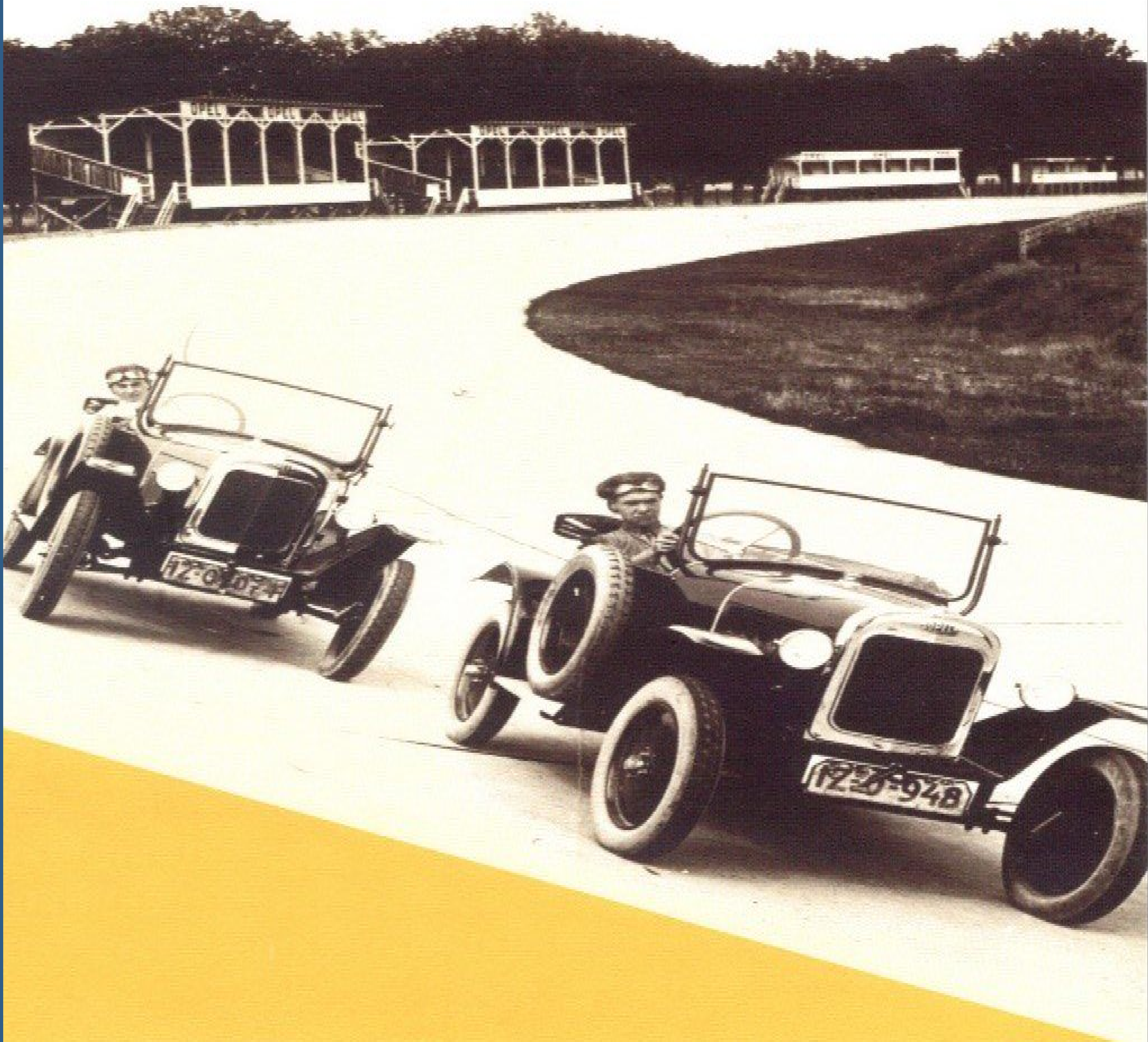


# 100 Jahre Opel-Rennbahn

Eine Dokumentation  
mit Material des Heimatvereins Rüsselsheim 1905 e.V.





## Vor dem Bau der Opel-Rennbahn...



### Rennen Paris-Berlin vom 27. bis 29. Juni 1901 (hier auf der Wartburg)

Am Rennen beteiligten sich 110 Autos und 10 Motorräder am Rennen auf der rund 1200 km langen Strecke von Paris nach Berlin, die in drei Tagesetappen (Paris-Aachen, 459 Kilometer; Aachen-Hannover, 445,2 Kilometer; Hannover-Berlin, 293,93 Kilometer) aufgeteilt wurde. Auch ein Rüsselsheimer ist dabei: Heinrich Opel auf einem Opel-Patent-Motorwagen System Lutzmann. Es gab insgesamt 57 Unfälle mit 28 Toten und 29 Schwerverletzten.



### Gordon-Bennet-Cup – Homburg – am 17. Juni 1904

Als Strecke diente der 128 km lange Rundkurs bei Homburg durch den Taunus, der viermal durchfahren werden musste. In Anwesenheit Kaiser Wilhelms II. traten 18 Autos aus sieben Nationen an; der Sieg ging an den Franzosen Léon Théry.



8 Uhr 24, der 13. von 18 ist Fritz Opel. Die Zahl bringt kein Glück: Frühstart – Neustart – nach 8 Kilometern Bruch der Kardanwelle – das Aus.



### Prinz-Heinrich-Fahrt vom 10. bis 18. Juni 1909

Die Fahrt ging über die Strecke Berlin-Breslau-Tatrafüred-Budapest-Wien-Salzburg-München (1857 km). Es starteten 108 Wagen. Sieger im Gubener Rennen und Sieger im Gesamtklassement wurde Kommerzienrat Wilhelm Opel auf Opel, zweiter Pöge auf Mercedes.

Der Automobilrennsport hat in Deutschland eine lange Tradition. Bereits um die Jahrhundertwende wurden Autowettbewerbe ausgetragen. Anfangs fanden diese Konkurrenzen auf regulären Landstraßen statt, die man nicht einmal für den normalen Straßenverkehr gesperrt hatte. Eine der ersten Veranstaltungen von großer internationaler Bedeutung war die Ausrichtung des Gordon-Bennet-Cups im Jahr 1904, mit Start und Ziel an der Saalburg im Taunus. Die Teilnehmer mussten eine Strecke von knapp 130 km, auf teilweise nicht gut präparierten Straßen, viermal durchfahren – eine Tortur für Mensch und Maschine! Weiterhin wurden in Deutschland vor dem 1. Weltkrieg u.a. der Kaiserpreis, die „Prinz-Heinrich-Fahrten“ und die „24 Stunden-Fahrten im Taunus“ ausgetragen. Bereits von Anfang an waren Fahrer und Fahrzeuge von Opel mit von der Partie. Dabei veränderte der Automobilrennsport nach und nach sein Gesicht und die holprigen Landstraßenrennstrecken hatten allmählich ausgedient. Noch vor AVUS (1921), Nürburgring (1927) und Hockenheimring (1932) fanden auf der inzwischen errichteten „Opel Renn- und Versuchsbahn“ am Schönauer Hof zwischen Rüsselsheim und Trebur ab 1920 die ersten Bahnrennen Deutschlands statt.



## Die Geschichte der Opel-Rennbahn

### Zeittafel

- 6.6.1914** Kreisblattmitteilung: „Überlegungen zum Bau einer Rennbahn“.
- 1915** Auflage der Hessischen Regierung, eine Rennbahn anzulegen.
- 1916** Auftragserteilung durch Carl Opel; Planung durch den Bischofsheimer Baumeister, Architekt und Königlich-Preußischer Geometer 2. Klasse, Jakob Ritzert.
- 1917** Baubeginn; Rüsselsheim hat 8417 Einwohner, Opel zählt 5000 Beschäftigte; der Ramsee ist noch nicht gebaut, ein Haus steht in der Rheinstraße und einige Villen über der Bahn.
- 1919** Bauende im Oktober.
- 24.10.1920** Eröffnung mit 10.000 Zuschauern.
- 22.5.1921** 3 Siege, 3 zweite Plätze und ein 3. Rang für Fritz Opel und Carl Jörns
- 1922** Rennen „Großer Opelpreis“ mit Preisgeld 100.000 Reichsmark.
- 1925** Legendäre „Laubfroschparade“, hierfür wurde eine Tagesproduktion extra von 25 auf 125 Einheiten gesteigert.
- 1928** Erprobung und Vorführung der Opel-Motorclub (Motorräder).
- 12.3.1928** Raketenversuche unter der Leitung von Fritz von Opel, mit Raketenhersteller Friedrich Wilhelm Sander aus Wesermünde und Max Valier; der erste Versuch mit Opel-Ingenieur Kurt C. Volkhart auf RAK 1.
- 1929** Statische Versuche des ersten Flüssigtreibstoff-Raketenflugzeugs.
- 1931-1936** Startplatz der „Opel-Karawanen“.
- 1934** landete hier im August der „Welthöhenrekord-Segelflieger“ Heini Dittmar mit seiner selbstentworfenen und -gebauten „Condor“; Gewinner des Opel-Segelflugpreises.
- 1934/35** Neue Versuchsstrecke im Opelwerk, die Opelbahn wird Geschichte.



#### Testfahrten auf öffentlichen Straßen

Bereits seit 1903 gab es auf dem Werksgelände eine Einfahrbahn für Motorwagen, die auch zur Erprobung von Fahrradkonstruktionen und für Fahrradrennen angelegt wurde.



1906: Die erste Einfahrstrecke mit Einfahrberg (die sogenannte Proberstation), daneben der Ernst-Ludwig-Bau



Fotoaufnahme von Josef Amsl, Rüsselsheim



## Bau der Opel-Rennbahn

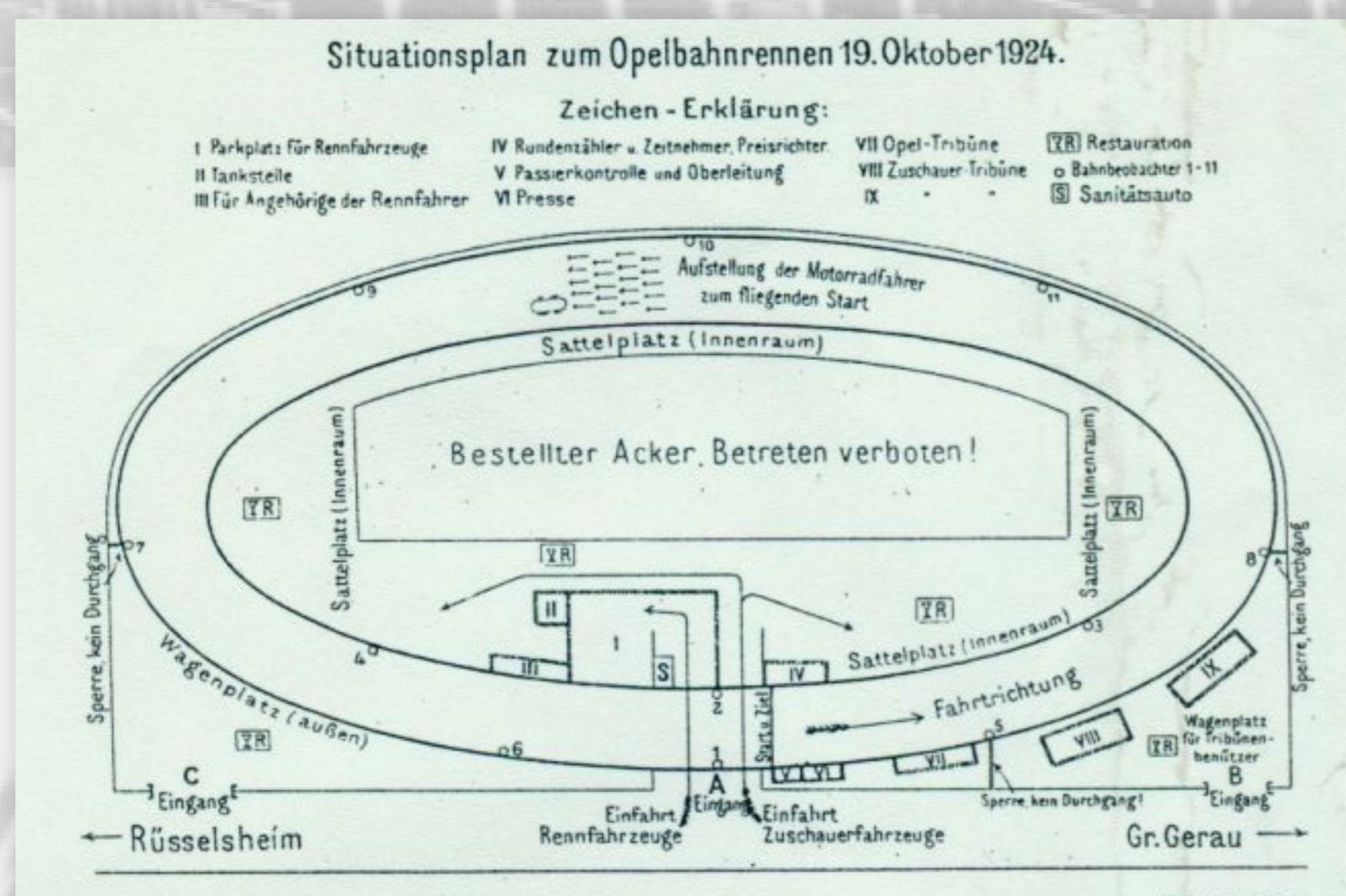
Anlass für den Bau der Opel-Rennbahn waren letztlich massive Beschwerden der Rüsselsheimer Bevölkerung über die Raserei und den unerträglichen Lärm der Opel-Testfahrten auf den öffentlichen Straßen. Damals wurden die neuen Fahrzeugmodelle noch direkt auf den Straßen der Innenstadt ohne besondere Sicherheitsvorkehrungen getestet.

