

Die Zukunft der ehemaligen Trambrennbahn!



STADTTEILFORUM 2

VARIANTEN

Städtebauliche Struktur- und Rahmenplanung

Montag | 14.03.2016 | 18.00 – 19.30 Uhr

Natur- und Umweltschutz-Akademie des Landes
NRW (NUA)

Die Zukunft der ehemaligen Trabrennbahn!



WILLKOMMEN

**...auf dem Weg zu einer Perspektive für die
ehem. Trabrennbahn!**

Norbert Höving, Technischer Beigeordneter der
Stadt Recklinghausen

Die Zukunft der ehemaligen Trambrennbahn!



Ruhrfestspielstadt
RECKLINGHAUSEN



WILLKOMMEN

Der Dialog: Bürger und Experten im Gespräch...

Jörg Falтин, Falтин+Sattler, Düsseldorf

Die Zukunft der ehemaligen Trabrennbahn!



Ruhrfestspielstadt
RECKLINGHAUSEN



Beteiligung

Bitte beteiligen Sie sich am Dialog

Zu den städtebaulichen Planungen der Trabrennbahn in Hilderheide hat die Stadt Recklinghausen ein aufeinander aufbauendes Planungsverfahren mit mehreren STADTTEILFOREN und Beteiligungsmöglichkeiten initiiert. Im Rahmen dieses Planungsverfahrens soll herausgefunden werden, welche Nutzungsvarianten des Areals denkbar und möglich sind und in welcher Mischung sich einzelne Komponenten wie Wohnen, Gewerbe oder Naherholung auf dem Gelände zukünftig aufteilen sollen.

Experten unterschiedlicher Fachrichtungen werden gemeinsam mit Ihnen Ideen zur Neunutzung des Areals der Trabrennbahn entwickeln.

Sie sind daher ganz herzlich zu den Diskussionen der fünf öffentlichen STADTTEILFOREN und zur Mitarbeit während der vorbereitenden STADTTEILWERKSTATT eingeladen, um Ihre Anregungen und Ideen einzubringen und das neue Stadtquartier „Trabrennbahn“ mitzugestalten. Den Veranstaltungsablauf mit allen Tagungsdaten und den dokumentierten Fortschritt der Planungsarbeit können Sie auch unter www.recklinghausen.de/trabrennbahn einsehen.

Bitte nennen Sie uns eine erste Idee

Gerne können Sie uns bereits vor den FOREN Ihre Ideen zur Umgestaltung des Trabrennbahn-Geländes mitteilen. Nutzen Sie dazu bitte ebenfalls die Internetseite www.recklinghausen.de/trabrennbahn.

Anmeldung

Bitte melden Sie sich verbindlich an

Sie können sich ab sofort unter der angegebenen Internetadresse www.recklinghausen.de/trabrennbahn für die intensive Mitarbeit zur STADTTEILWERKSTATT eintragen oder sich unter folgender E-Mail-Adresse verbindlich anmelden: hans-georg.siegens@recklinghausen.de. Zudem ist eine telefonische Anmeldung bei Herrn Hans-Georg-Siegens möglich: 02361-50-2363. Zur Teilnahme an den STADTTEILFOREN sind Sie auch ohne Anmeldung herzlich eingeladen.

Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass die Kapazität für die STADTTEILWERKSTATT (ca. 80 Personen) beschränkt sein wird und im Falle von mehr Anmeldungen eine Zulosung erfolgen wird.

Wir freuen uns auf Ihre Ideen für die neue Perspektive des Areals der Trabrennbahn!

Programm

STADTTEILWERKSTATT

13.02.2016 (Samstag; 09.00 Uhr – 13.30 Uhr)
In dieser STADTTEILWERKSTATT werden Sie gemeinsam mit den Experten das Areal der Trabrennbahn erkunden und in kleinen Teams Anregungen diskutieren und Ideen entwickeln.

STADTTEILFORUM 2 – Varianten

14.03.2016 (Montag; 18.00 Uhr – 20.00 Uhr)
Im STADTTEILFORUM 2 werden die ersten Struktur- und Nutzungsideen vorgestellt. Im Rahmen der Diskussion können Sie weitere Hinweise geben und auf Stärken und Schwächen der Trabrennbahn hinweisen.

