

Nahmobilitätsstudie

zur Entwicklung der ehemaligen Trabrennbahn Recklinghausen - Hillerheide



im Rahmen des „Integrierten
Stadtteilentwicklungskonzeptes Hillerheide“

Juni 2020

Auftraggeber

Stadtentwicklungsgesellschaft Recklinghausen mbH
Rathausplatz 3 / 4
45657 Recklinghausen

Ansprechpartner: Helge Wassermann



Ruhrfestspielstadt
RECKLINGHAUSEN

Auftragnehmer

Planungsbüro **STADTKINDER** GmbH
Dipl. - Ing. Peter Apel
Rheinische Straße 182
44147 Dortmund
Tel. 0231 - 47797870
info@stadt-kinder.de
www.stadt-kinder.de

Durchführung: Peter Apel, Isabell Brand



STADTKINDER
Wir schaffen Lebensräume

Layout, Fotos, Grafiken

Bei fehlender Angabe des Erstellers: Planungsbüro **STADTKINDER**

Juni 2020





Inhalt

1 EINFÜHRUNG.....	06
1.1 Kontext und Aufgabenstellung	
1.2 Gutachterverfahren	
2 LEITBILDER UND LEITLINIEN.....	07
3 FREIRAUMDIVERSITÄT	10
3.1 Raumbild Naturnaher Bewegungspark	
3.2 Raumbild Urbane Spielstege	
3.3 Raumbild Beispielbares Seeufer	
3.4 Raumbild Sturmwald	
3.5 Raumbild Wohnhöfe - kleine Nachbarschaften	
4 WEGE DURCH DAS QUARTIER	18
4.1 Quartierseingänge	
4.2 Seepromenade	
4.3 Grüne Wohnhöfe	
4.4 Grünes Verknüpfungsband	
4.5 Informelle Spielwege	
4.6 Spielzonen im Straßenraum	
4.7 Wegenetz im Landschaftsraum	
5 INFRASTRUKTUR ZUR STÄRKUNG DER NAHMOILITÄT	27
5.1 ÖPNV	
5.2 Standorte der Bushaltestellen	
5.3 Mobilstationen	
5.4 Quartiersgaragen	
5.5 Fahrradabstellanlagen	
5.6 Mobilpunkte	
5.7 Fahrradtrassen	
5.8 Hol- und Bringzonen für KiTa und Schule	
5.9 Hierarchisierung des Straßensystems	
6 HANDLUNGSSTRATEGIEN	34
6.1 Mobilitätsmanagement	
6.2 Corporate Design	
6.3 Beteiligung und Kommunikation	



Recklinghausen Hauptbahnhof



Planungsraum



1 Einführung

1.1 Kontext und Aufgabenstellung

Auf dem Gelände einer ehemaligen Trabrennbahn im Recklinghäuser Stadtteil Hillerheide wird als Nachnutzung ein umfangreiches Siedlungsneubauvorhaben geplant. Um die erkennbaren zukünftigen Entwicklungen in die städtebauliche Konzeption einfließen zu lassen, werden die relevanten, für das Vorhaben bedeutsamen Fachaspekte in die Planung einbezogen. Ein Fachaspekt ist dabei die Nahmobilität.

Die aktuellen Debatten zum zukünftigen Umgang mit der Mobilität führen zu Verschiebungen in der Setzung von Prioritäten. Zunehmend rücken autounabhängige Formen der Mobilität in den Vordergrund und bestimmen die Zielsetzung von kommunalen Mobilitätskonzepten. So richtet sich zunehmend der Fokus auf die fahrrad- und fußverkehrbezogene Mobilität. Der sich abzeichnende Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung steht in einer reziproken Beziehung zum Städtebau. So hat beispielsweise eine Verschiebung in der Flächenaufteilung - zu Gunsten einer autounabhängigen Mobilität - einen positiven Einfluss auf das Stadtbild mit einem Zugewinn an Freiräumen. Vor diesem Hintergrund ist es folgerichtig, die autounabhängige Nahmobilität zu einem immanenten Bestandteil der Stadterneuerung und des Städtebaus zu machen. Dieser Aspekt bezieht sich auf ein wesentliches Merkmal einer qualitativollen städtebaulichen Entwicklung: Ein Quartier mit einer hochwertigen Infrastruktur für eine autounabhängige Nahmobilität führt dazu, dass Menschen sich die öffentlichen Räume zurückerobern. Zu sehen sind Menschen im Stadtraum, die sich im Quartier zu Fuß bewegen, sich begegnen und sich aufhalten. Die Straße wird zu einem sozialen Ort und von Kindern als Spiel- und Bewegungsraum angeeignet. Motorisierte Fahrzeuge spielen eine untergeordnete Rolle und bewegen sich entsprechend angemessen mit

niedrigen Geschwindigkeiten. Vielfältige und hochwertig gestaltete Grünräume, Wege und Grünzüge als verbindende Elemente animieren Menschen dazu, sich im Quartier aufzuhalten, Nachbarinnen und Nachbarn und andere Quartiersbewohner*innen zu treffen und sich ohne Auto im Nahraum zu bewegen. Attraktive, divers gestaltete Freiräume, sichere Verkehrsräume und ein lückenloses Wegenetz bilden das Rückgrat für lebenswerte Quartiere. Sie stärken die soziale Aneignung und wirken in hohem Maße gemeinschaftsbildend. Kinder können sich ohne Begleitung und Aufsicht ihrer Eltern im Quartier bewegen, was die Eltern in hohem Maße entlastet. Quartiere und Siedlungen, die Menschen in Bewegung bringen, fördern die physische und psychische Gesundheit ihrer Bewohner*innen. Vor diesem Hintergrund sind Aspekte der Nahmobilität und qualitative urbane und grünbetonte Freiräume im Zusammenhang zu betrachten. Zur Stärkung der Nahmobilität braucht es in den Quartieren attraktive Wege und qualitativolle Freiräume, die die Menschen animieren, ihre sozialen und freizeitbezogenen Aktivitäten innerhalb ihres Quartiers auszuüben – das spart längere, möglicherweise mit dem PKW zurückgelegte Wege außerhalb des Quartiers.

Die Stärkung der Nahmobilität ist jedoch nicht nur von der Binnenerschließung und städtebaulichen Qualität abhängig – wichtig ist hierbei die Verknüpfung von Quartieren mit infrastrukturellen Voraussetzungen und Trägerschaften des Umweltverbundes. Somit ist das Quartier an das regionale und überregionale Netz des öffentlichen Nahverkehrs anzuschließen. Angesichts dessen kann die Stärkung der Nahmobilität nicht isoliert betrachtet werden, sondern immer im Zusammenhang mit einer Stärkung des gesamtstädtischen Nahverkehrs und seiner Anbindung an das regionale Netz.

Das komplexe Vorhaben des Siedlungsneubaus am Standort einer ehemaligen Trabrennbahn hat den Anspruch, zukünftig sich abzeichnende technologische und gesellschaftliche Entwicklungen, die unter anderem auf den Klimawandel reagieren, in einen qualitätvollen Städtebau zu transformieren – die Fragen nach der zukünftigen Organisation von Mobilität erhalten hierbei eine besondere Bedeutung und werden in der Studie zur Nahmobilität für das neue Quartier durchdekliniert. Die Studie nimmt hierbei Bezug auf den vorliegenden Konzeptentwurf der Masterplanung einschließlich der sektoralen Fachplanungen wie Freiraum- und Gewässerplanung (Masterplan: siehe folgende Doppelseite).

1.2 Gutachterverfahren

Die Anforderungen aus der Nahmobilität sind in den verschiedenen Abstimmungsrunden in den kooperativen Prozess der Quartiersentwicklung eingebracht worden. Das Ziel ist die Synchronisation der Verfahrens- und Bearbeitungsstände, um die verschiedenen fachlichen Aspekte in einen kongruenten Gesamtentwurf zur Masterplanung einzubringen und die Grundlagen für die Entwurfsplanungen (Fachplanungen Leistungsphase 3) zu schaffen. Ebenso bildet die Masterplanung die Basis für die formellen Planverfahren.

2 Leitbilder und Leitlinien

Das Leitbild soll die positive Vision eines lebenswerten Quartiers widerspiegeln und die Qualitäten eines allseits klimaresilienten Quartiers herausstellen. Für das neue Quar-

tier im Stadtteil Hillerheide ergibt sich aus dem Handlungsfeld der Nahmobilität das folgende Leitbild:



Hillerheide: aktiv – sozial – lebenswert

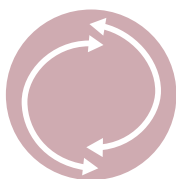


Hillerheide: Lebensqualität für Jung und Alt



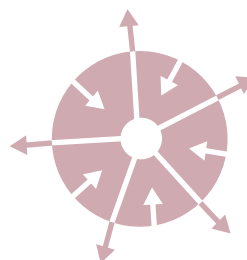
Wohnen und Aufenthalt am Wasser

Daraus bilden sich zwei Leitlinien:



**Leitlinie
Binnenmobilität**

- » Spielen, Bewegen und Begegnen im Quartier
- » Priorität des Fuß- und Radverkehrs
- » Teilen statt Besitzen: gemeinschaftliche Organisation der Mobilität



**Leitlinie
Regionale Mobilität**

- » Mit dem ÖPNV in die Region: komfortabel und zeiteffektiv







3 Freiraumdiversität

An dem Ort, an der Rennpferde ihre Bahnen zogen, entsteht ein künstlich angelegter See. Die Wasserfläche ist Ausgangspunkt der städtebaulichen Entwicklung. Der See als Bestandteil des Siedlungsumfeldes bestimmt maßgeblich die Qualität des Wohnens. Der See ist das Herzstück und der Hauptanziehungspunkt für die freizeitbezogene Naherholung. Spielen, Bewegen und Aufenthalt am Wasser ist für Menschen aller Generationen attraktiv.

