



Hengsteyseeufer und Koepchenwerk | Ein Erholungsraum
Machbarkeitsstudie 2026

April 2026

Dienststelle: Freianlagen und Gewässer

Helen Rohde

Technisches Rathaus,

Nierfeldstraße 4, Zimmer 104

Telefon (02330) 611 452

Fax (02330) 611 15 452

E-Mail: Helen.rohde@herdecke.de

70.2 Ro

Datum 30.04.2026



Soweit im Text nicht anders gekennzeichnet, wurden sämtliche Grafiken und Fotografien durch den Fachbereich Freianlagen und Gewässer der Stadt Herdecke erstellt; die entsprechenden Bildrechte liegen bei diesem.

Aufgabenstellung und Ziele	7
Raumanalyse	17
Ankunftsort am Schiffwinkel	18
Uferweg Promenade zwischen Schiffwinkel und Koepchenwerk	22
Koepchenwerk und Schieberhaus	24
Mobilitätsanalyse	27
Mobilitätsanalyse – Erreichbarkeit und Verkehrssystem	28
Mobilitätsanalyse – Ruhender Verkehr	32
Erschließung	34
Freiraumkonzept	44
Potentialorte	46
Informationsleitsystem	50
Mobilitätskonzept	53
Mobilitätskonzept– Entwicklungsansätze für die Nahmobilität	54
Erweiterung ruhender Verkehr	56
Lückenschluss Ruhrhöhenwanderweg	58
Ankunftsort Schiffwinkel	62
Uferweg zum Koepchenwerk Promenade Herdecke	68
Koepchenwerk Erschließung und direkte Umfeldentwicklung	74
Koepchenwerk Variante 1	76
Koepchenwerk Variante 2	78
Koepchenwerk Durchwegung Einstieg zum Steig/ Schrägaufzug	80
Schieberhaus	84
Vertikale Erschließung	86
Treppensteig	88
Schrägaufzug	90
Kostenübersicht	92
Genehmigungsbelange und notwendige Abstimmungen	94
Touristische Potentialanalyse	100
Fazit	102



Blick über den Hengsteysee von der Herdecker Seite aus.

Aufgabenstellung und Ziele

Im Rahmen der Internationalen Gartenausstellung (IGA) 2027 prüft die Stadt Herdecke verschiedene Handlungsfelder zur Erschließung und Aufwertung des Koepchenwerks sowie seiner angrenzenden Landschaftsräume.

Ziel ist es, ein integriertes und nachhaltiges Gesamtkonzept zu entwickeln, das sowohl den Anforderungen an Mobilität und Erreichbarkeit als auch an Aufenthaltsqualität, Besucherlenkung und ökologische Verträglichkeit gerecht wird.

Ein zentraler Bestandteil des Projekts ist die Entwicklung eines Mobilitätskonzepts am Hengsteysee, mit dem Schwerpunkt Anbindung des Koepchenwerks und der angrenzenden Landschaftsräume. Hierbei steht zunächst die Beschreibung und Analyse des Bestandes im Vordergrund, wobei insbesondere die verkehrliche Erschließung des Gebietes im Hinblick auf bestehende Infrastrukturen und deren Leistungsfähigkeit untersucht wird. Ergänzend erfolgt eine detaillierte Betrachtung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), einschließlich möglicher Erweiterungsoptionen wie zusätzliche Haltepunkte oder verbesserte Taktungen. Neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sind auch die Kapazitäten des vorhandenen Parkraums sowie mögliche Standortpotenziale für Erweiterungen zu bewerten. Im Sinne eines nachhaltigen Mobilitätsansatzes werden zudem Alternativen zum klassischen Individualverkehr berücksichtigt, beispielsweise Car-Sharing-Angebote, Elektromobilität oder Radverleihsysteme. Abschließend wird eine Prognose des zu erwartenden Verkehrsaufkommens erstellt, die sich an den geplanten Nutzungen und Besucherzahlen der IGA orientiert.

Ein zweites Handlungsfeld umfasst die Gestaltung

des Ankunftsorts am Hengsteysee. Dieser Ort hat eine Schlüsselfunktion als Schnittstelle zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und als erster Kontaktpunkt für Besucherinnen und Besucher. Entsprechend wird eine Gestaltung entwickelt und bewertet, die den Bedürfnissen von Fußgängern, Radfahrenden sowie andere Sportarten und dem motorisierten Individualverkehr gleichermaßen Rechnung tragen. Die Fläche soll multifunktional kodiert werden, sodass sie sowohl als Aufenthalts- und Veranstaltungsort dient, als auch die Funktion eines Kreuzungspunktes und eines Parkplatzes erfüllt. Darüber hinaus ist die Integration ökologischer Gesichtspunkte – etwa durch Grünstrukturen, wasserdurchlässige Beläge oder naturnahe Gestaltungselemente – ein wesentliches Kriterium für die Planung.

Mit dem dritten Handlungsfeld wird die Gestaltung des Ruhrufers in den Blick genommen. Hier steht die Verbesserung der Fuß- und Radwegeinfrastruktur im Vordergrund. Ziel ist es, attraktive, sichere und durchgängige Wegebeziehungen zu schaffen, die sowohl die Alltagsmobilität als auch die touristische Nutzung fördern. Dabei werden verschiedene Varianten geprüft, die Aspekte wie Barrierefreiheit, Wegebreiten, Wegematerialien sowie landschaftliche Einbindung berücksichtigen.

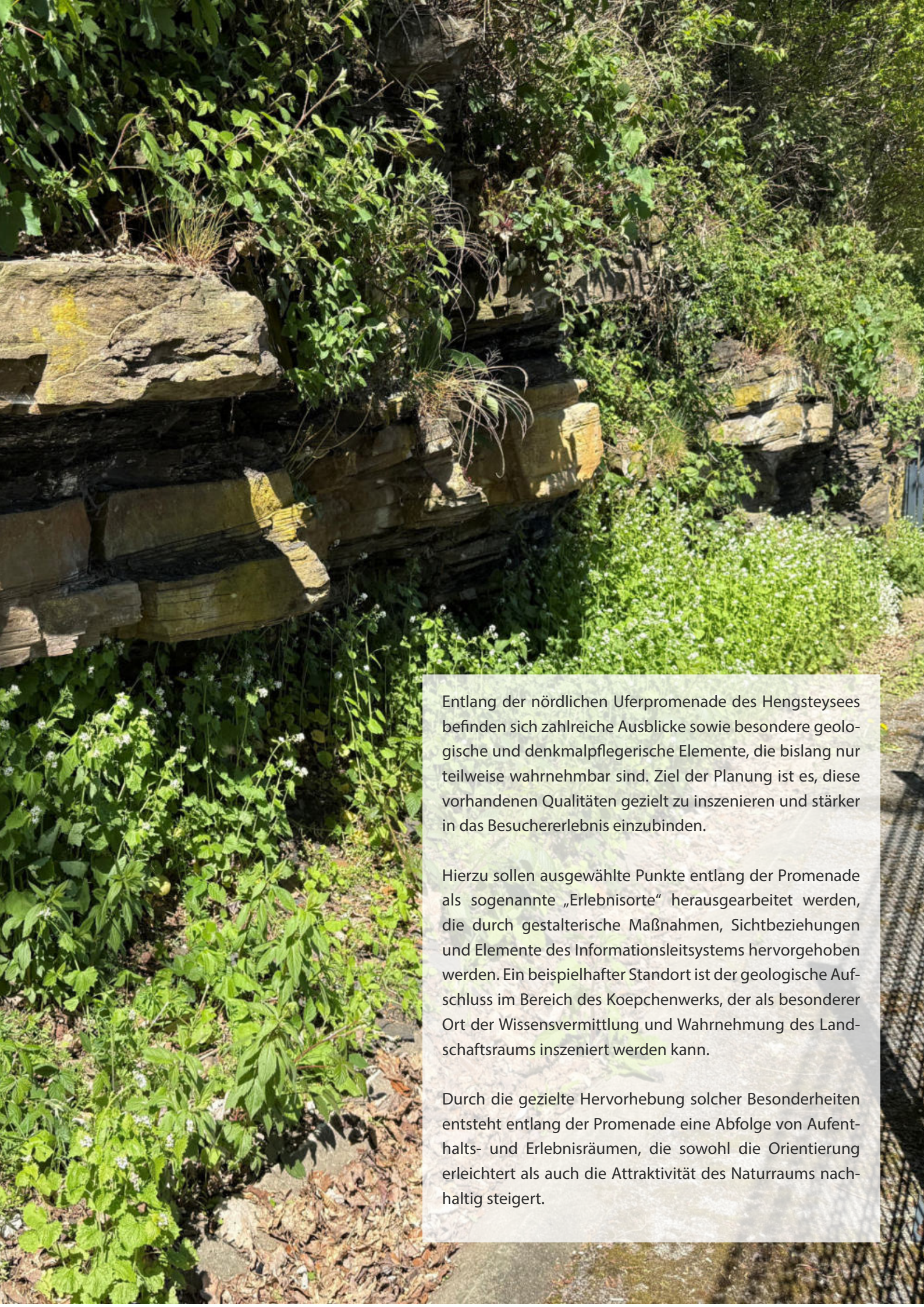
Das vierte Handlungsfeld schließlich betrifft das Koepchenwerk selbst. Neben der Ertüchtigung bestehender Wald- und Wirtschaftswege auf dem Gelände der RWE ist hier insbesondere der Lückenschluss des Wegenetzes durch die Öffnung des Balkons am Schieberhaus vorgesehen, um die Wegeführung erlebbarer und zusammenhängender zu gestalten. Hinzu kommt die Erschließung des Schrägaufzugs, der als potenzielles Besucherhigh-

light eine besondere Bedeutung für das Gesamtprojekt einnimmt. Eine vertiefende Analyse der Studie des Schrägaufzugs dient dabei der Bewertung seiner zukünftigen Nutzbarkeit.

Als weiteres Handlungsfeld folgt die Analyse und Auswertung des Tourismuspotentials am Hengsteysee. Ziel ist es, das Gebiet nicht nur als infrastrukturell erschlossenes Areal, sondern auch als attraktives touristisches Ziel innerhalb der Region Mittleres Ruhrtal und des Märkischen Sauerlandes zu positionieren. Hierzu werden bestehende Besucherströme, Zielgruppenstrukturen und Aufenthaltsmuster untersucht, um die Nachfragepotenziale zu quantifizieren. Darüber hinaus erfolgt eine Bewertung der vorhandenen touristischen Infrastruktur, wie Gastronomie, Freizeitangebote, Beherbergungskapazitäten und kulturelle Angebote. Von besonderer Bedeutung ist die Schnittstelle zwischen Natur- und Kulturtourismus: Der Hengsteysee mit seinen Wasserflächen und Uferbereichen bietet Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten, während das Koepchenwerk als Industriedenkmal ein kulturelles Alleinstellungsmerkmal darstellt. Fachlich rückt zudem die Frage nach nachhaltigen Tourismuskonzepten in den Fokus, beispielsweise durch umweltfreundliche Mobilität, naturverträgliche Besucherlenkung und die Entwicklung zielgruppenorientierter Angebote wie Themenführungen, digitale Informationssysteme oder Erlebnisrouten.

Obwohl das Koepchenwerk in attraktiver Lage am Hengsteysee liegt – unmittelbar am Ruhrhöhenweg und am RuhrtalRadweg – ist es bislang nur eingeschränkt touristisch erschlossen. Im Rahmen der IGA 2027 soll daher der Grundstein gelegt werden die Öffnung und nach-

haltige Nutzung dieses bedeutenden Industriedenkmals sowie der angrenzenden Landschaftsräume schrittweise zuentwickeln. Ziel ist es, das Bauwerk nicht nur als Landmarke für die Region zu erhalten, sondern es zugleich als kulturellen und touristischen Anziehungspunkt erlebbar zu machen. Bereits heute ist das Koepchenwerk Teil der Themenrouten der Industriekultur, der Ruhrtalacht, dem energiewirtschaftlichen Wanderweg, dem Ruhrhöhenwanderweg sowie lokaler Wegenetze und mit der Etablierung von Gastronomie und Gewerbe durch das Projekt VINO wird das Denkmal bereits erlebbar gemacht. Die geplanten Maßnahmen verbinden Kultur, Freizeitangebote und Naturraum am Hengsteysee miteinander. In Kombination mit den Projekten der Stadt Hagen auf der gegenüberliegenden Seeseite sowie der Lage am RuhrtalRadweg und Ruhrhöhenweg (RuhrtalSteig) eröffnet sich die Chance, den Standort zu einer überregional bedeutsamen Tourismusdestination im „Mittleren Ruhrtal“ mit erheblichem Mehrwert für Herdecke und die gesamte Region zu entwickeln. Dabei verfolgt die Stadt Herdecke mit den beschriebenen Handlungsfeldern einen integrativen Ansatz, der funktionale Mobilität, kulturelles Erbe, ökologische Verantwortung und Aufenthaltsqualität gleichermaßen berücksichtigt und in ein ganzheitliches Erschließungskonzept für das Koepchenwerk und seine Umgebung einbindet.



Entlang der nördlichen Uferpromenade des Hengsteysees befinden sich zahlreiche Ausblicke sowie besondere geologische und denkmalpflegerische Elemente, die bislang nur teilweise wahrnehmbar sind. Ziel der Planung ist es, diese vorhandenen Qualitäten gezielt zu inszenieren und stärker in das Besuchererlebnis einzubinden.

Hierzu sollen ausgewählte Punkte entlang der Promenade als sogenannte „Erlebnisorte“ herausgearbeitet werden, die durch gestalterische Maßnahmen, Sichtbeziehungen und Elemente des Informationsleitsystems hervorgehoben werden. Ein beispielhafter Standort ist der geologische Aufschluss im Bereich des Koepchenwerks, der als besonderer Ort der Wissensvermittlung und Wahrnehmung des Landschaftsraums inszeniert werden kann.

Durch die gezielte Hervorhebung solcher Besonderheiten entsteht entlang der Promenade eine Abfolge von Aufenthalts- und Erlebnisräumen, die sowohl die Orientierung erleichtert als auch die Attraktivität des Naturraums nachhaltig steigert.



Herdecke

Ruhrufer

Bleichstein/Schulzentrum

Schiffwinkel

Brücke am

Uferweg

Schie



Wanderweg

Ruhrbrücke Dortmund

Uferweg

berhaus

Koepchenwerk historisch

Koepchenwerk aktuell

Hengsteysee

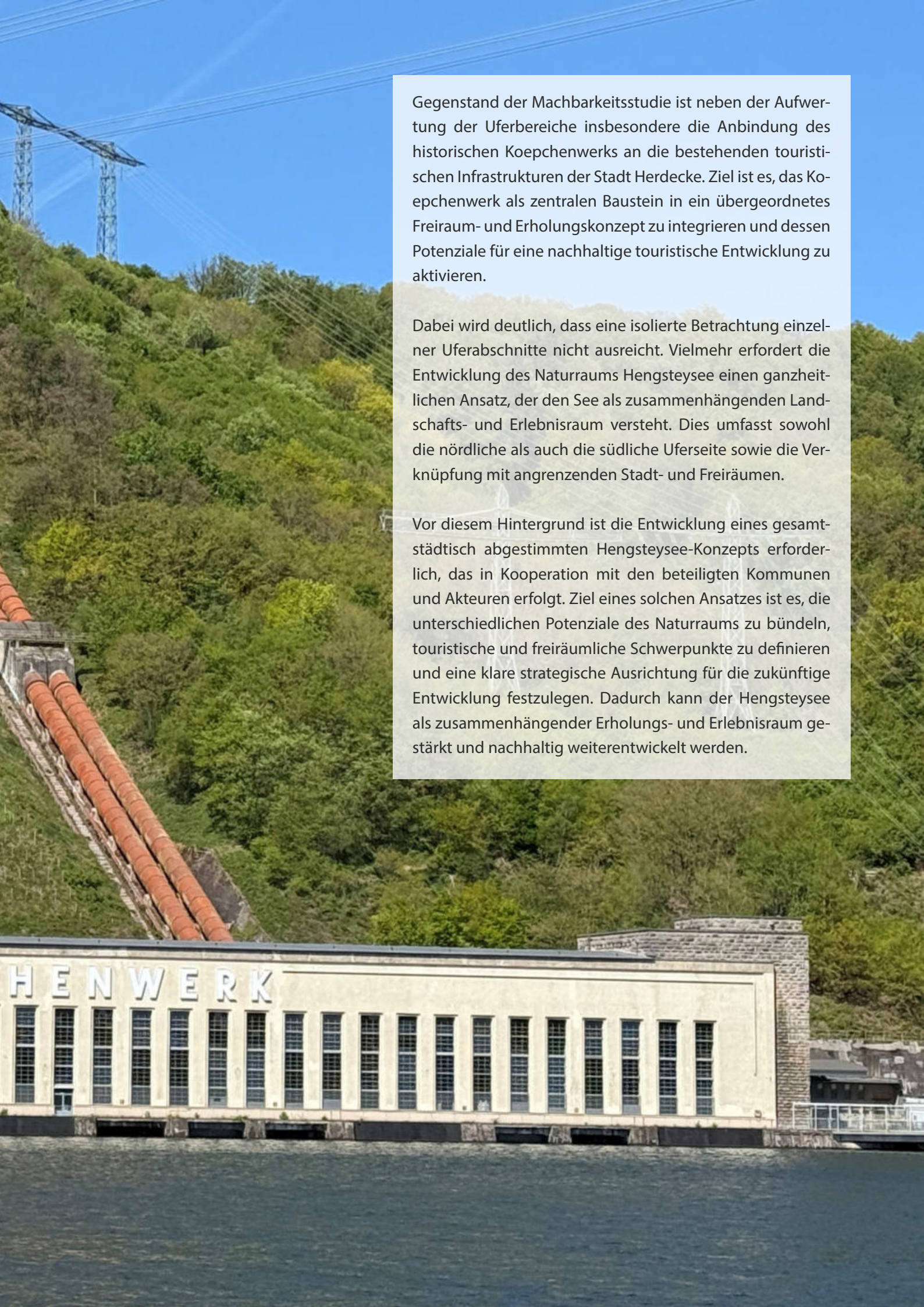
Seepark Hagen

Laufwasserkraftwerk



RWE

КОЕПС



Gegenstand der Machbarkeitsstudie ist neben der Aufwertung der Uferbereiche insbesondere die Anbindung des historischen Koeppenwerks an die bestehenden touristischen Infrastrukturen der Stadt Herdecke. Ziel ist es, das Koeppenwerk als zentralen Baustein in ein übergeordnetes Freiraum- und Erholungskonzept zu integrieren und dessen Potenziale für eine nachhaltige touristische Entwicklung zu aktivieren.

Dabei wird deutlich, dass eine isolierte Betrachtung einzelner Uferabschnitte nicht ausreicht. Vielmehr erfordert die Entwicklung des Naturraums Hengsteysee einen ganzheitlichen Ansatz, der den See als zusammenhängenden Landschafts- und Erlebnisraum versteht. Dies umfasst sowohl die nördliche als auch die südliche Uferseite sowie die Verknüpfung mit angrenzenden Stadt- und Freiräumen.

Vor diesem Hintergrund ist die Entwicklung eines gesamtstädtisch abgestimmten Hengsteysee-Konzepts erforderlich, das in Kooperation mit den beteiligten Kommunen und Akteuren erfolgt. Ziel eines solchen Ansatzes ist es, die unterschiedlichen Potenziale des Naturraums zu bündeln, touristische und freiräumliche Schwerpunkte zu definieren und eine klare strategische Ausrichtung für die zukünftige Entwicklung festzulegen. Dadurch kann der Hengsteysee als zusammenhängender Erholungs- und Erlebnisraum gestärkt und nachhaltig weiterentwickelt werden.



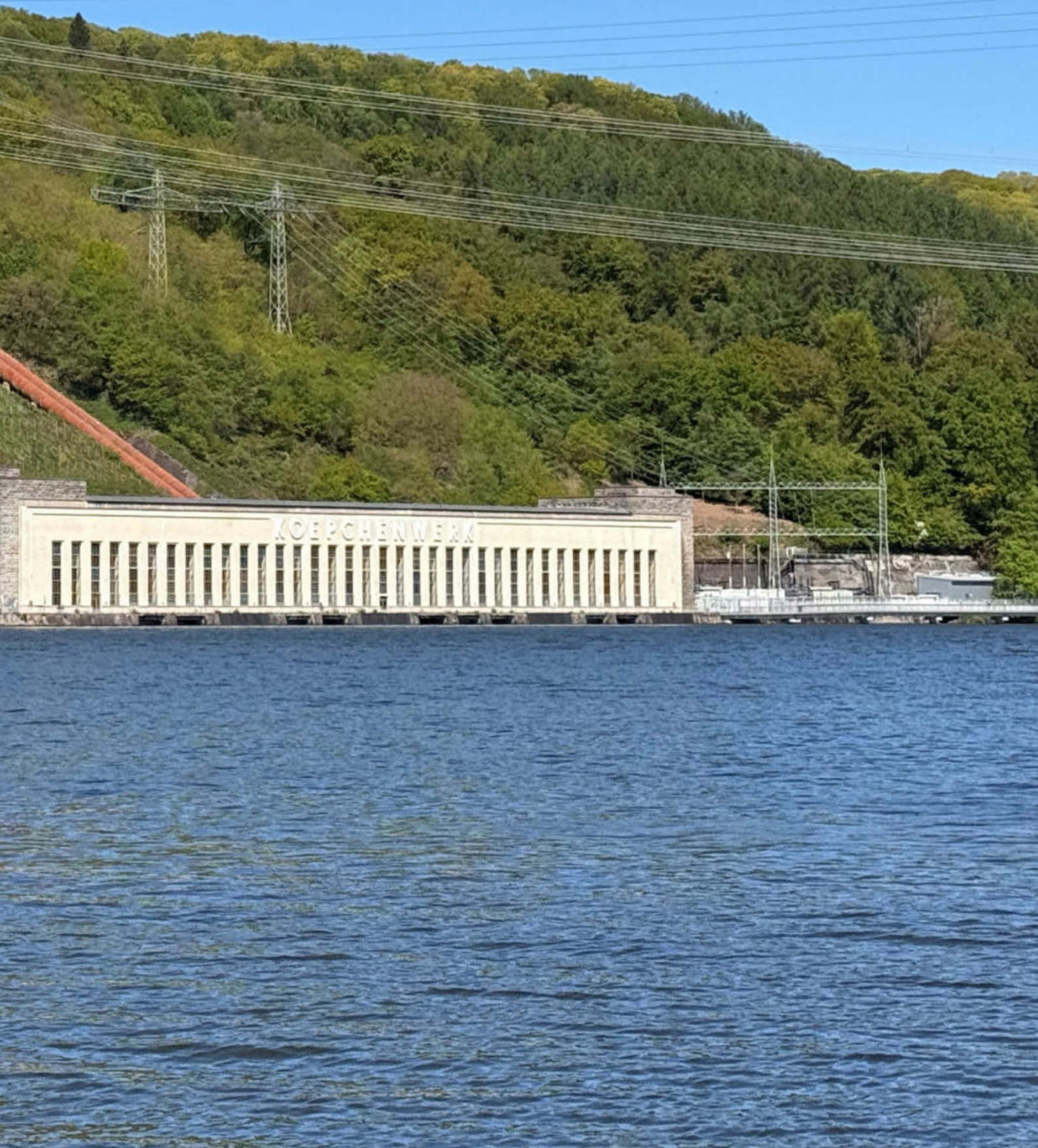
Die Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur als Eigentümerin des historischen Koepchenwerks und RWE als Eigentümerin der angrenzenden Flächen, sind zentrale Akteurinnen und damit ein wesentlicher Partner für die Entwicklung des Bauwerks sowie des umgebenden Naturraums. In enger Zusammenarbeit mit der Stadt Herdecke eröffnet sich hier die Möglichkeit, das denkmalgeschützte Pumpspeicherkraftwerks sowohl funktional als auch touristisch weiterzuentwickeln.