STADTTEILFORUM 4 – Fokussierung

09.05.2016 (Montag; 18.00 Uhr – 20.00 Uhr)
Weitere Experten werden in die Planungen einbezogen. Die Erstideen von 3 Bearbeitungsteams werden Ihnen zum STADTTEILFORUM 4 präsentiert. Sie haben die Möglichkeit, die Beiträge zu diskutieren. Was gefällt Ihnen? Welche Vorschläge haben Sie? Diskutieren Sie für die beste Lösung.

STADTTEILFORUM 1 – Impulse

16.02.2016 (Dienstag; 18.00 Uhr – 20.30 Uhr)
Das STADTTEILFORUM 1 dient dazu, Ihnen das Plangebiet, die Rahmenbedingungen und das Verfahren näher zu bringen und auch Ihre ersten Ideen zu diskutieren. Die am Verfahren beteiligten Experten werden vorgestellt und ein Impulsvortrag wird den Abend um interessante Vorbilder bereichern.

STADTTEILFORUM 3 – Struktur

18.04.2016 (Montag; 18.00 Uhr – 20.00 Uhr)
Dieses STADTTEILFORUM 3 dient dazu, die Planungsabsichten zu konkretisieren und mit dem Experten- und Bürgerwissen in eine nächste Planungsstufe überführen zu können. Als Ergebnis des Abends soll die grobe Bebauungs-, Nutzungs-, Erschließungs- und Freiraumstruktur feststehen.

STADTTEILFORUM 5 – Perspektive

27.06.2016 (Montag; 19.00 Uhr – 21.00 Uhr)
Die abschließenden Ideen werden Ihnen zum STADTTEILFORUM 5 präsentiert. Die Experten erläutern die städtebaulich-freiraumplanerischen Perspektiven für das Areal der Trabrennbahn der Zukunft. Ihre Beiträge und die öffentliche Diskussion darüber schaffen eine solide Basis zur weiteren Ausarbeitung ab Juni 2016.

3 Strukturvarianten

3 Rahmenplanvarianten

Entscheidung 1

Entscheidung 2

Die Zukunft der ehemaligen Trabrennbahn!



ANREGUNGEN

16.2.2016: Bürger und Experten im Dialog...

Jörg Faltn, Faltn+Sattler, Düsseldorf

Beiträge aus dem Publikum

- **Der gewerbliche Anteil im Nutzungsmix darf nicht zu hoch sein.** Im Fokus steht eine landschaftliche Qualifizierung mit Naherholung, Freizeit und Naturschutzbereichen. Es geht um offene Flächen mit einem hohen Wohnwert, nicht so sehr um Gewerbeansiedlungen. Die Zusammenfassung der Werkstatt vom 13.2 ist so noch nicht richtig wiedergegeben,
- **Die Besonderheiten der ehemaligen Trabrennbahn** (z.B. Geläuf, Zielturm und auch "Werbeturm an der A 2") sollten als erkennbare Elemente der Vergangenheit in die Zukunft transformiert werden. Auch dies sichert die Einzigartigkeit des Projektes,
- **Die Freiraumvernetzung in alle Richtungen ist zentrale Aufgabe** inklusive dazugehöriger Fortsetzung/Neuanlage von Fuß- und Radwegen zur Integration im großräumigen Zusammenhang und auch zur Integration des Projektes in seine direkte Nachbarschaft,
- **Die landschaftsökologische Bestandsaufnahme/Biotopkartierung** ist eine wichtige Rahmenbedingung und Vorgabe der Entwicklung und muss durchgeführt werden. Erste Hinweise zu den Qualitäten im Biotop- und Freiraumverbund sind u.a. vom Team Freiraum & Freizeit erarbeitet worden,

Beiträge aus dem Publikum

- **Der denkbare gewerbliche Anteil in der zukünftigen Nutzungsstruktur** (z.B. an der Blitzkuhlenstraße als Adressbildung, als östliche Arrondierung von vorhandenem Gewerbe oder auch an der A 2 als Lärmschutz) **muss hohen gestalterischen Qualitätsansprüchen genügen.** Das Gesamtprojekt darf nicht unter "beliebigen" Gewerbeansiedlungen leiden,
- **Die heute erkennbare Einzigartigkeit der Fläche über die "Offenheit",** hervorragende Blickbezüge und Verbindungsoptionen sollte unbedingt Berücksichtigung finden. Auch der Quellteich ist zu integrieren,
- **Die Vielfältigkeit des Wohnungsangebotes steht im Mittelpunkt der baulichen Entwicklungen.** Von jungen Familien als Zielgruppe (Vorbild Maybacher Heide) sollten auch besondere Wohnangebote für Hillerheide berücksichtigt werden (Betreutes Wohnen, Wohngruppen etc.),