Zudem hat die Wasserfläche einen positiven Effekt auf das Mikroklima. Wie in der Masterplanung dargestellt, hat der Zugang zum Wasser und seine Verknüpfung mit den Siedlungsteilräumen einen besonderen Stellenwert. Die Wasserfläche als „Blauraum“ ist Bestandteil eines Freiraumsystems mit einer Vielfalt an verschiedenen Freiraumtypologien. Attraktive Freiräume mit einer hohen Qualität als Spiel-, Bewegungs- und Begegnungsräume animieren Bewohner*innen, ihre sozialen und freizeitbezogenen Aktivitäten im Quartier zu verbringen. Die Bindung von möglichst vielen Aktivitäten an die Freiräume im Quartier reduziert die Wege nach außerhalb des Quartiers und stärkt damit unmittelbar die autounabhängige Nahmobilität.

Die Aufenthaltsqualität von Quartieren wird maßgeblich beeinflusst durch die Vielfalt an unterschiedlichen Freiräumen. Nicht der einzelne, als isolierte Insel in einem Quartier implementierte Freiraum, sondern unterschiedlich gestaltete und thematisch ausgerichtete Freiräume bestimmen die Attraktivität eines

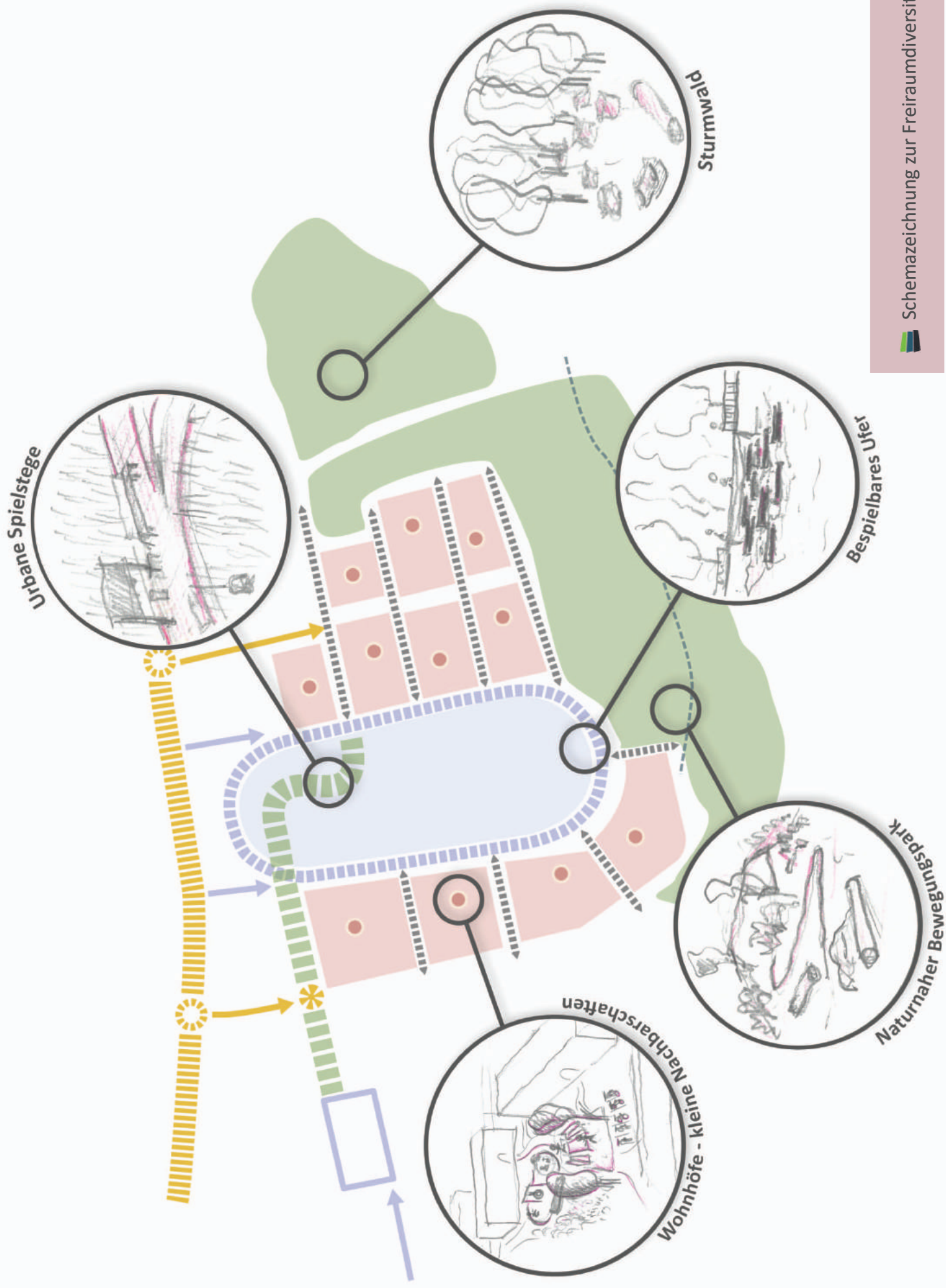
Quartiers und deren Aufenthaltsqualität. So gibt es in dem neuen Seequartier ein miteinander verbundenes System an vielfältigen Freiräumen, das sowohl naturnahe Flächen als auch urban gestaltete Freiräume umfasst.

Zu den Freiräumen werden auch die Verkehrsflächen subsumiert, die als Stadträume neben ihrer Verkehrsfunktion die Funktion als Spiel-, Bewegungs- und Begegnungsräume aufweisen. Die durchgängige Anwendung des Prinzips aktivierender, urbaner und grün betonter Freiräume, die als integratives Gestaltungsmerkmal sich auf sämtliche Flächentypologien beziehen – auf halböffentliche und öffentliche Flächen – nehmen einen zu erwartenden Nutzungsdruck auf die öffentliche Grünfläche im südlichen Bereich.

Das Gestaltungsniveau sämtlicher Freiräume sollte sich in erster Linie auf die soziale Aneignung der Quartiersbewohner*innen und anteilig angrenzende Quartiere beziehen – es ist zu vermeiden, dass das Quartier von externen Freizeittouristen mit genutzt wird, was ab einer gewissen Nutzungsdichte zu Konflikten führen kann.

Die für das Quartier relevanten Freiraumtypologien werden als Raumbilder (Erläuterung siehe unten) dargestellt und im Folgenden bildhaft beschrieben. Die Systemskizzen und die mit Beispielen unterlegten Qualitäten dienen der Visualisierung der konzeptuellen Idee, die im Rahmen ihrer weiteren Konkretisierung anzupassen sind.

Die als **Raumbilder** beschriebenen Freiraumqualitäten stellen das Kriterium der Kinderfreundlichkeit in den Vordergrund. Kinderfreundlichkeit ist ein Leitindikator, der die sozialen Gebrauchswerte von Freiräumen von Nutzer*innen aller Generationen integriert.



3.1 Raumbild **Naturnaher Bewegungspark**

Im südlichen Bereich schließt sich zwischen Autobahn und dem südlichen Seekopf eine größere Grünfläche an. Der Bereich bildet die einzige weiträumige zusammenhängende Grünfläche in dem Seequartier. Eine konsequente naturnahe Gestaltung von Bewegungsangeboten ist für die Entwicklung dieser Grünfläche die zentrale Leitidee, die in dem sektoralen Entwurf zu den siedlungsbezogenen Freiräumen in den Grundzügen abgebildet ist. Neben naturnah gestalteten Bewegungsangeboten sollte eine größere Fläche für altersübergreifendes Spielen, Bewegen und Begegnen integriert werden. Aufenthaltsbereiche sollten dem beispielbaren Seeufer zugeordnet werden, um den Blickkontakt von Eltern zu ihren am Seeufer spielenden Kindern zu ermöglichen. Die Topografie ist als Potenzial für eine bewegte und bewegungsanimierende Landschaft zu erschließen.