Zwar unterhielt die Firma Opel, die seit 1899 in Rüsselsheim Automobile produzierte, schon von 1903 an eine sogenannte Einfahrbahn, die wegen ihrer geringen Größe allerdings nicht für Geschwindigkeitstests genutzt werden konnte und bald auf Grund der gestiegenen Produktion nicht mehr ausreichte.

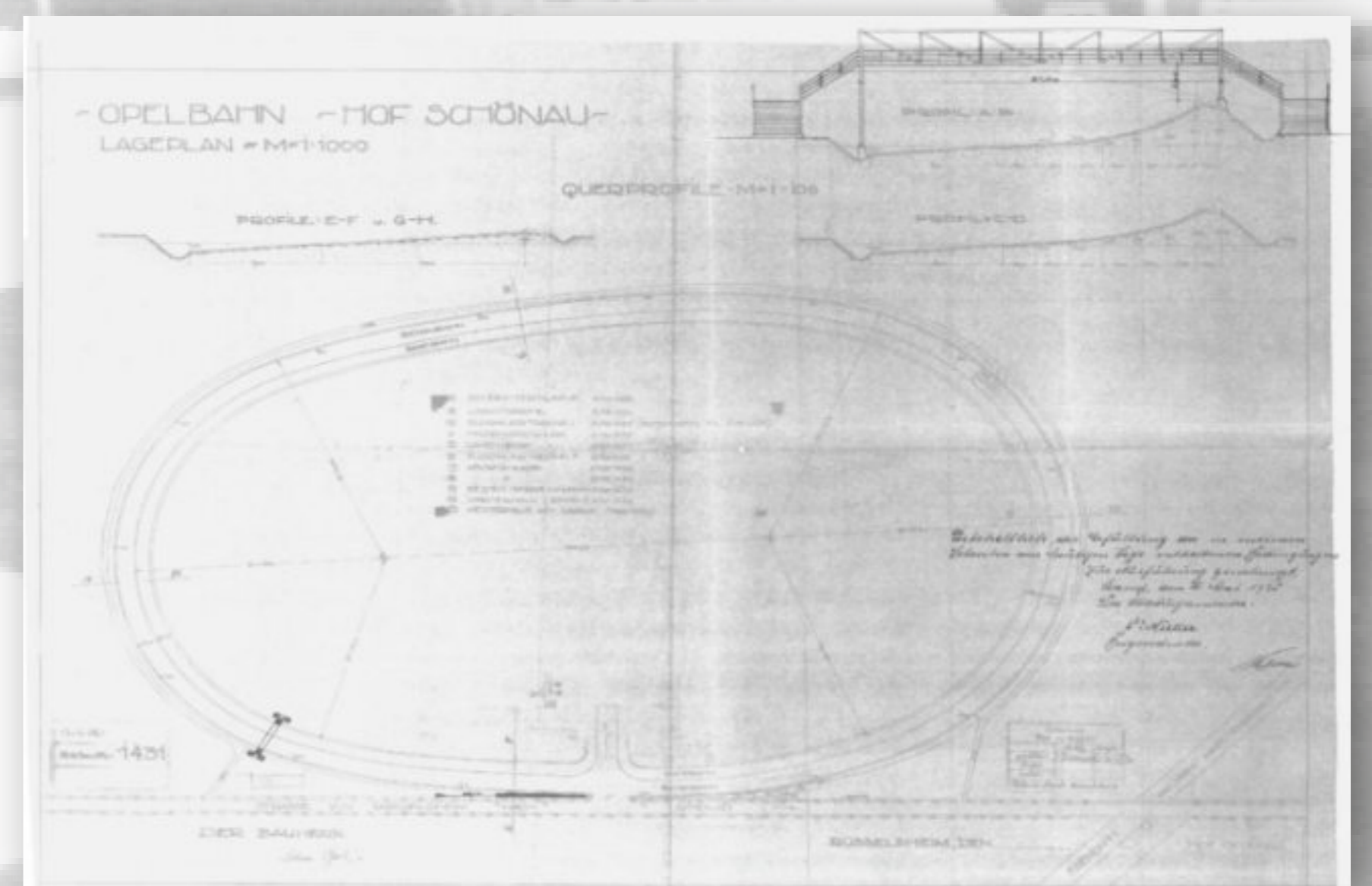
Als man schließlich dazu überging, für Testfahrten öffentliche Straßen zu benutzen, kam es schnell zu Beschwerden aus der Bevölkerung, weil der Lärm sie belästigte und weil die schlechte Bereifung der Autos Straßenschäden verursachte.

Schließlich sprach der Großherzog ein Machtwort und die hessische Regierung trug 1915 den Opelwerken auf, zum Ausprobieren der Automobile neue Verkehrsstrecken anzulegen, damit das Publikum nicht durch die Raserei gefährdet wird.

Das war der Anstoß für den im Kriegsjahr 1917 begonnenen und 1919 vollendeten Bau der Opelbahn.



Plan der Opel-Rennbahn  
vom 19.10.1924  
(noch ohne Überführung)



Bauzeichnung zum Bau der Bahnüberführung 1925



Bauarbeiten an der Opel-Rennbahn 1917 bis 1919

### Bauweise

Form:	Asymmetrische Ellipse in Nord/Süd Ausrichtung, umschließt 15,34 ha
Strecke:	mit Teer verfugte Betonplattenbahn
Länge:	1,5 km
Breite:	12 m
Innerer Sicherheitszonenstreifen:	8 m
Fahrbahndicke:	32 cm, davon 16 cm Beton
Fugenabstand:	ca. 5 m
Abschluss:	Betonkragen - durchgehend / 1,5 m breit
Steilkurve:	32°
V max:	140 km/h

5 Tribünen für Zuschauer, Presse und Zielrichter, Ehrengäste und Familie Opel.

Bebaute Flächen: 450 qm Fahrerlager und Wartungsbereich

Weitere Gebäude: Wärterhaus, Geräteschuppen und Toilettenanlagen



## Ansichten



**Ansichtskartenmotiv,  
Privattribüne Fam. Opel  
(Poststempel v. 23.3.1926)**

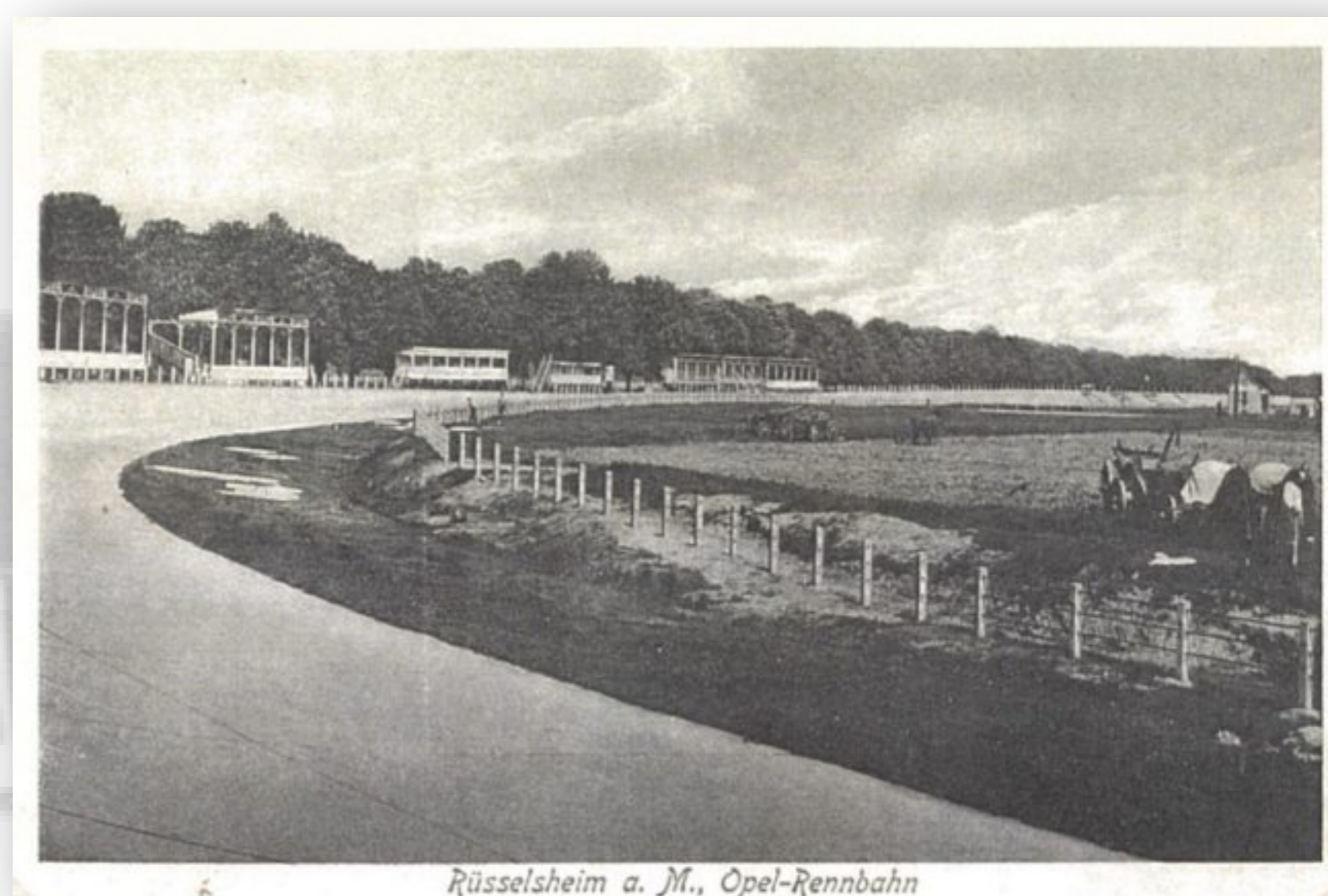
Es gibt drei große Zuschauertribünen, eine kleinere Ehrentribüne für den Großherzog, eingeladene Ehrengäste und die Familie Opel, und eine Presse und Zeitnehmertribüne.



**Ansichtskartenmotiv, (um 1925)**

An einem Spitzentag kamen bis zu 50.000 Zuschauer auf das Gelände.

An den Werktagen wird die Bahn als Teststrecke für neue Wagen und Prototypen benutzt.



**Ansichtskartenmotiv, (um 1925)**

Anfänglich wurden die Äcker und Felder im Inneren des Ovals noch landwirtschaftlich genutzt.