Hinweise der Empfehlungskommission (Nachbesprechung)

- Das Projekt Trabrennbahn bietet die Chance, im Dialog eine besondere städtebaulich-funktionale Qualität herauszuarbeiten und als Fundament aller weiteren Planungsschritte festzulegen. Das Wohnen in Ergänzung mit dem gewachsenen Stadtteil Hillerheide und **die Suche nach einer Einheit mit der Landschaft/Natur** (auch im regionalen Kontext) steht im Mittelpunkt der Bearbeitung. Dabei muss die neue Identität des Trabrennbahn-Quartiers klar erkennbar werden. Ein großer, gemeinsam genutzter Bereich von Landschaft mit Angeboten rund um Freizeit/Gastronomie/Gastgewerbe/Hotel könnte die gewünschte Wohnarrondierung sinnvoll ergänzen und die Ausstrahlung des neuen Trabrennbahn-Quartiers positiv unterstützen,
- Die bereits im ISEK skizzierte Ausbildung **eines neuen "Zentrums"** darf nicht als Konkurrenzangebot rund um die Heidestraße verstanden werden. Es geht neben einer denkbaren Nahversorgungsergänzung (auch z.B. für die Maybacher Heide) um weitere Angebote von Dienstleistungen/Praxen, besonderen Wohnformen etc. und auch um einen Kommunikationsraum alt-neu. **Die Lage im Nordwesten** der Trabrennbahn bietet einige Vorteile auch in der Vernetzung mit dem Bestand in Hillerheide insbesondere rund um den Gertrudisplatz und zudem in der Erreichbarkeit von der Blitzkuhlenstraße aus.

Hinweise der Empfehlungskommission (Nachbesprechung)

- Die verkehrliche **Erschließung über eine neue Anbindungsoption von der A 2** bis zur Blitzkuhlenstraße ist verlockend in Bezug zur Adressbildung bzw. Direkterreichbarkeit der "Trabrennbahn" und zu denkbaren Entlastungen der Herner Straße. Aufgrund eines immensen und technisch-finanziellen Aufwandes im Bereich einer neuen/modifizierten Zu- und Abfahrtsituation zur A 2 **sollte davon Abstand genommen werden**,
- **Der Lärmschutz an der A 2 ist eine der Grundvoraussetzungen für die Entwicklung der Trabrennbahn.** Hier sollte die Bandbreite denkbarer Modelle (Landschaftsgestaltung/Modellierung eines Walls mit entsprechenden "Auffüllmassen", Lärmschutzwand oder Kombination von kleinem Wall und Wand (Glas/Beton) sowie auch gewerblicher "Schutzpuffer" mit Lärmschutzfunktion über große Hallen etc. weiter strukturell untersucht werden,

Hinweise der Empfehlungskommission (Nachbesprechung)

- **Die gewünschten Wohnformen im Bereich Trabrennbahngelände müssen auch den öffentlich geförderten Wohnungsbau** aufgrund gesamtstädtisch erkennbarer Defizite angemessenen berücksichtigen. Eine Mischung im Wohnquartier insgesamt und auch später in den Bauclustern ist zeitgemäß. Zudem sind auch die "Überalterungstendenzen" in Hillerheide eine Chance für besondere Wohnangebote im neuen Trabrennbahn-Quartier,
- Die Strukturvarianten sollten jetzt so aufbereitet werden, dass zur nächsten Veranstaltung am 14. März 2016 weitere "Richtungskorrekturen" über die sehr engagierte und qualifizierte öffentliche Diskussion sowie die Erkenntnisse der Empfehlungskommission erfolgen können.

VARIANTE 1

...eine "grüne Mitte" auf der östlichen Kontur des Geläufs, Wohnen auch im Osten "Am Wald" bzw. auf dem Areal der ehemaligen Pferdeställe. Die Adresse zur Blitzkuhlenstraße bleibt als Waldsaum erhalten.







Die Zukunft der ehemaligen Trabrennbahn!



VARIANTE 2

....ein innerer, öffentlicher Raum auf den Spuren des Geläufs vernetzt das Quartier, der Süden bleibt Landschaft in der Stadt und sichert den Lärmschutz.