3.2 Raumbild Urbane Spielstege

Eine am nördlichen Seekopf errichtete Steglandschaft schafft einen Zugang zum Wasser. Der obere Brückenkopf zeichnet sich gemäß der Masterplanung durch eine urbane Gestaltung aus. Die Stege bilden zudem eine Wegebeziehung mit Anschluss an die geplanten Ost-West-Erschließungen.

Verschiedene, technisch gestaltete Elemente können das Wasser zu einem besonderen, erfahrbaren Erlebnis machen. An diesem Standort sind weitere technische, erlebnisreiche Erfahrungselemente zu integrieren, die beispielbar sind und das Wasser nicht nur für Kinder zu einem besonderen Element machen.



Quelle: Landschaft planen + bauen





3.3 Raumbild **Bespielbares Seeufer**

Der südlich gelegene Seekopf ist abgeflacht, mit Kies- und Sandbereichen naturnah zu gestalten. Einzelne in die Uferzone gruppierte Findlinge bieten Kindern die Möglichkeiten, am Wasser zu spielen. Die naturnahe Gestaltung bildet den Übergang zu dem naturnahen Bewegungspark, was sich durch einen Wechsel des Oberflächenmaterials vom südlichen Seekopf zum naturnahen Bewegungspark mit der Dominanz von Pflanzen und natürlichen Baumaterialien ausdrückt. Die offene, natürräumlich geprägte Ufergestaltung hat für Nutzer*innen aller Generationen eine hohe Anmutungsqualität.



3.4 Raumbild Sturmwald

Der Sturmwald ist als Bestandteil eines vielfältigen Freiraumsystems in seiner naturräumlichen Prägung zu erhalten und an das Seequartier über einen Weg anzubinden. Einzelne, in den Wald eingebaute Lerninseln ermöglichen es, Schulen und Kindertagesstätten draußen im Freiraum Unterricht und Lehrspiele durchzuführen und über umweltpädagogische Aktionen den globalen Zusammenhang der Klimaerwärmung mit einer konkreten Anschauung der lokalen Auswirkung zu verdeutlichen. Der Sturmwald sollte als anschauliches Beispiel und Beobachtungsobjekt dienen, mit welcher Kraft die Natur Zerstörungen überwindet und sich die Fläche zurückerobert. Der Entstehungskontext des Sturmwaldes ist auf Ausstellungstafeln zu verdeutlichen. Zu prüfen ist die teilräumliche Öffnung der geplanten ökologischen Ausgleichsfläche - Ersatzhabitat, angrenzend an die östlich gelegene Siedlungsfläche -, die als Naturerfahrungsraum Stadtkindern die Möglichkeit bietet, spielerisch naturräumliche Zusammenhänge zu erfahren. Über eine entsprechende Gestaltung können die Aktivitäten von Kindern in weniger



sensiblen ökologischen Bereichen konzentriert werden. Der Sturmwald ist durch seine Anbindung an das Quartier Bestandteil des Freiraumsystems und dient den Bewohner*innen der aktiven Naherholung. Zudem sensibilisiert er in seiner unmittelbaren Anschaulichkeit die Nutzer*innen für Folgen des Klimawandels.



3.5 Raumbild Wohnhöfe - kleine Nachbarschaften

Wohnen findet auch draußen statt: Die durch die Anordnung der Gebäude innen liegenden Wohnhöfe sind Potenziale zur Herausbildung kleiner Nachbarschaften. Die Wohnhöfe mit den sie umgebenden Gebäuden sind Quartiere im Quartier – um die soziale Funktion zu stärken, bedarf es entsprechender Angebote im Freiraum. Funktionierende, stabile Nachbarschaften sind zudem die Grundvoraussetzung für einen nachhaltigen Lebensstil. Gemeinschaftlich organisiertes Teilen von PKWs und Lastenrädern, sowie selbstorganisierte Nachbarschaftsaktivitäten und -hilfen sind die Folgen eines sozialen Städtebaus.

Um die Identität der kleinen Nachbarschaften zu stärken und voneinander unterscheidbar zu machen, sind die Wohnhöfe individuell zu gestalten und mit einem eigenen Thema zu versehen. So können z. B. am Eingang stehende Skulpturen ein Thema aufnehmen und den Hof optisch nach außen sichtbar machen. Die Wohnhöfe sind mit kleinen informellen Spielwegen miteinander verbunden und ermöglichen Kindern, ein selbständiges Durch-



streunern der Siedlung und zwischen den Spielhöfen der kleinen Nachbarschaften zu wechseln.

Grüne Wohnhöfe, differenziert nach Spiel- und Aufenthaltsbereichen sowie Gärten, werden so zu Möglichkeitsräumen für die Herausbildung von stabilen Nachbarschaften.





Die Wohnhöfe sind somit kleinräumig unterschiedlich zu gestalten und so anzulegen, dass sie ohne große bauliche Eingriffe variabel sind und auf veränderte Bedarfe der Bewohner*innen reagieren können. Die Gestaltung der Wohnhöfe darf sich nicht nach den Mindeststandards der Landesbauordnung NRW orientieren. Wohnhöfe sind als qualitätsvolle integrierte Spiellandschaften zu gestalten, welche die Funktionen Aufenthalt und Garten mit einbeziehen. Eine qualitative Gestaltung der Höfe kann den zu erwartenden Nutzungsdruck auf den naturnahen Bewegungspark im Süden des Seequartiers zum Teil kompensieren.

Zur Veranschaulichung der erforderlichen Qualitäten ist ein Gestaltungshandbuch zu erstellen, das als Grundlage für einen mit Investierenden zu schließenden Städtebaulichen Vertrag genommen werden kann. Es dient auch als Grundlage für die Ausschreibung von Wettbewerben und für die Formulierung von Leistungsbeschreibungen im Rahmen der Vergabe von Planungsleistungen an externe Fachplanungsbüros. Das Gestaltungshandbuch dient auch als Impuls für die nachgezogene Beteiligung der Bewohner*innen.

Weißer Flächen

Die Wohnhöfe sollten in ihren Grundstrukturen baulich angelegt sein. Das betrifft die Erschließungswege, die Anbringung von Fahrradabstell- und Hausmüllanlagen sowie Garagen. Die Ausgestaltung der Grünräume sollte im Nachgang mit Beteiligung der Bewohner*innen nach ihrem Einzug erfolgen.

Das Freihalten von Flächen von einer Überplanung folgt dem Prinzip der „Weißer Flächen“. Weißer Flächen sind Anlässe für die aktive Mitwirkung der Bewohner*innen an der Ausgestaltung ihres Wohnumfeldes. Die Bewohner*innen sind an der Planung zu beteiligen und können auch an dem Umbau in Form von Bauwochenenden unter Einbeziehung von einer Fachfirma aus dem Garten- und Landschaftsbau mitwirken.

Um den Prozess zu organisieren und anzukurbeln, bedarf es einer externen Moderation, die von den Investorinnen und Investoren zu finanzieren ist.