Insbesondere die historische Substanz des Bauwerks sowie die exponierte Lage mit weitreichenden Ausblicken in das Ruhrtal stellen ein besonderes Potenzial dar. Diese Qualitäten bieten einen hohen Erlebnis- und Nutzungswert, der im Rahmen der Machbarkeitsstudie gezielt untersucht und in mögliche Nutzungskonzepte überführt wird. Ziel ist es, die industrielle Geschichte des Standorts erlebbar zu machen und gleichzeitig neue Perspektiven für eine nachhaltige und öffentlich zugängliche Nutzung zu schaffen.





Raumanalyse



Ankunftsort am Schiffwinkel

Der Bereich Schiffwinkel am Hengsteysee stellt sich derzeit als funktional stark defizitärer Raum dar. Insbesondere mangelt es an Aufenthaltsqualität sowie an einer klaren räumlichen und funktionalen Gliederung.

Die vorhandene Fläche wird überwiegend durch einen überdimensionierten Straßenraum geprägt, der in seiner jetzigen Ausgestaltung den unterschiedlichen Nutzungsanforderungen nicht gerecht wird. Eine eindeutige Trennung der Verkehrsarten ist nicht erkennbar: Fußgänger, Radfahrende und motorisierter Individualverkehr bewegen sich weitgehend unstrukturiert innerhalb derselben Verkehrsfläche. Dadurch entstehen Nutzungskonflikte, Sicherheitsdefizite sowie eine insgesamt geringe Aufenthaltsqualität.

Darüber hinaus fehlen gezielte Angebote für den Aufenthalt, wie Sitzmöglichkeiten, Begrünung oder räumliche Akzentuierungen, die den Ort als Ankunfts- oder Verweilbereich qualifizieren könnten. Der Raum wirkt dadurch rein transit-orientiert und erfüllt keine einladende Funktion für Besucherinnen und Besucher.

Eine besondere räumliche und funktionale Bedeutung ergibt sich aus der direkten Lage am Laufwasserkraftwerk des Hengsteysees, das unmittelbar an den Bereich Schiffwinkel und den vorgesehenen Ankunftsort anschließt. Entlang des Kraftwerks verläuft zudem die Brücke, die Hagen und Herdecke über den Hengsteysee miteinander verbindet. Diese stellt eine zentrale Querungsachse dar und ist insbesondere für den Fuß- und Radverkehr von hoher Relevanz.

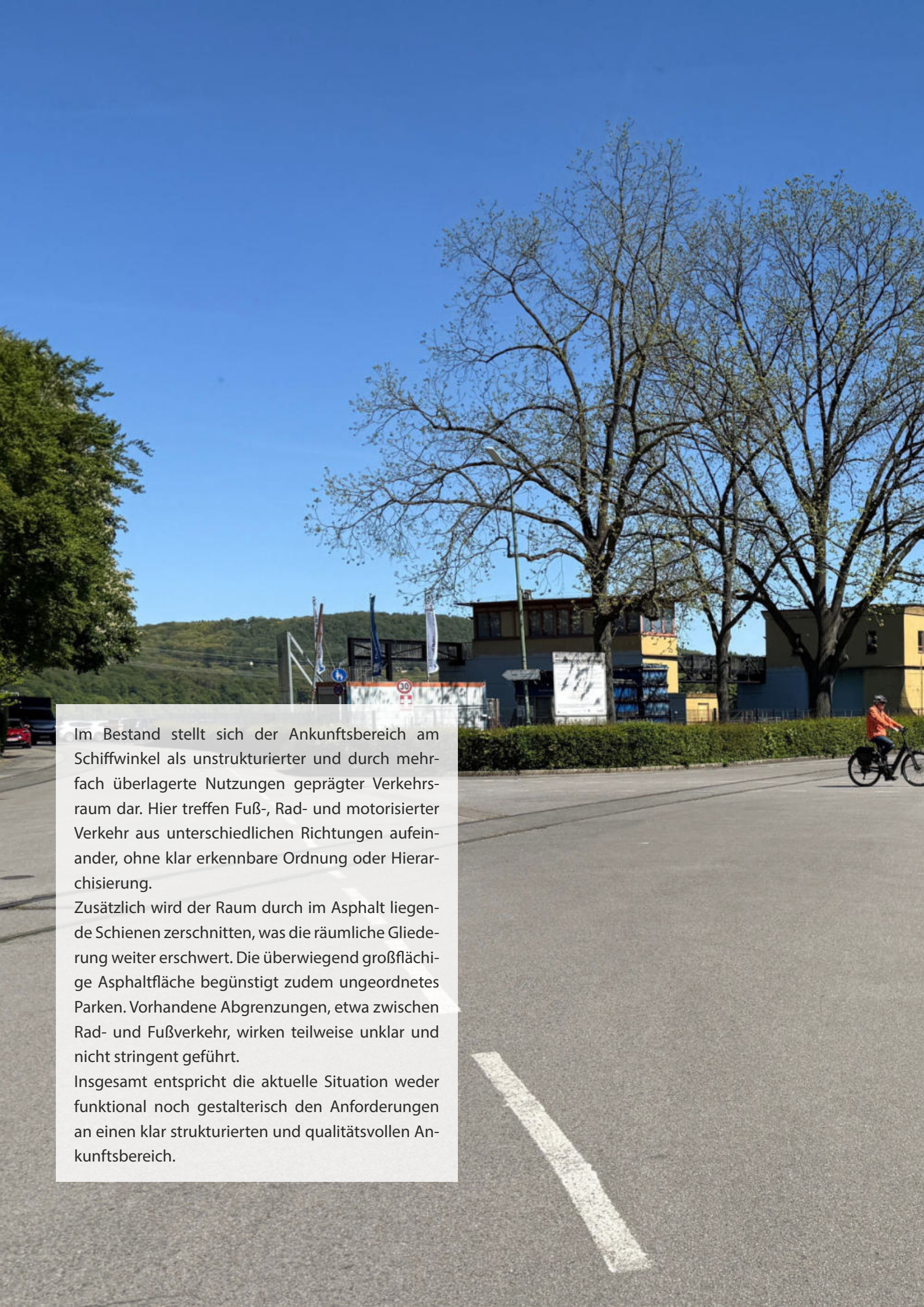
Der Standort fungiert somit als wichtiger Ankunftspunkt für Radfahrende und Fußgänger im Kontext der touristischen Naherholung. Insbesondere im Zuge stark frequentierter Routen wie dem RuhrtalRadweg und angrenzender Freizeitwege kommt dem Bereich eine Schlüsselrolle als Zugangspunkt und Verteilerraum zu. Trotz dieser hohen funktionalen Bedeutung ist die aktuelle Gestaltung nicht geeignet, den Anforderungen eines attraktiven und sicheren Ankunftsortes gerecht zu werden.

Ein zusätzlicher sicherheitsrelevanter Konfliktpunkt ergibt sich durch die im Straßen- und Brückenbereich weiterhin vorhandenen Schienenanlagen, die ehemals für den Schwerlasttransport der RWE genutzt wurden. Diese verlaufen teilweise innerhalb der Verkehrsflächen und stellen insbesondere für Radfahrende ein erhebliches Gefahrenpotenzial dar. Durch die ungünstige Lage und Querungssituation kommt es hier regelmäßig zu Stürzen und Unfällen, wodurch die Verkehrssicherheit deutlich beeinträchtigt wird.

In östlicher Richtung befindet sich zudem eine großflächige, funktional abgeschlossene Lagerfläche des Ruhrverbands, die derzeit zur Ablagerung von Baumaterialien genutzt wird. Diese Nutzung wirkt sich negativ auf das räumliche Erscheinungsbild aus und stellt zugleich ein bislang ungenutztes Entwicklungspotenzial dar, insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Neuordnung oder gestalterische Integration in ein zukünftiges Gesamtkonzept.

Insgesamt zeigt die Analyse, dass der Bereich Schiffwin-

kel aktuell weder den Anforderungen an einen leistungsfähigen Verkehrsraum noch an einen qualitätsvollen Aufenthalts- und Ankunftsort gerecht wird. Vor dem Hintergrund der geplanten Entwicklung im Rahmen der IGA 2027 ergibt sich hier ein erheblicher Handlungsbedarf.



Im Bestand stellt sich der Ankunftsbereich am Schiffwinkel als unstrukturierter und durch mehrfach überlagerte Nutzungen geprägter Verkehrsraum dar. Hier treffen Fuß-, Rad- und motorisierter Verkehr aus unterschiedlichen Richtungen aufeinander, ohne klar erkennbare Ordnung oder Hierarchisierung.

Zusätzlich wird der Raum durch im Asphalt liegende Schienen zerschnitten, was die räumliche Gliederung weiter erschwert. Die überwiegend großflächige Asphaltfläche begünstigt zudem ungeordnetes Parken. Vorhandene Abgrenzungen, etwa zwischen Rad- und Fußverkehr, wirken teilweise unklar und nicht stringent geführt.

Insgesamt entspricht die aktuelle Situation weder funktional noch gestalterisch den Anforderungen an einen klar strukturierten und qualitätsvollen Ankunftsbereich.



Achtung
Radfahrer
Schnellen-Lang



Uferweg | Promenade zwischen Schiffwinkel und Koepchenwerk

Der Uferweg am Hengsteysee stellt einen großen Bestandteil der Promenade der Stadt Herdecke dar und übernimmt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen dem Bereich Schiffwinkel und dem Koepchenwerk. Die Strecke erstreckt sich über eine Länge von etwa 1.200 Metern entlang des nördlichen Ruhrufers und führt weiter in Richtung Seeschlösschen.

Trotz seiner hohen Bedeutung als Erholungs- und Verbindungsraum weist dieser Abschnitt derzeit erhebliche funktionale und gestalterische Defizite auf. Der Raum ist stark linear geprägt und fungiert in seiner aktuellen Ausgestaltung primär als Durchgangsraum mit hoher Bewegungsdynamik. Eine klare räumliche Differenzierung oder Gliederung ist nicht vorhanden.

Verschiedene Nutzergruppen – darunter Fußgänger, Radfahrende, motorisierter Individualverkehr sowie gelegentlich Schwerlastverkehr der RWE – teilen sich die Verkehrsfläche weitgehend unstrukturiert. Zusätzlich verlaufen des Weges weiterhin Schienenanlagen, die die Nutzung zusätzlich beeinträchtigen und insbesondere für den Radverkehr ein Sicherheitsrisiko darstellen.

Die Überlagerung dieser unterschiedlichen Verkehrsarten führt zu Nutzungskonflikten und mindert sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Aufenthaltsqualität erheblich. Insbesondere die fehlende Trennung von schnellen und langsamen Verkehrsarten verstärkt die Konfliktsituation entlang der gesamten Strecke.

Ein weiterer wesentlicher Mangel besteht in der na-

hezu vollständigen Abwesenheit von Aufenthaltsangeboten. Es fehlen Sitzgelegenheiten, Aufenthaltszonen, Aussichtspunkte oder gestalterische Elemente, die den Bezug zum Wasser erlebbar machen und den Raum als Promenade qualifizieren würden. Trotz der attraktiven Lage am Hengsteysee wird das vorhandene landschaftliche Potenzial somit kaum genutzt.

Insgesamt stellt sich der Uferweg derzeit als funktional überlasteter und gestalterisch unterentwickelter Raum dar, der seiner Bedeutung als zentrale Promenade und touristische Achse nicht gerecht wird

Die Promenade stellt sich als linearer, überwiegend asphaltierter Raum dar, der durch vielfältige Nutzungen – insbesondere durch Parkverkehr sowie unterschiedliche Randnutzungen – geprägt ist. Eine klare Strukturierung der Verkehrsführung und -geschwindigkeiten fehlt bislang, obwohl es sich um einen hochfrequentierten Bereich in unmittelbarer Wasserlage handelt.



Koepchenwerk und Schieberhaus

Der Bereich rund um das Koepchenwerk sowie das oberhalb gelegene Schieberhaus stellt einen weiteren zentralen Abschnitt entlang der Promenade am Hengsteysee dar. Ähnlich wie der Uferweg ist auch dieser Raum stark linear geprägt und weist eine hohe Bewegungsdynamik auf.

Die Fläche wird überwiegend von Fußgängern und Radfahrenden genutzt, während der motorisierte Individualverkehr hier keine Rolle spielt, da der Bereichverkehrsberuhigt und nicht für den regulären Kfz-Verkehr freigegeben ist. Trotz dieser grundsätzlich positiven Ausgangssituation hinsichtlich der Verkehrsberuhigung bestehen jedoch deutliche Defizite in Bezug auf die Aufenthaltsqualität.

Der Raum fungiert aktuell primär als Durchgangsbereich ohne nennenswerte Aufenthaltsangebote. Es fehlen Sitzmöglichkeiten, Aufenthaltszonen sowie gestalterische Elemente, die zum Verweilen einladen oder die besondere Lage am Wasser und am Industriedenkmal erlebbar machen.

Ein wesentliches strukturelles Defizit liegt zudem in der mangelnden räumlichen Vernetzung. Es bestehen derzeit keine direkten oder klar erkennbaren Verbindungen zu den angrenzenden Natur- und Landschaftsräumen, insbesondere zu den nördlich gelegenen Bereichen des Ardeygebirges (Rehberg) mit seinen Waldflächen. Ebenso fehlen Zugänge zum Wasserraum des Hengsteysees, sodass wassersportliche Nutzungen wie das Anlegen von Kanus oder Booten an dieser Stelle aktuell weder vorgesehen noch möglich sind.

In diesem Zusammenhang kommt dem Schieberhaus eine besondere strategische Bedeutung zu. Es liegt oberhalb des Koepchenwerks und stellt einen potenziellen Knotenpunkt innerhalb des zukünftigen Wegenetzes dar. Perspektivisch kann es als verbindendes Element zwischen dem Naturraum Rehberg mit seinem Waldgebiet und dem übergeordneten Ruhrhöhenwanderweg fungieren. Damit übernimmt das Schieberhaus die Funktion eines „Gelenks“ im räumlichen Gefüge: Es verknüpft die höher gelegenen Landschaftsräume mit dem Bereich des Koepchenwerks und der Uferpromenade und ermöglicht so eine vertikale sowie funktionale Verbindung zwischen Naturraum und Wasserraum.

Darüber hinaus ist das Koepchenwerk als bedeutendes Industriedenkmal vor Ort nur unzureichend erschlossen. Es fehlen Informationsangebote, Leitsysteme oder Inszenierungen, die die historische und kulturelle Bedeutung des Bauwerks für Besucherinnen und Besucher sichtbar und erlebbar machen.

Positiv hervorzuheben ist jedoch eine aktuelle Entwicklung im Bereich der Nutzungsbelebung: Mit der Etablierung des „Weinwerks VINO“ hat sich vor Ort ein gastronomisches Angebot entwickelt, das in Kombination mit dem Weinbau zwischen den ehemaligen Druckrohrleitungen des Pumpspeicherwerks einen besonderen und identitätsstiftenden Ort schafft. Diese Nutzung stellt einen wichtigen Impuls für die Aktivierung des Standorts dar und zeigt das Potenzial für eine stärkere Verknüpfung von Kultur, Freizeit und Aufenthalt.



Insgesamt zeigt sich, dass der Bereich Koepchenwerk und Schieberhaus trotz seiner hohen Lagequalität und kulturellen Bedeutung derzeit vor allem als Transitbereich fungiert und seine Potenziale hinsichtlich Aufenthalt, Vernetzung und touristischer Inszenierung nur unzureichend ausgeschöpft werden.

↑ 140 m ↑

Radfahrer
absteigen





Mobilitätsanalyse

Mobilitätsanalyse – Erreichbarkeit und Verkehrssystem

Im Rahmen der Mobilitätsanalyse wird die verkehrliche Erreichbarkeit des Naturraums Hengsteysee differenziert nach motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) sowie ruhendem Verkehr untersucht. Der Fuß- und Radverkehr wird gesondert im Freiraumkonzept betrachtet

Der motorisierte Individualverkehr weist eine sehr gute regionale und überregionale Anbindung auf. Die Erschließung erfolgt aus verschiedenen Richtungen: Aus südlicher Richtung besteht eine Anbindung über Dortmund mit Anschluss an die B54 sowie die A45. Aus westlicher Richtung erfolgt die Erreichbarkeit über Wetter und Witten. Zudem besteht eine Anbindung aus südlicher bzw. südöstlicher Richtung über das Stadtgebiet Hagen. Ergänzt wird diese durch die überregionale Anbindung an die Autobahn A1.

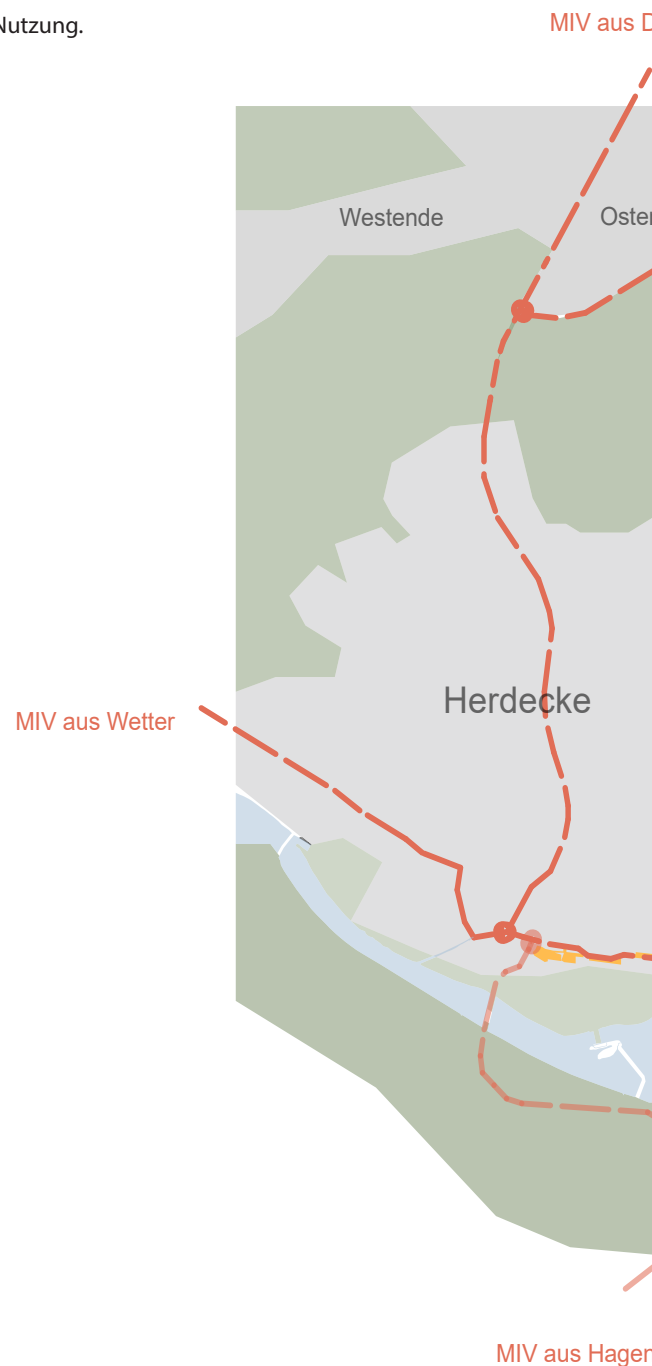
Insgesamt ist der Naturraum Hengsteysee somit nicht nur aus den umliegenden Städten Herdecke, Dortmund, Wetter, Witten und Hagen gut erreichbar, sondern auch in das überregionale Verkehrsnetz eingebunden.

Der öffentliche Personennahverkehr gliedert sich in die Erreichbarkeit über den Schienenverkehr sowie über ein dichtes Netz an Busverbindungen. Die Anbindung im Schienenverkehr erfolgt über die regionalen Knotenpunkte Dortmund Hauptbahnhof und Hagen Hauptbahnhof mit Anschluss an die Volmetalbahn, über die Herdecke erreichbar ist.

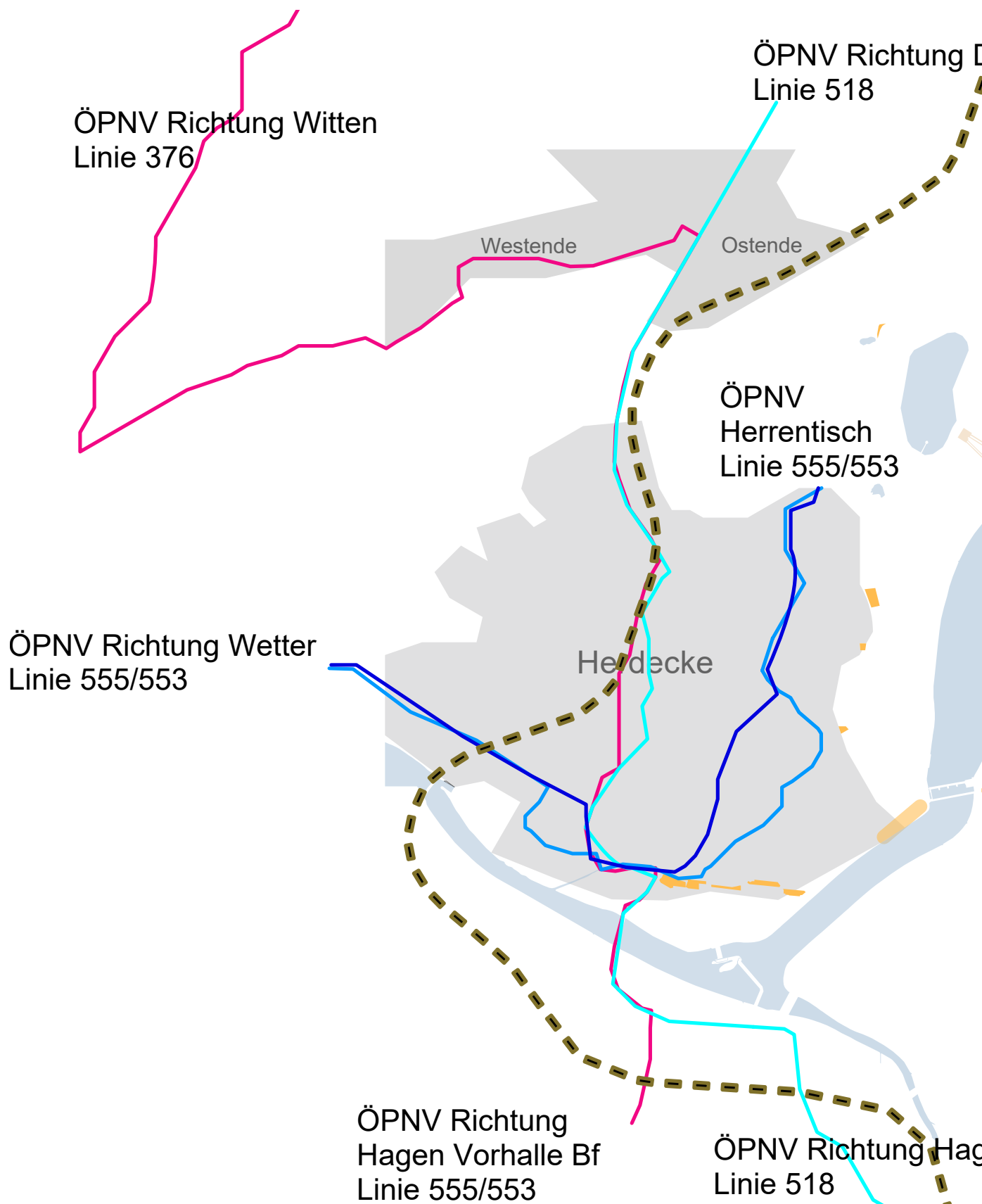
Ergänzend wird der Naturraum durch insgesamt zehn Buslinien erschlossen, die Verbindungen aus Dortmund, Wetter, Witten und Hagen herstellen und somit eine flächendeckende Anbindung im regionalen Kontext gewährleisten.