Skizze Jörg Faltin ©

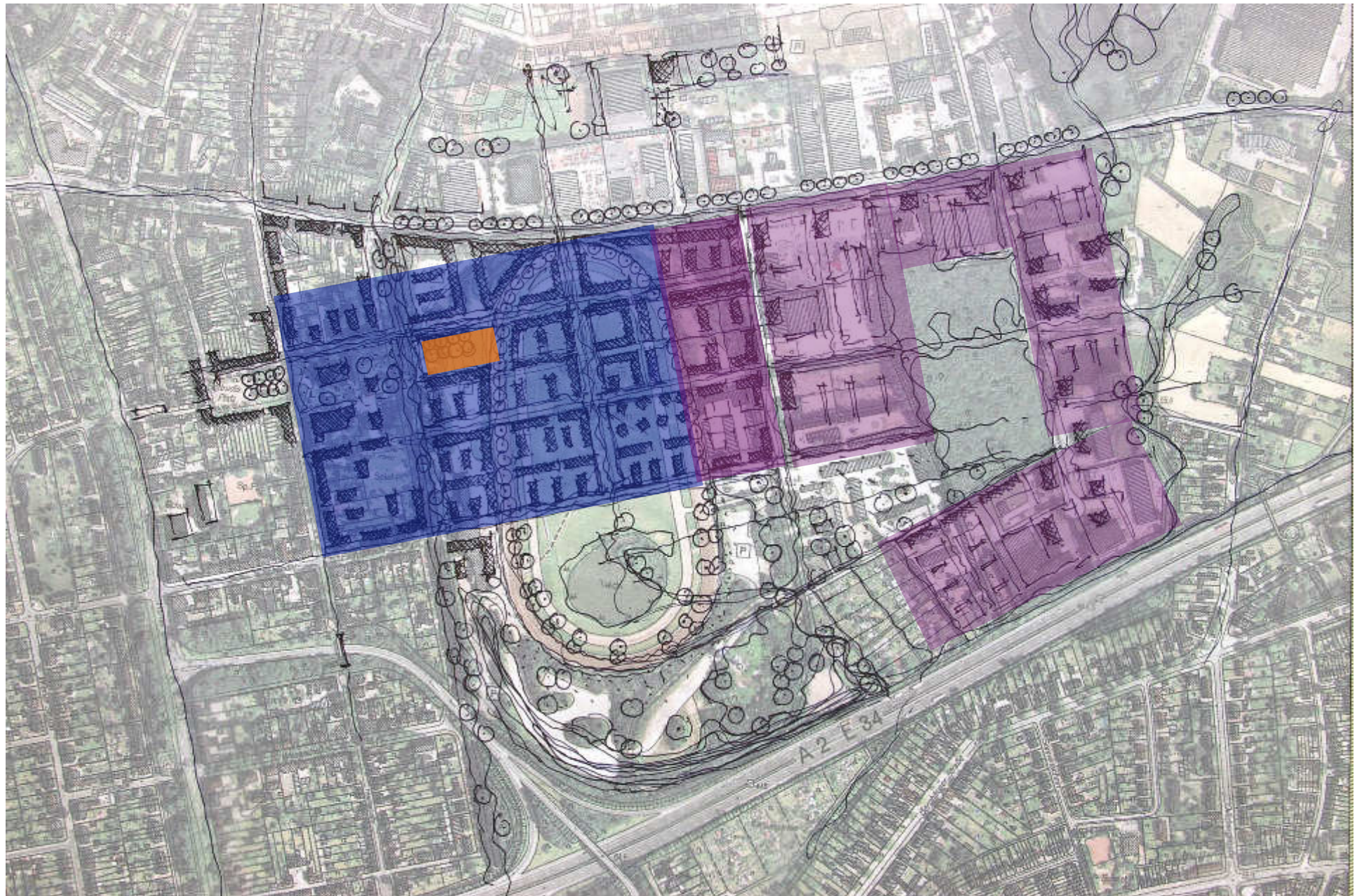


Skizze Jörg Faltn ©



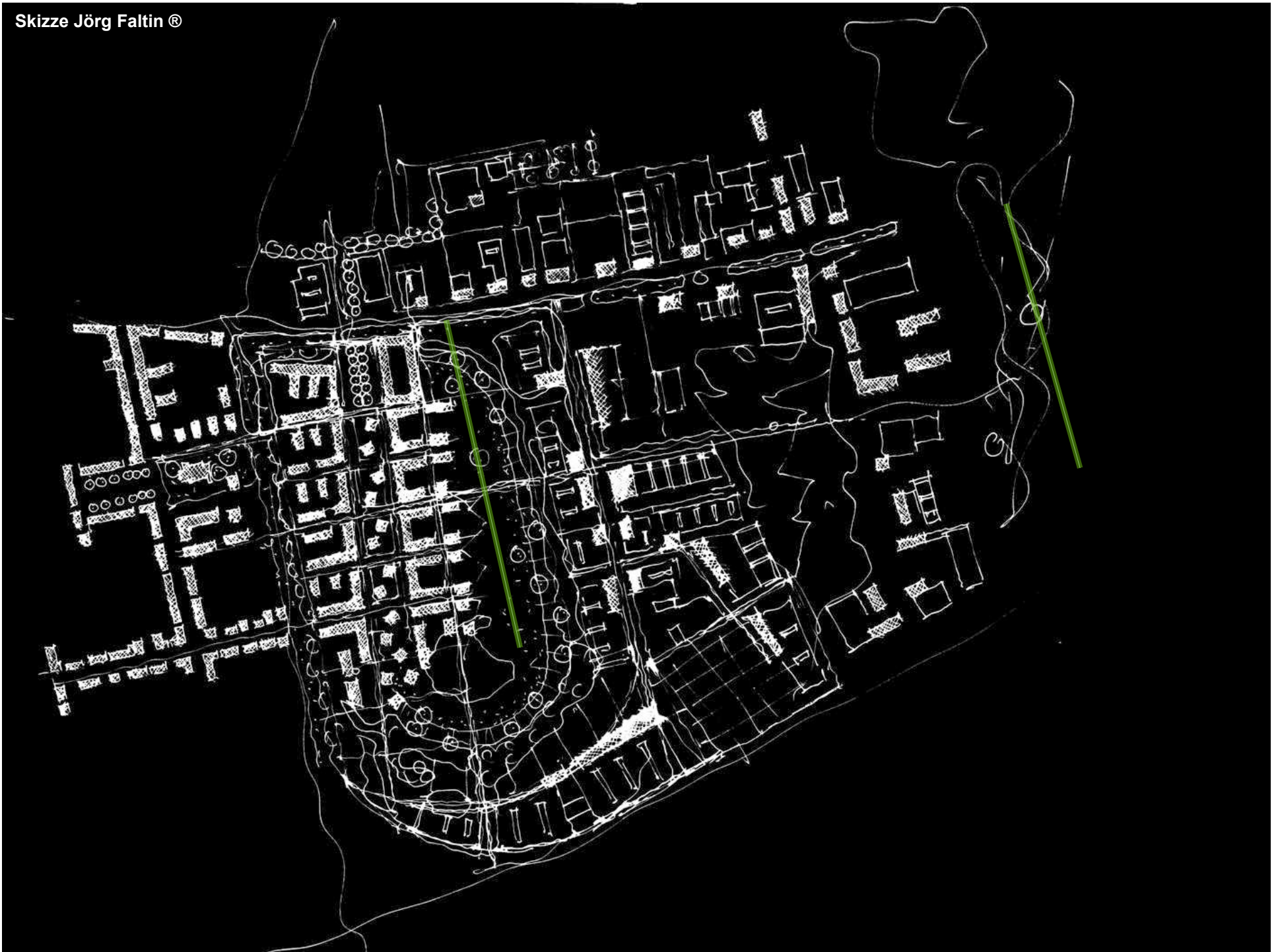


Die Zukunft der ehemaligen Trabrennbahn!



VARIANTE 3

....der östliche "Waldsaum" - in dem Bebauungen zulässig sind - bleibt weitestgehend erhalten, ein freier Blick von der Blitzkuhlenstraße macht den Raum erlebbar. Das Gewerbe im Osten wird gestärkt, nach Süden könnte hier eine größere Gewerbe-Ansiedlung den Lärmschutz sicherstellen.