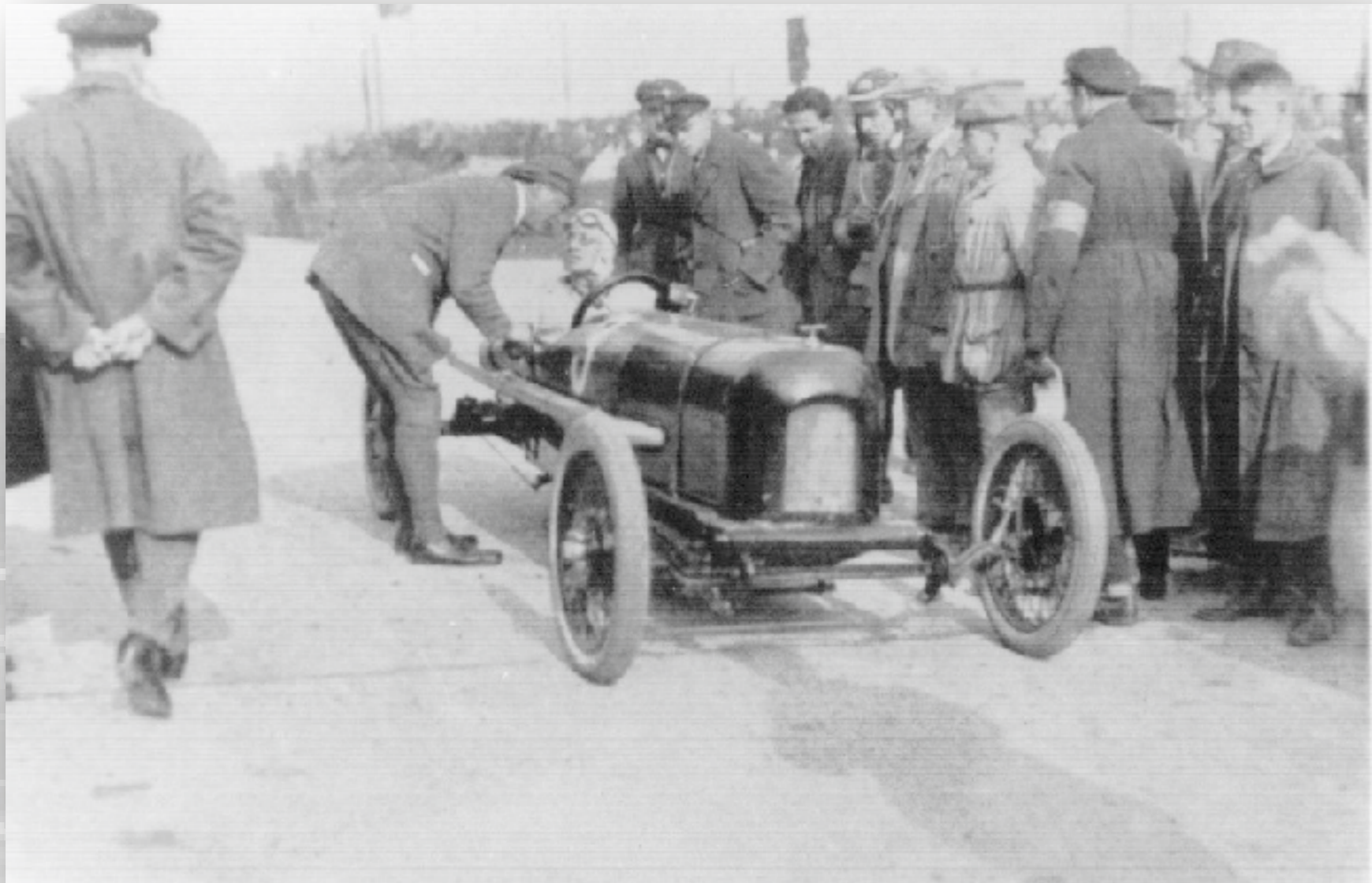
**Ansichtskartenmotiv,  
(Poststempel vom 14.10.1930)**



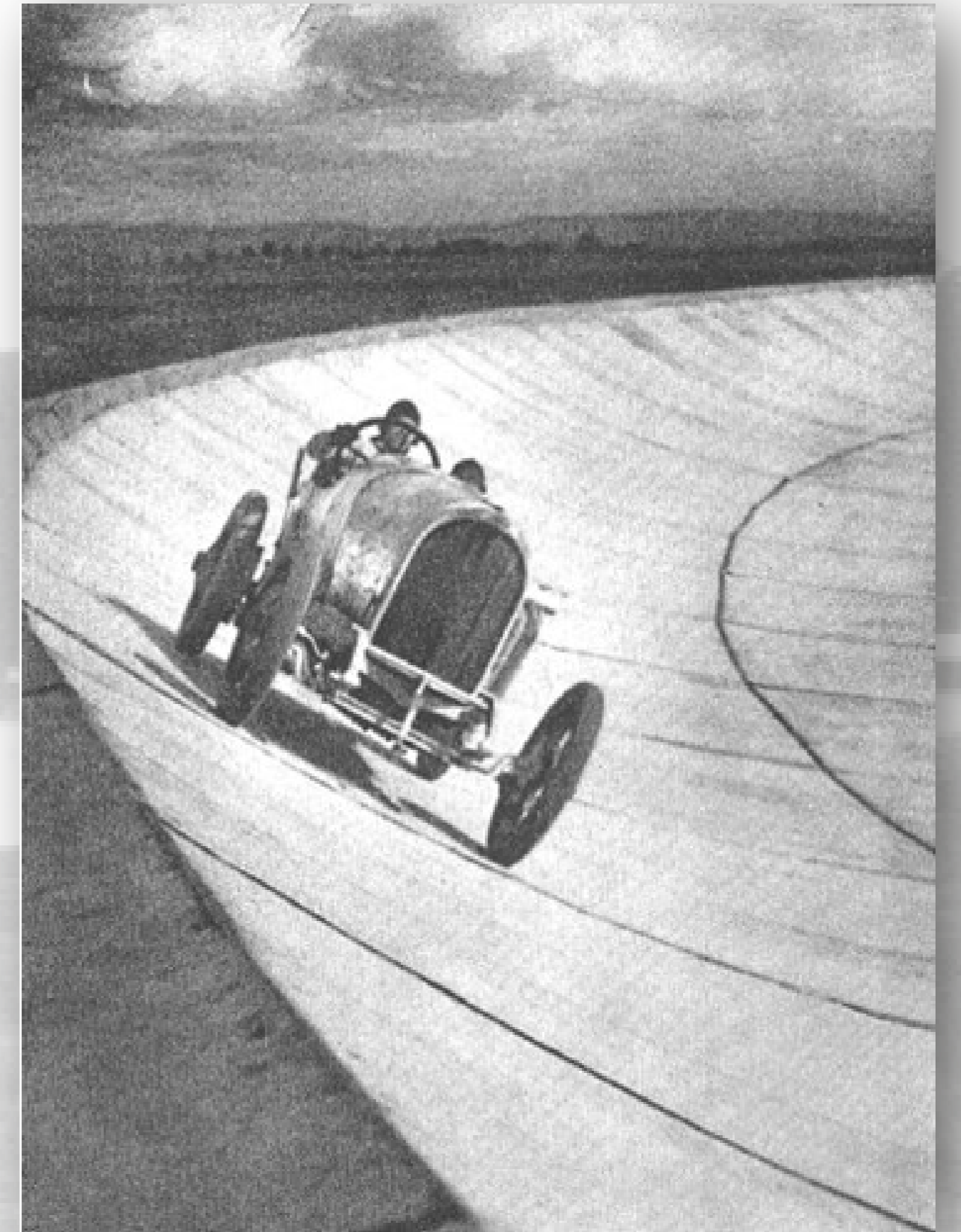
**"Opel-Rennbahn" im Luna-Vergnügungspark,  
Berlin (Anfang 30er-Jahre)**



## Test- und Rennstrecke zugleich (1)



Fritz von Opel,  
umringt von interessiertem Fachpublikum,  
kurz vor dem Start



In der Kurve wird „hart  
an der Kante“ gefahren!



Opelbahnrennen 1924:  
links im Bild Fritz v. Opel

Autorennen 1924 -  
am Start und auf der Strecke

Carl Jörns – er wurde Erster.





## Test- und Rennstrecke zugleich (2)



### 1930er Jahre, Auf-die-Plätze-fertig-los

Beschleunigungstest eines Opel 1.8 Liter  
auf der Opel-Rennbahn



### Produktionstests nach Kriegsende

Probefahrt von Opel Blitz LKWs. Risse und  
notdürftige Ausbesserungen deuten bereits auf  
den Verfall der einstigen Rennbahn hin.



### Produktionswagen beim Einfahren

Nutzung der Rennstrecke für Probefahrten.



Der von Opel betriebene „Army Repair Shop“  
fährt von 1945 bis 1948 amerikanische  
Fahrzeuge auf der Bahn Probe.



## Autorennen (1)



### Das Eröffnungsrennen am 24.10.1920

Am Tag der Eröffnung am 24.10.1920 fand vor 10.000 Zuschauern der erste Wettbewerb statt. In diesem Jahr wurden in der Hauptsache Motorrad- und Kleinwagenrennen ausgetragen.

Am Tag der Eröffnung am 24.10.1920 fand vor 10.000 Zuschauern der erste Wettbewerb statt. In diesem Jahr wurden in der Hauptsache Motorrad- und Kleinwagenrennen ausgetragen. In den Folgejahren bis Anfang der 1930er Jahre fanden an den Wochenenden immer öfter Rennen für Automobile, Motorräder (auch mit Seitenwagen) und Fahrräder (auch Steherrennen), teilweise kombiniert, statt. Werktags wurde die Bahn für Testfahrten benutzt.

Das 1. Wiesbadener Automobil-Turnier, das sich damals noch „Wiesbadener Automobil-Wettbewerbe“ nannte, wurde am 21. und 22. Mai 1921 abgehalten. Es bestand aus einer Sternfahrt nach Wiesbaden und einem Rennen über 9 km auf der Opelbahn in Rüsselsheim. Am Start waren Fahrzeuge, die noch aus den letzten Kriegsjahren oder der ersten Nachkriegsfertigung stammten.

In den 1920er Jahren wurden weitere Autorennen veranstaltet, wie u.a.:

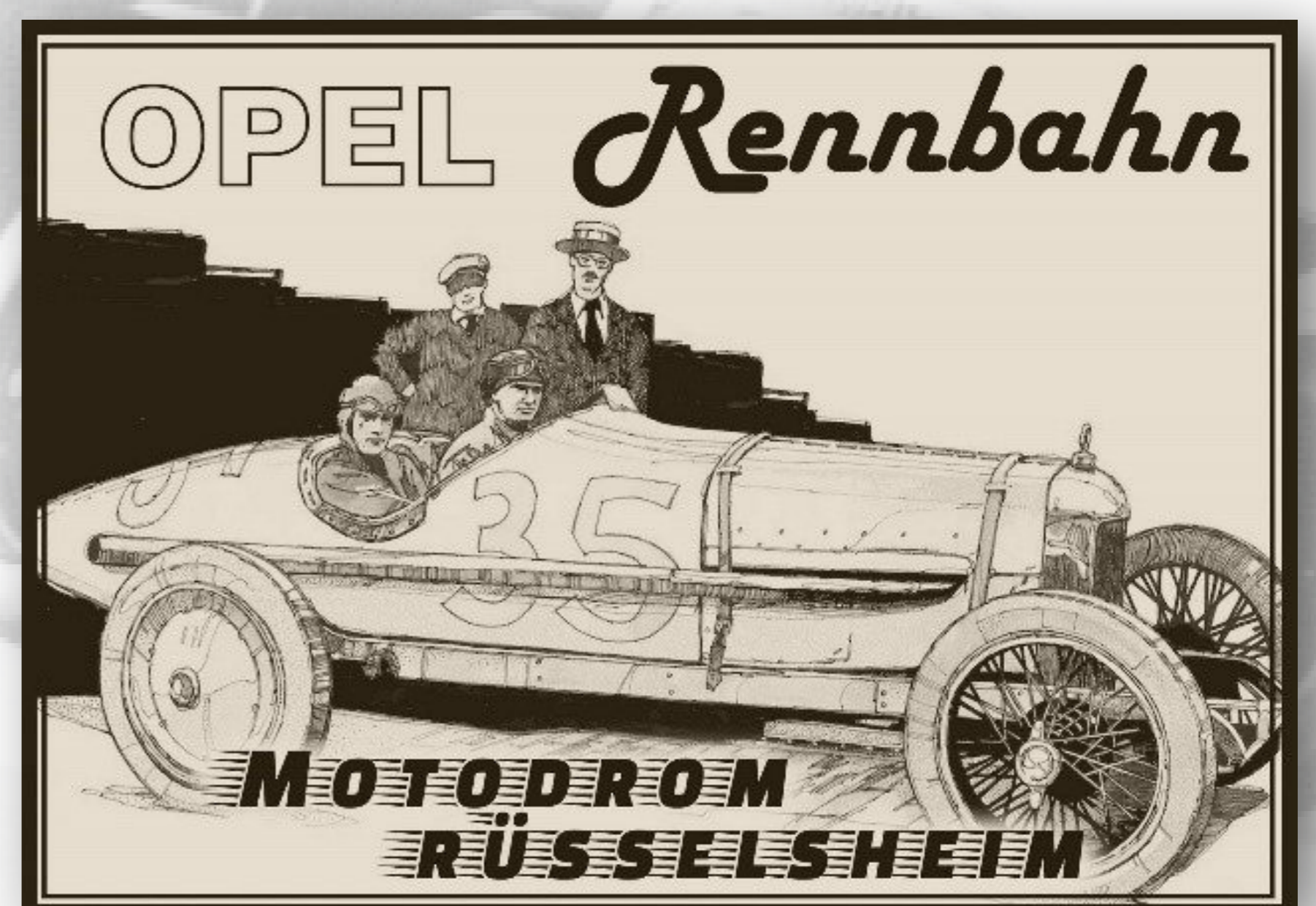
1922	Der Große Opelpreis (Preisgeld 100.000 Reichsmark)
19.10.1924	Automobil & Motorradrennen
31.5.1925	Automobil & Motorradrennen
11.5.1930	ADAC Opelbahnrennen für Automobile und Motorräder

Nach 1932 fanden kaum noch Rennen statt und die Bahn wurde nur noch für Testfahrten für Neu- und Sonderkonstruktionen genutzt.



