



FALTIN+SATTLER
FSW DÜSSELDORF GMBH

STADTTEILFORUM 5 PERSPEKTIVE

Städtebauliche Struktur- und Rahmenplanung
Montag | 27.06.2016 | 19.00 – 21.00 Uhr
Natur- und Umweltschutz-Akademie des Landes NRW (NUA)

RATHAUSUFER 14
40213
DÜSSELDORF
T.: +49(0)211
83.68.980
F.: +49(0)211
83.68.981
OFFICE@FSW-
INFO.DE
WWW.FSW-
INFO.DE

BEGRÜßUNG

Was bisher geschah, auf dem Weg zu einer Perspektive für die ehem. Trabrennbahn!
Ekkehard Grunwald, Beigeordneter und Stadtkämmerer Dezernat II der Stadt Recklinghausen.

Ein besonderer Planungsprozess mit dem Höhepunkt des 5. Stadtteilforums, der Dialog von Bürger und Experten bewegt sich auf eine Entscheidung zugunsten einer Städtebaukonzeption zu.

Jörg Faltin, Faltin+Sattler, Düsseldorf

STÄDTEBAU-BEITRÄGE

19.10 TEAM 1

dv deffner voitländer, dachau (Projektleitung: Prof. Dorothea Voitländer)
mit Schegk LA, Haimhausen (Projektleitung: Prof. Ludwig Schegk)

19.40 TEAM 2

Lorber Paul Architekten, Köln (Projektleitung: Annette Paul)
mit greenbox, Köln (Projektleitung: Hubertus Schäfer)

20.10 TEAM 3

rha assoziierte GmbH, Dortmund (Projektleitung: Prof. Christa Reicher)
mit Club L 94, Köln (Projektleitung: Frank Flor)

Seite 1 von 5
28. Juni 2016

ANREGUNGEN

Im Wesentlichen herrscht in der Diskussion der ca. 100 Anwesenden eine hohe Zufriedenheit mit allen drei konzeptionell höchst unterschiedlichen Ansätzen.

Erst durch diese Vielfalt wird die Auswahl der besten städtebaulich-freiraumplanerischen Lösung möglich. Das Publikum dankt allen 3 Teams für die hervorragende Ausarbeitung und die Beibehaltung der jeweiligen Besonderheiten, erst dadurch wurde der Dialog zu einer spannenden Veranstaltung für alle Beteiligten.



EMPFEHLUNGSKOMMISSION 5 PERSPEKTIVE

Städtebauliche Struktur- und Rahmenplanung

Dienstag | 28.06.2016 | 9.00 – 13.00 Uhr

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

Seite 2 von 5
28. Juni 2016

ANWESENHEIT (11 Stimmberechtigte)

1. Prof. Carl Fingerhuth, Städtebauer, Zürich (CH) **bestätigt als Vorsitzender**
2. Prof. Christl Drey, Architektin, Köln
3. Markus Gnüchtel, Landschaftsarchitekt, Kassel
4. Norbert Höving, Technischer Beigeordneter der Stadt Recklinghausen
Stv.: Andreas Rapien, Fachbereichsleiter, FB 61 Planen, Umwelt, Bauen der Stadt Recklinghausen
5. Christoph Tesche, Bürgermeister der Stadt Recklinghausen
Stv.: Ekkehard Grunwald, Beigeordneter und Stadtkämmerer Dezernat II der Stadt Recklinghausen
6. Frank Cerny, Vorsitz Ausschuss für Stadtentwicklung
Stv.: Thomas Bernemann., stv. Vorsitz Ausschuss für Stadtentwicklung
7. Johannes Quinkenstein, Vorsitz Ausschuss für Gebäudewirtschaft, Grünflächen und Umwelt
Stv.: Volker Schäper, stv. Vorsitz Ausschuss für Gebäudewirtschaft, Grünflächen und Umwelt
8. Jürgen Nethöfel, CDU-Fraktion Recklinghausen
Stv.: Bodo Mauermann, CDU-Fraktion Recklinghausen
9. Klaus-Dieter Breidenstein, SPD-Fraktion Recklinghausen
Stv.: Andreas Becker, SPD-Fraktion Recklinghausen
10. Holger Freitag, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Recklinghausen
Stv.: Heinz-Jürgen Karsch, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Recklinghausen
11. Dr. Franz-Josef Bootz, FDP Recklinghausen
Stv.: Udo Schmidt, FDP Recklinghausen

BEURTEILUNGEN

Seite 3 von 5
28. Juni 2016

dv deffner voitländer, dachau (Projektleitung: Prof. Dorothea Voitländer) mit Schegk LA, Haimhausen (Projektleitung: Prof. Ludwig Schegk)