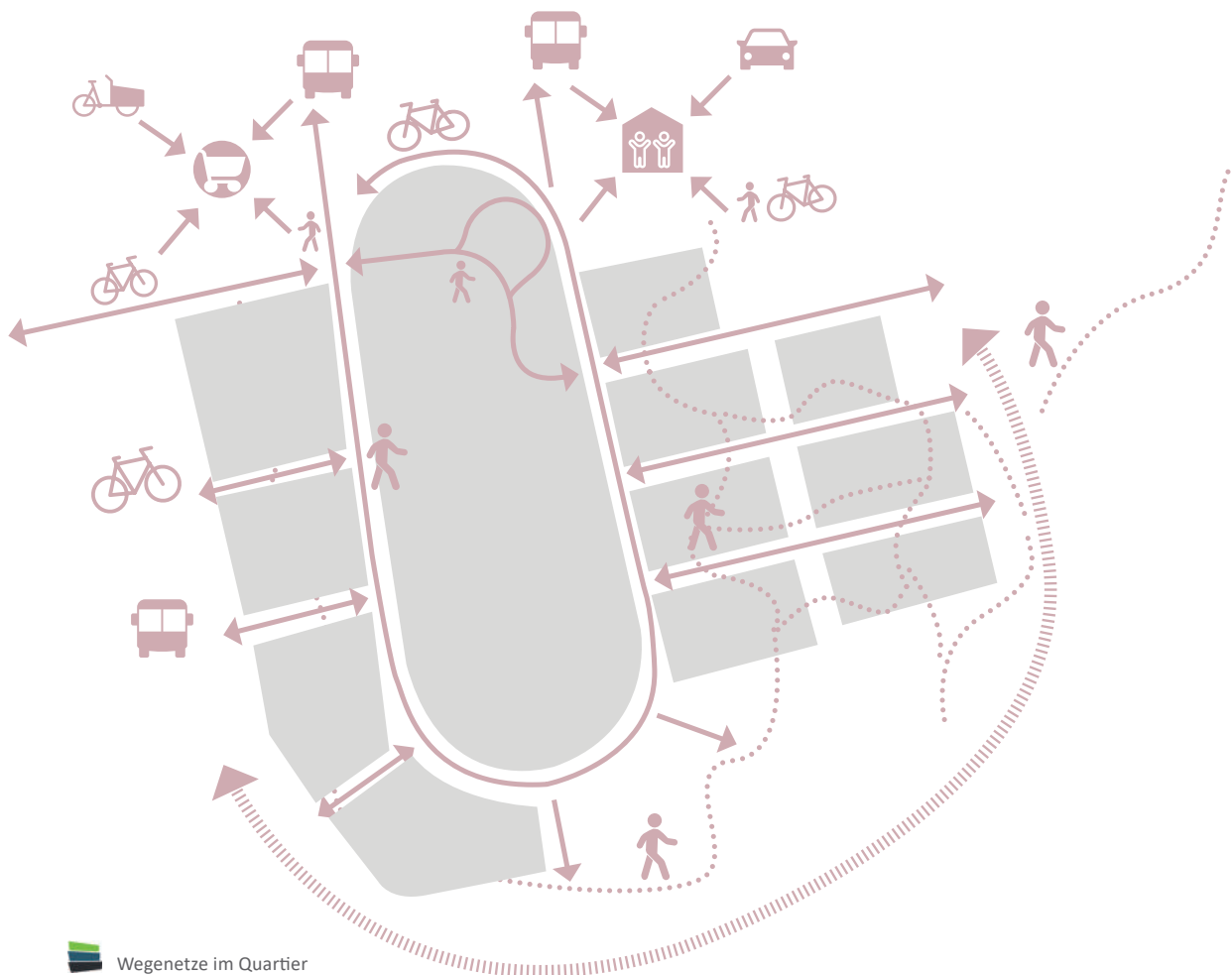
4 Wege durch das Quartier

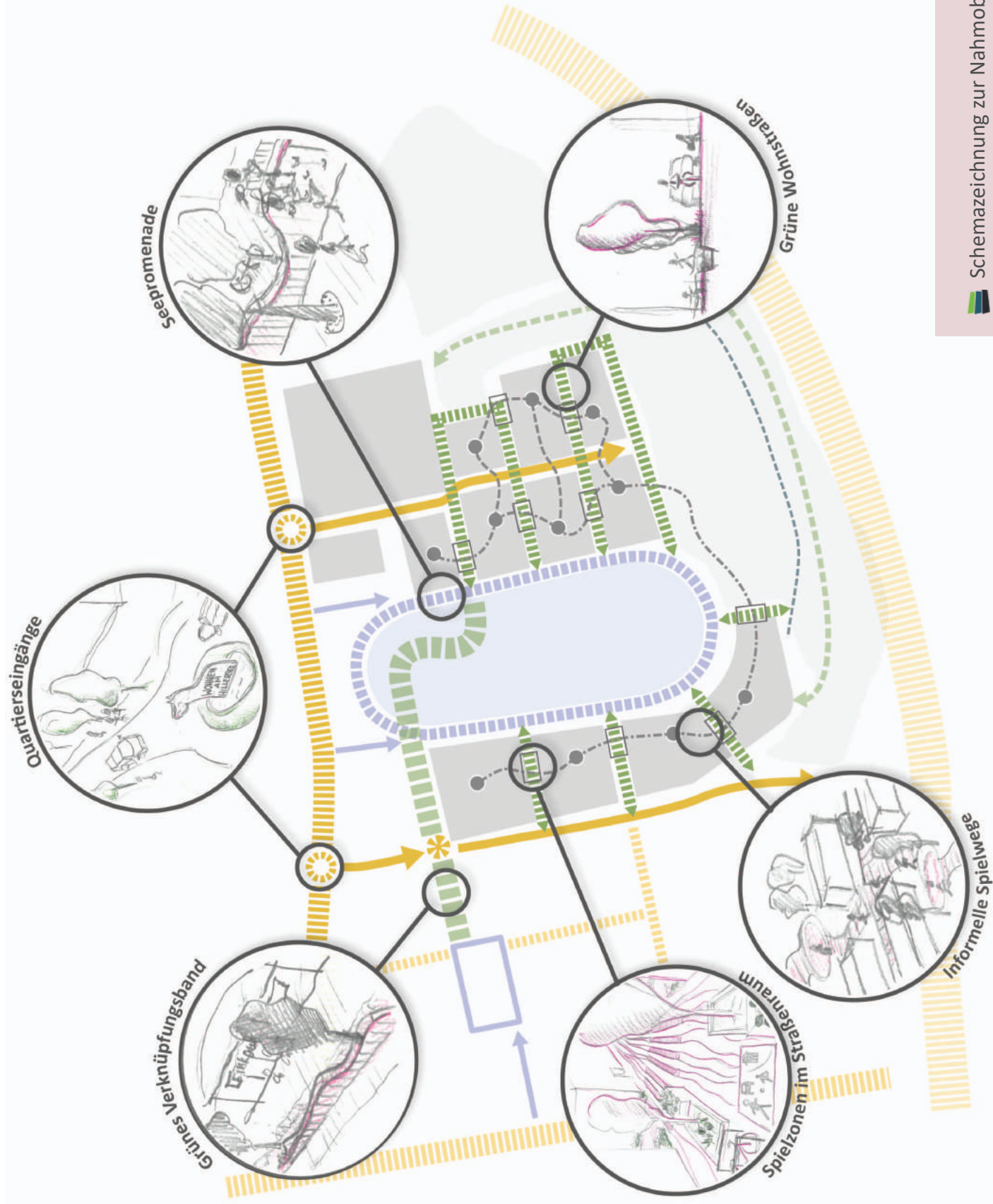
Wege bilden das Rückgrat einer vom Auto unabhängigen Nahmobilität. Wege haben die Funktion als Vernetzungselement quartiersbezogener Freiräume und verbinden Ziele außerhalb des Quartiers. Wege sind vom Autoverkehr separat geführte Wegenetze und integrale Bestandteile von Straßenräumen.

Wege sind im Rahmen geschlossener Wegenetze hierarchisch gegliedert – so hat die um den See geführte Promenade eine zentrale Erschließungsfunktion als Flaniermeile mit einem hohen Grad an Öffentlichkeit. Demgegenüber haben informelle Spielwege als Verbindung von halböffentlichen Wohnhöfen eine nachgeordnete Bedeutung. Ein differenziert gestaltetes Wegenetz macht ein Quartier durchlässig und animiert die Bewohner*innen,

sich zu Fuß und mit dem Fahrrad durch das Quartier zu bewegen.

Somit sollten Wege – und das betrifft die Ebene der konkreten Gestaltung – bewegungsanimierend für Bewohner*innen aller Generationen gestaltet sein. Wegebegleitende motorische Erfahrungselemente sind Anlässe, sich aktiv durch das Quartier zu bewegen. Wege sollten vor allem auch sicher sein und vor allem Kindern ermöglichen, sich ohne Begleitung ihrer Eltern eigenständig durch das Quartier zu bewegen. Sichere Wege haben damit eine herausragende Bedeutung hinsichtlich der Entlastungsfunktion für Familien. Zudem ist die Barrierefreiheit für die alternde Stadtgesellschaft zu berücksichtigen.







4.1 Quartierseingänge

Quartierseingänge bilden die Übergänge vom Bestandsquartier Hillerheide in das neu zu entwickelnde Seequartier. Sie sind in besonderer Weise gestalterisch hervorzuheben. Kleine Platzaufweitungen in den Übergangsbereichen sind eine gestalterische Geste einer Öffnung in das Bestandsquartier. Ihre besondere Gestaltung sollte den in das Quartier sich hinein Bewegenden vermitteln, in einen besonderen Bereich hinein zu wechseln, was die Aufmerksamkeit zur reduzierten Fahrgeschwindigkeiten schärft.

Die Eingangsgestaltungen beziehen sich auf die zwei als Kreisverkehre ausgebildeten Kreuzungspunkte an der Blitzkuhlenstraße. Die Kreisverkehre sind mit einem Gestaltungselement und einem Leitgrün auszustatten, die auf das neue Quartier hinweisen und sich als ein „grünes Corporate Design“ in den Außenräumen im Quartier wiederfinden.



Eine Aufweitung als Platzfläche zur Betonung des Eingangs empfiehlt sich an dem Übergang einer Fuß- und Radwegeverbindung über die Blitzkuhlenstraße.

Quelle: GeoAtlas NRW



4.2 Seepromenade

Entlang des Uferbereichs des neu anzulegenden Sees entsteht eine Seepromenade als umlaufendes Band mit verschiedenen Ebenen. Die Seepromade ist als Flaniermeile und Bewegungsband zu gestalten. Neben einem entspannten Spaziergang um den See soll auch wegebegleitend ein aktivierendes Gehen ermöglicht werden, was nicht nur Kindern ihrem Bedürfnis nach vielfältigen motorischen Erfahrungen entgegenkommt, sondern auch Erwachsene animiert, sich in ihren Bewegungsmöglichkeiten auszuprobieren.