Neben der Analyse der Erreichbarkeit wird auch die Situation des ruhenden Verkehrs betrachtet. Hierbei liegt der Fokus auf der Verteilung, Kapazität und Organisation vor-

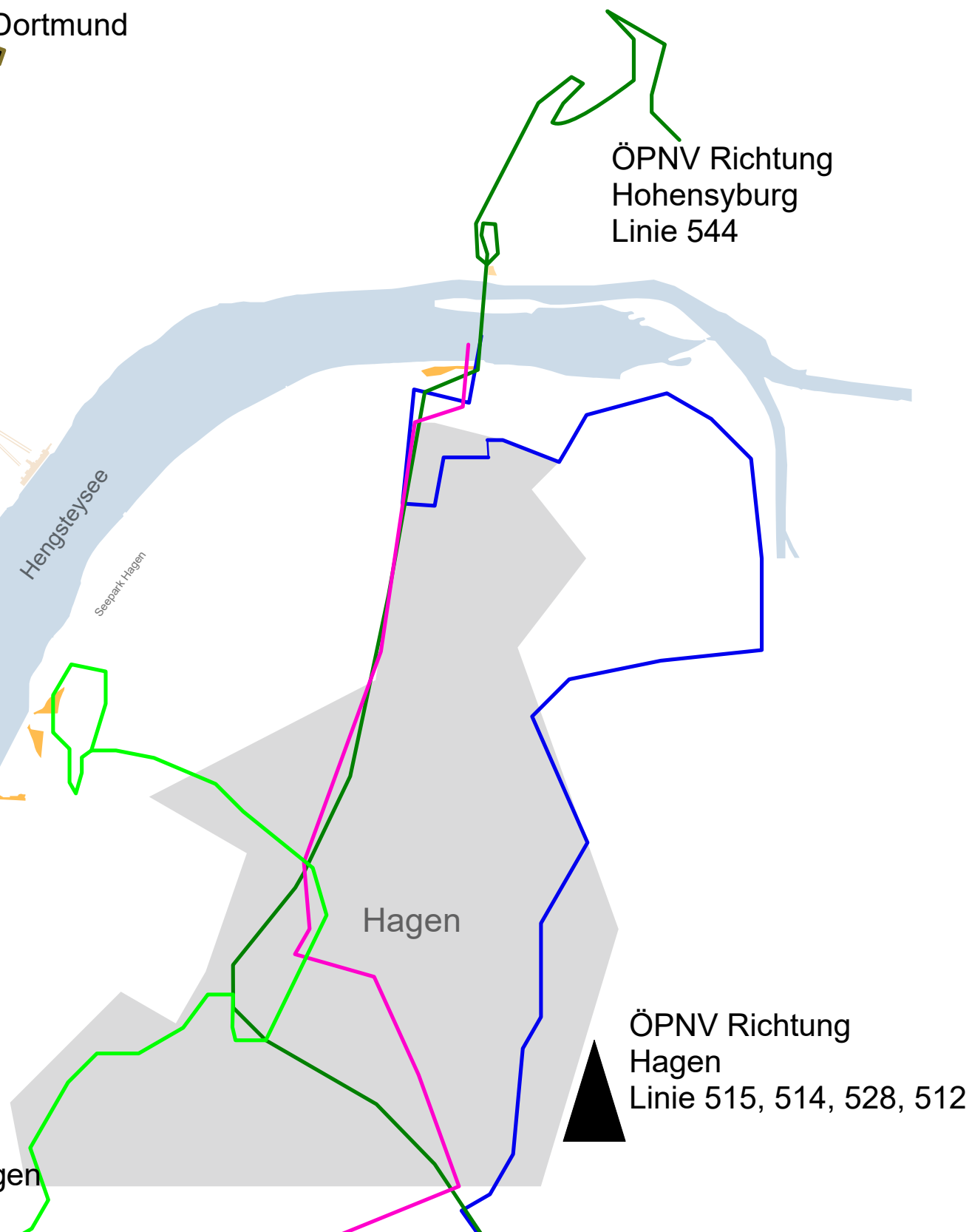
handener Stellplatzangebote sowie auf möglichen Defiziten und Entwicklungspotenzialen im Hinblick auf die zukünftige Nutzung.







Dortmund



Mobilitätsanalyse – Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr im Umfeld des Hengsteysees verteilt sich auf mehrere Stellplatzstandorte unterschiedlicher Größe auf den Stadtgebieten von Dortmund, Hagen und Herdecke.

Auf Dortmunder Seite an der Dortmunder Straße stehen etwa 35 Stellplätze zur Verfügung. Entlang der Dortmunder Straße auf Hagener Seite, also südlich des Hengsteysees, befinden sich weitere rund 125 Stellplätze. Ergänzend dazu sind am Standort „Im Kleff“ in Nähe des Friedhofs etwa 60 Stellplätze vorhanden.

Im Bereich der Freibäder auf Hagener Seite bestehen zusätzliche Kapazitäten: Das Freibad Hengstey (Nord) verfügt über etwa 130 Stellplätze, das Freibad (Süd) über rund 115 Stellplätze. In unmittelbarer Nähe des Laufwasserkraftwerks auf der südöstlichen Seite sind weitere ca. 65 Stellplätze verortet.

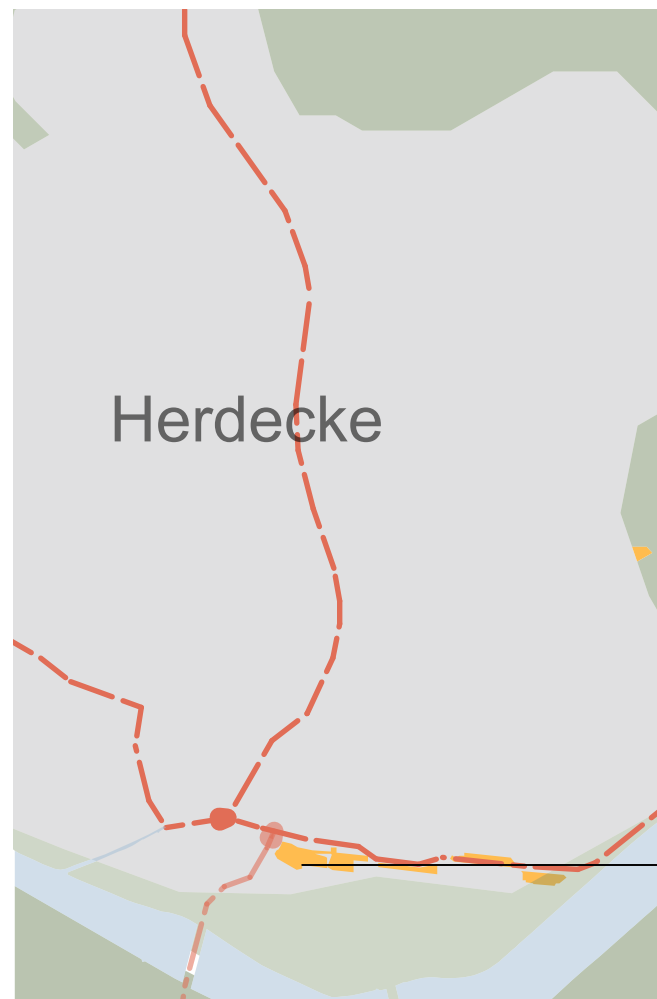
Auf Herdecker Seite befinden sich entlang der Hengsteyseestraße etwa 60 Stellplätze. Den größten zusammenhängenden Stellplatzstandort bildet der Bereich am Bleichstein bzw. am Schulzentrum mit rund 400 Stellplätzen.

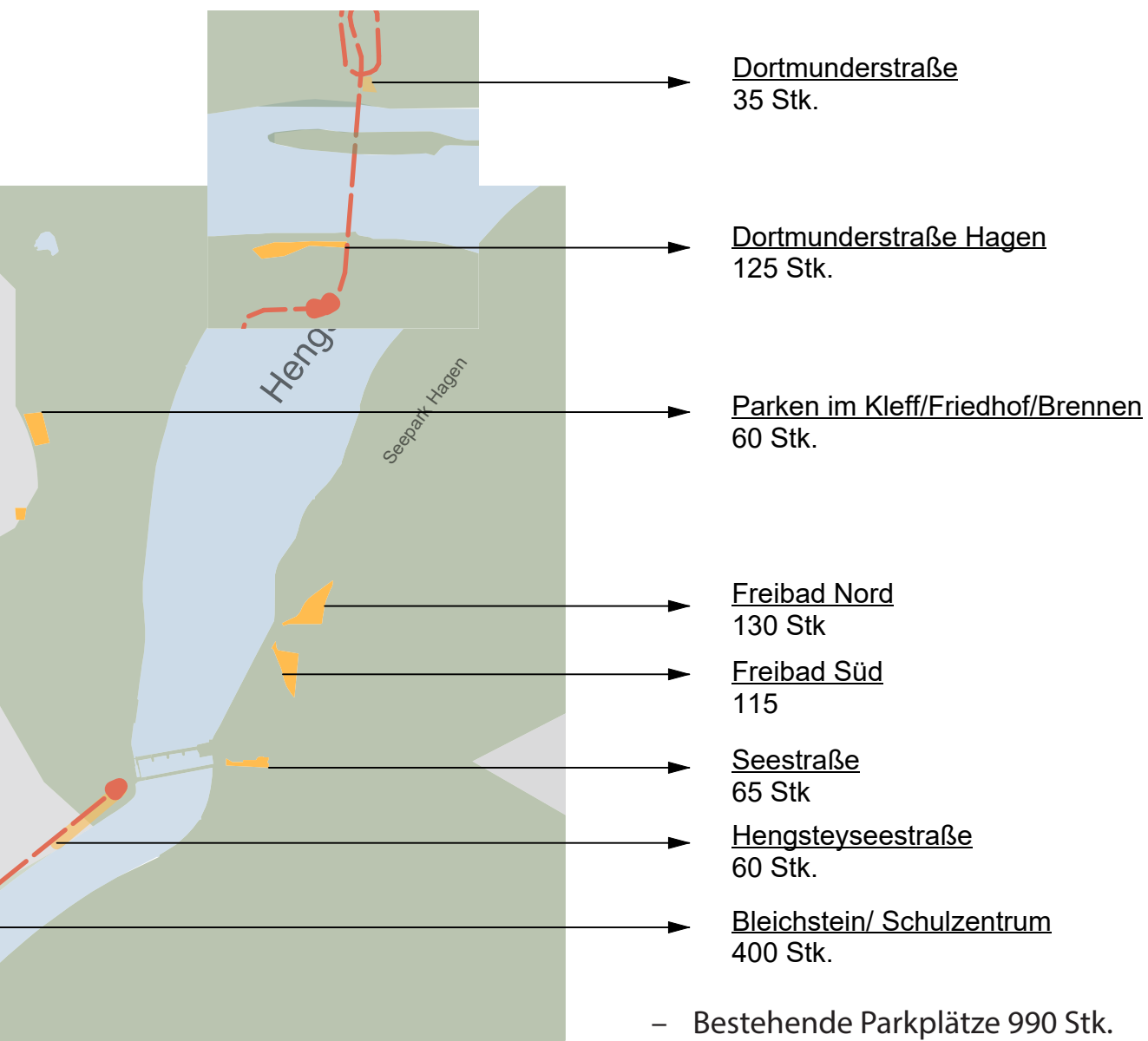
Insgesamt ergibt sich somit ein Angebot von etwa 990 Stellplätzen im Umfeld des Naturraums Hengsteysee.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass diese Stellplatzkapazitäten nicht ausschließlich durch Erholungssuchende und Besucherinnen und Besucher des Hengsteysees genutzt werden. Vielmehr bestehen Nutzungskonkurrenzen, insbesondere durch Besucher des Seeparks in Hagen sowie

der angrenzenden Freibäder auf Hagener und Herdecker Seite. Dies führt zu einer Überlagerung von Nutzungen und kann insbesondere in Spitzenzeiten zu Kapazitätsengpässen führen.

Bestehende Parkplatzflächen am Hengsteysee





Erschließung

Das Koepchenwerk liegt im Außenbereich der Stadt Herdecke in exponierter Lage direkt am Ufer des Hengsteysees. Die bestehende verkehrliche Erschließung erfolgt derzeit primär über die Straße Im Schiffwinkel, die zugleich als Werkzufahrt für das in Betrieb befindliche neue Pumpspeicherkraftwerk dient.

Die Lage ist durch eine Überlagerung unterschiedlicher Nutzungsansprüche geprägt:

- * Industriebetrieb (aktives Pumpspeicherkraftwerk)
- * Denkmalnutzung (historisches Koepchenwerk)
- * Freizeit- und Erholungsnutzung (Wandern, Radfahren, Wassersport)

Am 28.11.2025 fand ein Kick-off-Termin mit der Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur (Dortmund) als Eigentümerin des historischen Koepchenwerks statt.

Ziel ist eine multidirektionale Erschließung des Koepchenwerks aus allen vier Himmelsrichtungen, um die Zugänglichkeit zu verbessern, die touristische Attraktivität zu steigern, bestehende Infrastrukturen effizient zu nutzen und Eingriffe in Natur und Bestand möglichst gering zu halten.

Die zentrale Erkenntnis des Workshops ist, dass eine vierseitige Erschließung grundsätzlich machbar ist, insbesondere durch die Nutzung vorhandener Wege und gezielte, minimalinvasive Ergänzungen.

Süd-Nord-Verbindung (Traverse durch das Koepchenwerk)

Zur Verbindung der bestehenden Wanderwege ist eine durchgehende Traverse erforderlich, die durch das Koepchenwerk, entlang der Pumpspeichertrasse und über das Schieberhaus geführt wird.

Hierfür ist die Schließung eines Lückenschlusses im Ruhrhöhenwanderweg erforderlich. Die Länge beträgt etwa 1.200 Meter. Die Flächen befinden sich überwiegend im Eigentum von RWE und der Stiftung.

Durch diese Maßnahme kann eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung hergestellt und zusätzlich ein Aussichtspunkt am Schieberhaus erschlossen werden.

Hauptnutzer sind Fußgänger, Wanderer und Erholungssuchende.

West-Ost-Verbindung (Rundwanderwege)

Mit dem energiewirtschaftlichen Wanderweg sowie dem Ruhrhöhenwanderweg bestehen bereits funktionierende Wegeverbindungen, die eine Umrundung des Areals ermöglichen.

Diese Wege bilden die Grundlage für die überregionale Einbindung des Standorts. Ergänzungsbedarf besteht vor allem in der besseren Vernetzung der bestehenden Strukturen, weniger im Neubau zusätzlicher Wege. Der Lückenschluss, also die Wegeverbindung von West nach

Ost, dient somit einer weiteren Qualifizierung und ist Bestandteil der Nord-Süd-Verbindung.

Nördliche Erschließung (Uferweg Hengsteysee)

Der Uferweg am Hengsteysee stellt eine wesentliche bestehende Infrastruktur dar.

Die Eigentumsverhältnisse sind heterogen und umfassen RWE, Amprion, den Ruhrverband sowie private Eigentümer.

Die Nutzung erfolgt überwiegend durch Fußgänger und Radfahrer. Ergänzend treten untergeordnet Pkw-Verkehr sowie randlich Schienen- und Schwerlastverkehr auf.

Die Verkehrssicherungspflicht liegt bei der Stadt Herdecke. Der Weg entlang des Ufers ist öffentlich gewidmet, so liegt die Straßenbaulast bei der Stadt Herdecke.

Entwicklungspotenziale bestehen in der qualitativen Aufwertung des Weges sowie in einer verbesserten Anbindung an das Koepchenwerk.

Wasserseitige Erschließung

Ein ergänzender Baustein ist die Erschließung über den Wasserweg.

Der Hengsteysee wird bereits durch Wassersport sowie Berufsschifffahrt genutzt. Zu den Akteuren zählen insbesondere der Ruhrverband (dieser verwaltet die Ruhr und

die Ruhrseen) sowie das Gastronomieschiff Freiherr vom Stein und die Wassersportvereine.

Aktuell besteht ein Defizit in der direkten Anbindung, insbesondere in Richtung Hagen und den Seepark.

Mögliche Maßnahmen sind die Einrichtung einer Fährverbindung zwischen den Ufern sowie der Ausbau oder Neubau eines Anlegers für den Freizeitsport.

Voraussetzung hierfür ist eine enge Abstimmung mit dem Ruhrverband hinsichtlich der Nutzungsrechte.

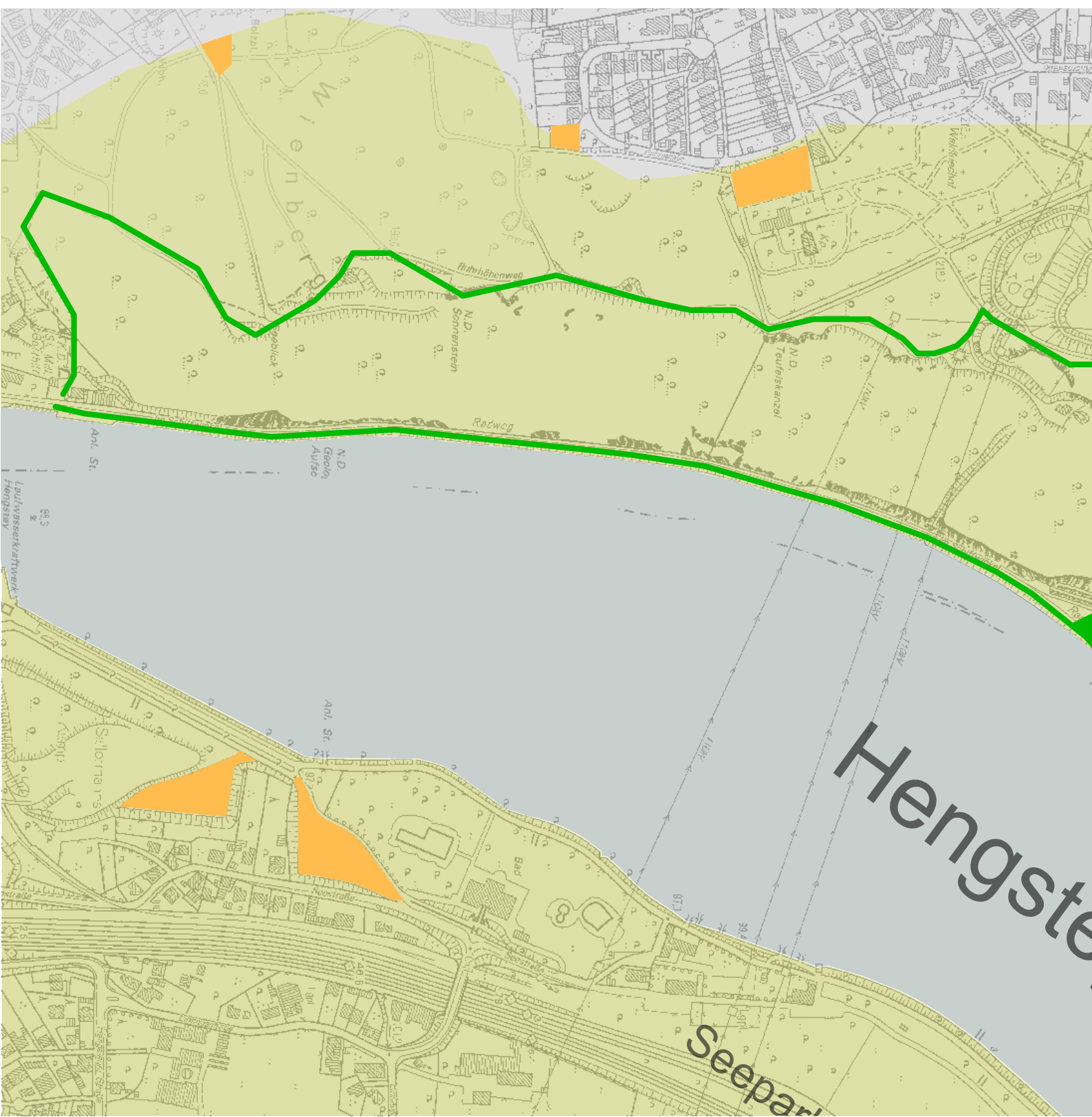
Gesamtbewertung des Erschließungssystems

Durch die Kombination der beschriebenen Maßnahmen entsteht ein integriertes Erschließungsnetz.

Die Nord-Süd-Verbindung wird durch die Traverse hergestellt, während die West-Ost-Verbindung durch bestehende Wanderwege gesichert ist. Ergänzend erfolgt die Erschließung über den nördlichen Uferweg sowie über den Wasserweg.

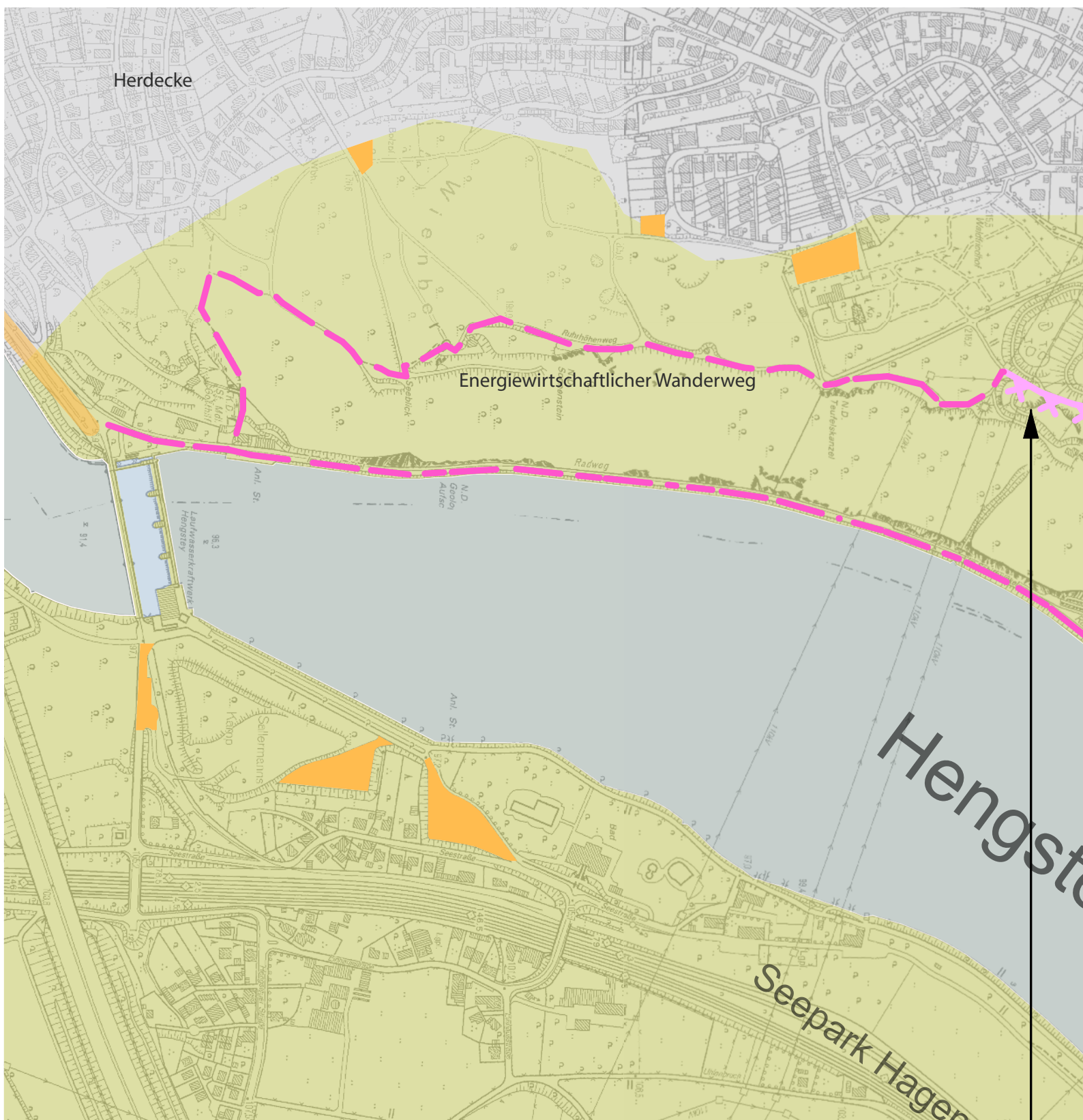
Dadurch wird eine vollständige Erreichbarkeit des Koepchenwerks aus allen Himmelsrichtungen ermöglicht und die Vernetzung von Denkmal, Landschaft und Freizeitnutzung deutlich gestärkt.

