

**Eine Stellungnahme zur Beschlussvorlage Nr. 0952 / 2020 / 6 TOP 28**  
**Beschluss des Rates der Stadt Essen vom 26.08.2020**

26.11.2020

Bal.009 013 c

Die o.g. Niederschrift ist mit großem Interesse zur Kenntnis genommen worden. Die Neugestaltung ist sicher ein dringendes Anliegen des Wassersportes. Doch ist zu bedenken, dass gerade an dieser Stelle in Essen tagtäglich eine große Anzahl von Menschen, diesen Bereich am Baldeneysee aus Gesundheitsgründen aufsuchen. Man sollte nicht über ihre Köpfe hinweg beschließen, was sie sich zu wünschen haben. Man sollte sie beteiligen, und ihre Meinung respektieren.

Es ist zu beobachten, dass zur Zeit der MIV am See massiv zunimmt, dass immer mehr Menschen mit dem eigenen Auto zum See kommen, weshalb diese Entwicklung einer besonderen Aufmerksamkeit bedarf, da es doch unter den heutigen Umständen dies zu vermeiden gilt. Durch die ins Auge gefassten Maßnahmen wird dieser Entwicklung nicht entgegengewirkt; das geplante Vorhaben unterstützt vielmehr durch die Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten und entsprechender Gestaltung der Aus- und Zufahrten zum Regattabereich die Verlockung, das eigene Auto weiter zu nutzen. Mit diesem autogerechten Planen und Bauen steht das Vorhaben in krassem Gegensatz zu der in der Stadt Essen aus Klimaschutzgründen vorgesehenen Maßnahmen, den Parkraum zurückzufahren und neu zu organisieren. Es widerspricht schlicht den gesteckten Klimazielen der Stadt Essen.

Unter Sachstandsdarstellung der Vorlage fehlt der alles umfassende Grundgedanke für den Anlass zur Veränderung, die durchschlagende Idee für den Eingriff in eine bestehende, voll funktionsfähige Anlage, die wegen ihrer Lage und natürlichen Ausgestaltung alle Besucher und Aktivisten von je her, jeden Tag erneut begeistert und ein rundum gesundes Umfeld für Sport und Erholung bietet. Warum soll sie verändert werden? Korrektur und Reparatur in überschaubarem Rahmen und gezielt am Bestand wären hier doch eher angebracht und kostengünstiger als grundsätzliche Veränderungen. Dies sollte – bei allem anerkennenswerten Streben nach sich vermeintlich lohnenden Verbesserungen – für alle Eingriffe in den Bestand gelten; Abriß und Neubau sind durch die Vorlage in keinsten Weise begründet.

Es geht alle an, die als Betroffene in Frage kommen: Die Wettkampfsportler, die Freizeitsportler, die Erholungsuchenden, und damit sollte ein solches Projekt auch der Info und Mitkenntnis sowie der Teilhabe an den Beschlüssen zur Sache der ganzen Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Eine möglichst breit angelegte Bürgerbeteiligung und Bekanntmachung des Vorhabens ist erforderlich. Ein Konzept für die "Anzeige vor Ort" müsste als unverzichtbarer Bestandteil des Projektes – wie auch unter § 24 der Gemeindefassung verlangt – in der Beschlussvorlage enthalten sein. Eine Realisierung sollte aus diesem Grund kurzfristig nachgeholt werden.

Außerdem: Freizeitsportler und Erholungsuchende beherrschen während der ganzen Woche das tägliche Geschehen am See, der Wettkampfsport jedoch nur zu Trainings- und Veranstaltungszeiten abends und zum Wochenende. Das ganze Areal wird so im wesentlichen vom Freizeitsport und Erholungsuchenden dominiert, weshalb es mehr als angebracht sein muss, diese Nutzergruppe mit einzubeziehen und ins Bild zu setzen, und zwar bevor mit dem Projekt und dessen Ausschreibung begonnen wird. Nur so wird beim Bürger der Zwang zur nachträglichen Akzeptanz von fortgeschrittener Planung vermieden.