Der Versprung zwischen den Ebenen kann variantenreich für die Integration von motorischen Erfahrungselementen genutzt werden. So können beispielsweise wellenförmig ausgeprägte Bänder zum Balancieren, Klettern und „besitzen“ genutzt werden. Die zu Gruppen angeordnete Bepflanzung bildet Rauminself, die mit besonderen motorischen Erfahrungselementen auszustatten sind. Diese Elemente



sollten nutzungssoffen und vielfältig gestaltet sein und in Verbindung von Ästhetik mit sozialen Gebrauchswerten gestalterische Impulse setzen. Denkbar wäre z. B. die Integration des Motivs der Welle, das linear angebracht variantenreich die Promenade aufwerten würde.



Quelle: GeoAtlas NRW



4.3 Grüne Wohnstraßen

Grüne Wohnstraßen sind als Grünspangen ausgebildet, die in ostwestlicher Ausrichtung die Siedlungsteilräume erschließen – sie sind als verkehrsberuhigte Bereiche gemäß der Beschilderung 325 StVO auszuweisen.

Die Ausstattung mit Grünflächen sollte die zielführende Leitidee der Straßenraumgestaltung sein. In Umkehrung des Blickwinkels sollten mit Grünstrukturen begleitende Straßen die Gestaltung dominieren.

Im Rahmen der planerischen Konkretisierung ist zu prüfen, in welcher Form straßenbegleitend offen geführte Rigolen integriert werden können.

Grünspangen sind in klimatischer Hinsicht wichtig, weil sie eine dämpfende Wirkung auf die Hitzebelastung am Tag haben und somit die Überwärmung der Gebäudestruktur reduzieren können.

Darüber hinaus attraktivieren sie das Erschei-



nungsbild des Straßenraums durch abwechslungsreiche Blüh- und Staudenbeete, die gleichzeitig Lebens- und Nahrungsraum für verschiedene Insektenarten hergeben.

Neben den Wohnhöfen bieten die Flächen Möglichkeiten für Aufenthalt und Begegnung, Spiel und Bewegung.



4.4 Grünes Verknüpfungsband

Das grüne und blaue Verknüpfungsband verbindet das Seequartier mit Alt – Hillerheide. Die motorischen Bewegungselemente entlang der Seepromenade werden als verbindendes Element in die Ost-West-Achse integriert.

Die Gestaltung des Gertrudisplatzes (Leitprojekt 3) sollte mit dem Gestaltungsduktus des Seequartiers korrespondieren.

Zudem wird über die Integration des Leitgrüns ein weiteres Vernetzungselement aufgenommen.



Quelle: GeoAtlas NRW



4.5 Informelle Spielwege

In Nord-Süd-Ausrichtung angelegte informelle Spielwege verbinden die Wohnhöfe – sie stellen die Durchlässigkeit zwischen den Höfen nicht nur für Kinder her. Die informellen Spielwege ermöglichen Kindern ein sicheres Durchstreifen der Siedlung. Die Spielwege sind vom Ausbaustandard mit wassergebundenen Wegedecken zu versehen sowie mit motorischen Erfahrungselementen naturnah gestaltet und wegebegleitend anzulegen. Die informellen Spielwege münden in so genannten Spielzonen, die gestalterisch besonders betont sind und sich innerhalb der verkehrsberuhigten Straßen gegenüber des sich anschließenden Straßenraums abheben.



Quelle: Geotlas NRW



4.6 Spielzonen im Straßenraum

Im Querungsbereich der informellen Spielwege mit den Erschließungsstraßen werden Spielzonen in den Straßenraum integriert. Es sind besonders gekennzeichnete Bereiche, die auf Grund ihres Materials die Oberflächentextur des Straßenraums unterbricht und damit erkennbar signalisiert wird, dass hier eine besondere Zone aus dem Straßenraum herausgeschnitten ist. Straßenverengungen an den beiden Seiten der Spielzonen führen zu verminderten Fahrgeschwindigkeiten.



Quelle: GeoAtlas NRW





4.7 Wegenetz im Landschaftsraum

Das Prinzip geschlossener Wegenetze ist auch im südöstlich, sich anschließenden Landschaftsraum anzuwenden. So ist eine durchgängige Wegeverbindung von dem naturnahen Bewegungspark in nördlicher Richtung entlang

der geplanten ökologischen Ausgleichsfläche mit Anschluss an die Grünspangen anzulegen.

Diese Wegeverbindung bildet sich im vorliegenden Vorentwurf zur Freiraumplanung ab.

Quelle: GeoAtlas NRW

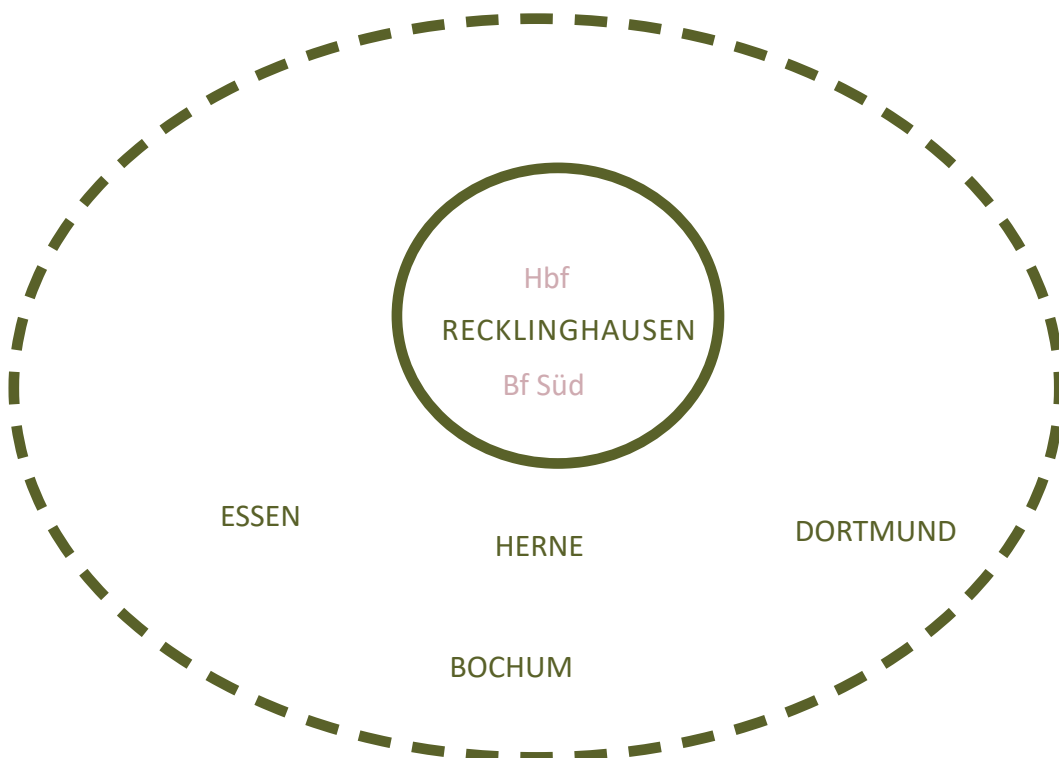


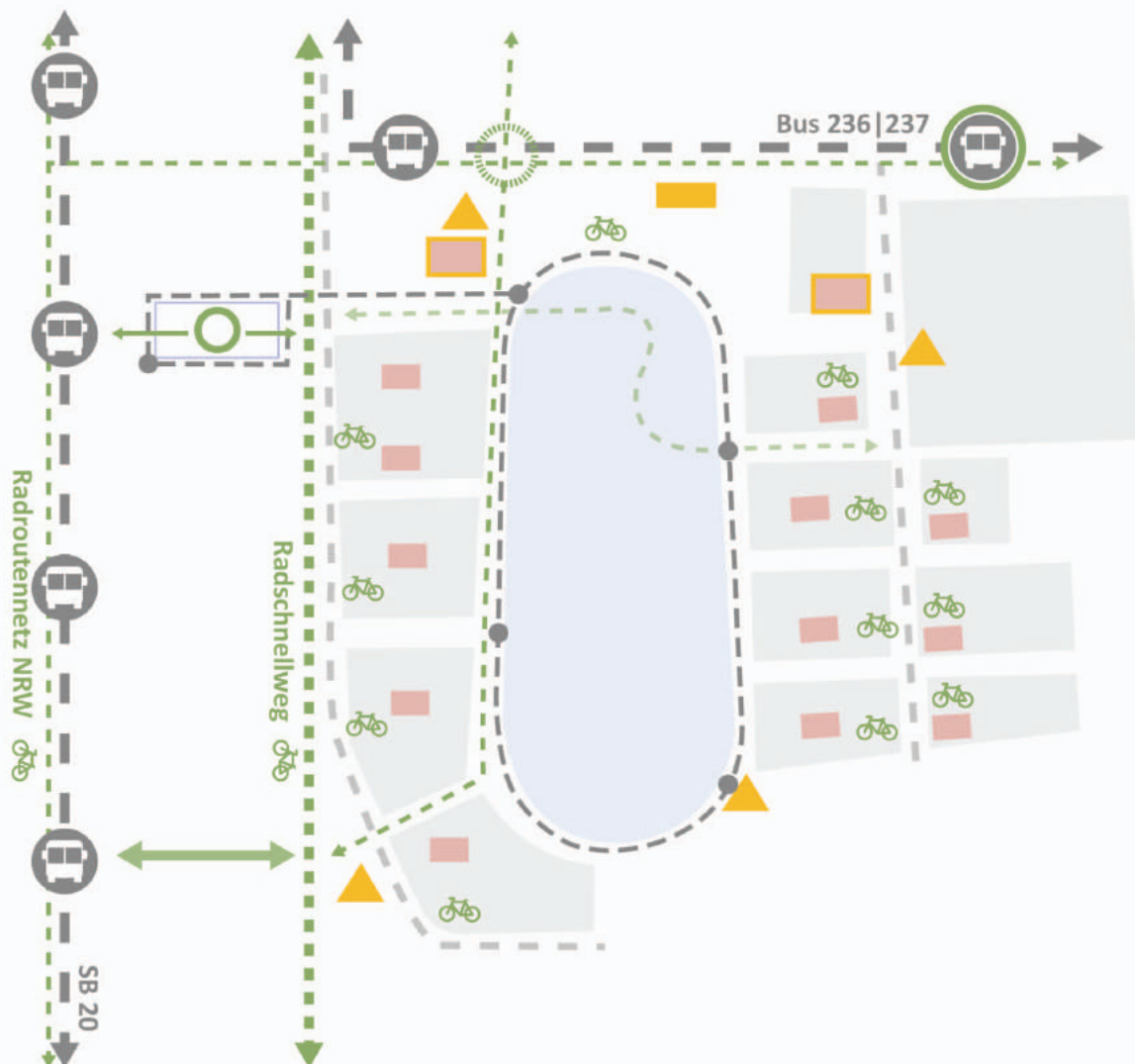
5 Infrastruktur zur Stärkung der Nahmobilität