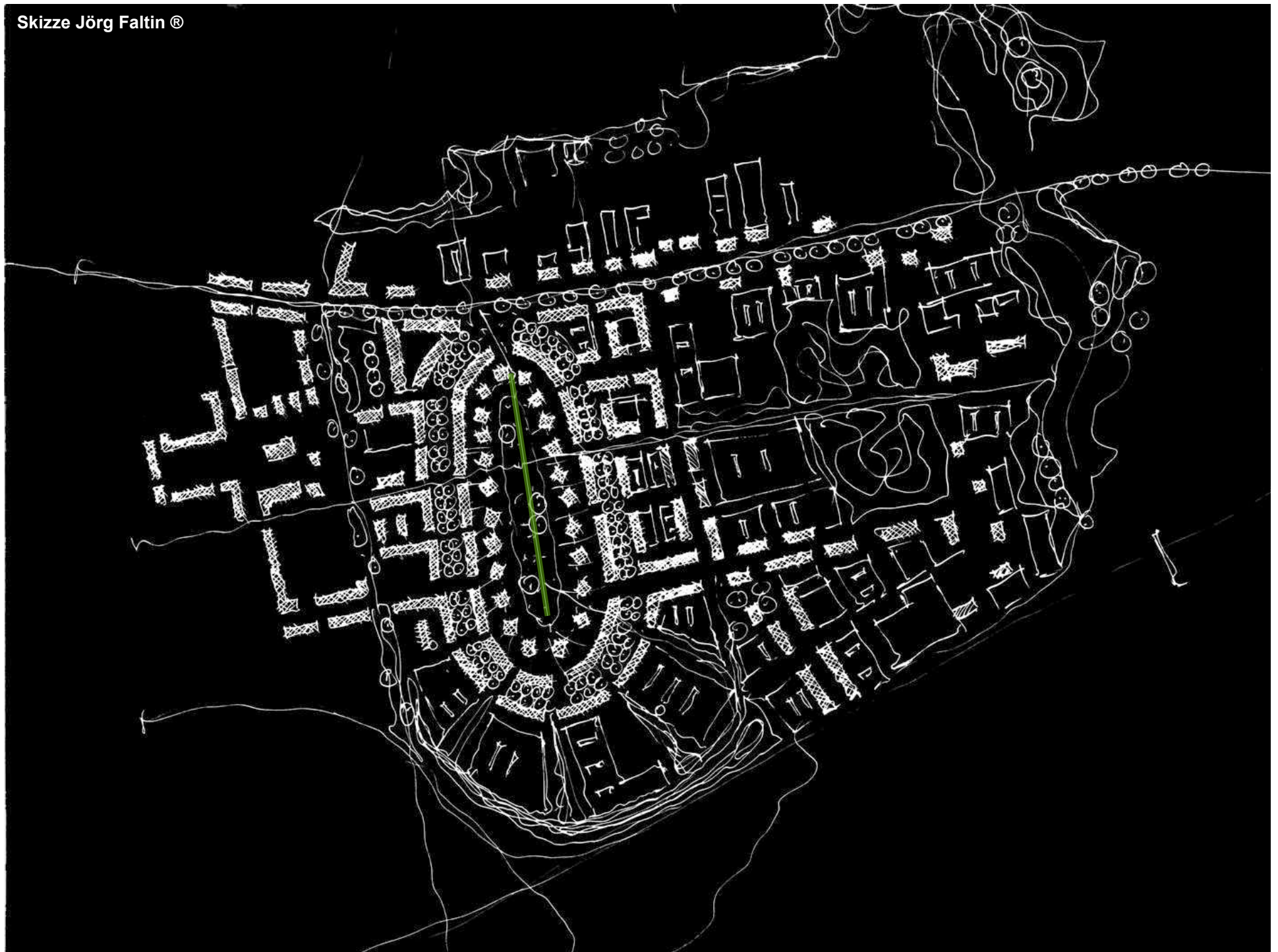
Die Zukunft der ehemaligen Trabrennbahn!



VARIANTE 4

....der Innenraum wird zum neuen Wohnquartier nach dem Vorbild Hamburg Farmsen, der Südbereich könnte Wohnen und verträgliches Gewerbe sehr dicht zusammenbringen. Hier sind passive Lärmschutzmaßnahmen über die Gebäudestellung der Schutz zur A 2

Skizze Jörg Faltin ©









VARIANTEN 1 – 2 – 3 – 4

....zur Diskussion

Die Zukunft der ehemaligen Trabrennbahn!



V 1



V 3



V 2



V 4



Die Zukunft der ehemaligen Trabrennbahn!



VIELEN DANK!

Wir sind wieder ein Stück weiter!