Verbindung Schieberhaus und Koepchenwerk (Nord-Süd-Verbindung)

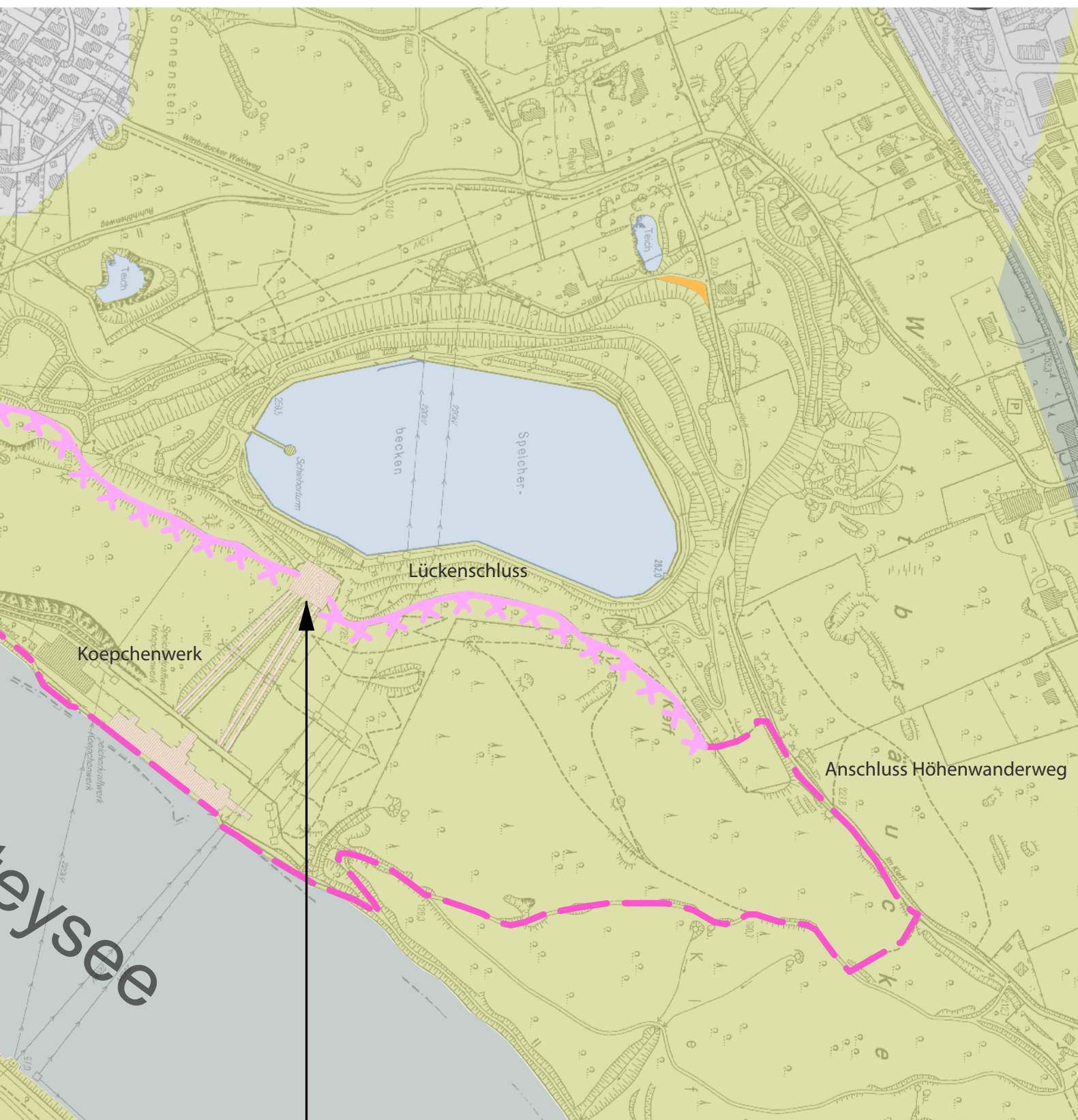




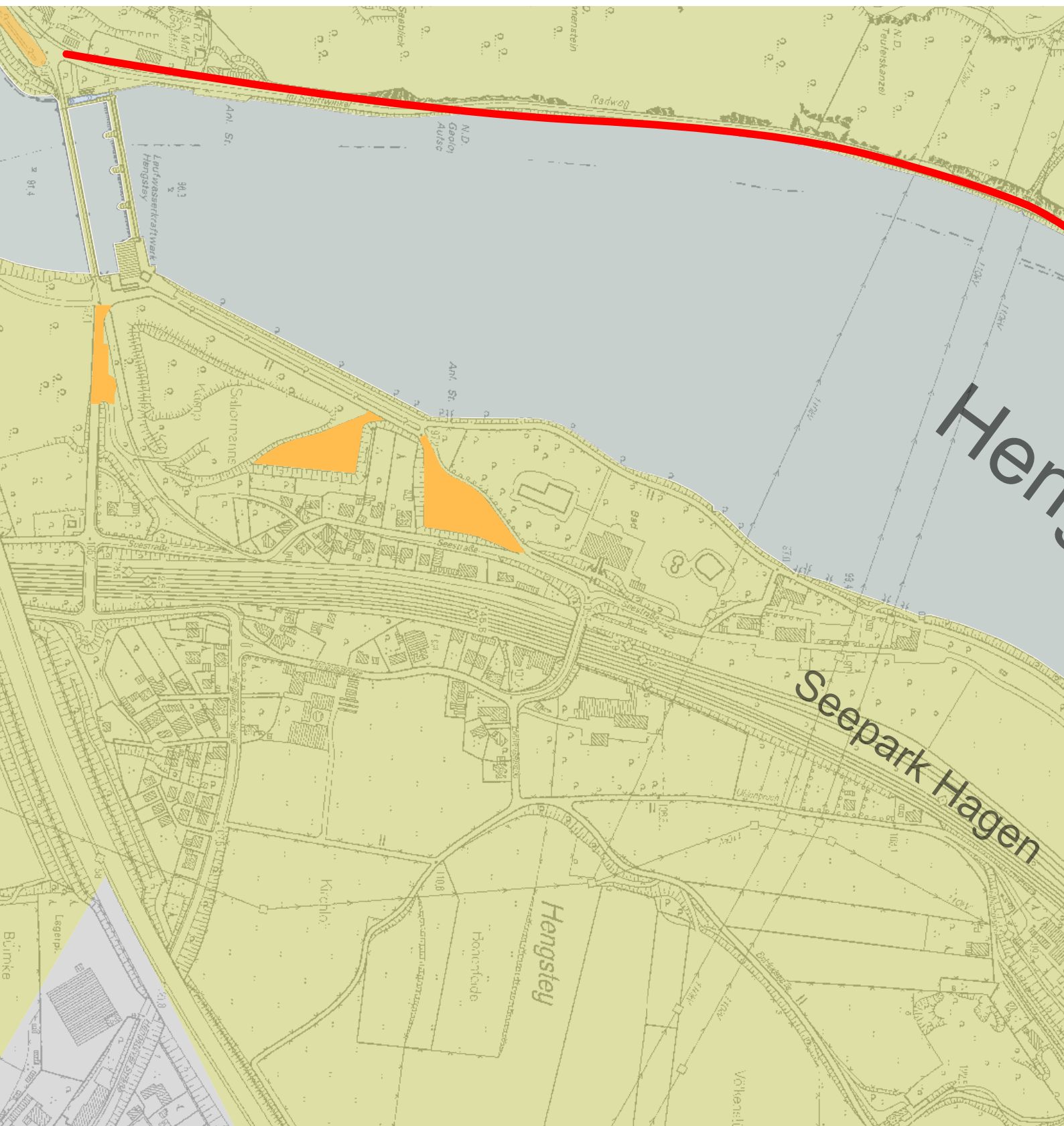
Wanderwege



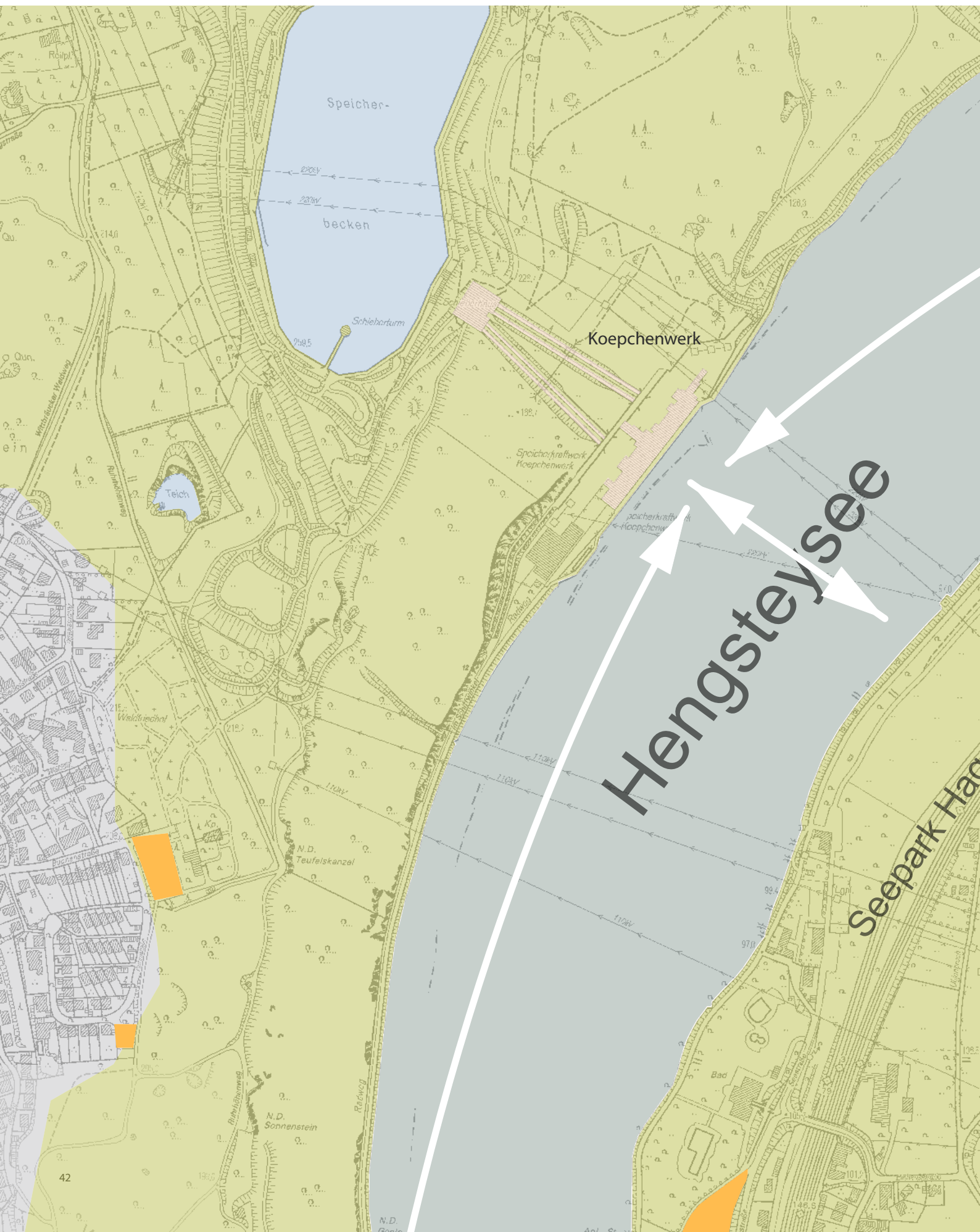
Lückenschluss Wanderweg

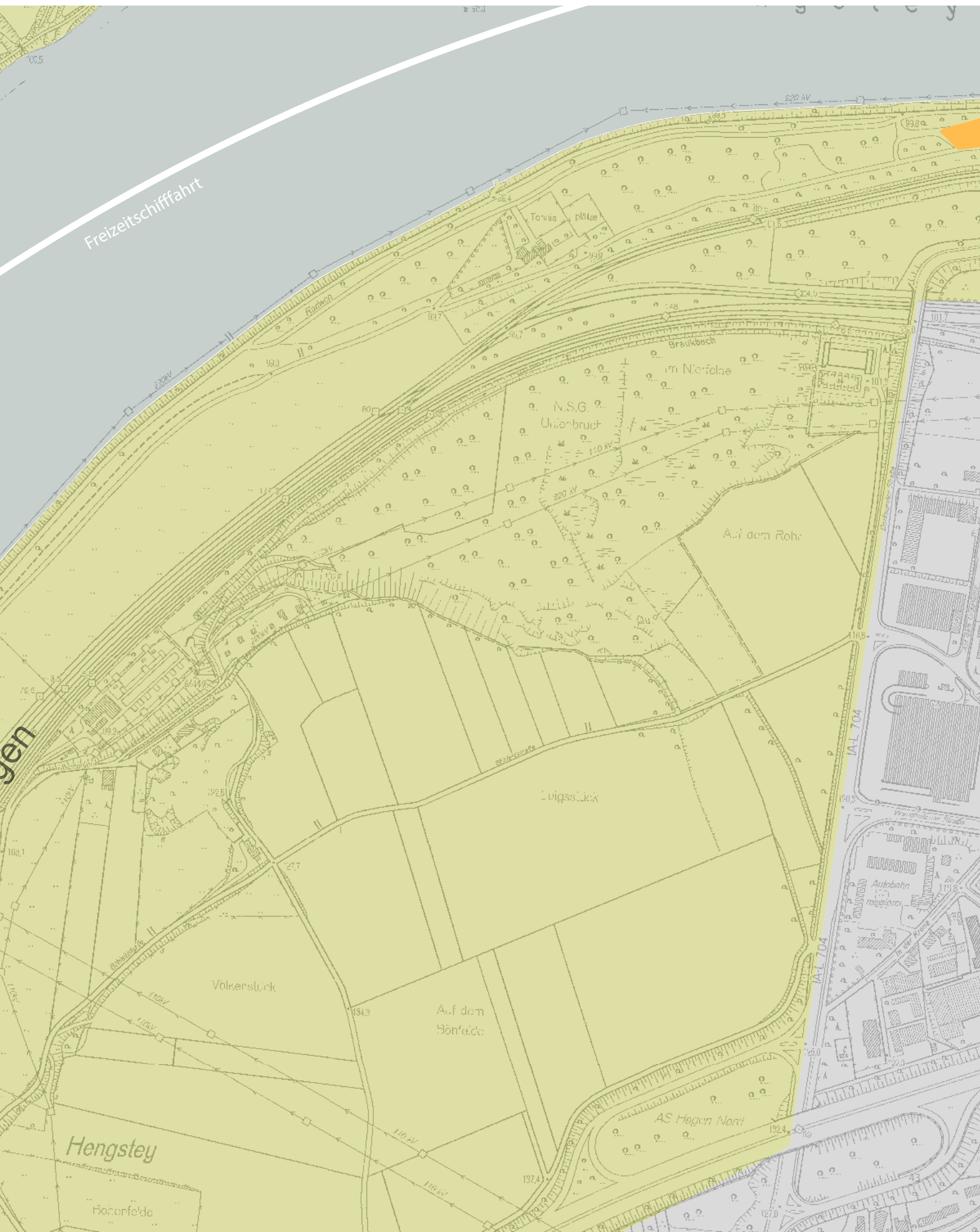


Aussichtspunkt Schieberhaus









Freiraumkonzept

Das Freiraumkonzept für den Naturraum Hengsteysee in Herdecke verfolgt das Ziel, die landschaftlichen, infrastrukturellen und kulturhistorischen Qualitäten des Gebiets ganzheitlich zu stärken und weiterzuentwickeln. Im Mittelpunkt steht dabei die Vernetzung bestehender Strukturen sowie die gezielte Aktivierung ausgewählter Potenzialräume zur Verbesserung von Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität und touristischer Attraktivität.





Potentialorte

Freiräumliches Entwicklungskonzept Naturraum Hengsteysee Herdecke

Das freiräumliche Konzept für den Naturraum Hengsteysee in Herdecke sieht die gezielte Herausarbeitung von vier zentralen Potenzialorten vor. Diese Orte bilden die räumlichen und funktionalen Ankerpunkte für die zukünftige Entwicklung des Gebiets und dienen der Stärkung von Erholung, Orientierung, Identität und touristischer Attraktivität.

Die Auswahl der Potenzialorte orientiert sich sowohl an bestehenden Infrastrukturen und Nutzungen als auch an landschaftlichen und kulturhistorischen Qualitäten. Ziel ist es, diese Orte aufzuwerten, miteinander zu vernetzen und in ein übergeordnetes Freiraumsystem einzubetten.

Potenzialort 1: Ankunftsbereich Schiffwinkel und Laufwasserkraftwerk

Der westlich gelegene Bereich am Laufwasserkraftwerk an der Ruhrbrücke sowie der angrenzende Schiffwinkel fungieren als zentraler Ankunfts- und Übergangsraum in den Naturraum Hengsteysee. Dieser Bereich übernimmt eine wichtige Verteilerfunktion zwischen Siedlungsraum, technischer Infrastruktur und Landschaft.

Entwicklungspotenziale liegen insbesondere in der gestalterischen Aufwertung als Eingangssituation, der Verbesserung der Orientierung sowie der klaren Organisation unterschiedlicher Verkehrsarten (Fußgänger, Radverkehr, motorisierter Verkehr). Zudem bietet der Stand-





ort die Möglichkeit, energiehistorische Inhalte sichtbar zu machen und in ein Informations- und Leitsystem zu integrieren.

Potenzialort 2: Uferpromenade Hengsteysee

Die Uferpromenade bildet das zentrale lineare Rückgrat des Freiraums. Sie erstreckt sich vom Schiffwinkel entlang des Nordufers über eine Länge von etwa 1.200 Metern bis zum Koepchenwerk und wird perspektivisch in östlicher Richtung bis zum Seeschlösschen weitergeführt.

Als Hauptaufenthalts- und Bewegungsraum weist sie ein hohes Potenzial für die Naherholung auf. Entwicklungsansätze umfassen die qualitative Aufwertung der Wegeinfrastruktur, die Schaffung von Aufenthaltsbereichen mit Blickbeziehungen zum See, die Verbesserung der Barrierefreiheit sowie die funktionale Entflechtung von Fuß- und Radverkehr.

Darüber hinaus kann die Promenade als verbindendes Element zwischen den einzelnen Potenzialorten und der historischen Altstadt wirken, und eine klare räumliche Orientierung innerhalb des Gebiets ermöglichen.

Potenzialort 3: Historisches Koepchenwerk

Das historische Koepchenwerk stellt einen identitätsstiftenden Ort mit hoher industriegeschichtlicher Bedeutung dar und liegt am nördlichen Ufer des Hengsteysees.

Im Rahmen des freiräumlichen Konzepts wird dieser Standort als zentraler Zielpunkt mit besonderem Aufenthalts- und Erlebniswert betrachtet. Potenziale bestehen in der denkmalgerechten Entwicklung, der Öffnung für Besucher sowie der Inszenierung der Energiegeschichte im landschaftlichen Kontext.

Eine verbesserte Erschließung sowie die Einbindung in

das übergeordnete Wegenetz sind hierbei wesentliche Voraussetzungen. Ergänzend können Informationsangebote, Ausstellungsformate oder geführte Rundgänge zur inhaltlichen Vermittlung beitragen.

Potenzialort 4: Schieberhaus und höhergelegene Anlagenbereiche

Der vierte Potenzialort umfasst das höhergelegene Schieberhaus sowie die damit verbundenen baulichen Strukturen des ehemaligen Pumpspeicherkraftwerks, insbesondere entlang der ehemaligen Druckrohrtrassen.

Aufgrund seiner topografisch erhöhten Lage bietet dieser Bereich ein besonderes Potenzial als Aussichtspunkt mit weiträumigen Blickbeziehungen über den Hengsteysee, den Ruhrbogen und die umliegende Landschaft.

Eine zentrale Fragestellung ist die Erreichbarkeit dieses Bereichs. In diesem Zusammenhang ist auf eine bereits durchgeführte Studie hinzuweisen, die die Realisierbarkeit eines Schrägaufzugs zwischen dem historischen Koepchenwerk und dem Schieberhaus untersucht hat.

Die Entwicklung dieses Potenzialortes erfordert eine sorgfältige Abwägung zwischen Erschließung, Denkmalschutz, technischer Machbarkeit und naturräumlichen Belangen.

Gesamtzusammenhang und weitere Betrachtung

Die vier Potenzialorte werden im freiräumlichen Konzept des Naturraums Hengsteysee im Zusammenhang betrachtet und hinsichtlich ihrer funktionalen Verknüpfung analysiert. Ziel ist die Ausbildung eines kohärenten Freiraumsystems, das sowohl die einzelnen Orte stärkt als auch deren gegenseitige Erreichbarkeit verbessert.

Im weiteren Planungsprozess erfolgt eine vertiefte Prü-

fung der Machbarkeit, insbesondere unter Berücksichtigung von Eigentumsverhältnissen, naturschutzrechtlichen Rahmenbedingungen, technischen Anforderungen sowie wirtschaftlichen Aspekten.

Dabei steht ein integrativer Ansatz im Vordergrund, der die Belange von Erholung, Tourismus, Denkmalschutz und bestehender Infrastruktur in Einklang bringt.

Informationsleitsystem

Ein wesentlicher Bestandteil des freiräumlichen Entwicklungskonzepts für den Naturraum Hengsteysee ist die Etablierung eines ganzheitlichen Informations- und Leitsystems. Dieses System dient nicht nur der Orientierung, sondern auch der Profilierung des gesamten Naturraums als eigenständige, wiedererkennbare Marke mit hohem Wiedererkennungswert.