Neben qualitätvollen Freiräumen und geschlossenen Wegenetzen bedarf es ergänzender Infrastruktureller Angebote, um Anreize für eine multimodale Mobilität zu erzielen. Multimodales Verkehrsverhalten umfasst die Nutzung eines eigenen PKWs als auch die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Das Potenzial für multimodales Verkehrsverhalten ergibt sich aus Haushalten, bei denen die Zahl der Mitglieder mit einem Führerschein die Anzahl verfügbarer PKWs übersteigt. Multimodales Verhalten, das mit der Zielsetzung eines autoarmen Quartiers einhergeht, bedarf entsprechender Angebote mit Anreizfunktion. Der Standort des Quartiers, seine Nähe zu Bushaltestellen und seine relative Nähe zum Hauptbahnhof bieten ein großes Potenzial für die intermodulare Mobilität, d. h. die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel

auf einem Weg. So steht z. B. die Fahrt mit dem Fahrrad zu den Bushaltestellen und zum Hauptbahnhof im Fokus des Ausbaus der Radwegeinfrastruktur. Die Stärkung der auto-unabhängigen Nahmobilität kann nicht auf isolierte, stadträumliche Inseln fokussiert werden. Nahmobilität ist ein integraler Bestandteil eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes, das konsequent die modale und intermodale Mobilität strategisch in den Vordergrund rückt. Die zielführende Verknüpfung beider Ebenen – der quartiers- und der gesamtstädtischen Ebene – ergibt sich aus der aktuellen Bearbeitung eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes.

In den Blick genommen sollte zudem auch die Verknüpfung und die Qualität der überregionalen Anbindung an die Metropolregion Ruhr.





Legende

-  Bushaltestelle
-  Bushaltestelle mit Mobilstation
-  Mobilstation
-  Mobilpunkt
-  Ringlinie für Kleinbusse mit Haltestelle
-  Hol- und Bringszone für KiTa und Schule
-  Quartiersgaragen / Parkhaus
-  Parkdeck / Stellplatzanlagen
-  Fahrradabstellanlagen in Hauseingangsbereiche integriert
-  Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer

5.1 ÖPNV

Der öffentliche Nahverkehr ist ein zentraler Bestandteil des Umweltverbundes und bildet das Rückgrat einer modalen und intermodalen Mobilität. Für das neue Seequartier haben die Linien 236 und 237 mit einer Linienführung entlang der Blitzkuhlenstraße sowie der SchnellBus SB 20 an der Herner Straße eine Erschließungsfunktion für das Quartier Hillerheide. Der NachtExpress NE 5 bedient die Strecke des SB 20 nächtlich an Wochenenden und Feiertagen. Die Linien 236 und 237 führen zum Recklinghäuser Hauptbahnhof, die Linie SB 20 verbindet den Herner Bahnhof mit dem Recklinghäuser Hauptbahnhof. Während der SB 20 im 10-Minutentakt fährt, erreichen die Linie 236 die Haltestellen halbstündlich und die Linie 237 diese im Stundentakt. Für die Linien an der Blitzkuhlenstraße ist mit der Entwicklung des neuen Quartiers eine Taktverdichtung zu prüfen.

Die Linienführungen entlang der Blitzkuhlenstraße und der Herner Straße tangieren das Seequartier im westlichen und nördlichen Bereich. Auf Grund der Dimension des Seequartiers befinden sich die überwiegenden Siedlungsteilräume außerhalb des empfohlenen Radius von 300 m Entfernung zu Hal-

testellen des ÖPNV – daraus ergibt sich eine unzureichende fußläufige Erreichbarkeit für einen großen Teil des Seequartiers. Eine optimale Anbindung des Quartiers an den ÖPNV wäre mit einer Linienführung der Buslinien durch das Quartier zu erreichen. Eine zweitbeste Variante wäre eine Linienführung des SB 20 über die Heidestraße. Unter Beibehaltung der aktuellen Linienführung der bestehenden Buslinien wären als Zukunftsvision autonom fahrende Kleinbusse als Zubringer zu den Haltestellen einzurichten. Das Seequartier ist für diese, in der Zukunft liegende Alternative von autonom fahrenden Elektrobussen ein geeignetes Referenzquartier.

Die optimale Variante einer Anbindung des Seequartiers an das Netz des ÖPNV wäre die Verlängerung der U 35 von Herne Stünkede mit jeweils einem Haltepunkt im nördlichen und südlichen Bereich des Seequartiers. Über diesen Anschluss wäre das Quartier mit Bochum bis zur Ruhruniversität vernetzt. Über diese Maßnahme würde sich die Umstiegsquote auf den ÖPNV am deutlichsten erhöhen.

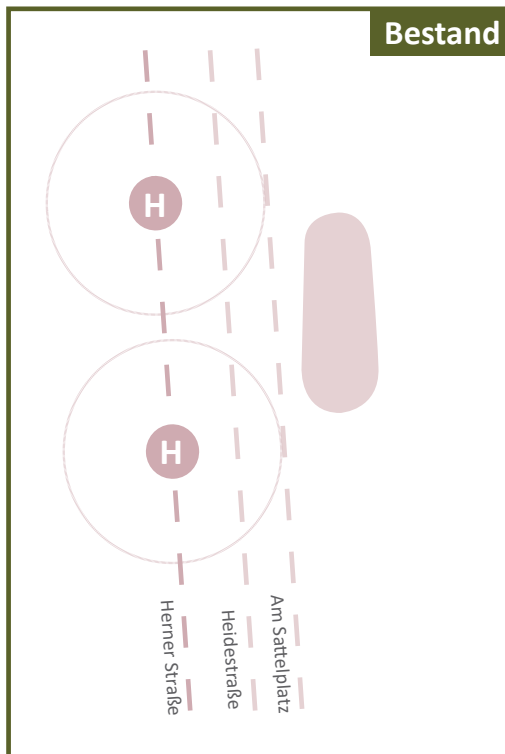
Grafische Darstellungen der Variantenentwicklung siehe Seite 30.

5.2 Standorte der Bushaltestellen

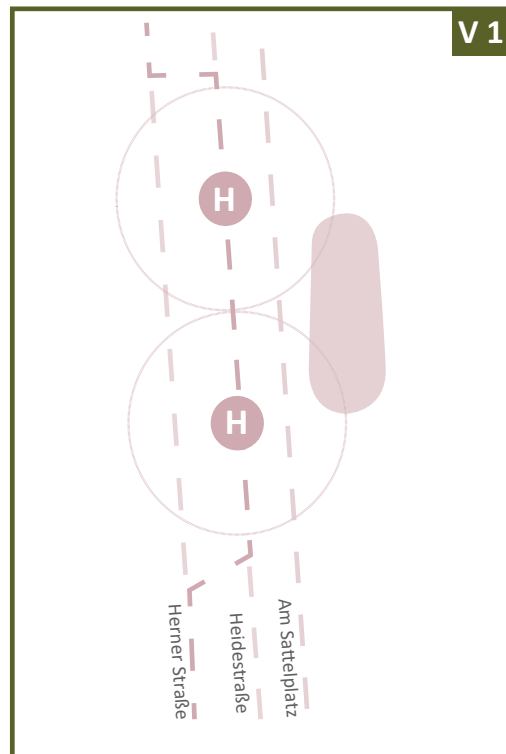
Die Empfehlungen für die Standorte der Buslinien entlang der Blitzkuhlen- und der Herner Straße gehen davon aus, dass sich kurz- bis mittelfristig eine Binnenerschließung des Seequartiers mit dem ÖPNV nicht realisieren lässt – der derzeitige Stand der Masterplanung sieht keine Binnenerschließung des Seequartiers durch den ÖPNV vor. Die Bushaltestellen der Linien 236/237 an der Blitzkuhlenstraße und der Linie SB 20 an der Herner Straße sind vor dem Hintergrund kurzer Wegstrecken und optimaler Anschlüsse an das Seequartier neu zu positionieren. An der Blitzkuhlenstraße sind zwei Bushaltestellen anzubringen, wovon die westliche Haltestelle in Zuordnung zu der Querungsstelle der Straße mit der geplanten Fuß- und Radwegeverbindung steht. An der Herner Straße empfiehlt sich für die Buslinie SB 20 ein ergänzender Standort an der Gertrudisstraße / Herner Straße.