Ein wesentliches Ziel aller Maßnahmen muss sein, die frische und gesunde Luft am See sowie den Erholungswert des Areals zu erhalten. Dazu zählt einerseits die Minderung des MIV's, und damit die Notwendigkeit, die Attraktivität des ÖPNV's zu steigern. Wenn das auch nicht als erklärtes Ziel des Vorhabens aus dem Protokoll hervorgeht, sollte aber folgendes gelten:

Der ÖPNV (Bus-Verkehr für die Zeit bis zum Abschluss der Verbesserung des S-Bahnzugangs) sollte wieder funktionieren (hierzu auch 04 der Anlage): Die Verbindung zum Bf Werden im Westen und der Anschluss an den Stadtwaldplatz im Osten sollte schnellstens wieder hergestellt werden und – wenn auch in anderer Form als bisher (z.B. als Ringbuslinie, mit oder ohne Schleife im Regattabereich) betrieben und mit geeigneten Werbekampagnen begleitet werden. Gleichzeitig sollten hier umfangreiche und besondere Maßnahmen zur dringend notwendigen Aktivierung des Bf Hülse und seiner rad- und fußläufigen direkten Verknüpfung mit dem Zentrum des Areals ins Auge gefasst und realisiert werden (hierzu auch 05, 08, 09, 10, 12a oder 12b). Eine S-Bahn S 6 kann, i.B. bei Veranstaltungen und in Zeiten hoher Besucherzahlen, auch hier das Rückgrat des ÖPNV sein, und den MIV in Grenzen halten. Die gesetzlich vorgesehene Barrierefreiheit ab 2022 sollte hierbei gleich mit Beginn der Verbesserungsmaßnahmen nicht aus den Augen verloren werden.

Mit der gezielten Reaktivierung des ÖPNV wird erreicht, dass die sich abzeichnende Entwicklung des MIV's unterbrochen oder gar reduziert werden kann. In Zeiten des Klimawandels und aller damit in Verbindung stehender guten Vorsätze und Versprechungen kann nicht ein übergroßer Parkplatz für möglichst viele parkende Autos im Mittelpunkt eines solchen Vorhabens stehen – noch dazu unterstrichen durch die Dominanz einer baulichen Anlage wie einer Parkpalette-; vielmehr sollte hier der gestalterische Charakter einer gepflegten Sport- und Erholungsanlage – wie bei der Errichtung der Anlage angedacht, nur leider in die Jahre gekommen - den Ton angeben. Parkplätze sollten im voraus außerhalb des Regattabereiches mit guter rad- und fußläufiger Verbindung zum Zentrum des Areals, soweit schon vorhanden, reaktiviert ( hierzu auch 11 ) bzw. ausgebaut werden, um auch hierdurch den negativen Einfluss auf die Umgebungsluft durch Fahrzeugabgase dauerhaft zu minimieren ( hierzu auch 06 und 07 ) . Die Einschränkung der zul. Höchstgeschwindigkeit ( 02 ) auf den Zufahrtsstraßen (FvS - und Lerchenstraße ) tut dann ein Übriges zur Erhaltung der Luftqualität.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen haben wir zu Recht „ Vorwegmaßnahmen “ genannt, da sie vor Baubeginn abgeschlossen sein sollten und eine Aussage möglich machen über den Erfolg von einzelnen Vorab - Eingriffen in den Bestand. Maßgebend für den Erfolg der Maßnahmen sind vorrangig die Attraktivität, gefolgt von der gewonnenen Mobilität für Sportler und Besucher am See; wenn dann noch der Weg zum See immer mehr ohne eigenen PKW gewählt wird, sich also der Bau einer Parkpalette nicht mehr empfiehlt, ist die Entwicklung am See auf einem guten Weg und Geld frei für eine Einrichtung wie folgt :