### Ansichtskartenmotiv (um 1925)

Das Betonoval hat eine Breite von 12 m und die Strecke eine Länge von 1,5 km. Die mit 32° überhöhten Kurven lassen eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h zu.





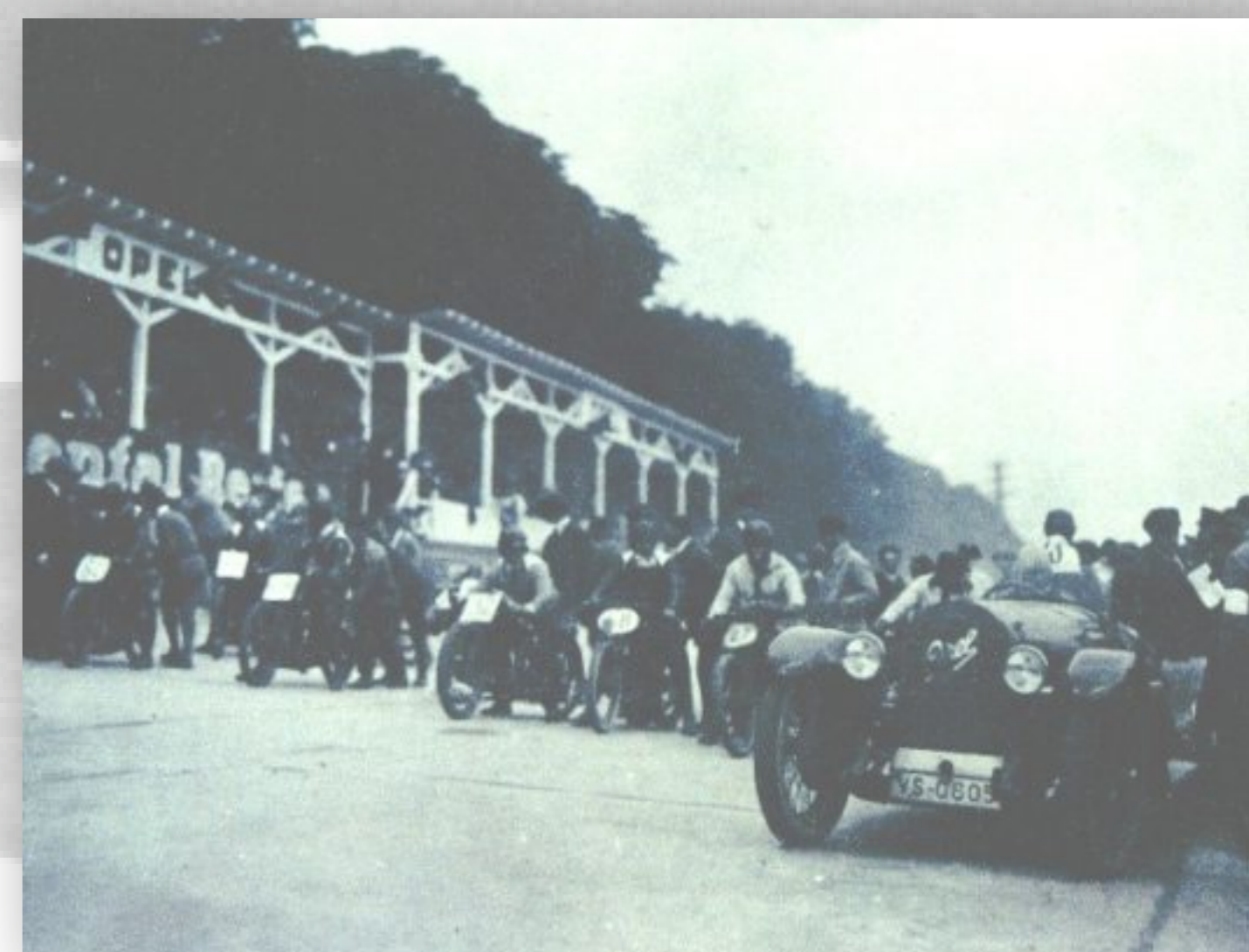
## Autorennen (2)



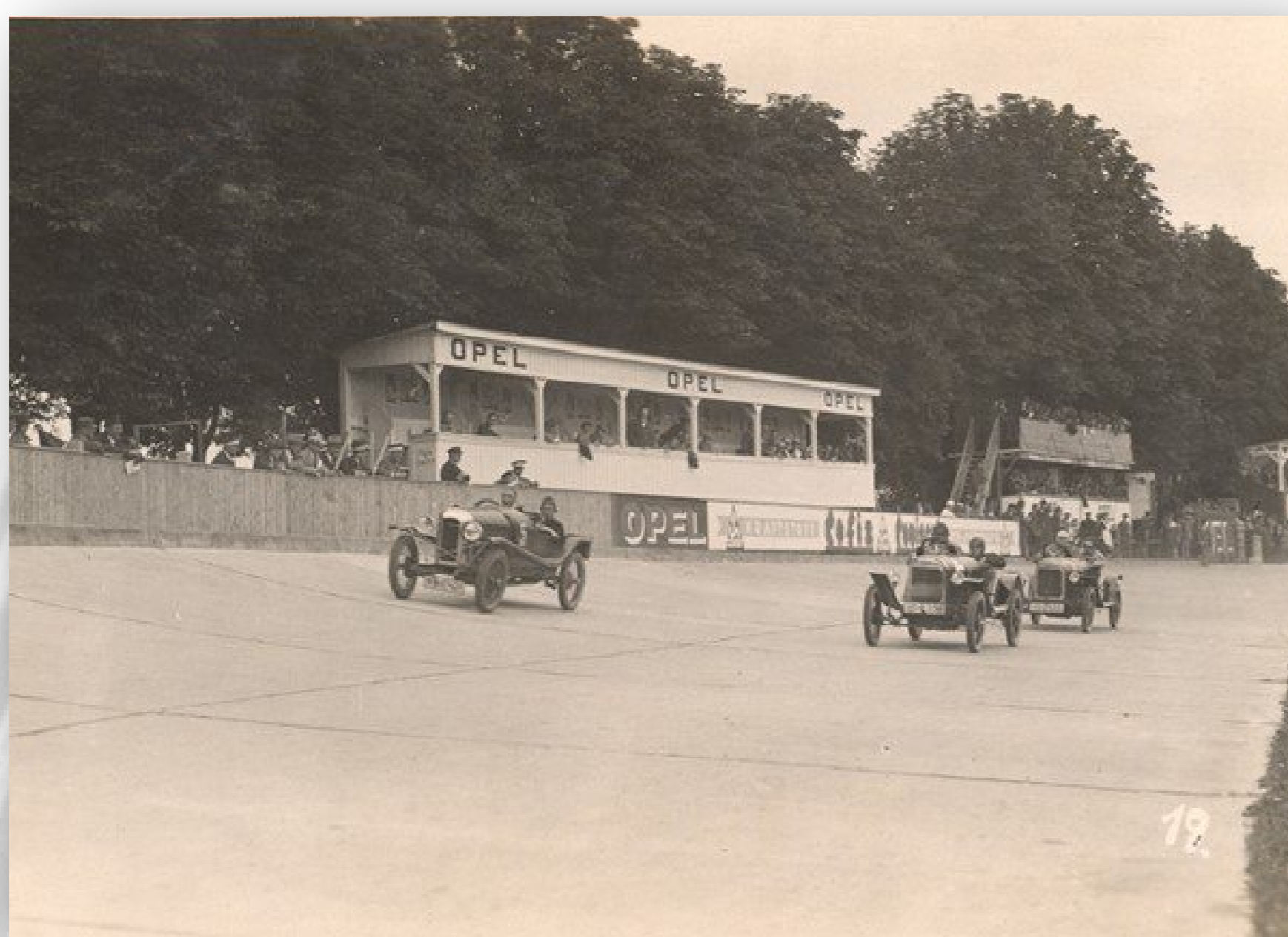
### Zuschauer verfolgen die Rennszenen (1920er Jahre)

Das bunte Treiben mit Zehntausenden Besuchern rund um das Renngeschehen gleicht einem Festival. Flagenschmuck und Verkaufsbuden sorgen für Jahrmarktstimmung.

### Renngeschehen auf der Opel-Rennbahn



Am Start...



### Autorennen 1920er Jahre

Zaungäste säumen die Strecke. Sie verfolgen zusammen mit den Tribünergästen das Renngeschehen.



Auf der Strecke...



# 100 Jahre Opel-Rennbahn

rüsselsheim  
am main



## Plakate, Broschüren und Anzeigen



Broschüre  
zum Rennen 1925



Erinnerungsplakette  
zum Rennen 1928

### Sonder-Züge zum Opelbahn-Rennen am 31. Mai 1925.

Hinfahrt: Zur Hinfahrt verkehren keine Sonderzüge, da bereits verstärkter Pfingstverkehr besteht.

Rückfahrt: Rüsselsheim-Mainz-Wiesbaden

6<sup>15</sup> nachmittags ab Rüsselsheim

Rüsselsheim-Frankfurt a. M.

6<sup>30</sup> nachmittags ab Rüsselsheim

Rüsselsheim-Darmstadt verkehren keine Sonderzüge, da fahrplanmäßige um 6<sup>00</sup> u. 7<sup>00</sup> Uhr.