Jörg Falтин, Falтин+Sattler, Düsseldorf

NÄCHSTER TERMIN

18. APRIL 2016 (18.00 UHR)

MONTAG

Ort: Natur- und Umweltschutz-Akademie des Landes NRW (NUA)

Anregungen der Bürger

Zu den Varianten 1 + 2

- Die genaue Anzahl der Wohneinheiten steht noch nicht fest, man muss sicher von mindestens ca. 200 Wohneinheiten ausgehen (Referenz: Maybacher Heide).
- Den Lärmschutz zur A 2 aus der Landschaft zu entwickeln und damit eher über einen landschaftlich gestalteten Wall (Bodenmodellierung) sicherzustellen, ist sinnvoll.
- Der Anschluss an das Zentrum und der Aufbau einer Landschaft (in Zusammenhang mit dem Thema der alten Trabrennbahn) ist gut gelungen.
- Die Pferde-Rennbahn sollte ruhig wieder erkennbar integriert werden, aber nicht unbedingt als große Straße.
- Die Blitzkuhlenstraße ist auch stark belastet, auch hier kann über Gebäude Lärmschutz nach Süden geleistet werden.
- Die Mischung aus Wohnen und Gewerbe wird benötigt.

Anregungen der Bürger

Zu den Varianten 3+4

- In diesen Varianten ist der Gewerbeanteil deutlich zu hoch.
- Gewerbe- und Industrie im Süden bringt weiteren Lärm und Probleme durch Anlieferungen etc.
- Das Gewerbe kann keine echte Adresse ganz im Süden (versteckt) entwickeln.
- Es gibt schöne Blicke in das Gelände, das ist eine Chance.

Anregungen der Bürger

Zu allen Varianten:

- Die Erhaltung von Stallgebäuden/Pferdeunterbringungen bedeutet neben dem Erhalt der Ursprungsnutzung auch den Erhalt von Arbeitsplätzen.
- Die Autobahnbelästigung ist insgesamt zu bedenken (auch Feinstaub, nicht nur Lärm).
- Die Gewerbeentwicklung ist enorm wichtig für ganz Recklinghausen und darf nicht vernachlässigt werden; inkl. Aufwertung der Areale des Gewerbes in der Nachbarschaft der Trabrennbahn. Gerade für die Perspektive der jüngeren Generation und den Verbleib in der Region ist dies ein unbedingt zu berücksichtigender Punkt.
- Gewerbe gibt es genug, es fehlt ein kulturelles Zentrum mit Bildungs-, Kultur-, Schul-, Sport- und Gastronomieangeboten etc.. Eventuell ein Haus der Vereine.
- Das Grün an der Blitzkuhlenstraße hat auch Qualitäten und sollte bleiben. Die Blitzkuhlenstraße sollte aufgewertet werden.
- Das Grün muss nach Süden breiter/üppiger werden und auch der Nord-Süd-Grünzug (mit Radweg) als wichtige Stadtverbindung muss gestärkt werden.

Hinweise der Empfehlungskommission (Nachbesprechung)

- Die Rennbahn bzw. Elemente der Trabrennbahn sind Bestandteil der Identität des Standortes in Hillerheide. Es sollten lebendige und lesbare Erinnerungsträger in die Zukunft transformiert werden und im Stadtgrundriss ablesbar bleiben. Von Einzelementen wie z.B. dem Zielturm können auch Teile der inneren Grünfläche und/oder des Geläufs das städtebaulich-freiraumplanerische Konzept positiv vorprägen.
- Die Gehölz- und Baumbestände an der Blitzkuhlenstraße müssen nicht zwangsläufig erhalten werden, auch eine bauliche und damit städtische Adresse ist denkbar. Auch im Zusammenhang mit einer neuen, lebendigen "Mitte" für Hillerheide in Form eines Platzes und seiner dazugehörigen Nutzungsvielfalt im Nordwesten an der Blitzkuhlenstraße. Die Verortung ist hier richtig und bindet alt und neu zusammen. Die Blitzkuhlenstraße könnte eher über das Leitbild einer begrünter Allee gestaltet werden und damit einen städtischen Charakter bekommen. Dabei sind auch Lärm-Belastungen durch die stark befahrene Straße für das Areal der Trabrennbahn z.B. durch passiven Lärmschutz mitzudenken.