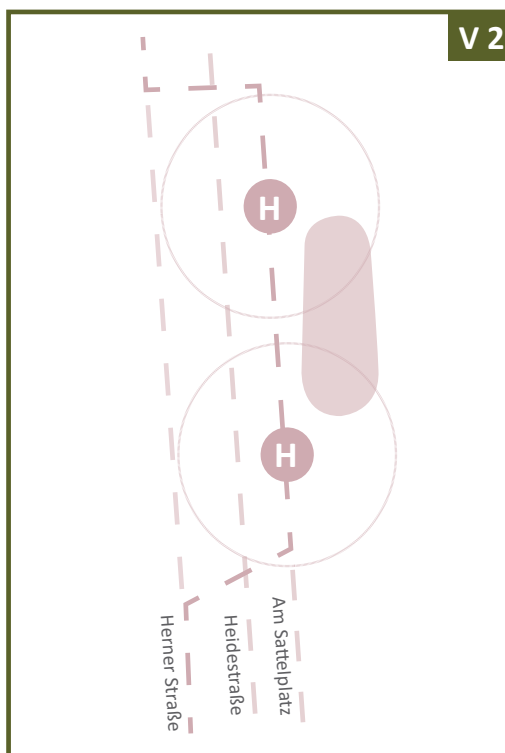
Variantenentwicklung zur Attraktivierung des ÖPNV



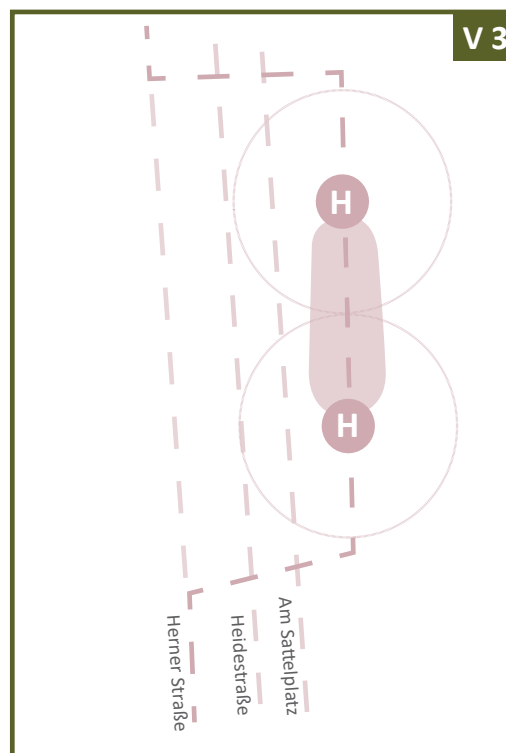
Bestehende Buslinienführung über die Herner Straße:
 vs. 60-65 % hoher Anteil am motorisierten Individualverkehr



Verlegung der Buslinienführung in die Heidestraße:
 vs. 60-62,5 % hoher Anteil am motorisierten Individualverkehr



Verlegung der Linienführung in die Straße Am Sattelplatz:
 vs. 55-60 % hoher Anteil am motorisierten Individualverkehr



Weiterführung der U-Bahnlinie U35 durch das neue Quartier:
 vs. 45-50 % hoher Anteil am motorisierten Individualverkehr

5.3 Mobilstationen

Mobilstationen dienen der Förderung der modalen und intermodalen Mobilität – Haltestellen sind ein integraler Bestandteil von Mobilstationen. Mobilstationen unterliegen einer Hierarchisierung, die abhängig vom Standort und der Bedeutung des Wegenetzknötens ist. Von der Insellösung zur gesamtstädtischen Betrachtungsweise ausgehend ergibt sich die Notwendigkeit der Einrichtung einer zentralen Mobilstation am Hauptbahnhof. Die kurze Entfernung zwischen dem geplanten Seequartier und dem Hauptbahnhof rückt die fahrradbezogene Erreichbarkeit im Rahmen einer einzurichtenden Mobilstation in den Vordergrund. Dezentrale Mobilstationen sind an den Haltestellen an der Herner Straße und Blitzkuhlenstraße einzurichten. Fahrradabstellanlagen sind in die Gestaltung der Bushaltestellen zu integrieren. Die Gestaltung der Mobilstationen an den Bushaltestellen sind nach dem neuesten Stand der Technik vorzunehmen. Dazu gehören z. B. Fahrgastinformationen mit Anzeigetafeln, die die Echtzeit der Verbindungen darstellen. In die Mobilstationen sind zudem Paketabholeinrichtungen zu integrieren, die Lieferverkehre in das Gebiet zumindest teilweise einschränken. W-Lan-Anschlüsse gehören ebenso zum Inventar von Mobilstationen. Die Mobilstation, die der Bushaltestelle nördlich des Seequartiers zugeordnet ist, ist städtebaulich in die Eingangssituation an der Querung der Fuß- und Radwegeverbindung mit der Blitzkuhlenstraße zu integrieren. Um das Warten auf den Bus aktivierend verbringen zu können, ist in den Wartebereich ein bewegungsförderndes Element wie z. B. eine kleinformatige Calisthenicanlage zu errichten. Calisthenicsanlagen sind neue Trendsportangebote - sie können unterschiedlich dimensioniert

werden und bieten Menschen verschiedenen Alters Möglichkeiten körperbezogener Fitnessübungen.

Die Einrichtung einer Mobilstation an der Herner Straße wird durch die fehlende Flächenverfügbarkeit erschwert. Als alternativer Standort bietet sich der Gertrudisplatz an. Der Platz befindet sich in fußläufiger Nähe zu dem neu einzurichtenden Standort der Bushaltestelle der Linie SB 20 an der Kreuzung der Gertrudisstraße mit der Herner Straße. Der städtebaulich gefasste und mit Bäumen bestandene Gertrudisplatz wird vorwiegend als Parkplatz und temporär als Marktplatz genutzt. Eine auf der Fläche einzurichtende Mobilstation enthält Fahrradabstellanlagen für die intermodale Mobilität der zukünftigen Nutzer*innen des Seequartiers, Stellflächen für E-Car-Sharing und Fahrradverleih. Für die elektrobetriebenen Leih-Autos und Fahrräder sind hier Ladesäulen anzubieten. In die Mobilstation sind zudem qualitative, differenzierte Aufenthaltsbereiche zu integrieren. Eine Mobilstation auf dem Gertrudisplatz kann zu einer funktionalen und städtebaulichen Aufwertung des Platzes führen.

Die sich aus der Nahmobilität ergebenden Anforderungen an die Platzgestaltung sind in die planerische Umsetzung des Leitprojekts 3 - Attraktive Mitte Gertrudisplatz (Beschluss des Rates der Stadt Recklinghausen am 14.09.2015) einzuspeisen.



5.4 Quartiersgaragen

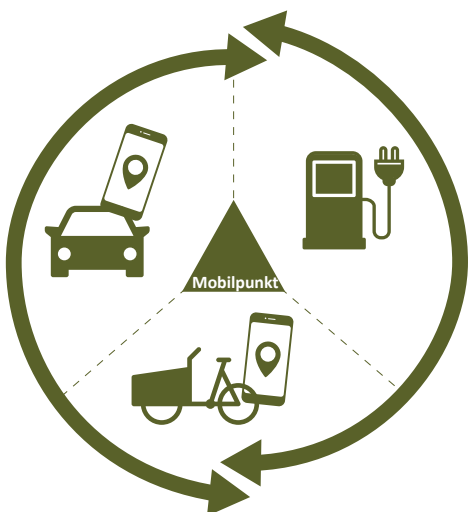
Um ein flächenbeanspruchendes Angebot an ebenerdigen Stellflächen zu beschränken, sind die notwendig vorzuhaltenden Stellflächen in Form von Quartiersgaragen anzubieten. Im Norden sieht die Masterplanung jeweils eine Quartiersgarage und ein Parkhaus vor.