Im Vergleich zum Bus verfügt die S-Bahn über eine große Kapazität und den besten Komfort für den Fahrgast. Der Zugang vom See zur S Bahn ist jedoch wenig Fahrgast – freundlich. Nur die direkte Verbindung zwischen Regattabereich und Bahnhof könnte auf Dauer für den Fahrgast von Interesse sein, die S-Bahn für seine An-und Abreise zu nutzen. Eine bauliche Anlage, bestehend aus einem Aufzugturm von ca 26 m Nutzhöhe , mit Aufzug, Treppen und Aussichtsplattform und einer Fußgängerbrücke vom Turm bis zum Bahnhof könnte hier der richtige Ansatz sein. Turm und Brücke zusammen sollten ein spektakuläres Bauwerk bilden, als Wahrzeichen für den Baldeneysee, evtl. auch mit markanten und gestalterischen Elemen-

ten des Regattaturms; das Bauwerk würde die längst fällige und attraktive Verbindung zwischen See und Bahn verifizieren. Ein separater Ideenwettbewerb hierzu könnte schon morgen stattfinden.

Bis zur Fertigstellung des Bauwerkes sollte die Verbindung zwischen Regattabereich und S-Bahnstation mittels Shuttlebus ( u.U. zu besonderen Betriebszeiten ) gem. 12a oder 12 b der Anlage gehalten werden, wobei der Betrieb gem 12 b sicherlich eine zusätzliche Attraktion für die Seeregion bedeuten würde.

Die in der Anlage aufgeführten Leistungen sind bewußt „Vorwegmaßnahmen“ genannt worden. Sie sind im Rahmen einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse als unumgängliche Reparatur im Bereich Nordufer ohnehin vorzunehmen, sie bieten im Rahmen der Gesamtmaßnahme eine Erleichterung bei u.U. notwendigen Umleitungen in Bauphasen und lassen es zu – was die Akzeptanz und die Entwicklung angeht – eine Zwischenbilanz vorzunehmen. Letzteres könnte dann zu Plananpassungen führen.

Essen, 26.11.2020

Horst-Jürgen Wieschebrink

## Anlage zur Beschlussvorlage vom 26.08.2020

23.11.2020

( Bal.009 013 c )

### Vorwegmaßnahmen

zur Verbesserung der Mobilität für alle , zur Minderung des MIV` s und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Attraktivität des ÖPNV

- |            |  |              |
|------------|--|--------------|
| <b>01.</b> | <b>Bürgerinformation durch mind. 4 Infozentren</b><br><br>Hinweistafeln / Schaukästen o.ä. zur Info der Bürger über die Vorhaben im Seebereich : Bei Seeblick D , FvS-Straße Parkplatz „Holzbrücke“, FvS-Straße Fußgänger – Überweg Hügolos und im Bereich Zielturm  | <b>WFE</b>   |
| <b>02.</b> | <b>Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 km/h</b><br><br>FvSstraße von Haus Nr. 167 bis Schloss Baldeney und Lerchenstraße bis Abzweig Kluse   | <b>ASV</b>   |
| <b>03.</b> | <b>2 sichere Fußgänger-Überwege</b><br><br>3.1 FvS-Straße Höhe Einfahrt Parkplatz „ Parkhotel “ oder Aufgang „ Hügolos “ ( noch in der Örtlichkeit festzulegen )<br><br>3.2 FvS-Straße, westlich Abzweig Lerchenstr.<br>( Zebrastreifen + Blinkleuchte in beide Richtungen o.ä. )  | <b>ASV</b>   |
| <b>04.</b> | <b><u>Alternativ bis bessere Zugänglichkeit S-Bahn abgeschlossen</u></b><br><b>ÖPNV / Bus – Verbindung wieder herstellen</b><br>( Bus von Bhf Werden bis Stadtwaldplatz ) bes. Frequenz an Wochenenden, bei Veranstaltungen, bei günstigen Witterungsverhältnissen :<br>Wiederherstellung der Haltestellen / Infrastruktur / Fahrgastinfo über Abfahrtszeiten<br>( evtl. Busschleife im Regattabereich + Haltestelle ) | <b>Rbahn</b> |