Zeitungsnotiz  
zum Rennen 1925



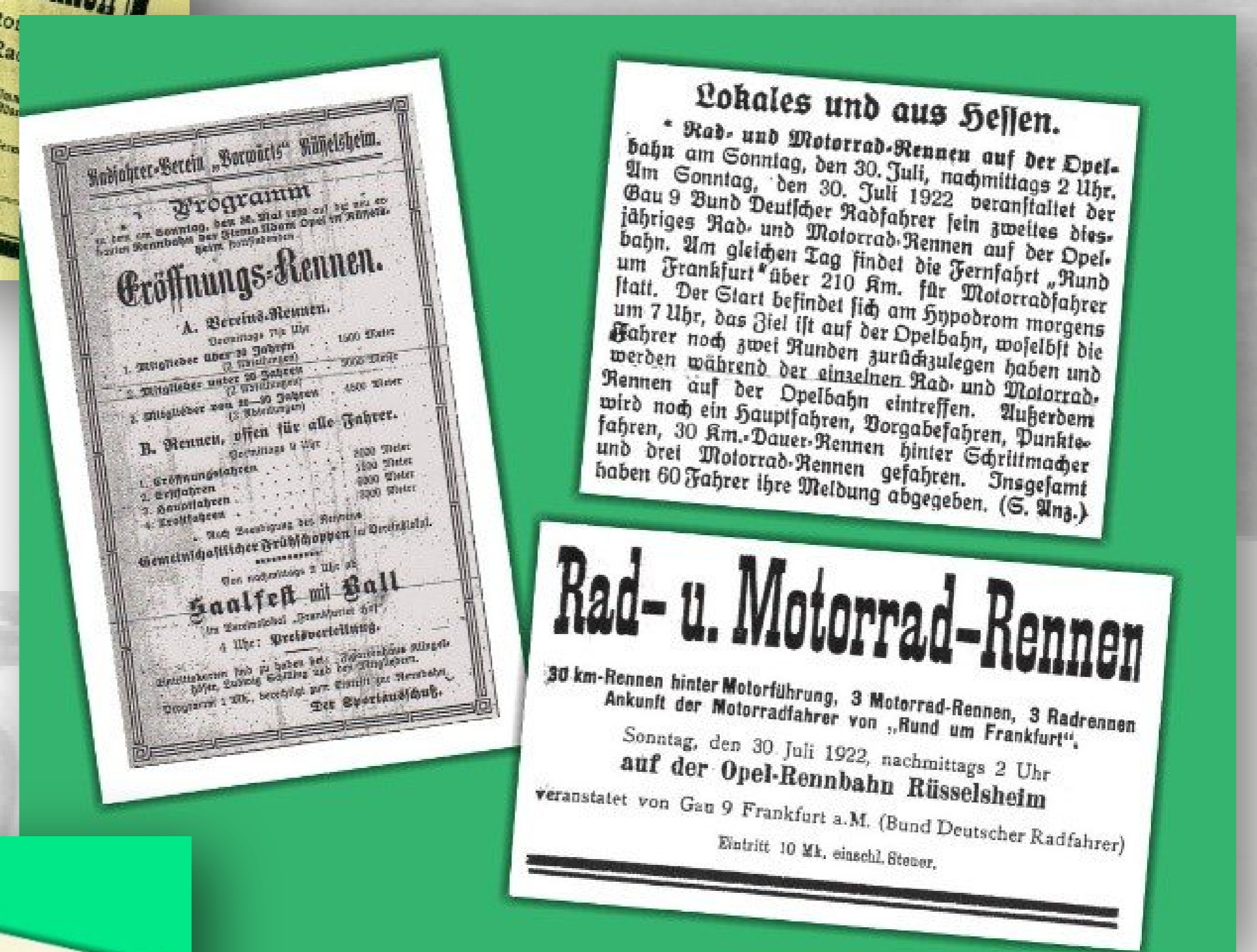
Plakat  
zum Rennen 1924



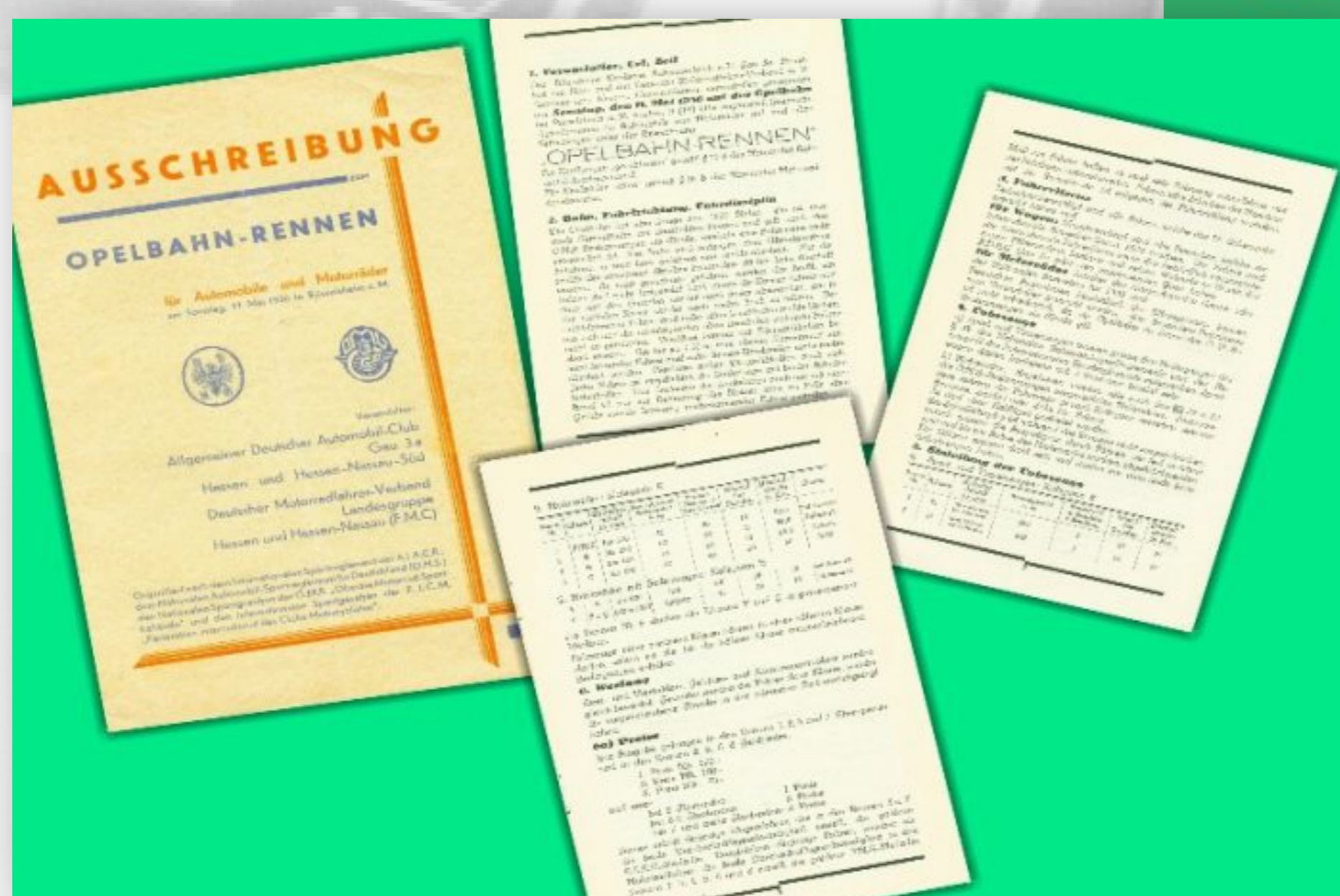
## Zeitungsmeldungen und Ausschreibungen



Zeitungsmeldungen



Ankündigungen



Ausschreibung zum Rennen 11. Mai 1930



## Fahrrad- und Motorradrennen



**Fahrradrennen auf der Opelbahn**

Fahrradrennen fanden in den 1920er Jahren häufig statt, oft in Kombination mit Motorradrennen.



**Steherrennen auf der Opel-Rennbahn**

Fritz Opel mit Schrittmacher Otto Glöckler  
(12. Juni 1921)



Jean Rosellen auf Opelrad

**Motorradrennen am 29. Mai 1927**



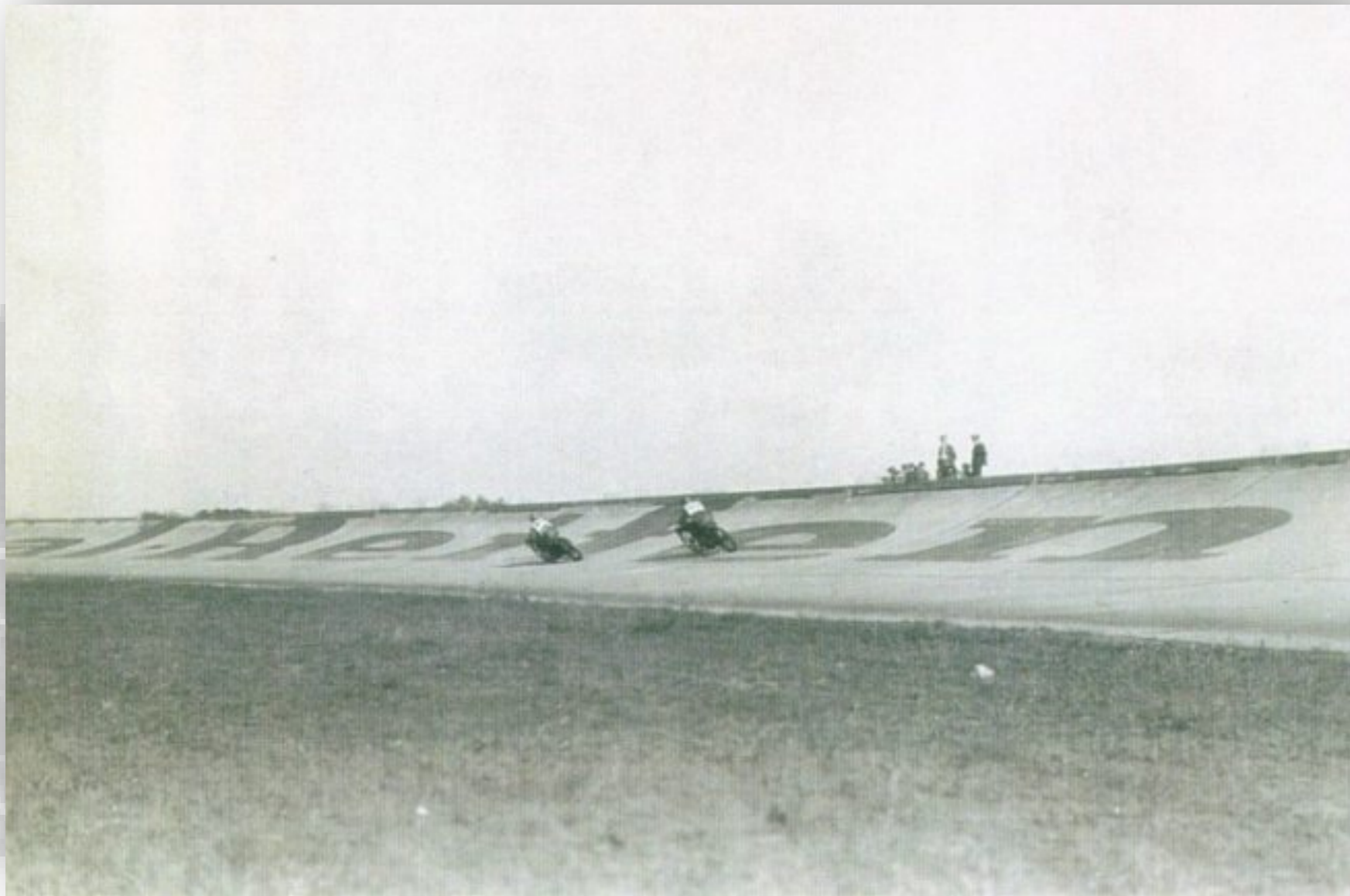
Am Start



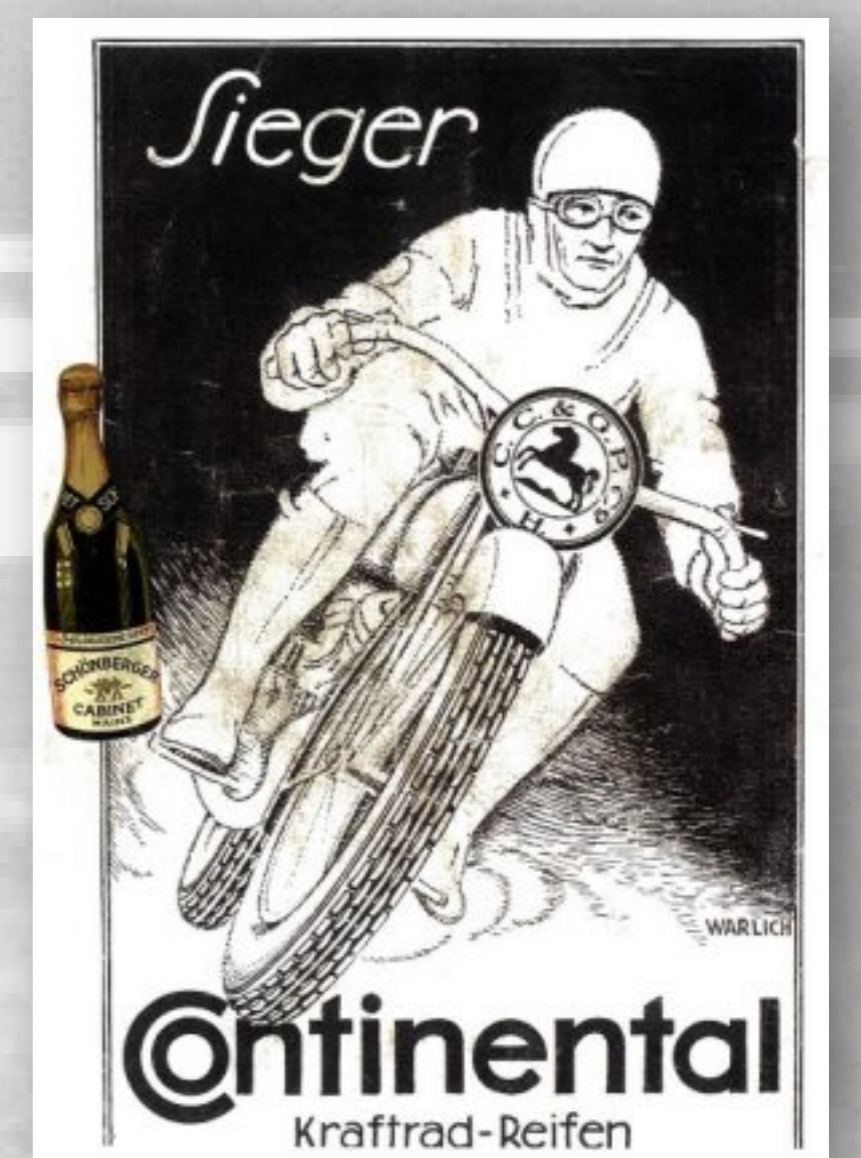
Sieger Rennen 3:  
Weidemann (Hannover) auf Avis-Celer