Ziel ist es, die vielfältigen Angebote und Potenziale des Gebiets strukturiert, verständlich und nutzerfreundlich zu vermitteln. Dabei übernimmt das Leitsystem eine zentrale Rolle als verbindendes Element zwischen den einzelnen Potenzialorten sowie zwischen Stadtraum und Landschaftsraum.

Ein integraler Bestandteil ist ein digitaler Auftritt, der die freiräumlichen Angebote ergänzt und Informationen ortsunabhängig zugänglich macht. Dieser kann beispielsweise Wegeführungen, Freizeitangebote, Hintergrundinformationen sowie aktuelle Hinweise bündeln und für unterschiedliche Nutzergruppen aufbereiten.

Ergänzend dazu ist ein übergeordnetes Parkleitsystem vorgesehen, das möglichst stadtübergreifend funktioniert und sowohl die nördliche als auch die südliche Seeseite einbezieht. Ziel ist es, Verkehrsströme gezielt zu lenken, Parksuchverkehre zu reduzieren und eine gleichmäßige Auslastung vorhandener Stellplatzangebote zu erreichen.

Die analoge Wegweisung im Raum bildet eine weitere zentrale Säule des Systems. Diese soll klar strukturiert,

intuitiv verständlich und gestalterisch einheitlich sein. Besonders wichtig ist dabei die Verzahnung mit bestehenden innerstädtischen Leitsystemen, sodass eine durchgängige „Gestaltungssprache“ entsteht. Hierbei wird eine Hierarchie der Informationsebenen angestrebt, die sich vom Stadtraum über den Freiraum bis hin zu spezifischen Bereichen wie dem Hengsteysee sowie Spiel-, Sport- und Bewegungsflächen erstreckt.

Darüber hinaus umfasst das Informationssystem ein differenziertes Angebot an Informationstafeln. Diese reichen von übergeordneten Übersichtstafeln zur räumlichen Orientierung bis hin zu themenspezifischen Tafeln, die einzelne Besonderheiten und Inhalte der jeweiligen Potenzialorte vertiefend vermitteln. Hierzu zählen beispielsweise naturkundliche, historische oder energiewirtschaftliche Aspekte, die den Erlebniswert des Gebiets zusätzlich steigern und auch eine Verbindung zur Hagener Seeseite darstellen.

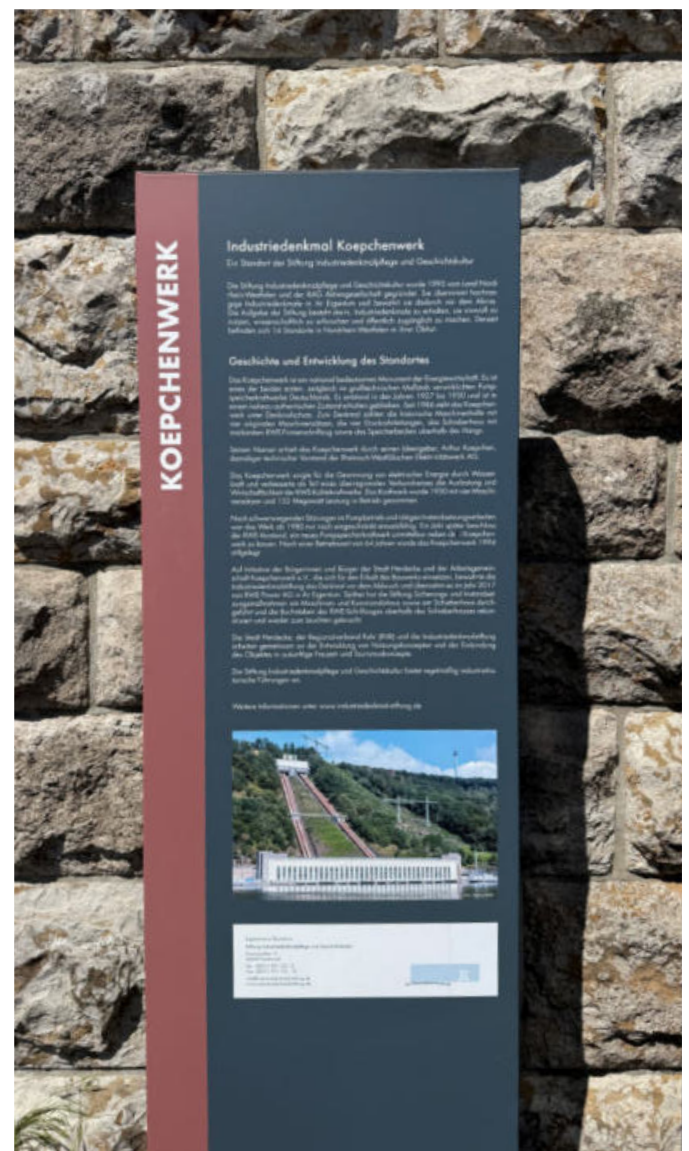
Insgesamt trägt das Informations- und Leitsystem maßgeblich dazu bei, die Lesbarkeit des Raums zu verbessern, Besucher gezielt zu führen und die Identität des Naturraums Hengsteysee nachhaltig zu stärken.

Kosten:

- Design einer Marke
 - Leitsystem Freiraumkonzept
 - Online Auftritt Freiraumkonzept Hengsteysee Herdecke
 - Parken
 - Wegweisung
 - Infotafeln
- Planungskosten ca. 75.000€



Der Ort ist durch eine vielfältige Landschaft an Hinweisen und Informationsschildern geprägt. Dabei zeigt sich eine große Heterogenität sowohl in der Informationstiefe als auch in der Präsentation. Im Zuge der Aufwertung der Potenzialorte sollte daher eine Vereinheitlichung angestrebt werden.



Mobilitätskonzept

Die Ausgangslage für die Mobilität rund um das Koepchenwerk und den Hengsteysee ist insgesamt als gut zu bewerten. Bereits heute besteht eine grundlegende verkehrliche Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr, den ÖPNV sowie durch Fuß- und Radwege. Zudem wird im Rahmen des Projekts systematisch untersucht, wie diese bestehenden Strukturen weiterentwickelt werden können – etwa durch die Analyse von Parkraum, ÖPNV-Angeboten und alternativen Mobilitätsformen. Auch die Einbindung in landschaftlich attraktive Räume und bestehende Wegeverbindungen bietet eine solide Basis für eine nachhaltige Besuchererschließung.

Ein zusätzlicher Vorteil für Herdecke ergibt sich aus der räumlichen Nähe zur Stadt Hagen und deren bestehenden bzw. weiterentwickelten Mobilitätskonzepten. Herdecke kann hier von bereits erprobten Ansätzen profitieren, insbesondere im Bereich der ÖPNV-Anbindung, intermodaler Verknüpfungspunkte sowie strategischer Verkehrslenkung bei Großereignissen. Synergieeffekte entstehen vor allem durch gemeinsame Verkehrsachsen, abgestimmte Angebote im öffentlichen Nahverkehr und die Möglichkeit, Besucherströme regional zu verteilen. Dadurch kann Herdecke eigene Maßnahmen effizienter gestalten und auf vorhandene Strukturen und Erfahrungen zurückgreifen.

Gleichzeitig zeigt sich jedoch, dass die vorhandene Infrastruktur den zukünftigen Anforderungen – insbesondere im Hinblick auf steigende Besucherzahlen und eine touristische Weiterentwicklung des Koepchenwerks – noch nicht vollständig gerecht wird. Insbesondere beim ÖPNV,

bei der Kapazität und Organisation von Parkflächen sowie bei der Qualität und Durchgängigkeit von Fuß- und Radwegen bestehen klare Entwicklungspotenziale. Auch neue Elemente wie der geplante Schrägaufzug oder die Aufwertung von Ankunfts- und Aufenthaltsbereichen verdeutlichen den bestehenden Handlungsbedarf.

Die Mobilitätssituation in Herdecke kann als solide Ausgangsbasis beschrieben werden, die bereits wichtige Voraussetzungen für eine gute Erreichbarkeit erfüllt. Durch die Nähe zu Hagen und dessen Mobilitätsansätzen ergeben sich zusätzliche Vorteile und Synergien, die Herdecke strategisch nutzen kann. Gleichzeitig ist die Mobilität jedoch weiterhin ausbaufähig, um den zukünftigen Anforderungen eines attraktiven, gut vernetzten und nachhaltig erschlossenen Tourismusstandorts gerecht zu werden.

Mobilitätskonzept– Entwicklungsansätze für die Nahmobilität

Im Sinne eines nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilitätskonzepts werden im Folgenden Entwicklungsansätze für die Nahmobilität am Hengsteysee aufgezeigt, die insbesondere auf eine Verbesserung der Erreichbarkeit, eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs sowie eine Stärkung umweltfreundlicher Mobilitätsformen abzielen.

Zur Weiterentwicklung der Nahmobilität im Umfeld des Hengsteysees bieten sich gezielte Maßnahmen zur Optimierung des ruhenden Verkehrs sowie zur Stärkung alternativer Mobilitätsangebote an.

Ein zentrales Potenzial liegt in der Weiterentwicklung des bestehenden Stellplatzstandorts am Bleichstein. Durch die Errichtung einer Parkpalette könnte die Kapazität um etwa 150 bis 300 zusätzliche Stellplätze erweitert werden. Dies würde insbesondere in Spitzenzeiten zur Entlastung der umliegenden Parkräume beitragen und zugleich eine Bündelung des ruhenden Verkehrs an einem zentralen Standort ermöglichen.

Ergänzend hierzu bietet sich der Ausbau von Angeboten im Bereich der Elektromobilität und Mikromobilität an. Denkbar ist die Einrichtung von Verleihsystemen für E-Bikes oder Fahrräder nach dem Prinzip eines City-Bike-Systems. Diese könnten gezielt dazu beitragen, die Entfernung zwischen dem Parkplatzstandort und dem Koepchenwerk komfortabel und emissionsarm zu überbrücken sowie eine attraktive Umrundung des Hengsteysees zu ermöglichen.

Ein weiterer Ansatz besteht in der temporären Ergänzung des öffentlichen Verkehrsangebots durch einen Shuttle-Service. Insbesondere an frequenzstarken Tagen mit hohem Besucheraufkommen könnte der bestehende Bürgerbus der Stadt Herdecke erweitert eingesetzt werden.

Eine Shuttleverbindung zwischen dem Bereich Schiffwinkel bzw. dem Parkplatz am Schulzentrum (Bleichstein) und dem Koepchenwerk würde eine direkte, niedrigschwellige Erreichbarkeit schaffen. Dabei wäre sowohl ein Zustieg am zentralen Parkplatzstandort als auch am Koepchenwerk selbst möglich, wodurch ein flexibles und nutzerfreundliches Angebot entsteht.

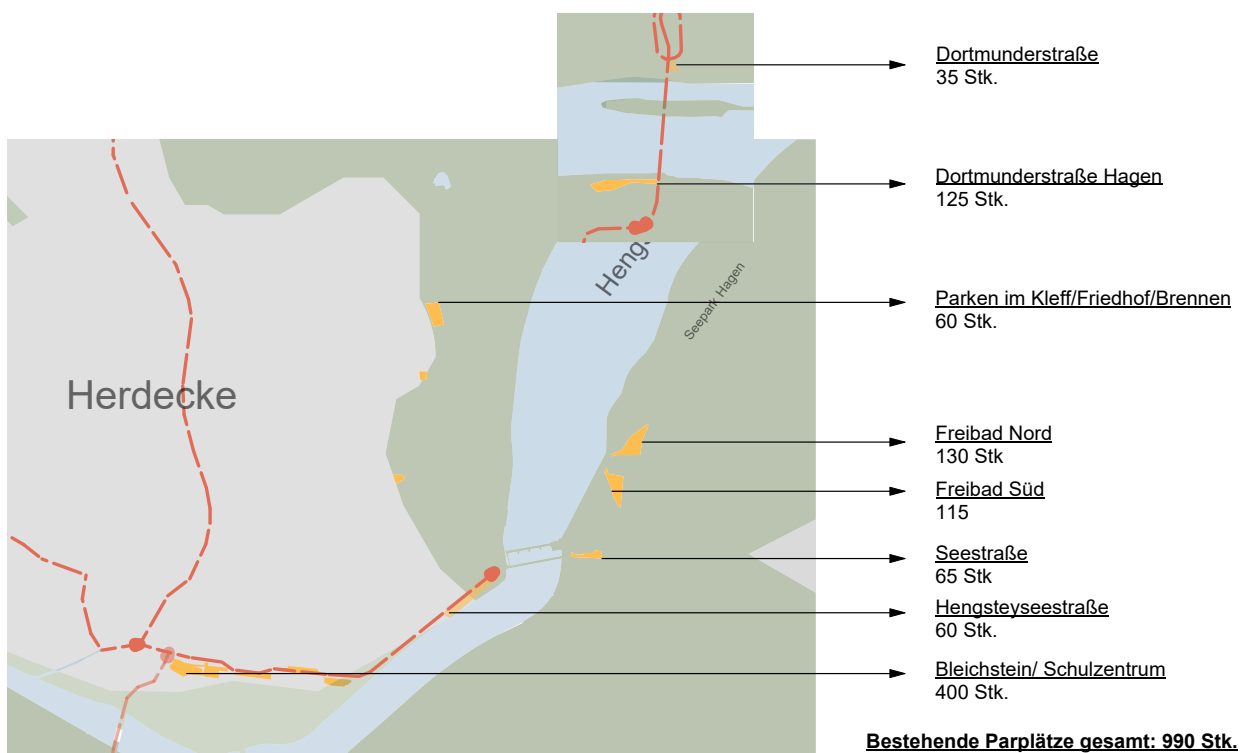
Ein weiterer ergänzender Baustein im Mobilitätskonzept für die Nahmobilität ist die wasserseitige Erschließung des Koepchenwerks. In diesem Zusammenhang bietet sich die Einrichtung einer Verbindung vom Ankunftsort Schiffwinkel zum Koepchenwerk über den Hengsteysee an. Dies könnte beispielsweise durch den Einsatz eines Gastronomieschiffs oder einer Fährverbindung erfolgen. Eine solche Lösung würde nicht nur eine alternative, attraktive Anreisemöglichkeit schaffen, sondern auch zur Entzerrung der Besucherströme beitragen, indem zusätzliche Zugangspunkte etabliert werden.

Darüber hinaus eröffnet die wasserseitige Erschließung ein besonderes Erlebnisangebot, da die Annäherung an das Koepchenwerk aus der Perspektive des Sees eine neue Wahrnehmung des Bauwerks und der umgebenden Landschaft ermöglicht. Die Kombination aus funktionaler Erschließung und touristischem Mehrwert stärkt somit die Gesamtattraktivität des Standorts und ergänzt die landseitigen Zugangsoptionen sinnvoll. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine enge Abstimmung mit

dem Ruhrverband sowie die Klärung wasserrechtlicher und betrieblicher Rahmenbedingungen.

Insgesamt stellen diese Maßnahmen eine sinnvolle Ergänzung der bestehenden Mobilitätsinfrastruktur dar und leisten einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung des

motorisierten Individualverkehrs im unmittelbaren Uferbereich sowie zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Besucherlenkung im Sinne eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts.



Erweiterung ruhender Verkehr

Im Rahmen der Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit des Koepchenwerks wird als ergänzende Maßnahme die Errichtung einer Quartiersgarage am Standort Bleichstein vorgeschlagen. Grundlage der Überlegung ist die Nutzung des bestehenden Schotterparkplatzes an der südlichen Spitze der Grünfläche, der aufgrund seiner Lage eine geeignete Ausgangsbasis für eine gebündelte Parkinfrastruktur darstellt.

Vorgesehen ist die Realisierung einer Parkpalette mit einer Kapazität von insgesamt 296 Stellplätzen. Die Anlage würde sich auf einer Fläche von etwa 4.000 Quadratmetern erstrecken, wobei pro Stellplatz eine durchschnittliche Flächeninanspruchnahme von rund 27 Quadratmetern angesetzt wird. Die bauliche Ausführung ist als zweigeschossige Anlage konzipiert, mit jeweils 148 Stellplätzen pro Ebene. Durch diese kompakte Bauweise kann eine effiziente Flächennutzung bei gleichzeitig begrenztem Eingriff in den Freiraum gewährleistet werden.

Die Quartiersgarage dient dabei nicht ausschließlich der Besucherlenkung zum Koepchenwerk, sondern ist als multifunktionale Parklösung mit einer Mischnutzung aus Dauerparkern (z. B. Anwohner oder Beschäftigte) und Kurzzeitparkern (Besucher, Erholungssuchende) gedacht. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr zu bündeln, den Parkdruck im Umfeld zu reduzieren und gleichzeitig eine klare Besucherlenkung zu etablieren.

In funktionaler Hinsicht ist die Anlage als Bestandteil eines übergeordneten Mobilitätskonzepts zu verstehen. In Kombination mit einem abgestimmten Parkleitsystem

kann die Quartiersgarage dazu beitragen, Parksuchverkehr zu minimieren und die sensiblen Freiräume rund um den Hengsteysee zu entlasten. Ergänzend bietet sich die Integration von Angeboten wie Fahrradabstellanlagen, E-Ladeinfrastruktur sowie gegebenenfalls Sharing-Angeboten an, um eine multimodale Nutzung zu fördern.

Darüber hinaus sind bei der weiteren Planung gestalterische und ökologische Aspekte zu berücksichtigen. Hierzu zählen eine landschaftsverträgliche Einbindung in den Freiraum, die Verwendung nachhaltiger Baustoffe, Maßnahmen zur Begrünung sowie gegebenenfalls die Nutzung von Dachflächen, etwa für Photovoltaik oder als extensiv begrünte Flächen. Auch Aspekte wie Sicherheit, Beleuchtung und Barrierefreiheit sind integraler Bestandteil der Planung.

Insgesamt stellt die Quartiersgarage am Bleichstein ein wesentliches Element zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Koepchenwerks dar und kann gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Ordnung des ruhenden Verkehrs sowie zur Entlastung der umliegenden Landschaftsräume leisten.

Kosten:

Parkpalette 296 Stellflächen + am Bleichstein

4000m² Flächegesamt/27m² je Stellplatz

2 stöckige Parkpalette mit je 148 Stellplätze

Je Stellplatz ca. 1.000€/m² Baukosten

Gesamt ca. 4.000.000 € Baukosten



Visualisierung einer Parkpalette am Bleichstein

Lückenschluss Ruhrhöhenwanderweg/Ruhrtalsteig

Der Lückenschluss des Ruhrhöhenwanderwegs im Bereich des Schieberhauses stellt eine zentrale Maßnahme zur funktionalen und qualitativen Aufwertung des Naturraums Hengsteysee dar. Durch die Herstellung dieser Verbindung wird eine durchgängige Wegebeziehung geschaffen, die sowohl die überregionale Wanderinfrastruktur stärkt als auch die Erreichbarkeit des Koepchenwerks deutlich verbessert.

Kern der Maßnahme ist die Herstellung einer durchgehenden Trasse mit einer Länge von etwa 1.200 Metern, die über das Schieberhaus geführt wird. Voraussetzung hierfür ist die bauliche Instandsetzung wesentlicher Bestandsstrukturen. Dazu zählt insbesondere die Betonsanierung der Fassade des Schieberhauses, die im Zuge der Maßnahme sowohl aus konstruktiven als auch aus denkmalpflegerischen Gründen erforderlich ist. Diese Arbeiten werden durch die Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur übernommen.

Ergänzend dazu ist die Sanierung der bestehenden Treppenanlage auf der östlichen Seite vorgesehen, um eine sichere und durchgängige Begehbarkeit zu gewährleisten. Diese Maßnahme fällt in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Herdecke und umfasst sowohl die Betonsanierung der Treppe als auch die Herstellung eines normgerechten Handlaufs. Darüber hinaus sind punktuelle Sicherungsmaßnahmen entlang des Weges vorgesehen, insbesondere in Bereichen mit erhöhtem Gefährdungspotenzial, wie beispielsweise an Aussichtspunkten. Hierzu zählen Absturzsicherungen sowie die Anpassung der Wegeführung.

Im Vorfeld der Planung wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung der Stufe I (ASP I) durchgeführt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben keine Verbotsstatbestände gemäß § 44 Absatz 1 Bundesnaturschutzgesetz ausgelöst werden. Aus artenschutzrechtlicher Sicht bestehen somit keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Umsetzung der Maßnahme. Dennoch ist im weiteren Planungsprozess sicherzustellen, dass bauzeitliche Einschränkungen sowie mögliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen berücksichtigt werden, um Beeinträchtigungen sensibler Arten und Lebensräume weiterhin auszuschließen.

Die Gesamtkosten für die baulichen Maßnahmen, einschließlich der Betonsanierung des Schieberhauses, der Herstellung der Wegeanbindung sowie der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen, werden derzeit auf rund 175.000 Euro geschätzt. Davon entfallen etwa 30.000 Euro auf die Stadt Herdecke für die Wiederherstellung der östlichen Treppenanlage einschließlich Handlauf und ergänzender Sicherungseinrichtungen.

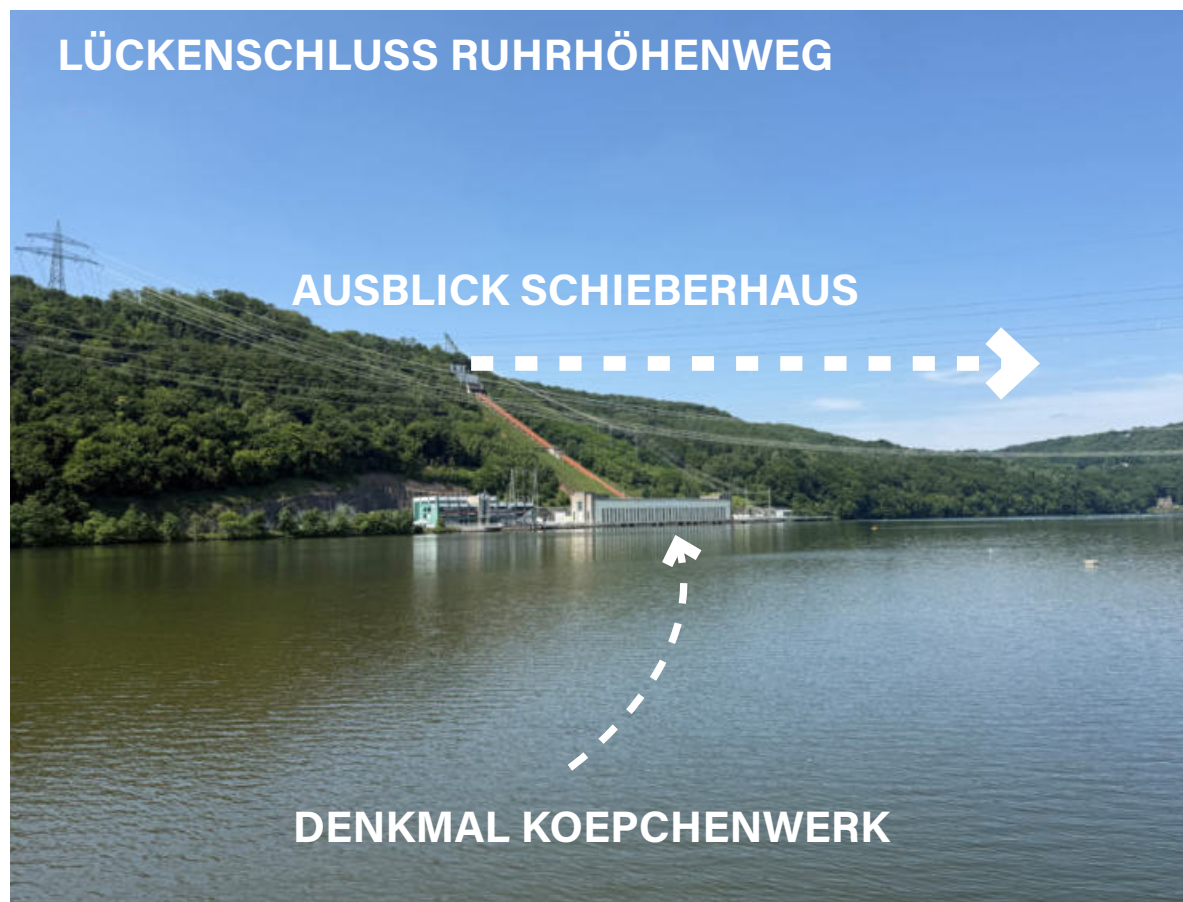
Die für die Umsetzung relevanten Grundstücke befinden sich im Eigentum von RWE sowie der Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur. Beide Akteure arbeiten eng mit der Stadt Herdecke zusammen, um die Realisierung des Projekts zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang werden derzeit entsprechende Nutzungsverträge erarbeitet, die die zukünftige Nutzung, Pflege und Instandhaltung der Wegeverbindung langfristig sichern und klare Zuständigkeiten definieren.