- 05. SPNV / Bhf Hügel Fahrradhilfen ( Gleitrillen )** **DB**  
auf Bahnsteigtreppe bis Fußgängertunnel  
( u.a. Mittelhandlauf Bahnsteigtreppe )
- 06. Ausbau vorhandener Parkplatz SSB ( SeaSideBeach )** **ASV**  
Rep. Randeinfassung u. Flächenausbau / Neue Infrastruktur:  
Unterstand / Sitzgelegenheiten / Toilettenanlage /  
evtl. Trinkwasserbrunnen o.ä. / Fahrradboxen  
( als Ersatz für Ausfall während der Bauphase und grundsätzlich  
zur Entlastung Zufahrt ETUF )
- 07. Weiterer fußläufiger Abgang von FvS-Straße zum See,** **ASV**  
auf Höhe Südtiroler-Stuben ( Brücke / Treppe / Rampe o.ä. )  
als rad – und fußläufige Verbindung  
( zur Entlastung Zugang ETUF )
- 08. SPNV / Bhf Hügel Attraktivitätssteigerung**
- 08. a. Aufzug , Rolltreppe oder Schrägaufzug zur barrierefreien** **DB**  
**Verbindung Bahnsteig – Fußgängertunnel**
- 08. b. Alternativ : Rampe im Böschungsbereich gem. Ideenskizze** **DB**  
**zur barrierefreien Verbindung Bahnsteig – Straße**
- 09. Markierung der Wegführung und dynamischer Schriftanzeiger** **DB**  
Beschilderung, Wegweiser, Markierungen  
Bereich Treppe , Zufahrt , Haltestelle FVS-Straße
- 10. Niveau der Bahnsteigkante z.Zt. ca.25 cm tiefer als Auftritt Triebwagen** **DB**  
Änderung bereits geplant im Rahmen des Bahnsteigausbaus
- 11. Südl. Fußweg FvS-Straße ( Gehweg )** **ASV**  
zwischen Einfahrt Regattabereich ( ETUF ) und Stichstraße bei  
„Tango am Baldeneysee“ wiederherstellen / z.Zt. Gefährdung durch  
Straßenschäden ( Baumwurzeln )  
( zur Entlastung Promenade , Radweg u. Zugang ETUF )

**12. Repräsentatives Überführungsbauwerk an exponierter Stelle**

Zwischen Bhf Hügel ( südlich F.Tunnel ) und Promenadenbereich  
( Multifunktionsplatz / Parkplatz) als Fuß- und Radwegbrücke  
Rampen zu den Wegen aller Richtungen und Ebenen ,  
Personen – Förderturm mit Treppenanlage und Aussichtsplattform

**Alternativ als temporäres Provisorium bis Fertigstellung Brückenbauwerk:**

**Shuttlebus – Verbindung zwischen Fußgängertunnel Bhf Hügel und  
Seepromenade**

**12. a. Shuttlebus** , konventioneller oder elektrischer Betrieb, mit Fahrer

zu besonderen Tageszeiten , an Sonnabenden, Sonn - und Feiertagen saison-  
unabhängig

**12. b. Dto** , jedoch elektrisch , autonom ( s. Monheim ) , sonst wie 12. a.

---

**Bewertung der Maßnahmen**

( Mehrfachnennung ) , jede genannte Maßnahme 1 Pkt

Mehr an :

Mobilität	4	5	7	10	11	12		6	27 %		
Minderung MIV	2	4	6					3	14 %		
Verkehrssicherheit	3	1	10	11	12			5	23 %		
Attraktivität	1	4	5	8	9	10	11	12	8	36 %	
									Gesamtpunktzahl	22	100 %