## Motorradrennen



Motorradrennen auf der Opelbahn



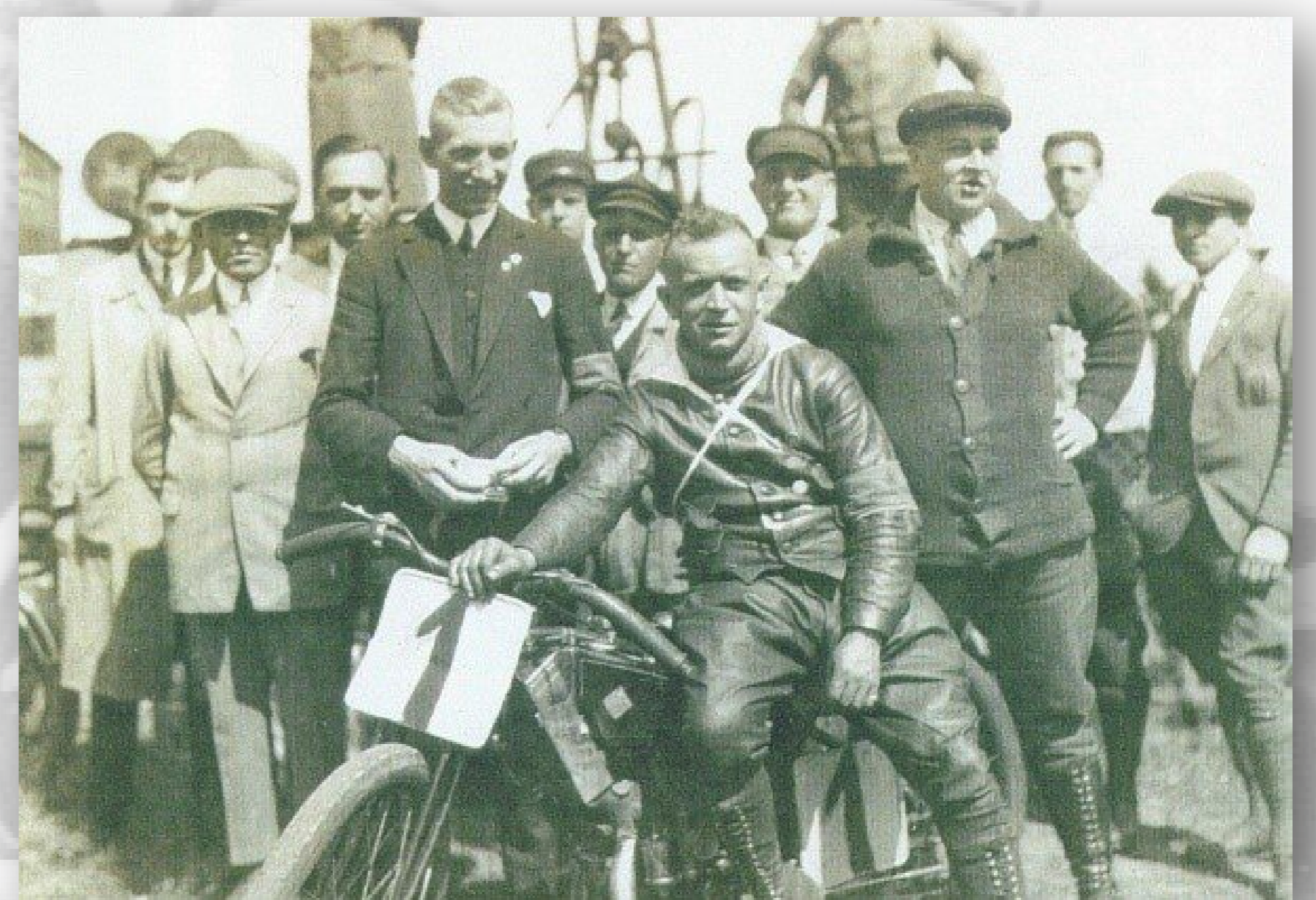
Programmheft  
zum Motorradrennen 29. Mai 1927



Motorradrennen am 29. Mai 1927



Erinnerungsplakette  
zum Motorradrennen am 14./15. Juli 1928



Motorradrennen am 29. Mai 1927

Sieger Rennen 1:  
Henkelmann (Wunne) auf FDKW



## Zuschauer und Ehrengäste



Massenandrang der Zuschauer im Innenraum

Die Rennen fanden meist sonntags statt, fast immer vor einer prächtigen Publikumskulisse. Als Rekord gilt die Zahl von über 50.000 Besuchern bei einer Rennveranstaltung.

Das innere Gelände des Ovals bot ausreichend Raum für Besucher-Stehplätze. Außerdem befanden sich dort Fahrerlager und Wartungsbereich, ein Wärterhaus, Geräteschuppen und Toilettenanlagen.



Zuschauer an der Rennstrecke

Die Zuschauer standen anfangs gefährlich nah an der oberen Kante der Strecke. Später wurde teilweise mit Holzzäunen abgesichert.



Ernst Ludwig Großherzog von Hessen und bei Rhein mit seinen Söhnen (stehend) und Fritz von Opel (sitzend).

Presse- und Zielrichtertribüne



Frau Minister von Brentano mit Ihrem Sohn im Kreise von ADAC-Mitgliedern.



Ehrentribüne mit Ehrengästen 1927



## Laubfroschparade



### Laubfroschparade mit Opel-Kapelle 1925

Im Rahmen dieser Werbeveranstaltung sollte der Öffentlichkeit eine komplette Tagesproduktion vorgestellt werden. Zu diesem Zweck wurde die „normale“ Tagesproduktion von 25 Einheiten einmalig auf 125 Einheiten gesteigert.



### Rund ums Renngeschehen



Unter Leitung von Kapellmeister Banger fand sich jedes Mal auch die Opel-Kapelle (hier auf dem Weg zur Opel-Rennbahn) ein, um mit Platzkonzerten einen festlichen Rahmen zu schaffen. Auch Flaggenschmuck und Reklametafeln fehlten nicht auf der Straße und an der Rennstrecke.

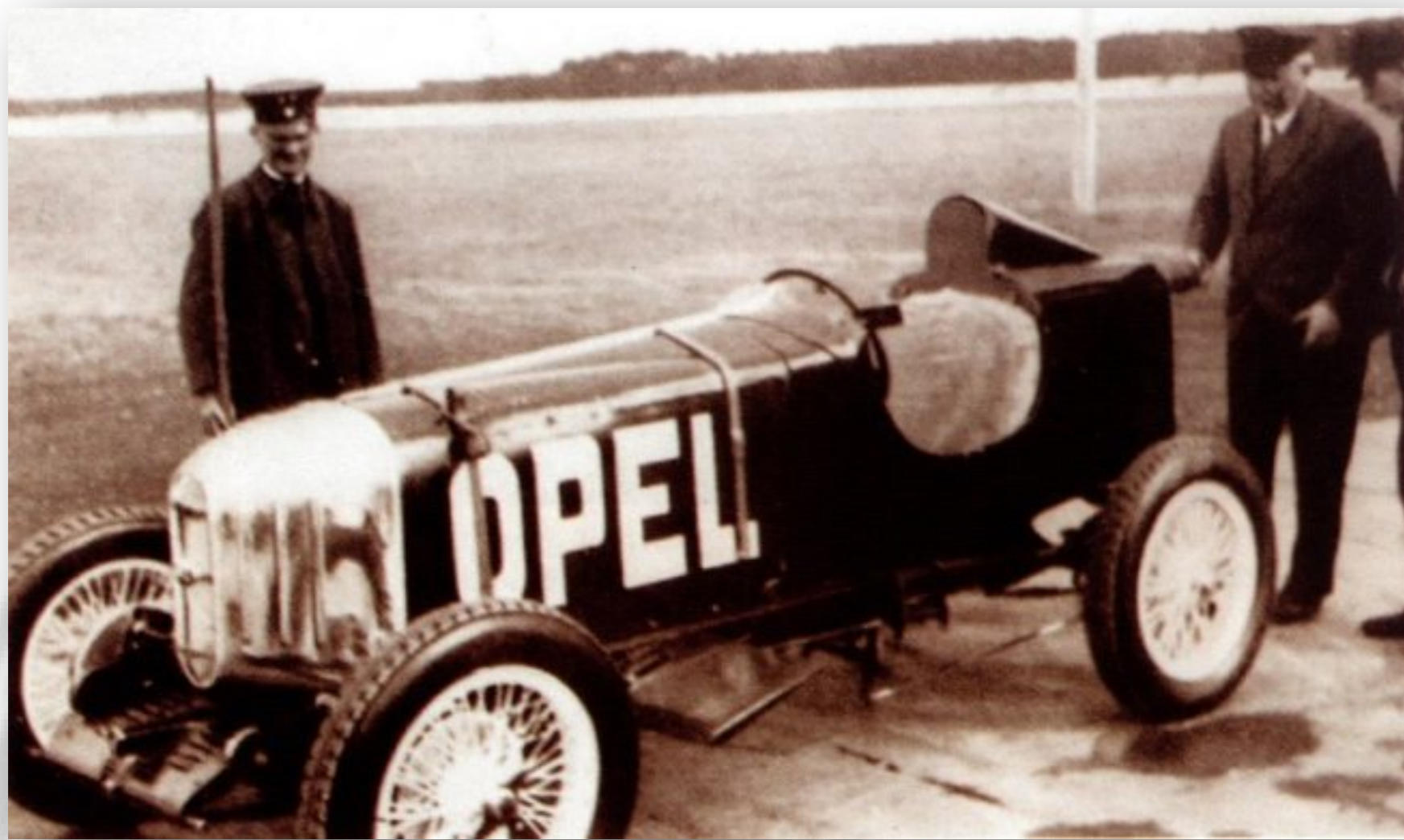


Die nahe der Opelbahn gelegene Restauration „Schönauer Hof“ bot den Rennbegeisterten einen beliebten Treffpunkt für weitere Geselligkeiten vor und nach den Veranstaltungen.