Für die einzelnen Blockinnenbereiche sind Parkdecks anzulegen. Die Anlagen sollten so angelegt sein, dass sie von den in Nord-Süd-Richtung angelegten Wohnsammelstraßen - wie in der Masterplanung abgebildet - erschlossen werden.



5.5 Fahrradabstellanlagen

Das Fahrrad ist das wichtigste Fortbewegungsmittel für die Überwindung von kurzen Distanzen im Nahbereich. Eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrads ist der weitestgehend barrierefreie Zugang. Fahrradabstellanlagen sollten in das Gebäude möglichst ebenerdig integriert werden. Vor dem Gebäude sind Fahrradabstellanlagen für ein kurzzeitiges Abstellen in den Hauseingangsbereich zu errichten. Eine Hauseingangsgestaltung sollte auch Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen sowie kleinräumige Aufenthaltsbereiche im Übergang vom privaten in den öffentlichen Raum aufweisen.



5.6 Mobilpunkte

Mobilpunkte sind dezentrale, in der Hierarchisierung der Mobilstation nachgeordnete Standorte mit Flächen für Lastenräder und Car-Sharing Fahrzeuge. Lastenräder, die über eine entsprechende Mobil-App gemietet werden können, dienen z. B. dem Einkauf beim Nahversorger oder Einkauf an Marktagen auf dem Getrudisplatz. Die Standorte verfügen über Ladestationen für elektrobetriebene Car-Sharing Fahrzeuge und private elektrobetriebene Fahrräder (zwei Varianten: 1. Ladesäulen oder Fahrradständer mit angebrachten Steckdosen, 2. Schließfächer, in die der Akku eingeschlossen wird).



5.7 Fahrradtrassen

Sichere und mit einem hohen Komfort ausgebaute Fahrradtrassen sind eine Grundvoraussetzung für die modale und intermodale Mobilität. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fahrradtrasse ist als Radschnellwegeverbindung in die Recklinghäuser Innenstadt bis zum Hauptbahnhof auszubauen. Der Hauptbahnhof liegt zum Seequartier in einer Entfernung von 3,2 km und ist in 12 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen – eine Wegestrecke, die auch für Alltagsfahrer zu bewältigen ist. Die geplante Mobilstation am Hauptbahnhof ist ein wichtiger Baustein zur Stärkung der autofreien Mobilität. Ergänzend zu der Trassenführung ist eine Mobilstation am Hauptbahnhof nach dem neuesten Stand der Technik einzurichten. Zudem ist auch der Bahnhof Recklinghausen Süd an ein Fahrradnetz mit einem hohen Komfort an das neue Seequartier anzubinden. Die Strecke ist 5 km vom Seequartier entfernt und ist in 16 Minuten vom Seequartier aus erreichbar. Diese Strecke weist für Fahrradfahrer ab

der Unterführung unter der A 2 derzeit einen hohen Komfortverlust auf und ist mit vielen Konfliktstellen behaftet. Daher ist nicht nur für die bewegungsaktiven Menschen eine Fahrradschnelltrasse in Nord-Süd-Richtung mit Anschluss an den Herner Hauptbahnhof auszubauen. Die Binnererschließung für Fahrradfahrer bedarf keiner separaten Trassenführung. Der Ausbaustandard der Straßen sowie die Ausweisung mit Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. der Widmung als verkehrsberuhigte Zone gemäß Beschilderung 325 StVO ermöglichen ein sicheres Befahren.

Die Radschnellwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung, an die das Seequartier angeschlossen wird, die alternative Radwegeverbindung entlang der Promenade sowie die Anlage von Fahrradwegen im Zuge des Umbaus der Blitzkuhlenstraße sind in der Masterplanung festgeschriebene Maßnahmen, die die fahrradbezogene Mobilität im hohen Maße stärken.

5.8 Hol- und Bringzonen für KiTa und Schule

Die Verkehrssituation vor Schulen ist zu Zeiten des Schulanfangs und Unterrichtsschluss in hohem Maße durch Eltern-Bringverkehre belastet. Um zu vermeiden, dass Kinder mit dem „Elterntaxi“ bis zu der neu einzurichtenden Grundschule und KiTa im Seequartier gebracht werden, ist an der Blitzkuhlenstraße eine Eltern-Bringzone einzurichten. Eine solche Zone

ist beiderseitig an der Querung des geplanten Rad- und Fußwegs mit der Blitzkuhlenstraße zu integrieren. Über die geplante Querungshilfe können Eltern ihre Kinder über die Blitzkuhlenstraße sicher begleiten und sie dann eigenständig zur Schule gehen lassen, ohne eine weitere Querung zu überwinden.

5.9 Hierarchisierung des Straßensystems

Die verkehrliche Binnererschließung differenziert sich in Straßen mit verschiedenen Klassifizierungen. Die nördlich in das Quartier führenden Straßen bilden die Haupteerschließung und sind als Tempo-30-Zonen ausulegen.

Die in Ost-West-Richtung angelegten und als grünen Wohnstraßen bezeichneten Straßen

sind als verkehrsberuhigte Bereiche gemäß Beschilderung 325 StVO zu widmen. Die Grünspangen sind von ihrer Gestaltung deutlich von den Haupteerschließungsstraßen zu unterscheiden. Der Wechsel des Gestaltungsdukus und des Oberflächenmaterials bezieht sich ebenso auf den Kreuzungsbereich der Grünspangen und Seepromenade.



6 Handlungsstrategien

6.1 Mobilitätsmanagement

Mit dem Ziel der Stärkung modaler und intermodaler Mobilität und der Fokussierung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist die Einrichtung eines gesamtstädtischen Mobilitätsmanagements zu empfehlen.

Ein Mobilitätsmanagement könnte die Aufgabe wahrnehmen, das Verhalten der zukünftigen Bewohner*innen des Seequartiers in Richtung autofreier Mobilität zu beeinflus-

sen und beispielsweise Prozesse der gemeinschaftlichen Selbstorganisation von Car-Sharing anzuschieben und zu verankern. Im Rahmen von öffentlichkeitswirksamen, durch das Mobilitätsmanagement initiierten und getragenen Kampagnen sind insbesondere die gesundheitlichen Aspekte einer autofreien Mobilität herauszustellen. Es gilt, offensiv nicht den Verzicht, sondern den individuellen Mehrwert einer multimodalen Mobilität zu kommunizieren.

6.2 Corporate Design

Das Seequartier ist auf die Zukunft ausgelegt – eine Zukunft, die unter Einbeziehung möglicher neuer technischer Entwicklungen diese in ihrer grundsätzlichen konzeptionellen Grundausrichtung möglich macht und stärkt. Ein großer Mehrwert eines Quartiers, das Menschen in Bewegung bringt, in öffentlichen Räumen sichtbar macht und zu mehr Gemein-

sinn führt, bringt ein Mehr an Lebensqualität hervor. Diesen Mehrwert gilt es, in Form eines intelligenten Brandings offensiv zu vermarkten. Ein solches Branding hat einen Einfluss auf die Haltung und damit auch auf das Verhalten der zukünftigen Bewohner*innen des Quartiers, des Stadtteils und über die Grenzen des Stadtteils hinaus.

6.3 Beteiligung und Kommunikation

Der Städtebau, die Erschließung sowie die infrastrukturelle Grundausstattung bilden den Rahmen für eine modale und intermodale Mobilität – das Verhalten der Bewohner*innen ist eine weitere zentrale Stellgröße. Diese gilt es, im Rahmen eines umfassenden Kommunikations- und Beteiligungsprozesses zu aktivieren. Anlass dazu sind die Vorüberlegungen für die partizipative Gestaltung der als „weiße Flächen“ definierten Hofbereiche. Über die Bewerberlisten können die zukünftigen Bewohner*innen eingeladen und im Rahmen von geeigneten Formaten an der Entwicklung von Ideen zur Ausgestaltung ihrer Wohnhöfe beteiligt werden.

Neben der konkreten Gestaltung werden auch Möglichkeiten zur gemeinschaftlichen Organisation von Mobilität mitdiskutiert und vereinbart.

Das neue Seequartier befindet sich am Rande des Bestandsquartiers Hillerheide. Im Rahmen des zukünftigen Umbaus des Bestandsquartiers Hillerheide sind beide Prozesse aufeinander zu beziehen. So sind insbesondere die im ISEK enthaltenen Leitprojekte auf die konzeptionelle Entwicklung und Konkretisierung des Seequartiers zu beziehen.

Komplexe Vorhaben der Siedlungsentwicklung führen zu Veränderungen in den Bestandsquartieren, was oftmals eine skeptische Grundhaltung der angestammten Bewohner*innen hervorruft. Um von Beginn an negative Grundeinstellungen seitens der „Alteingesessenen“ nicht entstehen zu lassen, ist eine kontinuierliche, offene Kommunikation, die den Prozess der Quartiersentwicklung transparent macht, notwendig.



Kinder und ältere Menschen haben ein anderes Mobilitätsverhalten als Erwachsene. Dies muss bei der Entwicklung für Alle berücksichtigt werden.



