraße, Begrünung	Verwaltung (Stadt)	Planung, Bauausführung			x
	Aufwertung Platz an der Waldstraße als Quartiersplatz Geiersbühl	Verwaltung (Stadt)	Planung, Bauausführung			x
MASSNAHMEN PRIVATER EIGENTÜMER						
	Maßnahmen	Federführung / bzw. Umsetzung durch	Instrumente der Umsetzung	Zeitschiene Umsetzung		
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig
	Gestalterische Aufwertung der Randbebauung zu Plätzen und Straßen gemäß Gestaltleitbild und Gebietscharakter. Aktivierende Beratung der Eigentümer an neu zu gestaltenden Plätzen und Straßen, parallel zur Planung öffentlicher Raum.	Eigentümer	Sanierungsberatung	x	x	x
	Verbesserung des Wohnungsangebotes durch Beratung zur Aufwertung der Zuschnitte, Wohnungsgrößen, Freiflächenangebote, Angebotsdifferenzierung,	Eigentümer	Sanierungsberatung	x	x	x
	Verbesserung von Ladenzuschnitten	Eigentümer	Sanierungsberatung	x	x	x
	Fortführung der Abstimmung und Beratung mit den Eigentümern Karstadtgebäude und Löwencentre	Verwaltung / Stadt	Abstimmungsgespräche	x		
	Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes für die Opel - Altwerkflächen (Erschließung, Altlasten, zulässige Nutzungen, Entwicklungsschritte, weiteres Verfahren etc.)	Adam Opel AG / Verwaltung (Stadt) / Vertretung der Einzelhändler / Denkmalschutz	Konzepterarbeitung / Abstimmung	x	x	
	Sicherung der architektonischen Qualität bei der Entwicklung der Opel - Altwerksflächen	Verwaltung (Stadt) / Denkmalschutz / Museum / evtl. Gestaltbeirat	Gestaltbeirat, Wettbewerbe	x	x	x
	Gestalterische Aufwertung der Freiflächen im Opel-Altwerk im Zuge der Integration von neuen Nutzungen in die Bestandsgebäude und Neubauten	Investor	Planung, Bauausführung	x	x	x
	Neubaukonzepte Mainblock werden zügig erarbeitet, bzw. weiterbearbeitet und Realisierung zugeführt, Ziel: Wohnraum für neue Nachfragergruppen, evtl. Einzeleigentum oder Baugruppen (Stadthäuser o.ä.)	Verwaltung (Stadt) / Investoren / private Bauherren	Bebauungskonzept, Gestaltvorgaben, Parzellierung, Verkauf	x	x	
	Umgestaltung der Grünfläche am Gemeindeplatz zum Gemeindegarten	Eigentümer	Sanierungsberatung	2006		
	Aufnahme von Gesprächen mit den Eigentümern Löwenstraße 15 + 27, Klärung der Sanierungsbereitschaft und Fähigkeit	Verwaltung (Stadt) / Eigentümer	Sanierungsberatung	2005		
	Im Hofbereich südlich des Löwenplatzes, im Bereich der Ochsenstraße und im Bereich Karstadt-Areal und kleine Löwenstraße sind in Zusammenarbeit mit den Eigentümern und Mietern Maßnahmen zur Flächenumwidmung zu entwickeln (Ziel: halböffentliche Innenhöfe)	Verwaltung (Stadt) / Eigentümer / evtl. Beteiligung von Mietern	Sanierungsberatung	x	x	
	Abstimmung zur Schließung der Passage südlich der Löwenpassage,	Verwaltung (Stadt) / Eigentümer	Konzepterarbeitung, Koordination, Abstimmungsgespräche	x	x	
	Aufwertung kleiner Löwenplatz	Eigentümer	Abstimmung, Planung, Ausführung	x	x	
	Abgrenzung privater Freiflächen von öffentlichen Freiflächen durch geeignete bauliche Maßnahmen, Beratung zur Aufwertung bestehender Höfe.	Eigentümer	Sanierungsberatung	x	x	x
	Sicherung bestehender Gartenflächen, Anlage neuer wohnungsnaher Gärten	Eigentümer	Sanierungsberatung	x	x	x
	Bebauung der zur Zeit als Parkplatz genutzten Fläche gegenüber Opel-Altwerk in der Weissenauer-Straße,	Verwaltung (Stadt) / Eigentümer / Investor	Konzepterarbeitung, Koordination, Abstimmungsgespräche			x