Insgesamt trägt der Lückenschluss des Ruhrhöhenwanderwegs maßgeblich zur besseren Vernetzung der bestehenden Wegebeziehungen bei und schafft eine attraktive, sichere und landschaftlich hochwertige Verbindung innerhalb des Naturraums Hengsteysee. Gleichzeitig wird die touristische Erschließung gestärkt und die Aufenthaltsqualität im Umfeld des Koepchenwerks nachhaltig verbessert.

Kosten:

Sanierung/Bau Treppenkonstruktion, incl. Mobiliar, Informationselementen und Absturzsicherung.

ca. 175.000€ davon entfallen auf die Stadt Herdecke ca. 30.000€ für die Wiederherstellung der östlichen Treppe und des Handlaufs.





HOHENSYBURG SCH

AUSBLICK LÜCKENSCHLUSS

WERTE HAGEN



Ankunftsort Schiffwinkel

Der Ankunftsbereich Schiffwinkel bildet den westlichen Auftakt zum Naturraum Hengsteysee und übernimmt eine zentrale Funktion als Eingangs- und Verteilerraum. Ziel der Planung ist es, diesen bislang infrastrukturell geprägten Bereich zu einem qualitätsvollen Aufenthaltsort mit hoher gestalterischer und funktionaler Qualität zu entwickeln. Insbesondere an der Schnittstelle, an der der Ruhrtalradweg die Ruhr über die Ruhrbrücke quert, soll ein klar ablesbarer Ankunftsort entstehen, der sowohl Radfahrern als auch Fußgängern und Erholungssuchenden einen attraktiven Zugang zum Landschaftsraum bietet.

Ein wesentliches Element der Gestaltung ist die Öffnung und Erlebbarmachung des nordwestlichen Ruhrufers. Hierfür sind Sitzstufen vorgesehen, die einen direkten Zugang zum Wasser ermöglichen, ohne dabei in größerem Umfang in den sensiblen Naturraum einzugreifen. Ergänzend werden auf den angrenzenden Wiesenflächen vielfältige Aufenthaltsangebote geschaffen, darunter Sitzgelegenheiten sowie Fahrradabstellanlagen, um der hohen Frequentierung durch den Radverkehr gerecht zu werden.

Aufgrund der südexponierten Lage des Areals kommt der Schaffung von Verschattungsbereichen eine besondere Bedeutung zu. Durch die gezielte Pflanzung von Gehölzen sollen langfristig klimatisch wirksame Strukturen entstehen, die sowohl den thermischen Komfort erhöhen als auch einen Beitrag zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels leisten. Die Durchgrünung unterstützt zudem die gestalterische Aufwertung und stärkt die Auf-

enthaltsqualität.

Ein zentraler Baustein des Konzepts ist die Neuordnung der Verkehrsflächen. Der derzeitige ruhende Verkehr wird vollständig aus dem Bereich herausgenommen und an anderer Stelle organisiert, um die Fläche primär dem Aufenthalt und der fußläufigen Nutzung zu widmen.

Der zukünftige ruhende Verkehr befindet sich im westlich gelegenen Endabschnitt der bestehenden Schieneninfrastruktur entlang der Hengsteyseestraße. In diesem Bereich soll eine temporäre Mehrfachnutzung etabliert werden, bei der die Fläche als Parkraum genutzt werden kann, solange keine schienenverkehrliche Nutzung stattfindet. Im Falle einer Reaktivierung oder Nutzung der Schieneninfrastruktur wird die Parkfunktion entsprechend aufgehoben. Durch diese flexible und nutzungsabhängige Organisation kann eine effiziente Flächennutzung gewährleistet werden, ohne die langfristigen infrastrukturellen Optionen einzuschränken. Gleichzeitig wird der Ankunftsbereich selbst von parkenden Fahrzeugen freigehalten und kann als qualitätsvoller, klar strukturierter Freiraum ausgebildet werden.

Im zentralen Bereich entsteht eine multifunktionale Platzfläche im Sinne eines Shared-Space-Prinzips. Diese Fläche ermöglicht eine gleichberechtigte Nutzung durch verschiedene Verkehrsteilnehmer und trägt gleichzeitig zur Verkehrsberuhigung bei. Gestalterische Elemente wie Baumüberstellungen und strukturierende Einbauten gliedern den Raum und schaffen klare Aufenthaltszonen.

Darüber hinaus bietet die Fläche Raum für temporäre Nutzungen, wie beispielsweise Foodtrucks, deren Auf-

stellbereiche so organisiert werden, dass Wartebereiche nicht in Konflikt mit dem fließenden Rad- oder Fußverkehr geraten. Ergänzend wird im östlichen Bereich eine weitere landschaftliche Aufwertung durch Grünflächen vorgesehen. Hier sind auch infrastrukturelle Einrichtungen wie eine öffentliche WC-Anlage geplant, um den Anforderungen eines stark frequentierten Freizeitstandorts gerecht zu werden.

An der östlichen Spitze des Areal ist die Entwicklung einer Außengastronomie direkt am Wasser vorgesehen. Diese Nutzung kann wesentlich zur Belebung und Attraktivitätssteigerung des Standorts beitragen. Voraussetzung für die Umsetzung ist jedoch eine enge Abstimmung mit dem Ruhrverband, der Teile der Fläche derzeit als Lager nutzt. In bisherigen Gesprächen wurde seitens des Ruhrverbands Bereitschaft signalisiert, alternative Lösungen zu prüfen, sofern geeignete Ausweichflächen für betriebliche Zwecke zur Verfügung gestellt werden können.

Im weiteren Planungsprozess ist darüber hinaus eine enge Abstimmung mit weiteren relevanten Akteuren erforderlich. Hierzu zählen insbesondere die obere Wasserbehörde im Hinblick auf wasserrechtliche Belange, die untere Naturschutzbehörde zur Sicherstellung der Vereinbarkeit mit naturschutzfachlichen Anforderungen sowie die privaten Flächeneigentümer, deren Interessen und Nutzungsansprüche in die Planung integriert werden müssen. Diese koordinierte Zusammenarbeit ist eine wesentliche Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit und die nachhaltige Umsetzung der Maßnahme.

Kosten:

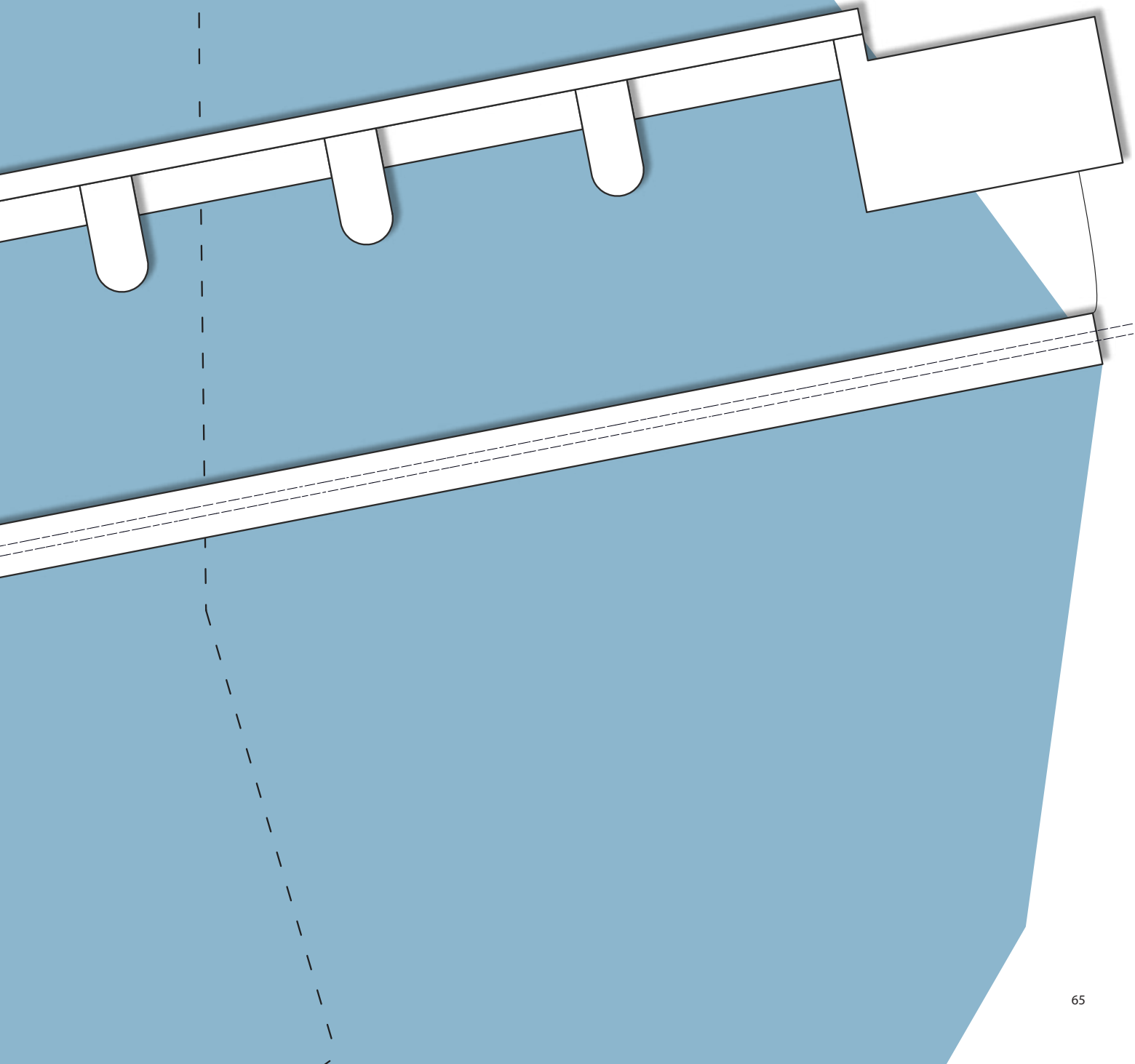
Platzgestaltung Schwerpunkt Aufenthalt, Wasserzugang und Infopunkt , Info über Laufwasserkraftwerk Denkmal, Hinweis Koepchenwerk, Abdeckung der Schienenrillen, Sharedspace

Fläche: ca. 6000 m²

Kosten: 1.200.000€



- Gesamtfläche: ca. 6.000 m² bei einem geschätzten Umbauvolumen von rund 1,2 Mio. €
- Daraus ergeben sich durchschnittliche Umbaukosten von ca. 200 € pro m²
- Kostenrahmen liegt im unteren bis mittleren Bereich für qualitätsvolle Freiraumgestaltung

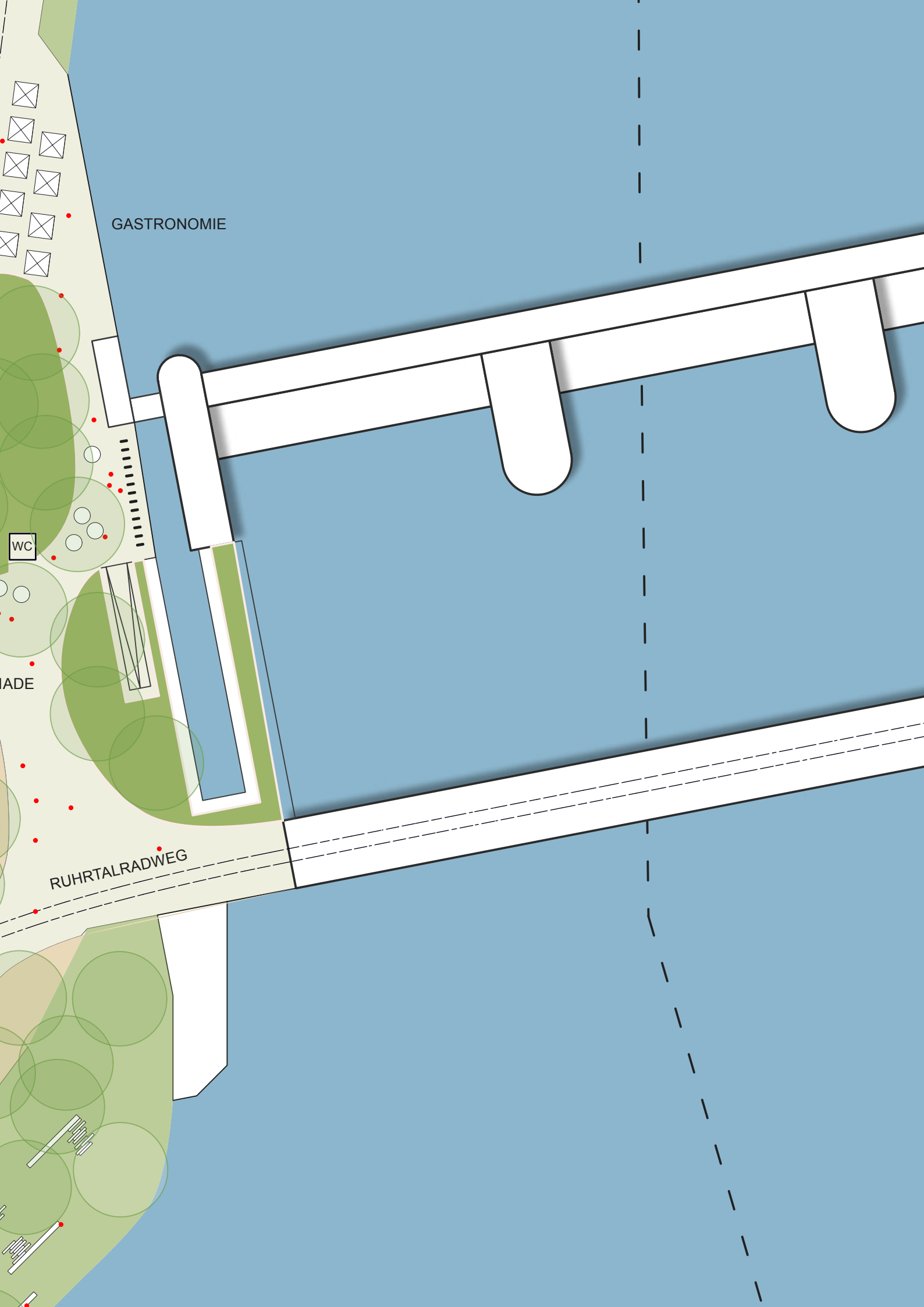




GASTRONOMIE

LAGERFLÄCHE
RUHRVERBAND

AUFTAKTPLATZ PROMEN



GASTRONOMIE

WC

MADE

RUHRTALRADWEG

Uferweg zum Koepchenwerk | Promenade Herdecke

Uferpromenade Herdecke / Uferweg zum Koepchenwerk

Die Entwicklung der Uferpromenade zwischen Schiffwinkel und Koepchenwerk stellt einen zentralen Baustein zur qualitativen Aufwertung des Naturraums Hengsteysee dar. Auf einer Länge von rund 1.200 Metern soll ein leistungsfähiger, attraktiver und nutzungsdifferenzierter Freiraum entstehen, der sowohl der Bewegung als auch dem Aufenthalt dient. Ziel ist es, die vorhandenen Infrastrukturen funktional zu ordnen, Nutzungskonflikte zu minimieren und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität sowie die Zugänglichkeit zum Wasser deutlich zu verbessern.

Grundlage der Planung ist eine differenzierte Zonierung des Uferwegs, die sich in drei charakteristische Raumtypen gliedert und auf unterschiedliche örtliche Situationen reagiert.

Die erste Zonierung sieht eine klare funktionale Trennung der Verkehrsarten vor. Hier werden die Bereiche für motorisierten Verkehr, Schienenverkehr und Radverkehr gebündelt geführt, während ein separater, deutlich verbreiteter Gehwegbereich mit einer Breite von etwa 4,50 Metern den Fußgängern vorbehalten ist. Die Trennung zwischen den Verkehrsarten erfolgt durch Markierungen, die nicht nur ordnend wirken, sondern auch als Informationsträger genutzt werden können. So besteht die Möglichkeit, über Bodenmarkierungen beispielsweise Distanzen rund um den Hengsteysee darzustellen oder auf besondere Streckenabschnitte hinzuweisen. Diese Zonierung eignet sich insbesondere für Abschnitte mit

höherem Verkehrsaufkommen und klar definierten Bewegungsströmen.

Die zweite Zonierung erweitert den Aufenthaltscharakter des Uferraums. Neben dem verbreiterten Gehweg erfolgt hier eine gezielte Aufweitung in Richtung Ufer, wodurch zusätzliche Aufenthaltsflächen entstehen. In ausgewählten Bereichen kann das Ufer behutsam begehbar gemacht werden, ohne eine vollständige bauliche Versiegelung vorzunehmen, um den naturnahen Charakter zu erhalten. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und zur Geschwindigkeitsreduktion werden vor diesen Bereichen taktile oder bauliche Elemente wie Bodenschwellen eingesetzt. Eine klare räumliche Trennung zwischen Gehweg und Rad- beziehungsweise Pkw-Verkehr bleibt weiterhin bestehen. Innerhalb dieser Zonen werden sogenannte Aktionsräume definiert, die auf besondere Qualitäten wie Aussichtspunkte oder landschaftliche Besonderheiten hinweisen und zum Verweilen einladen.

Die dritte Zonierung folgt einem ähnlichen Grundprinzip, legt jedoch einen stärkeren Fokus auf spezifische thematische Orte entlang der Strecke. Auch hier wird der Gehwegbereich erweitert und durch Aufenthaltsflächen ergänzt, die eine Annäherung an das Wasser oder an besondere landschaftliche Strukturen ermöglichen. Die Uferbereiche bleiben dabei bewusst naturnah und werden nur punktuell zugänglich gemacht. Aufmerksamkeitszonen mit Bodenschwellen signalisieren Nutzern mit höherer Geschwindigkeit, wie Radfahrern oder Skatern, besondere Situationen im Raum. Die funktionale Trennung der Verkehrsarten wird konsequent beibehal-

ten. Innerhalb der Aktionsräume erfolgt eine gezielte inhaltliche Akzentuierung, beispielsweise durch Hinweise auf geologische Besonderheiten wie den Felsaufschluss im Bereich des Koepchenwerks. Diese Elemente sind zugleich Bestandteil eines übergeordneten Informations- und Leitsystems, das die Orientierung unterstützt und die Besonderheiten des Naturraums vermittelt.

Ergänzend zur Wegegestaltung ist die Einrichtung von Rastpunkten entlang der Strecke vorgesehen, die das Angebot für Erholungssuchende erweitern und gezielt an landschaftlich attraktiven Stellen positioniert werden. Ein zentrales Ziel der Planung ist zudem die Verbesserung der Wasserzugänglichkeit, um den Bezug zum Hengsteysee stärker erlebbar zu machen.

Im Zuge der Umgestaltung ist weiterhin vorgesehen, bestehende infrastrukturelle Elemente wie die im Bereich verlaufenden Schienen in die Planung zu integrieren und gestalterisch sowie funktional aufzuwerten.

Für die Umsetzung der Maßnahmen entlang der etwa 1.200 Meter langen Uferpromenade wird derzeit von einem Kostenrahmen in Höhe von rund 300.000 Euro ausgegangen. Insgesamt trägt die Maßnahme wesentlich zur funktionalen Neuordnung, zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur besseren Erlebbarkeit des Naturraums Hengsteysee bei.