Der Entwurf ist bei dem ursprünglichen Insel - Konzept geblieben: Es werden zwei dicht bebaute Flächen vorgeschlagen, die von unterschiedlichen Freiräumen umgeben sind. Die ehemalige Rennbahnfläche bildet sich als ein neues Baufeld für Wohnen ab, das Geläuf wird zu einem Bewegungsband für Sport und Freizeit. Was als gedanklicher Ansatz durchaus nachvollziehbar erscheint, erweist sich bei detaillierter Betrachtung als städtebaulich schwierig. Die Stadt wird nicht wirklich weiter gebaut sondern es entsteht ein isolierter Siedlungskörper, dessen bauliche Ränder gestalterisch weiterhin ungelöst bleiben. Die gewünschte Vernetzung mit dem Umfeld und dem Stadtteil Hillerheide besonders im Westen wird vermisst. Die Verknüpfung zum Gertrudisplatz wird zwar begrüßt, die Länge des Freiraumes ist jedoch überdimensioniert. Auch der Entreeplatz an der Blitzkuhlenstraße wirkt aus Sicht der Empfehlungskommission nicht wirklich als städtebauliches Angebot. Die Erschließung von außen in das Quartier über lange Stichstraßen erschwert die Orientierung. Die Funktionsfähigkeit der vorgeschlagenen „shared space“-Gestaltung aller Erschließungsflächen im Innern der Quartiere wird in Frage gestellt, auch der Versiegelungsgrad wird so sehr hoch. Durch die Behandlung der nicht privatisierten Wohnungsfreiräume als „shared space“ lässt zudem befürchten, dass die doch erhebliche Nachfrage an privaten PKW-Stellplätzen die räumlich zu erwartende Nutzungsqualität sehr stören wird.

Die Verlagerung der Kleingärten zugunsten von Gewerbeflächen wird kritisiert. Die vielfältigen Siedlungs- und Bautypologien im Detail versprechen dagegen großes stadträumliches Potenzial für verdichtetes Wohnen ebenso kann die Größe und die Proportionen der Quartiersplätze eigenständige Raum- und Aufenthaltsqualitäten entwickeln. Begrüßt wird auch die Bandbreite der gut durchdachten Sport- und Freizeitangebote im Freiraum sowie die Auseinandersetzung mit dem „umlaufenden“ Freiraumbestand die insgesamt einen wichtigen Diskussionsbeitrag liefert. Im Vergleich bietet der Entwurf die geringste Bruttogeschossfläche.

Insgesamt wird durch diese Konzeption der „Inselbebauung innerhalb des Geläufs“ die Neubebauung von den bestehenden Nachbarbebauungen deutlich getrennt und zu wenig vernetzt.

Lorber Paul Architekten, Köln (Projektleitung: Annette Paul) mit greenbox, Köln (Projektleitung: Hubertus Schäfer)

Der Entwurf baut die Stadtstruktur an den Rändern des Gebietes weiter und verdichtet zusätzlich die innere Rennbahnfläche mit sechs besonderen Wohnclustern. Die isolierten Wohncluster mit jeweils 15-20 Wohneinheiten innerhalb des Geläufs werden innerhalb der Empfehlungskommission kontrovers diskutiert. Einerseits erscheinen sie „elitär“, andererseits versprechen sie hohe Wohnqualität im Grünen. Als Typologie brauchen die Inseln mehr Freiraum in den Zwischenräumen. Grundsätzlich fehlt ihnen andererseits der stadträumliche und damit auch soziale Bezug zu den angrenzenden Siedlungsstrukturen. Die Baufelder in den Rändern erscheinen sehr schmal, und ihre unterschiedliche Geschossigkeit wirkt noch zufällig.

Gemeinschaftsflächen wie kleine Plätze oder Nachbarschaftshöfe werden hier vermisst. Das Geläuf wird streckenweise als motorisierte Erschließung genutzt – diese Überlagerung wird kritisch gesehen. Trotz der Kritikpunkte bleibt das Konzept ein interessanter Ansatz, auch wenn besonders die schwierige städtebauliche Figur im Innern grundsätzlich in Frage gestellt wird.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die städtebauliche Grundfigur das Innere der ehemaligen Trabrennbahn freihält, dadurch wird eine direkte bauliche Verbindung der Baugebiete schon aus dem Freiflächenkalkül mit der Hillerheide wesentlich einfacher. Das Rennbahngeläuf wird mit der starken Geste der Allee gut hervorgehoben. Leider wird die Möglichkeit eine großzügige Freiraumqualität zu schaffen durch die Bebauung der Rennbahninnenfläche verspielt. So wird das Erleben der Rennbahn durch diagonale Sichtverbindungen zwischen den Bebauungsinseln möglich sein. Die Senken zwischen den Insel und die Stadtnatur im Süden versprechen eine vielfältige naturnahe Nutzbarkeit.