Die Maßnahmen

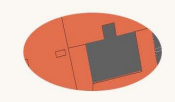
UNTERSTÜTZENDE UND BEGLEITENDE MASSNAHMEN					
Maßnahmen	Federführung / bzw. Umsetzung durch	Instrumente der Umsetzung	Zeitschiene Umsetzung		
			kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Einrichtung einer Arbeitsgruppe Sanierung; Rahmenplan- und Sanierungsziele werden durch die Beteiligung von Schlüsselpersonen regelmäßig weiterentwickelt, kommuniziert und umgesetzt.	Politik, Eigentümer, Vertreter beteiligter Ämter, Ausländerbeauftragte, Interessenvertreter Einzelhändler	Arbeitsgruppe Sanierung	x	x	x
Sanierungsfortschritte werden im Rahmen einer strategischen Öffentlichkeitsarbeit regelmäßig dargestellt	Sanierungsbüro / Öffentlichkeitsarbeit	Sanierungszeitung, Flyer, Presseartikel	x	x	x
Koordinierte Vermarktung von Einzelhandelsflächen (Ladenbörse, Internetpräsentation)	Verwaltung (Stadt) / Eigentümer	Konzepterarbeitung / Ausführung	x	x	x
Koordinierte Vermarktung der Opel - Altwerksflächen	Verwaltung (Stadt) / Adam Opel AG	Abstimmung,	x	x	x
Fördermittelaufnahme für planerische und bauliche Maßnahmen auf dem Opel - Altwerksgelände (z.B. Stadttumbau West).	Verwaltung (Stadt)		x		
Verdeutlichung der Entwicklungspotentiale des Opel - Altwerkes durch temporäre Beispielungen (Märkte, Konzerte, Performances etc.)	Adam Opel AG / interessierte Private / Verwaltung (Stadt)		x		
Erarbeitung einer Strategie zur Einbeziehung von Händlern und Eigentümern mit Migrationshintergrund in den Sanierungsprozeß	Sanierungsbüro / Beauftragter für Integrationsfragen/				
Verbesserung der Gestaltung von Auslagen, Bestuhlungen, Sonnenschutzeinrichtungen in Abstimmung mit den Betriebsinhabern	Verwaltung (Stadt) / Einzelhändler / Gastronomen	Beratung, Vorträge in Zusammenarbeit mit Wirtschaftsförderung, Treffpunkt Innenstadt / Hoga /	x		
Untersuchung zum Wohnstandort Innenstadt und Erarbeitung eines nachfragegerechten Konzeptes zur Aufwertung der Innenstadt als Wohnstandort	Verwaltung (Stadt) / Sanierungsbüro / beauftragtes Büro	Untersuchung / Konzepterarbeitung,	x		
Zielgruppenorientierte Marketingaktionen zu den unterschiedlichen Wohnformen in der Innenstadt.	Sanierungsbüro / Eigentümer / Öffentlichkeitsarbeit		x	x	x
Konzeptentwicklung zur Schaffung bzw. Ausweisung von Ersatzwohnraum für entfallende Substandardwohnungen	Sanierungsbüro / Verwaltung (Stadt) / Beauftragter für Integrationsfragen/	Konzeptentwicklung	x	x	
Entwicklung eines langfristig tragfähigen Nutzungskonzeptes Löwenplatz	Verwaltung (Stadt) / Treffpunkt Innenstadt/ Anlieger	Konzeptentwicklung		x	
Erarbeitung einer Strategie zur Vermarktung von innerstädtischen Wohngrundstücken unter besonderer Berücksichtigung der Umfeldqualitäten (Presseartikel zu 'versteckten Schätzen' in der Innenstadt, Tag der offenen Gärten und Höfe etc.)	Eigentümer / Sanierungsbüro / Öffentlichkeitsarbeit	Sanierungsberatung, evtl. zeitlich befristeter Arbeitskreis	bis 2007		
Anregung von qualitativ-gestalterisch hochwertigen Hof - und Gartenanlagen, z. B. im Rahmen der Rüsselsheimer Gartentage (Tag der offenen Tür, Gartenprämierungen, Mustergärten ect.)	Eigentümer / Gartenbaubetriebe / Verwaltung (Stadt)	Sanierungsberatung, evtl. zeitlich befristeter Arbeitskreis	bis 2007		
Konzept zur Gestaltung der Silos auf der Flörsheimer Mainseite, evtl. in Verbindung mit Regionalpark GmbH	Verwaltung (Stadt) / Regionalpark GmbH	Konzepterarbeitung, Umsetzung		x	
Konzepterarbeitung zur Teilnahme am Landeswettbewerb "Ab in die Mitte"	Verwaltung (Stadt) / Einzelhändler	Konzepterarbeitung, Umsetzung		x	
Ansiedlung zentraler öffentlicher und kultureller Einrichtungen in der Innenstadt	Verwaltung (Stadt) / weitere mögliche Träger				x

Die Maßnahmen



Rahmenplan
Rüsselsheim Innenstadt

Maßnahmenschwerpunkte



Aufwertung von Straßen
und Plätzen



Schwerpunkte
Fassadenaufwertung



Schwerpunkte
erhaltende Erneuerung



Schwerpunkte ergänzende
Wohnbebauung



Schwerpunkte
Umstrukturierung



Neuordnung und Aufwertung
privater Freiflächen



Entwicklungsbereich
Opel Altwerk