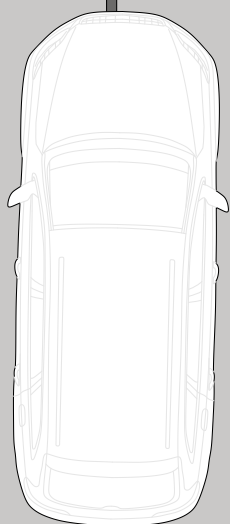
Kosten:

Anlage von Rastpunkt, Wasserzugang und Infopunkt
Geologischer Aufschluss; Trennung Fuß- und Radweg
über Markierung; Abdeckung der Schienenrillen

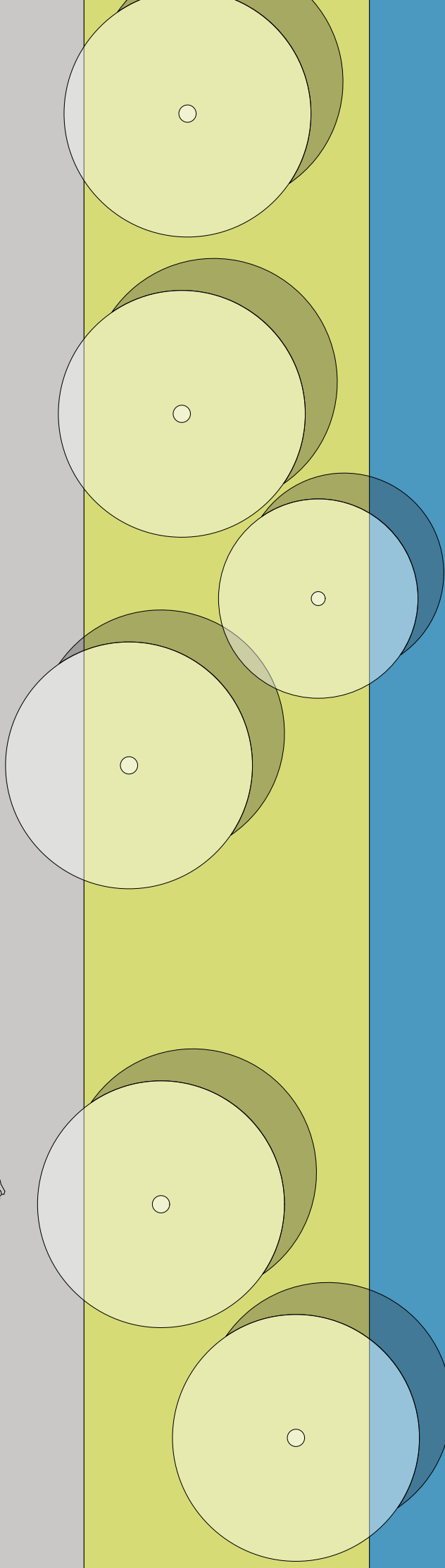
Fläche: 1200 lfm

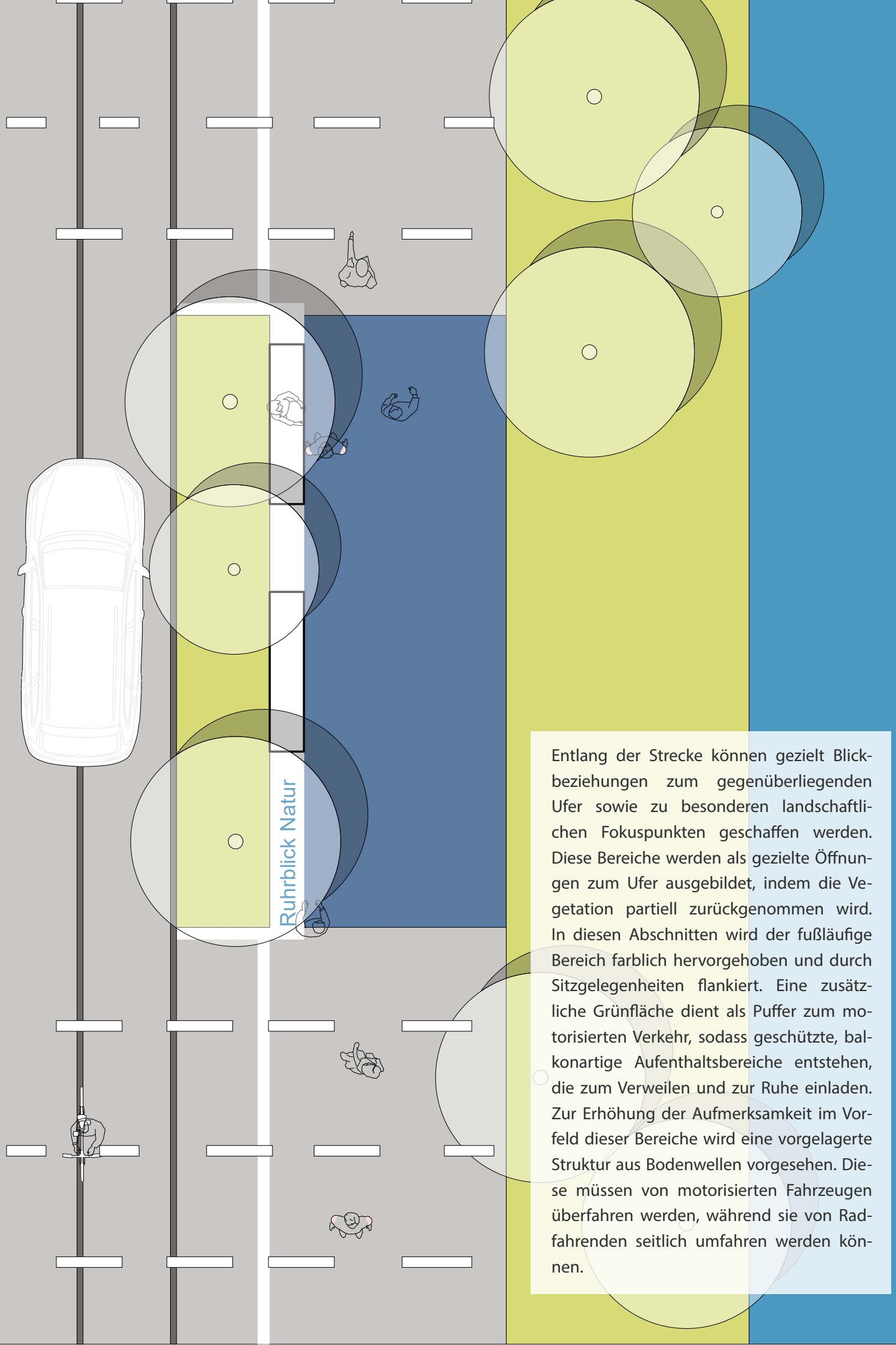
Kosten: 300.000€

Die Grundstruktur der Promenade wird durch eine einfache Markierungslinie definiert, die den Raum in einen fußläufigen Bereich sowie einen Bereich für den motorisierten Verkehr und Radfahrende gliedert. Diese klare Trennung ermöglicht eine durchgängige und wirtschaftlich umsetzbare Grundstruktur entlang der gesamten Strecke. Gleichzeitig bietet sie die Möglichkeit, zusätzliche Elemente wie beispielsweise eine Kilometrierung oder weitere Orientierungshilfen zu integrieren.

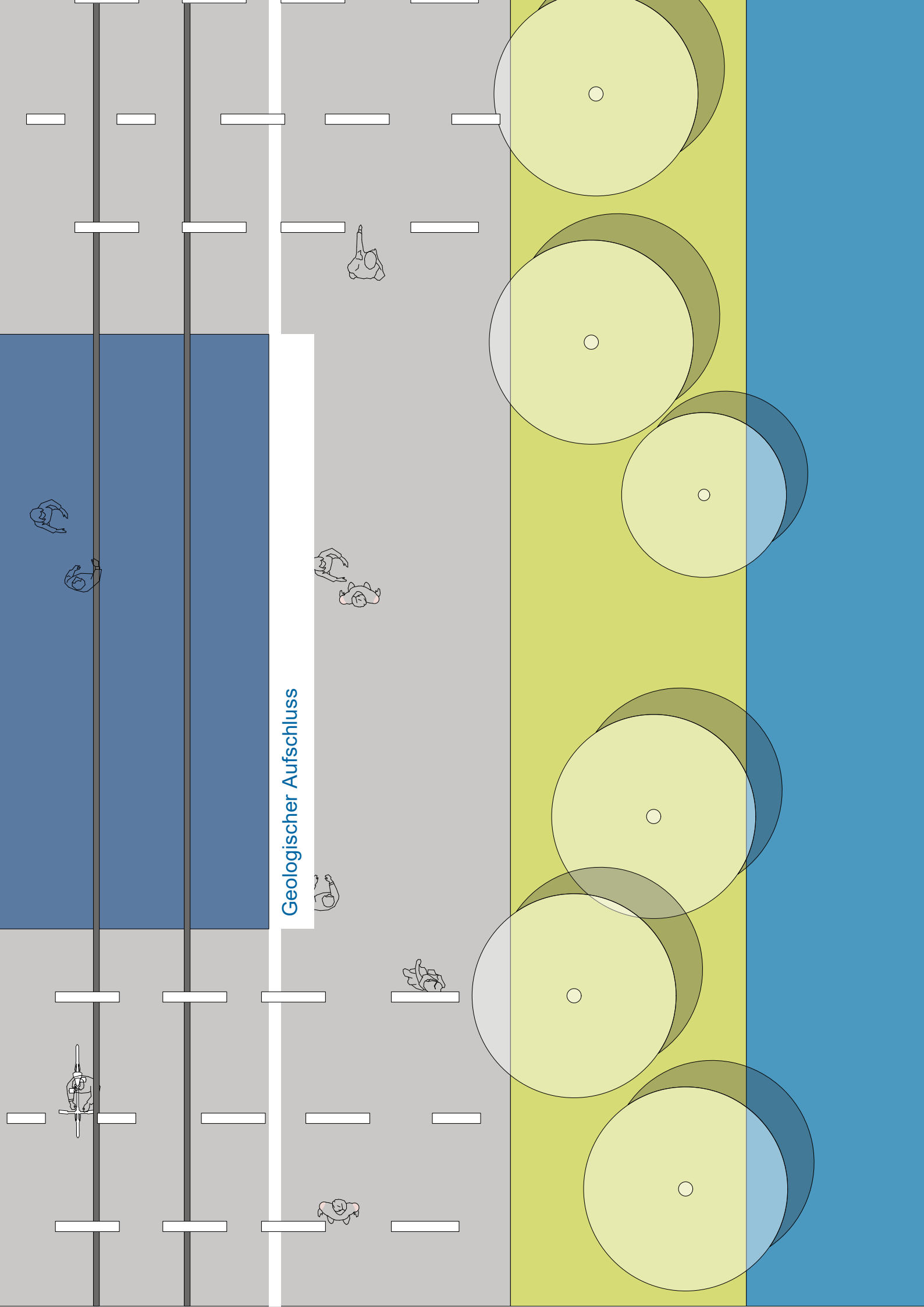


400 m





Entlang der Strecke können gezielt Blickbeziehungen zum gegenüberliegenden Ufer sowie zu besonderen landschaftlichen Fokuspunkten geschaffen werden. Diese Bereiche werden als gezielte Öffnungen zum Ufer ausgebildet, indem die Vegetation partiell zurückgenommen wird. In diesen Abschnitten wird der fußläufige Bereich farblich hervorgehoben und durch Sitzgelegenheiten flankiert. Eine zusätzliche Grünfläche dient als Puffer zum motorisierten Verkehr, sodass geschützte, balkonartige Aufenthaltsbereiche entstehen, die zum Verweilen und zur Ruhe einladen. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit im Vorfeld dieser Bereiche wird eine vorgelagerte Struktur aus Bodenwellen vorgesehen. Diese müssen von motorisierten Fahrzeugen überfahren werden, während sie von Radfahrenden seitlich umfahren werden können.



Geologischer Aufschluss

An besonderen uferseitigen Bereichen, wie beispielsweise am geologischen Aufschluss, können diese Aufenthaltsbereiche auch landeinwärts ausgerichtet sein. Hier entstehen sogenannte Umweltbildungs- bzw. geologische Bildungspunkte, die sich in das Gesamtkonzept integrieren und zugleich Bestandteil des Informations- und Leitsystems sind.

Koepchenwerk Erschließung und direkte Umfeldentwicklung

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur direkten Erschließung des Koepchenwerks sowie zur funktionalen und gestalterischen Aufwertung des unmittelbaren Umfelds wurden unterschiedliche Lösungsansätze entwickelt. Ziel ist es, eine angemessene Zugänglichkeit des denkmalgeschützten Bauwerks zu gewährleisten, die Aufenthaltsqualität im Umfeld zu steigern und gleichzeitig die bestehenden landschaftlichen, historischen sowie infrastrukturellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Hierzu wurden zwei grundlegende Varianten ausgearbeitet, die sich hinsichtlich Eingriffsintensität, räumlicher Durchdringung und wirtschaftlichem Aufwand unterscheiden. Die erste Variante verfolgt einen zurückhaltenden Ansatz mit möglichst geringen baulichen Eingriffen in den Bestand. Im Fokus stehen punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Orientierung, wodurch die bestehenden Strukturen weitgehend erhalten bleiben und der finanzielle Aufwand vergleichsweise gering ausfällt.

Die zweite Variante sieht hingegen eine intensivere Erschließung des Areals vor. Hier erfolgt die Anbindung des Koepchenwerks über mehrere Zugänge entlang der Gesamtfläche, wodurch zusätzliche Wegebeziehungen und Aufenthaltsbereiche geschaffen werden. Diese Variante ermöglicht eine stärkere funktionale Durchdringung des Raums sowie eine höhere Flexibilität in der Nutzung, ist jedoch mit einem entsprechend höheren baulichen und finanziellen Aufwand verbunden.

Unabhängig von der gewählten Variante ist vorgesehen, die wasserseitige Erschließung als ergänzenden Zugang

zu stärken. Dabei sollen sowohl der Wassersport als auch die gastronomische Nutzung auf dem Wasser stärker integriert werden. Geplant ist die Einrichtung eines Anlegebereichs, der es ermöglicht, ein Gastronomieschiff temporär oder dauerhaft am Standort zu positionieren. Ergänzend dazu ist die Schaffung eines zusätzlichen Anlegers für den Wassersport vorgesehen, um die Freizeitnutzung des Gewässers weiter zu fördern.

Darüber hinaus ist in beiden Varianten eine funktionale Erweiterung der Nutzung im Innenraum des Koepchenwerks angedacht. Diese soll die Attraktivität des Standorts erhöhen und neue Nutzungsperspektiven eröffnen, beispielsweise im Bereich Ausstellung, Vermittlung oder Gastronomie. Insgesamt zielen die untersuchten Ansätze darauf ab, das Koepchenwerk als zentralen Baustein im Naturraum Hengsteysee besser zu erschließen, erlebbar zu machen und nachhaltig in ein übergeordnetes Freiraum- und Nutzungskonzept zu integrieren.

Grundsätzlich bestehen neben der bereits vorhandenen Erschließung weitere Potenzialräume zur Erweiterung der Promenade in diesem Bereich. Diese Maßnahmen können mit vergleichsweise geringem Mitteleinsatz umgesetzt werden. Gleichzeitig bieten sie die Möglichkeit, den Auftritt des Gebäudes zu stärken und gezielt hervorzuheben.



Koepchenwerk Variante 1

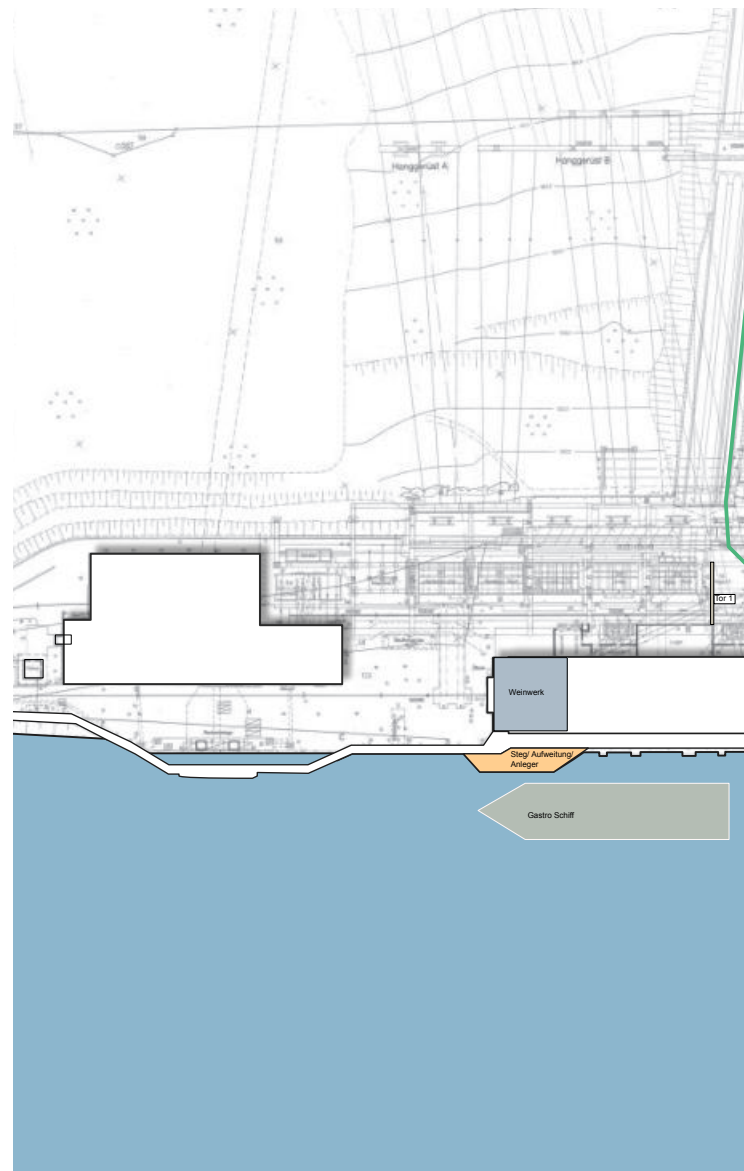
In der Variante 1 erfolgt die Erschließung des Koepchenwerks primär über die westliche Seite unter Nutzung der bestehenden Wegebeziehungen, insbesondere in Anbindung an das sogenannte Weinwerk. Ziel dieses Ansatzes ist es, mit möglichst geringen Eingriffen in den Bestand eine funktionale und zugleich gestalterisch hochwertige Zugangssituation zu schaffen.

Im unmittelbaren Vorbereich des Koepchenwerks ist hierfür eine Aufweitung der bestehenden Erschließungsfläche vorgesehen. Diese Erweiterung wird als überkragende Konstruktion ausgebildet und orientiert sich gestalterisch an einer Steganlage, ohne jedoch in das eigentliche Gewässer einzugreifen. Stattdessen ragt die Konstruktion aus dem vorhandenen Uferbereich heraus und ermöglicht so eine direkte räumliche Beziehung zum Wasser, ohne zusätzliche Eingriffe in den sensiblen Gewässerraum vorzunehmen.

Der entstehende „Ruhrbalkon“ dient sowohl der Erschließung als auch dem Aufenthalt und bietet attraktive Blickbeziehungen über den Hengsteysee. Die geplante Konstruktion weist eine Tiefe von etwa 5 Metern sowie eine Länge von rund 30 Metern auf, woraus sich eine Gesamtfläche von circa 150 m² ergibt.

Konstruktiv handelt es sich um eine überkragende Tragwerkslösung, die besondere Anforderungen an Statik, Materialität und Gründung stellt. Für derartige Konstruktionen ist derzeit von durchschnittlichen Herstellungskosten in Höhe von etwa 2.000 € pro m² auszugehen. Daraus ergibt sich für die beschriebene Maßnahme ein grober Kostenansatz von rund 300.000 €.

Insgesamt stellt diese Variante eine zurückhaltende, aber wirkungsvolle Maßnahme dar, die mit vergleichsweise geringem baulichen Eingriff eine deutliche Aufwertung der Zugangssituation sowie der Aufenthaltsqualität im Bereich des Koepchenwerks ermöglicht.



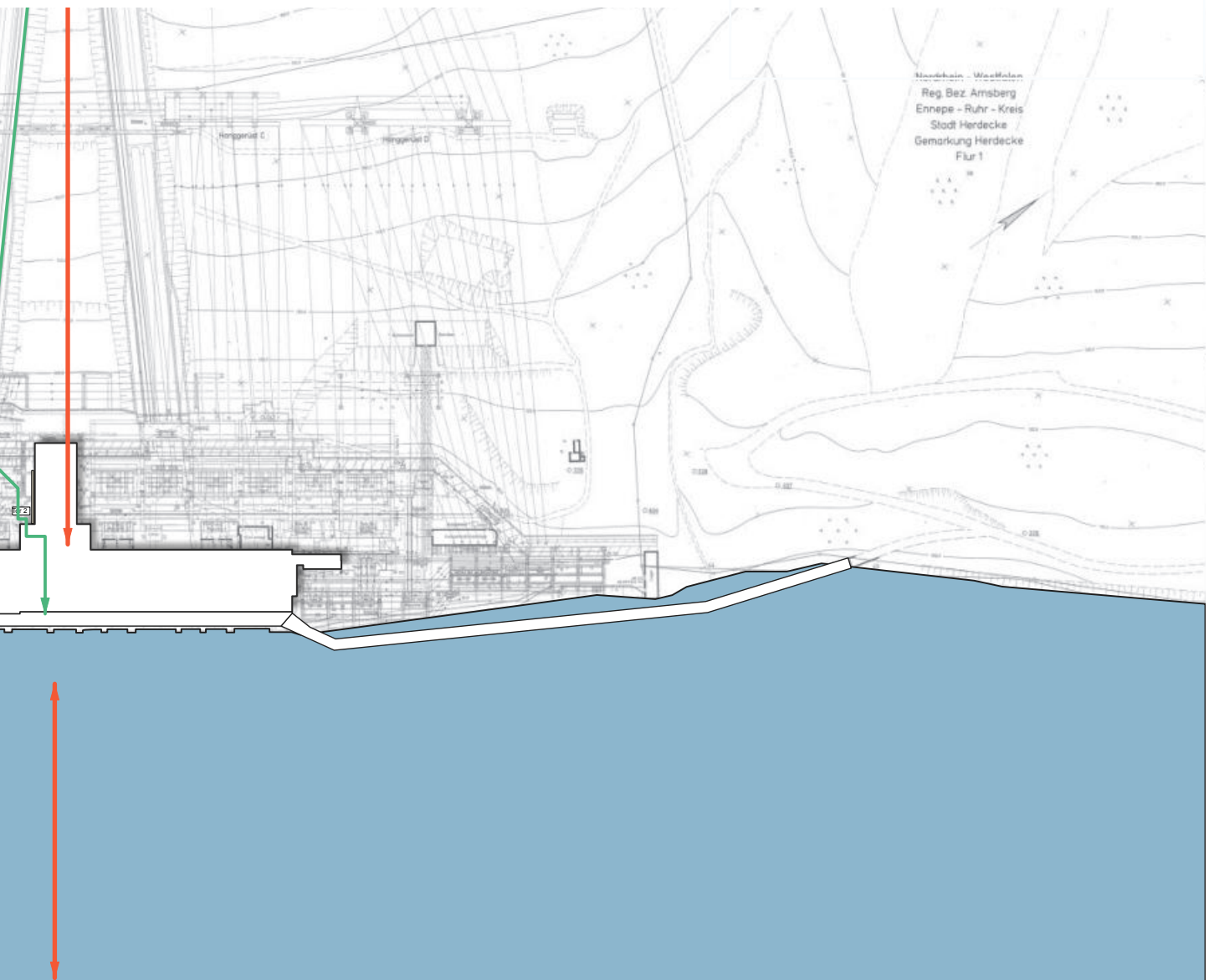
Kosten:

Verbreiterung der Rad- und Gehwegerschließung für einen konfliktfreien Begegnungsverkehr.

Raum zum Verweilen sowie Kanu- und Fähranleger.

Fläche: 160 lfm

Kosten Variante 1: 300.000€



Koepchenwerk Variante 2

In der zweiten Variante der Erschließung wird ein umfassender Ansatz verfolgt, der den gesamten Baukörper des Koepchenwerks über mehrere Zugangspunkte räumlich und funktional aktiviert. Ziel ist es, das Gebäude nicht nur punktuell zugänglich zu machen, sondern eine durchgängige Erschließung mit klar definierten Eingangs- und Aufenthaltsbereichen entlang der gesamten West-Ost-Ausdehnung zu schaffen.

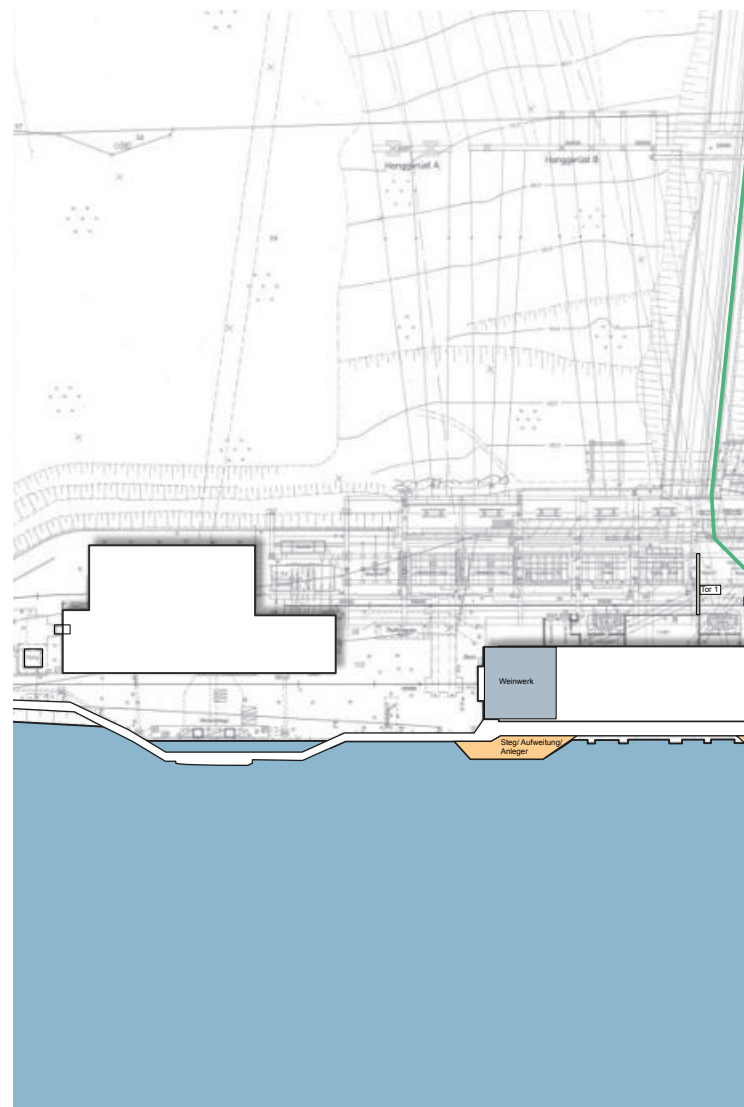
Auf der westlichen Seite, im Bereich des sogenannten Weinwerks mit dem prägenden Rolltor, ist eine großzügige Balkonüberkragung vorgesehen. Diese bildet den westlichen Auftakt der Erschließung und dient als erster Ankunfts- und Aufenthaltsbereich mit direktem Bezug zum Wasser. Die Konstruktion weist eine Länge von rund 30 Metern und eine Tiefe von etwa 5 Metern auf und entspricht damit einer Fläche von ca. 150 m².