**rha assoziierte GmbH, Dortmund (Projektleitung: Prof. Christa Reicher)
mit Club L 94, Köln (Projektleitung: Frank Flor)**

Als einziges Konzept erhält der Entwurf die großzügige Weite der Rennbahnfläche als Freiraum. Mit dieser starken Geste verweist der Städtebau auf die Geschichte des Ortes und schafft zugleich eine unverwechselbare Identität für das neue Quartier. Das Konzept zeigt die Vision auf, hier durch einen neuen See eine Standortqualität von gesamtstädtischer und regionaler Stahlkraft zu entwickeln. Dennoch bleibt die Gesamtstruktur des neuen Quartiers robust und solide und wurde planerisch sehr gut durchgearbeitet. Die Verknüpfungen und Vernetzungen mit dem Umfeld sind geschickt aufgegriffen und gelöst. Erschließung, Parkkonzept, Wegenetz und die Nutzungsverteilung wurden durchdacht und sind stimmig. Besonders bemerkenswert ist die Vielfalt der Bau- und Wohnungstypologien in den einzelnen Baufeldern, die Kleinteiligkeit und damit soziale Vielfalt versprechen und auch eine rasche und flexible Vermarktung möglich machen. Wie das Projekt „See“ umsetzbar ist, bleibt zu untersuchen. Die Qualität und Besonderheit des städtebaulichen Grundgerüsts dieses Entwurfes bleibt hiervon jedoch unberührt.

Der Entwurf hält das Innere der ehemaligen Trabrennbahn komplett von Bebauung frei, dadurch entsteht für das Quartier auf der Trabrennbahn ein unverwechselbarer und erinnerungsreicher Freiraum. Das ehemalige Geläuf wird mit einer Allee als dauerhafte Quartierspromenade sehr gut in das "Gedächtnis des Ortes" eingeschrieben. Diese hohe Nutzungsqualität bleibt durch das Fernhalten von Hauptschließungsfunktionen auch dauerhaft nutzbar. Der Gertrudisplatz wird durch eine Folge von Platz und Grünräumen bis in das neue Baugebiet in den zentralen Freiraum hinein verlängert. So entsteht eine nutzbare Verbindung und eine Bereicherung der bestehenden Ortslage Hillerheide. Mit dem Vorschlag das Innere der Rennbahn mit einem See zu fluten wird diese einmalige Situation eine noch weit über das neue Wohnquartier hinaus wirkende Signalkraft entfalten können. Durch eine geschickte Bearbeitung der Höhensituation alt-neu kann ein Hauptteil der notwendigen Erdmassen nutzbringend im Südteil des Quartiers eingebaut werden. Mit dem Vorteil hier die Erdgeschosszonen nochmals deutlich über den Grundwasserspiegel zu heben.

EMPFEHLUNG

In der Diskussion zeigt sich, dass die Bedenken gegenüber dem Beitrag dv deffner voitländer, dachau mit Schegk LA, Haimhausen überwiegen. Trotz der Würdigung des Erhaltes des äußeren „Freiraumgürtels“ werden zu viele städtebauliche Mängel deutlich. **Einstimmig** wird der Beitrag nicht weiterverfolgt.

Mehrheitlich (8 Ja; 3 Nein-Stimmen) wird von der Empfehlungskommission das städtebaulich-freiraumplanerische Konzept des Teams rha assoziierte GmbH, Dortmund (Projektleitung: Prof. Christa Reicher) mit Club L 94, Köln (Projektleitung: Frank Flor) zur weiteren Qualifizierung empfohlen. Das Team wird mit den weiteren Planungsleistungen gemäß Ausschreibung beauftragt.

Damit verbleibt der Beitrag von Lorber Paul Architekten, Köln mit greenbox, Köln auf Rang 2 des Verfahrens.

In der Überarbeitung sollen folgende Punkte vom Team rha assoziierte GmbH, Dortmund mit Club L 94, Köln gewürdigt werden

- Das Projekt muss zu einer neuen Adresse für die Metropolregion und Recklinghausen avancieren und auch in seiner weiteren Ausarbeitung und Begleitung allerhöchsten Ansprüchen genügen.
- Die Größe eines Sees und die weiteren Vorgaben/Rahmenbedingungen (hydrologisch-wasserwirtschaftlich-ökologisch-wirtschaftlich) sind zeitnah gutachterlich zu untersuchen.
- Die stadträumliche Situation rund um den neuen, nordwestlichen Platzraum sollte überprüft werden. Eine Verlängerung nach Osten kann einhergehen mit einem klaren Übergang zum See und einem denkbaren gastronomischen Angebot (z.B. Pavillon am See und nicht im Platzraum). Die Größe eines optionalen Ergänzungsangebotes zur Heidestraße (Nahversorgung für neue und alte Bewohner) muss näher bestimmt werden.
- Der landschaftliche Bezug nach Süden könnte noch stärker ausgebildet werden. Die südliche Bebauung ist darauf hin zu überprüfen, ein Verzicht zugunsten einer größeren Öffnung kann eine Option sein.
- Im Östlichen Teilbereich bietet eine hohe Flexibilität. Ab der Straße „An der Rennbahn“ kann auch die Option einer gewerblichen Entwicklung geprüft werden.

für das Protokoll: Jörg Faltin, Düsseldorf