Hinweise der Empfehlungskommission (Nachbesprechung)

- Der stadträumliche und funktionale Anschluss an Hillerheide (neues Wohnen und altes Wohnen zusammenbringen) steht im Fokus der neuen Nutzungsstruktur. Der Hauptanteil neuer Wohnangebote sollte sich daher im Westen der Trabrennbahn befinden. Ein kleinerer Anteil von neuen Wohnbauflächen kann auch über bestehende Straßen angebunden werden, um hier Nachbarschaften über den öffentlichen Straßenraum herzustellen. Durchgangsverkehre sind dabei zu verhindern.
- Das Trabrennbahnareal muss sich hervorragend mit der Nachbarschaft in Form neuer - übergeordneter, ablesbarer (entsprechende Breite und Gestalt- und Nutzungsqualität) Fuß- und Radwegeverbindungen – vernetzen. Nach Norden gilt es einen wichtigen Anschluss an die Maybacher Heide zu finden, nach Westen zum gewachsenen Stadtteil z.B. im Bereich der Gertrudis-Kirche, nach Osten zum Waldareal an der Siemensstraße und von da aus weiter in Richtung Bärenbach-Wiese sowie nach Süden über den Nord-Süd Grünzug mit Rad- und Fußweg in Verlängerung der Straße "Am Sattelplatz".

Hinweise der Empfehlungskommission (Nachbesprechung)

- Eine heutige Qualität des Trabrennbahnareals ist die Größe und Weite mit einem landschaftlichen Kontext. Das neue Wohnen sollte daher eine starke Beziehung zum Freiraum (inkl. Lärmschutz an der A 2 als Modellierung) bekommen, weil hieraus auch die Standortqualitäten und Vermarktungschancen – bei Wahrung landschaftsökologischer Anforderungen – in der Metropolregion generiert werden können. Ein Wechsel von Größe und Weite muss zur Einzigartigkeit des Städtebau- und Freiraumkonzeptes führen. Zur Siemensstraße sind eher kleinere Grün- bzw. Wegevernetzungen sinnvoll. Zwischen Freiraum und Bebauung ist ein Zusammenspiel/eine Verzahnung oberstes Ziel, nicht so sehr harte Grenzen.
- Das Kleingartenareal und die nördlichen Bestandsgebäude mit Baumbestand sollten integriert werden.
- Es sind hohe Anforderungen (inkl. Bestandsuntersuchungen/Aufbereitungen der Fachämter etc.) in Bezug zum Thema "Wasser in der Stadt" (Erhalt Bestandsteich, Regenwassermanagement nach dem Vorbild Maybacher Heide inkl. Berücksichtigung Anschlüsse/Rückhaltung zum "Vorfluter" Bärenbach etc.) zu definieren und zu integrieren. Im nächsten Forum kann dazu eine Beitrag eingespeist werden.

Hinweise der Empfehlungskommission (Nachbesprechung)

- Zwischen der Straße "An der Rennbahn" und dem Östlichen Gewerbe- und Industriegebiet ist eine intelligente "Schnittstelle" (Pufferzone) zwischen dem Wohnen und den gewerblichen Nutzungen zu entwickeln. Hier sind nicht störendes Gewerbe, Dienstleistungen aber auch Handwerksbetriebe und -höfe als Basis gewerblicher Strukturen in Recklinghausen (mit hohen Gestaltansprüchen) denkbar. Der vorhandene Gewerbestandort und seine Zukunft können hieraus eine Stärkung erfahren, zu dem auch das grüne Umfeld der neuen Rennbahnfläche, der Nähe des Wohnens (bei Konfliktminimierung/Ausschluss) und des Waldes an der Siemensstraße beitragen können. Das Pferdestallareal wird eher als Teil der gewerblichen Entwicklung gesehen. Auf eine Zonierungsnotwendigkeit im Rahmen der späteren Bauleitplanung inkl. Umgang mit vorhandenen GI-Flächen wird verwiesen.
- Die Haupt-Erschließung für den PKW-Verkehr des neuen Wohnens sollte von Norden über die Blitzkuhlenstraße erfolgen. Zwischen "An der Rennbahn" und dem Bereich im Westen sind max. 2 Zu- und Abfahrten inkl. "Neue Mitte/Stadtplatz" denkbar. Zwischen der Siemensstraße und "An der Rennbahn" ist weiter im Süden eine "Ringerschließung" beider Straßen – zur Vermeidung langer Stichstraßen und zur Aufwertung des gewerblich genutzten Bereichs denkbar. Beim ruhenden Verkehr sind auch neue Ansprüche an die Mobilität der Zukunft einzuplanen.