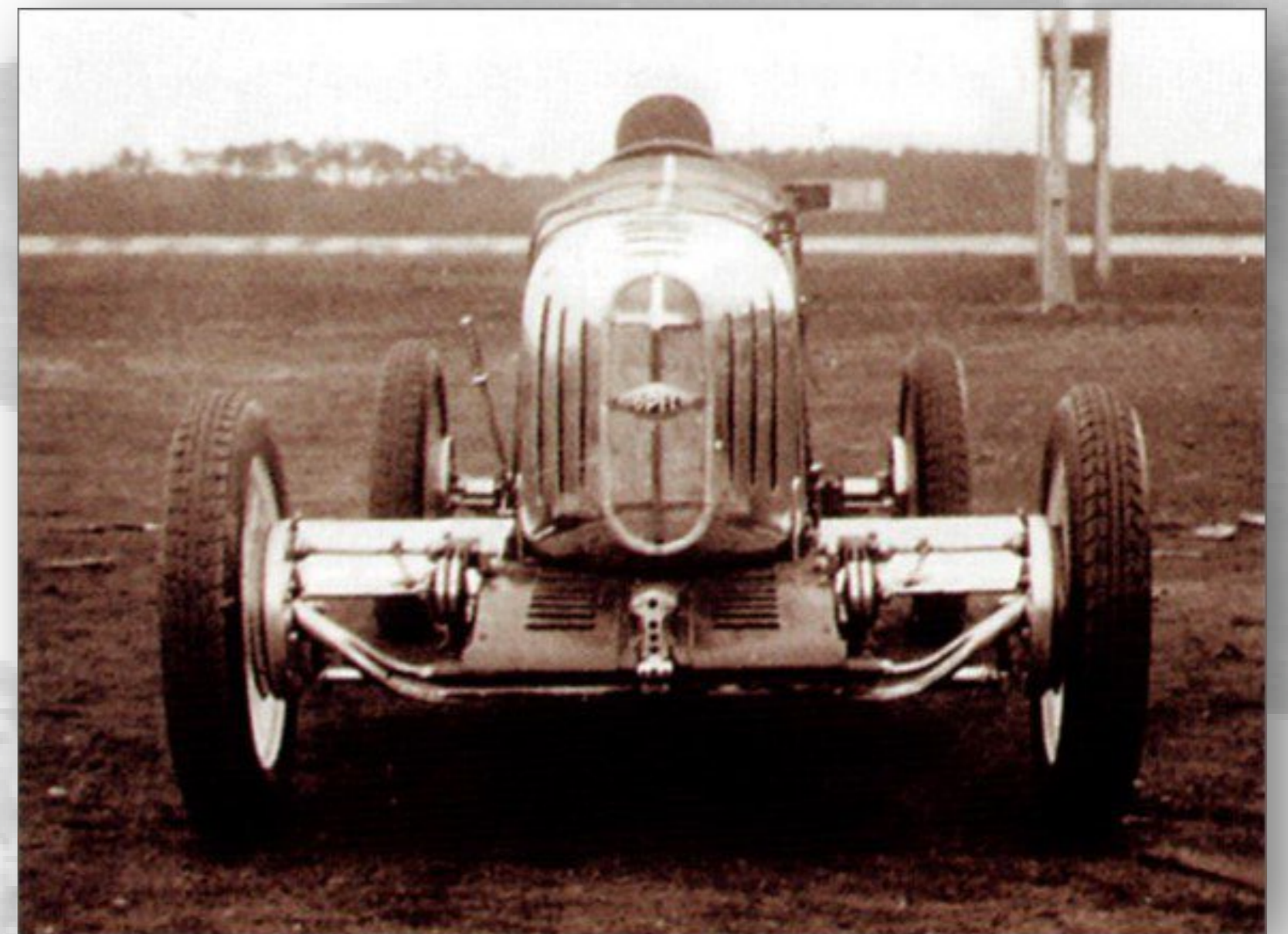
## Das RAK – Programm des Fritz von Opel (1)

- 12. März 1928** Für den weltweit ersten „Raketenauto-Versuch“ mit Ingenieur Kurt C. Volkhart als Pilot wurde ein ganz normaler Opel Kleinwagen Typ 4, eigentlich nur 14 PS, von Ing. Friedrich Wilhelm Sander höchstpersönlich mit zwei Pulver-Raketen Treibsätzen bestückt. Auf der Opel-Rennbahn startete Volkhart, ein unglaubliches Zischen, gelbrote Stichflammen, und aus einer daraus entstandenen großen Rauchwolke tauchte plötzlich der Opel auf. In Schrittgeschwindigkeit legte Volkhart ca. 150 Meter zurück, und alle Beteiligten wussten nicht, ob sie lachen oder weinen sollten. Ein zweiter Versuch mit stärkeren Raketen verlief dann aber erfolgreicher.
- April 1928** Der neue Opel RAK 1 besaß nun 12 Raketentreibsätze und seitlich angebrachte Leitflächen. Nach mehreren Fahrten erreichte Volkhart endlich die 100 km/h Grenze, obwohl 5 Raketen versagten, und unter dem Jubel der Zuschauer fuhr er durchs 1500 Meter lange Oval. Ein neuer Held war geboren, nach seinen Eindrücken befragt, antwortete Volkhart nur: **„Der Druck war eklig stark“**. Die Begeisterung war groß, Fritz von Opel entwickelte den Opel RAK 2 und wollte mit diesem aber nun selber fahren. Volkhart wollte aber weitermachen und ließ sich einen Rabag-Bugatti-Renner nach seinen Wünschen umrüsten. Es entstand der Volkhart R1.
- Juni 1929** Unter strengster Geheimhaltung fanden auf der Opelbahn erste statische Versuche mit Flüssigkeitstriebwerken statt (erster Flug im Sept.1929 auf dem Rebstock)



**Der Opel RAK 1**

Aufnahme des RAK 1 am 11. April 1928  
(vor Volkharts Testfahrt - die hintere Beschriftung fehlt noch).



Der RAK 1 von vorne



ADAM OPEL · RUSSELSHEIM A·M

gibt sich die Ehre

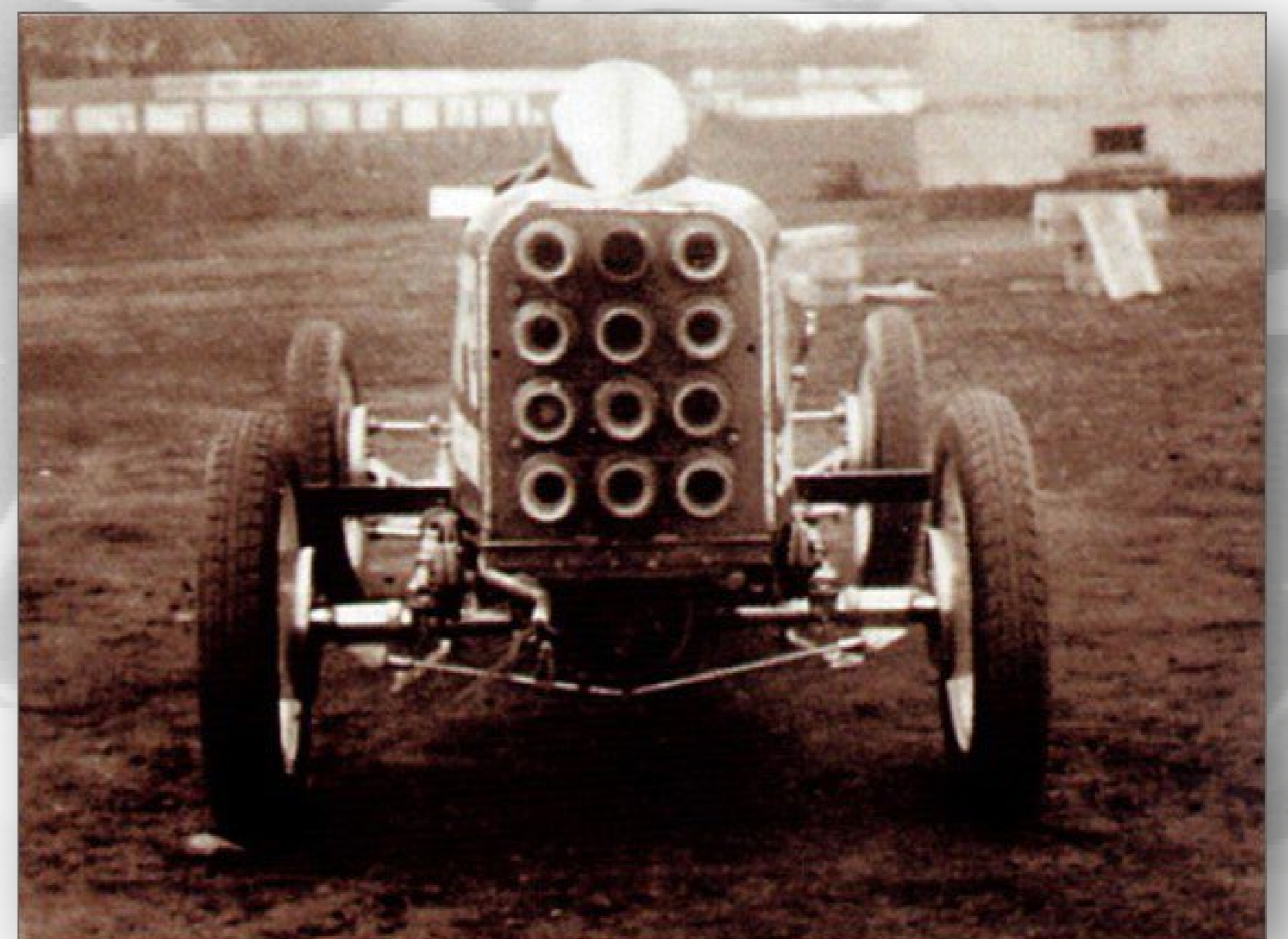
*Fritz von Opel*

zu der ersten Vorführung des Opel-Raketenwagens in Berlin auf der Avus am 23. Mai 1928 ergebenst einzuladen.

Die Vorführungen sind nichtöffentlich, sie finden in Gegenwart deutscher Reichs- und Landesbehörden und der Vertreter der deutschen Presse statt.

BEGINN 10 UHR TREFFPUNKT TRIBUNE NORDKURVE

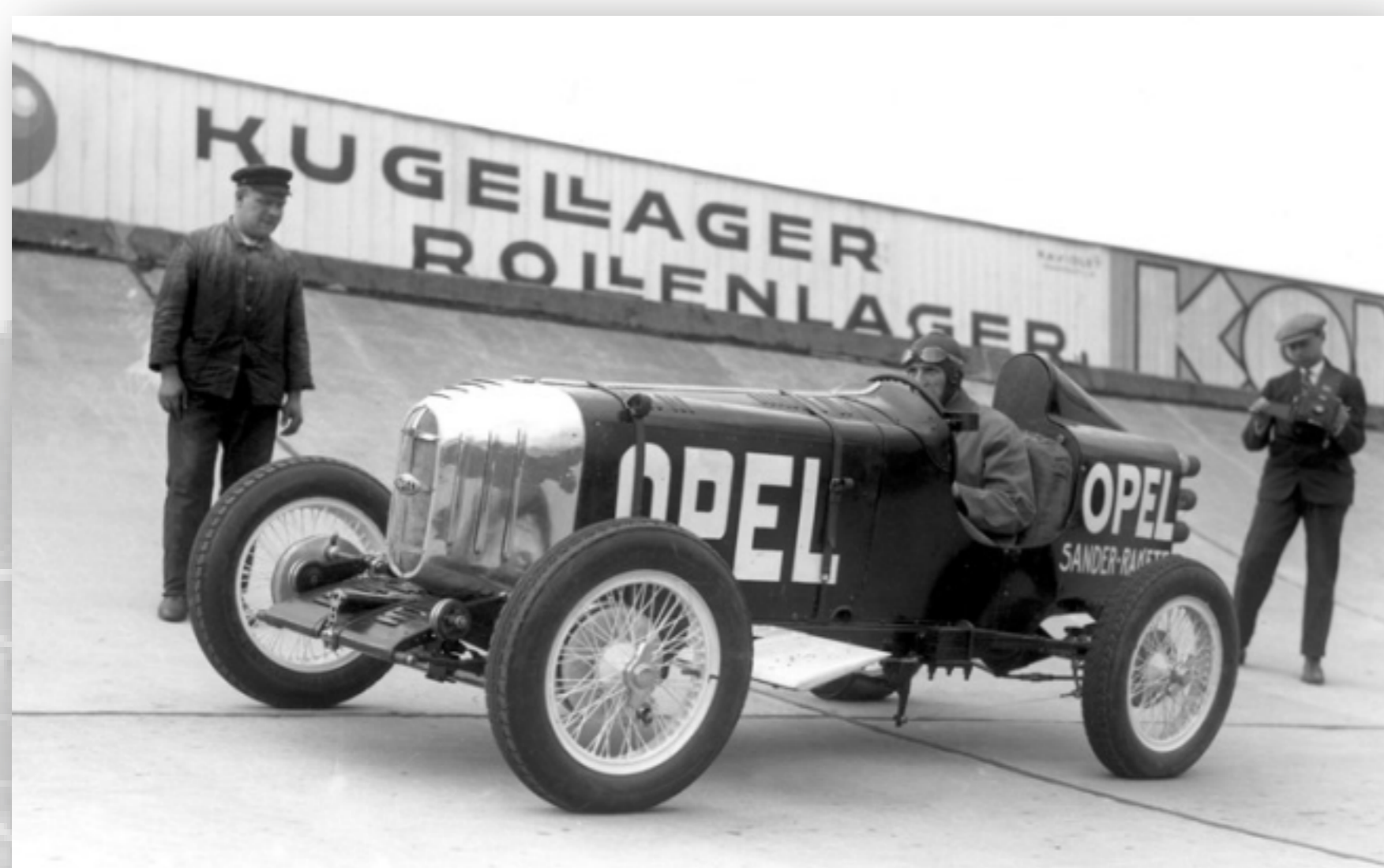
**Fritz von Opel am 23. Mai 1928 mit den Opel RAK 1 und RAK 2 auf der Avus**



Der RAK 1 von hinten



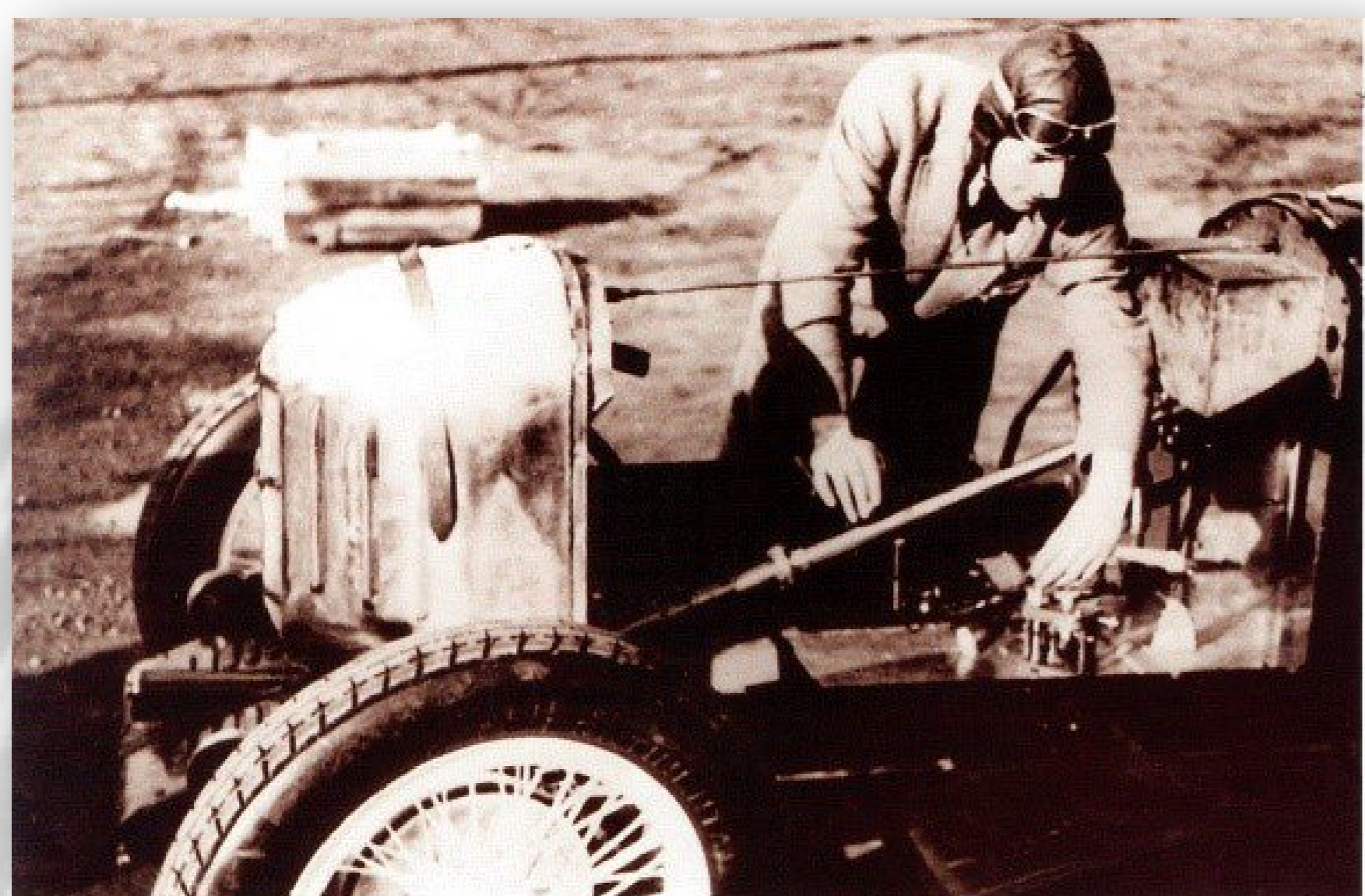
## Das RAK – Programm des Fritz von Opel (2)



Ing. Kurt C. Volkhardt mit Opel RAK 1  
auf der Opelbahn (1928)



Der Volkhart R1 auf der Opel-Rennbahn 1928



**Letzte Vorbereitungen zur Testfahrt**  
Kurt Volkhardt justiert die Zündmaschine.



**Das Opel-Sander-Raketenflugzeug**  
auf der Opel-Rennbahn 1929

Statischer Versuch des ersten Flüssigstoff-Raketenflugzeugs  
der Welt im Juni 1929 auf der Opelbahn in Rüsselsheim.  
Rechts: Friedrich Wilhelm Sander



**Der RAK 1 von oben**  
Die Augenzeugen vergewissern sich, dass  
kein versteckter Automotor eingebaut ist.

Die Opelwerke selbst ließen in einer etwas voll-  
mündigen Pressenotiz am 12. April 1928 er-  
klären: „Wir sind uns darüber klar, daß das  
Opel-Sander-Aggregat zwar für die Bewe-  
gungsverhältnisse auf der Erdoberfläche ge-  
waltige und bisher nicht für möglich gebal-  
tene Leistungen vollbringt, daß es aber in sei-  
ner jetzigen Gestalt doch nur eine Vorstufe  
auf dem Wege zum Raketenflugzeug und zum  
späteren Weltraumschiff im Sinne des Valier'-  
schen Projektes bildet.  
Nichtsdestoweniger sind wir schon heute  
in der Lage, mit unbemannten Maschinen  
dieses Typus in höhere Schichten der Erd-  
atmosphäre vorzudringen und sind über-  
zeugt, daß es noch in diesem Jahre gelingen  
wird, auch in den leeren Weltraum vorzu-  
stoßen...“<sup>48</sup>

**Opel Pressenotiz**  
vom 12. April 1928



## Die Opelbahn heute (1)



**Besucher-Plattform (Stahlkonstruktion)  
an der Nordkurve der Opelbahn, 2013**



**Zustand der 100 Jahre alten Rennstrecke in 2019**



**Nord-Ost-Kurve der Opel-Rennbahn 1982**

1949 lief der Pachtvertrag mit Opel aus und wurde nicht erneuert. Die Rennbahn lag jahrzehntelang im Dornröschenschlaf, wucherte zu und verfiel nach und nach. Wegen zunehmender verkehrstechnischer Probleme, wie erhöhter Kraftverkehr und die damalige Bahnbeschränkung am Schönauer Hof, wurde Anfang der 1970er Jahre die Darmstädter Straße verlegt und eine Eisenbahnüberführung gebaut. Hierfür wurde die Start- und Zielgerade der alten Opelbahn auf einer Länge von 380 m aufgebrochen und Reste der Tribünen und der Brücke beseitigt. Das Gelände liegt heute im Wasserschutzgebiet Zone 1, Geländeänderungen oder die Errichtung von Gebäuden sind untersagt.

In Folge verschiedener Initiativen ist die Bahn seit 1987 als technisches Kulturdenkmal eingetragen. Im Jahr 2003/2004 wurde von Herrn Lino G. Másala im Auftrag der Stadt Rüsselsheim eine umfangreiche Entwurfskonzeption ausgearbeitet mit dem Ziel, die Opel-Rennbahn in den RheinMain Regionalpark einzubinden. Der Regionalparkweg führt nun, vom Horlachgraben kommend, direkt an der Rennbahn entlang und dann weiter zur Mainspitze. Damit ist die Opel-Rennbahn auch ein Teil der „Route der Industriekultur“.

Da eine Vollrekonstruktion weder möglich, noch geplant war, sollte wenigstens ein Stück des „Kleinods“, nämlich ein Teil der noch vorhandenen Nordkurve restauriert werden. An dieser Stelle wurde 2012 der Bewuchs entfernt und eine Aussichtsplattform für bis zu 30 Besucher errichtet. Auch sind wieder Initiativen gegründet worden mit dem Zweck, eine weitergehende Belebung und Nutzung der Bahn anzustoßen.



**Zustand der Opelbahn 2019**



## Die Opelbahn heute (2)

### Besitzverhältnisse und Wasserwerk

Bedingt durch die politische Lage, als 1815 Rheinhessen (mit Mainz) Provinz des Großherzogtums Hessen wurde, forderte bereits 1887 die Mainzer Stadt-verordneten-Versammlung aus Mangel an eigenem qualitativ gutem Trinkwasser die Einrichtung eines Wasserwerks im Rüsselsheimer Stadtwald.

1898 erteilte Rüsselsheim die Wasserentnahmegenehmigung.  
1909 kam es zum Vertrag zwischen Mainz und dem Kreis Groß-Gerau.  
1911 wurden die Bohr- und Pumpversuche erfolgreich zu Ende gebracht.  
1915 wurde der Grund erworben, das Wasserwerk aber erst 1927/28 ausgeführt.

Das Gelände südlich des Bischofsheimer Weges, auf dem sich die Opelbahn befindet, ist also Eigentum der Stadt Mainz, bzw. Privatwald der Stadtwerke Mainz und wird vom Forstamt Mörfelden-Walldorf bewirtschaftet, außerdem ist es das Reviergebiet Nr. 5.

Die heutige aufgearbeitete Trinkwasserfördermenge liegt bei 400 – 2100 cbm/h. Direkt auf dem Gelände der ehemaligen Bahn befinden sich 3 Förderbrunnen. Das Gelände ist als Wasserschutzgebiet 1 ausgewiesen. Das Grundwasser verläuft ca. 7 m unter dem Gelände.

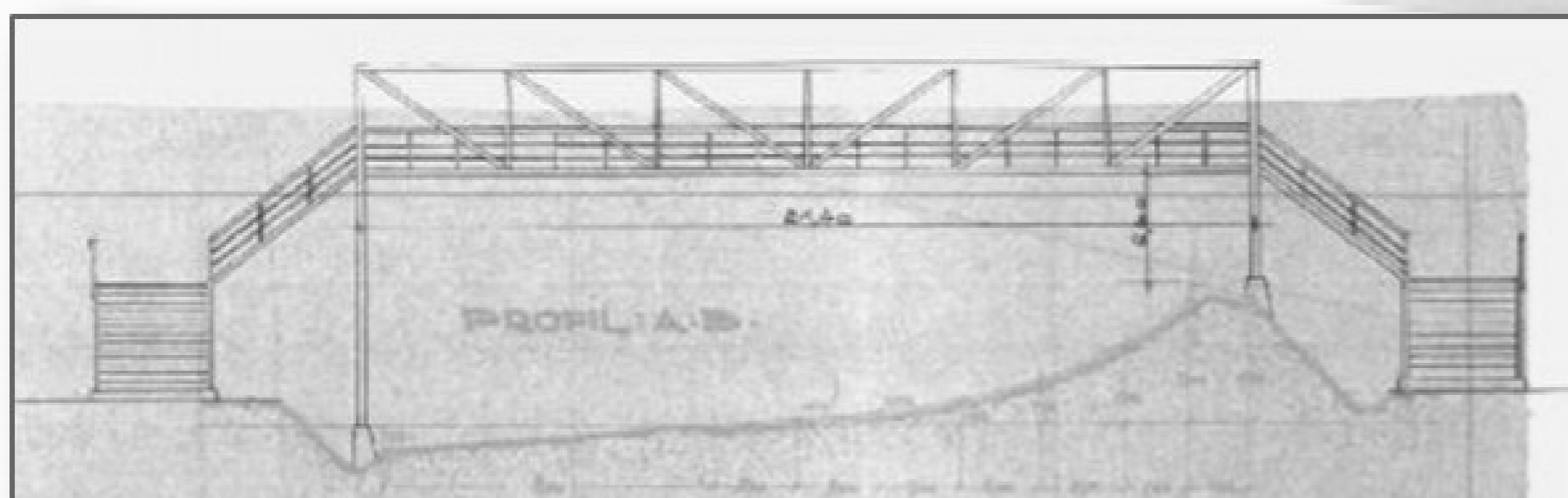


Das ehemalige Wärterhäuschen



Überreste von Gebäuden auf dem Bahn-Areal, Jan. 2019

Vermutlich die Fundamente des ehemaligen Bahnübergangs.



### Impressum

Dieses Dokument wurde vom Stadtmarketing der Stadt Rüsselsheim am Main mit Material des Heimatvereins Rüsselsheim 1905 e.V. erstellt.

Wir danken dem Heimatverein Rüsselsheim 1905 e.V. für die freundliche Unterstützung.

Bild- und Textrechte beim Heimatverein Rüsselsheim 1905 e.V. und Manfred Powalka.

Stand: 23. Oktober 2020

Magistrat der Stadt Rüsselsheim am Main  
Fachbereich Zentrales  
Bereich Marketing  
Faulbruchstraße 16  
65428 Rüsselsheim am Main