Ein zweiter zentraler Erschließungspunkt befindet sich im mittleren Bereich des Koepchenwerks auf Höhe der ehemaligen Schaltzentrale. Auch hier ist eine Aufweitung in Form einer überkragenden Steg- beziehungsweise Balkonanlage mit vergleichbaren Abmessungen vorgesehen. Dieser Bereich übernimmt eine besondere funktionale Rolle, da er als Hauptzugang in das Gebäude fungiert und den Einstieg in eine mögliche Durchwegung des Baukörpers bildet. Damit entsteht ein zentraler Verteilerpunkt, der sowohl die innenräumliche Nutzung als auch die Verbindung der Außenbereiche strukturiert.

Auf der östlichen Seite ist ebenfalls eine entsprechende Steganlage geplant, die zusätzlich als Anlegepunkt für ein Gastronomieschiff dient. Diese Nutzung kann sowohl

temporär als auch dauerhaft erfolgen und stellt einen wichtigen Baustein zur Belebung des Standorts dar. Die wasserseitige Erschließung wird dadurch deutlich gestärkt und ergänzt die landseitigen Zugänge.

Im östlichen Gebäudebereich eröffnen sich darüber hin-



aus vielfältige Nutzungsperspektiven für den Innenraum. Denkbar sind beispielsweise kulturelle Nutzungen wie Ateliers oder Ausstellungsflächen, aber auch touristische und gewerbliche Nutzungen, etwa in Form eines kleinen Hotels, von Veranstaltungsräumen, Workshopflächen

oder Angeboten für Trauungen und Events. Diese Nutzungsoptionen tragen zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit und zur ganzjährigen Aktivierung des Standorts bei.

Da in dieser Variante insgesamt drei überkragende Aufweitungen mit jeweils etwa 150 m² Fläche vorgesehen sind, ergibt sich bei einem angenommenen Kostenansatz von rund 2.000 € pro m² ein Gesamtinvestitionsvolumen von etwa 900.000 € für die baulichen Maßnahmen im Außenbereich. Aufgrund der exponierten Lage und der konstruktiven Anforderungen an Tragwerk, Gründung und Dauerhaftigkeit ist dabei von erhöhten technischen Anforderungen auszugehen. Zusätzlich sind Genehmigungsaspekte, insbesondere im Hinblick auf Wasserrecht, Denkmalschutz und Naturschutz, frühzeitig in die Planung einzubeziehen.

Insgesamt ermöglicht diese Variante eine deutlich intensivere räumliche Durchdringung und funktionale Aufwertung des Koepchenwerks. Durch die Kombination mehrerer Zugangspunkte, differenzierter Aufenthaltsbereiche und neuer Nutzungsmöglichkeiten entsteht ein vielseitig nutzbarer, identitätsstiftender Ort mit hoher Aufenthaltsqualität und starker Einbindung in den umgebenden Naturraum.

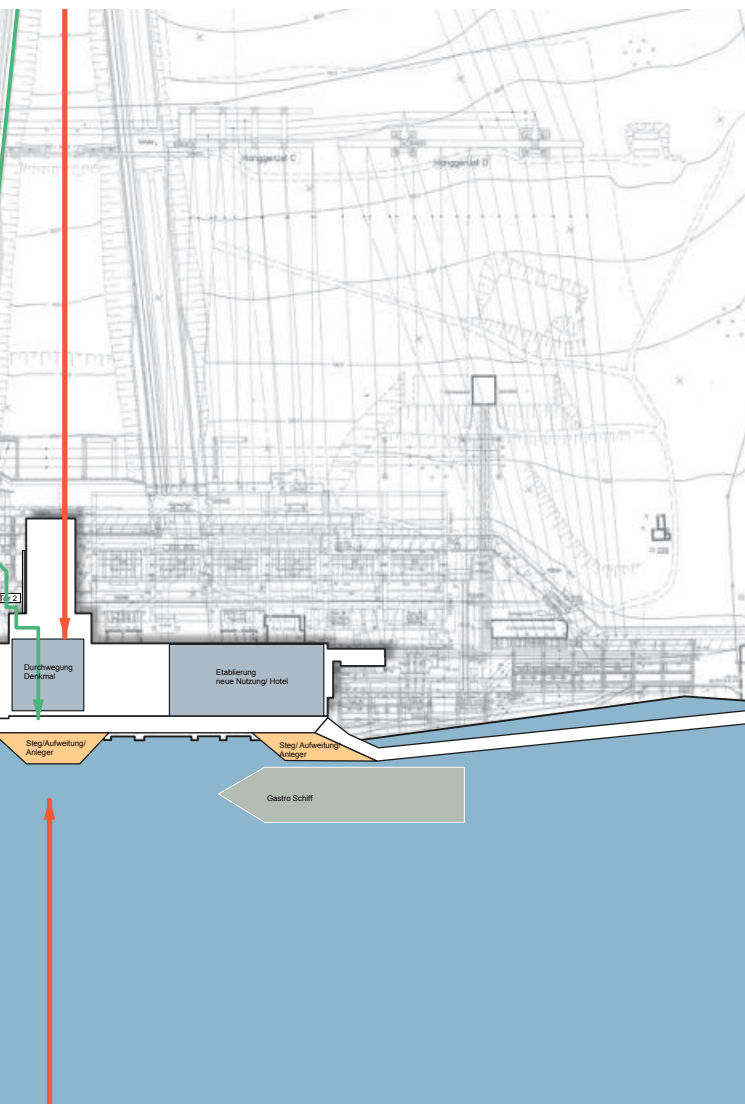
Kosten:

Verbreiterung der Rad- und Gehwegerschließung für einen konfliktfreien Begegnungsverkehr.

Raum zum Verweilen sowie Kanu- und Fähranleger.

Fläche: 160 lfm

Kosten Variante 2: 900.000€



Koepchenwerk Durchwegung Einstieg zum Steig/ Schrägaufzug

Für die innere Erschließung des Koepchenwerks, insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Durchwegung des Baukörpers, wurden analog zur äußeren Erschließung zwei Varianten entwickelt, die unterschiedliche räumliche, funktionale und betriebliche Ansätze verfolgen. Ziel beider Varianten ist es, eine sichere, nachvollziehbare und erlebbare Besucherführung durch das denkmalgeschützte Gebäude zu ermöglichen und gleichzeitig die bestehenden technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Die erste Variante orientiert sich an der westlichen Haupterschließung und sieht vor, dass der Zugang über das markante Rolltor im Bereich des Weinwerks erfolgt. Von dort aus werden die Besucherinnen und Besucher durch das Weinwerk geführt und gelangen in die Turbinenhalle des Koepchenwerks, die über eine Abwärtsbewegung erschlossen wird. Innerhalb der Turbinenhalle erfolgt die vertikale Erschließung über das bestehende Treppenhaus bis auf die Ebene der ehemaligen Schaltzentrale. Dieser Bereich fungiert als zentraler Verteilerpunkt innerhalb des Gebäudes. Von hier aus wird der Luftraum der ehemaligen Durchfahrröhre mittels einer Steg- oder Brückenkonstruktion überspannt, sodass eine Verbindung in den rückwärtigen Gebäudeteil hergestellt wird. Im Anschluss wird das hintere Treppenhaus genutzt, um den Übergang in einen separierten Korridor zu ermöglichen, der auf der nördlichen Gebäudeseite zum Einstiegspunkt des geplanten Klettersteigs beziehungsweise des Schrägaufzugs führt. Diese Variante zeichnet sich durch eine klare Wegeführung innerhalb des Bestands aus und ermöglicht eine inszenierte Abfolge von Raum- und Nut-

zungserlebnissen, insbesondere durch die Einbindung der Turbinenhalle als zentralem Erlebnisraum.

Die zweite Variante setzt hingegen auf eine mittige Erschließung des Gebäudes. Der Zugang erfolgt hier über den zentralen Bereich des Koepchenwerks, wodurch die Turbinenhalle nicht primär über den westlichen Zugang erschlossen wird. Auch in dieser Variante wird ein bestehendes Treppenhaus genutzt, allerdings erfolgt die vertikale Bewegung lediglich über ein halbes Geschoss. Dadurch verbleibt die Wegeführung weitgehend auf einer ebenerdigen beziehungsweise leicht versetzten Ebene. In der Folge ist jedoch eine Querung von Flächen erforderlich, die sich im betrieblich genutzten Bereich von RWE befinden. Diese Querung stellt besondere Anforderungen an die Sicherheit und Organisation der Besucherführung. Vorgesehen ist daher die Einrichtung einer automatisierten Toranlage, die den Zugang kontrolliert und eine klare Trennung zwischen öffentlich zugänglichen Bereichen und betriebsnotwendigen Flächen gewährleistet. Die Steuerung erfolgt durch RWE, sodass der Zugang situationsabhängig reguliert werden kann. Über diese gesicherte Passage gelangen die Besucherinnen und Besucher ebenfalls in einen abgetrennten Korridor, der zum Einstieg des Klettersteigs beziehungsweise des Schrägaufzugs im Bereich der ehemaligen Pumpenanlagen führt.

Beide Varianten erfordern eine sorgfältige Abstimmung mit den zuständigen Akteuren, insbesondere im Hinblick auf Sicherheitsanforderungen, Denkmalschutz, Brandschutz sowie betriebliche Belange des Kraftwerks. Darü-

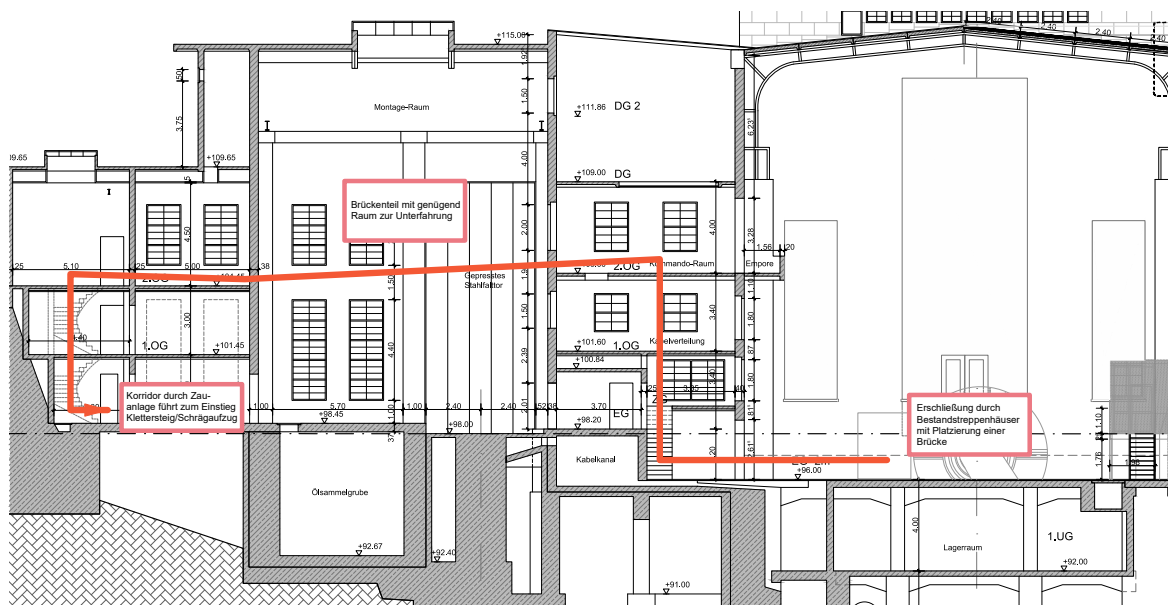
ber hinaus sind barrierearme beziehungsweise barrierefreie Erschließungsoptionen, Besucherlenkungskonzepte sowie Flucht- und Rettungswege integraler Bestandteil der weiteren Planung. Insgesamt bieten beide Ansätze unterschiedliche Qualitäten: Während die erste Variante stärker auf eine inszenierte, erlebnisorientierte Wegeführung durch das Gebäude setzt, zeichnet sich die zweite Variante durch eine kompaktere und betrieblich direktere Erschließung aus, die jedoch höhere Anforderungen an die Abstimmung mit dem laufenden Betrieb stellt.

Kosten:

Querung des Gebäudes und Herrichten der Verbindungswege im Außenraum für Besucher des Aufzugs bzw. des Steigs.

Variante 1: 70m² Stahlträgerkonstruktion 90.000-112.000€

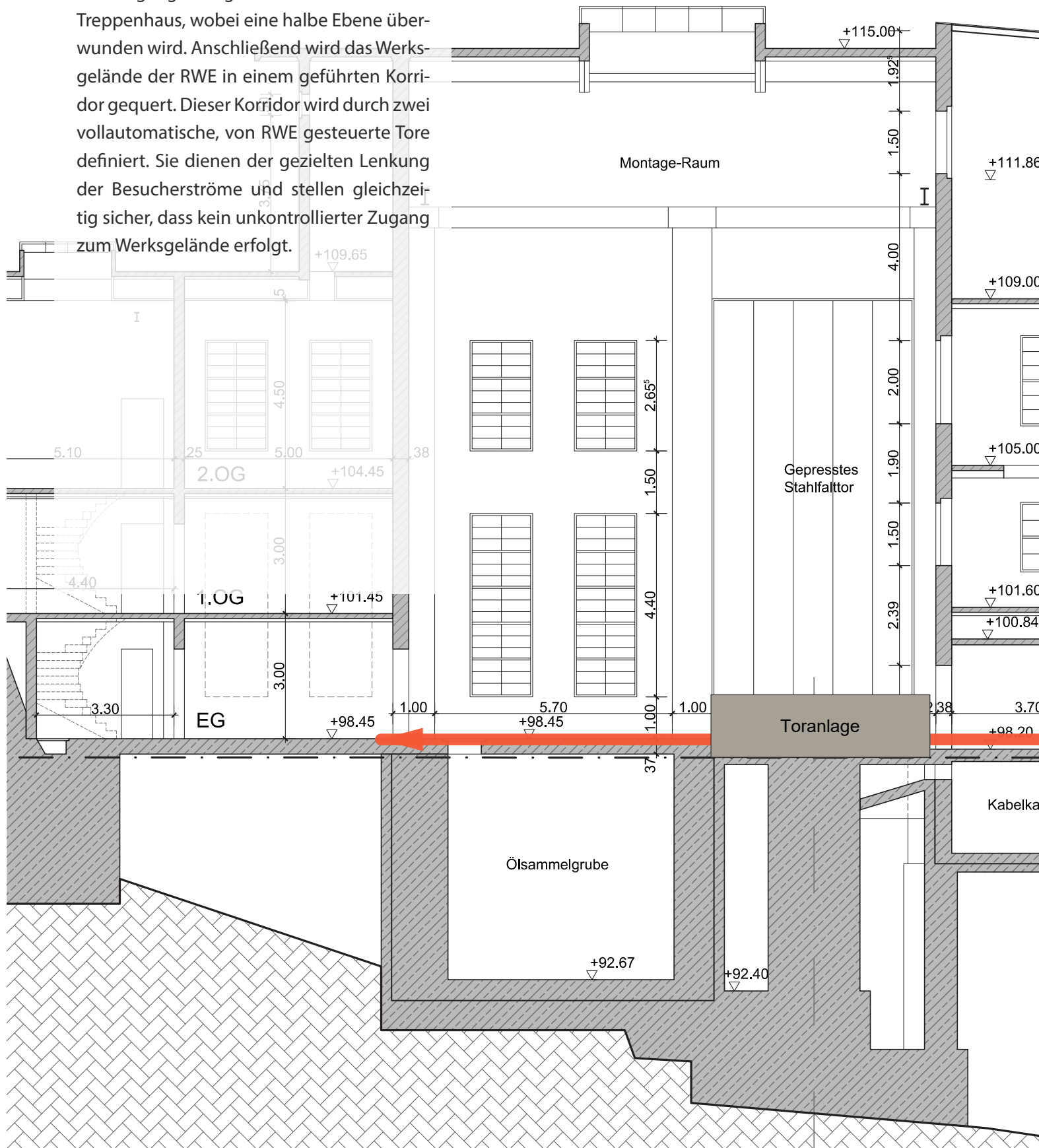
Variante 2: 2 vollautomatisierte Tore auf Schiene 50.000€

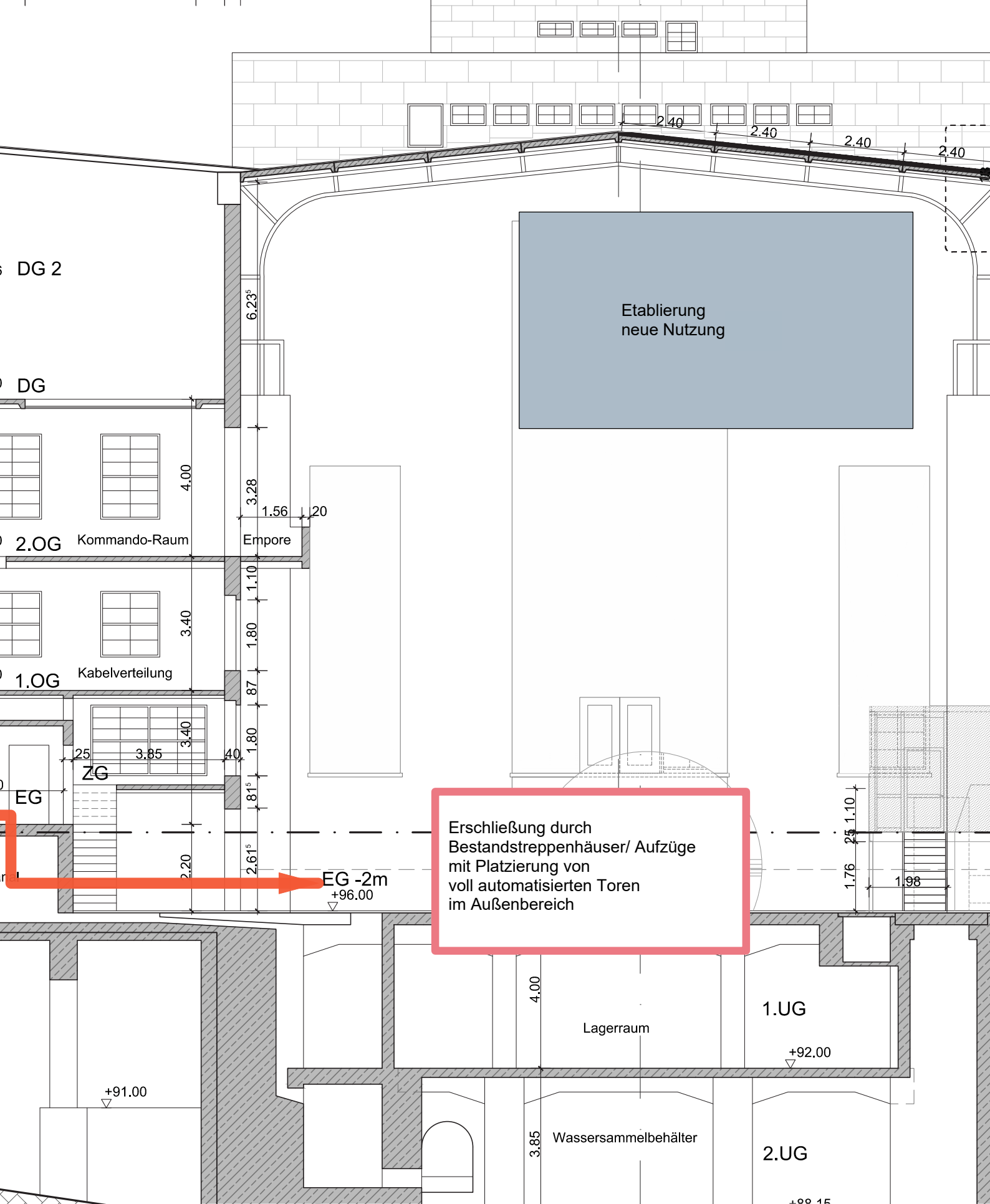


Variante Erschließung mit Brücke über Luftraum und Werksgelände

Variante Erschließung

Der Zugang erfolgt über das bestehende Treppenhaus, wobei eine halbe Ebene überwunden wird. Anschließend wird das Werksgelände der RWE in einem geführten Korridor gequert. Dieser Korridor wird durch zwei vollautomatische, von RWE gesteuerte Tore definiert. Sie dienen der gezielten Lenkung der Besucherströme und stellen gleichzeitig sicher, dass kein unkontrollierter Zugang zum Werksgelände erfolgt.





Schieberhaus

Ein weiterer zentraler Baustein der Machbarkeitsstudie ist die funktionale und gestalterische Herausarbeitung des Schieberhauses als eigenständiger Ziel- und Ankunftsort innerhalb des Gesamtkonzepts. Dabei wird das Schieberhaus nicht nur als technisches Bestandsbauwerk betrachtet, sondern gezielt in die Besucherführung integriert und als wichtiger Knotenpunkt zwischen Höhenlage und Uferbereich positioniert.

Vorgesehen ist eine grundlegende Herrichtung der Innen- und Außenbereiche mit dem Ziel, eine sichere und klar ablesbare Ankunftssituation für den geplanten Schrägaufzug zu schaffen. Im unteren Gebäudebereich soll eine Haltestation etabliert werden, die ein komfortables und barrierearmes Ein- und Aussteigen ermöglicht. Die Besucherinnen und Besucher durchqueren im Anschluss das Gebäude, wodurch das Schieberhaus selbst Bestandteil der Wegeführung und des räumlichen Erlebnisses wird. Ergänzend ist eine gestalterische Aufwertung der Zugangsbereiche denkbar, um Orientierung, Aufenthaltsqualität und Aufenthaltsdauer zu verbessern.

Die baulichen Maßnahmen sind bewusst auf das notwendige Maß beschränkt und verfolgen einen substanzschonenden Ansatz im Sinne des Denkmalschutzes. Ziel ist es, die vorhandenen Räumlichkeiten weitgehend zu erhalten und lediglich so zu ertüchtigen, dass eine sichere Nutzung gewährleistet ist. Hierzu zählen insbesondere Maßnahmen zur statischen Sicherung, zur Herstellung von Absturzsicherungen, zur Verbesserung der Wegeführung innerhalb des Gebäudes sowie zur Integration einer ausreichenden Beleuchtung und Orientierungssysteme.

Ebenso sind Anforderungen aus dem Brandschutz, der Evakuierung sowie der Besucherlenkung frühzeitig zu berücksichtigen.

Darüber hinaus ist zu prüfen, inwiefern ergänzende Funktionen wie Informationspunkte oder kleine Aufenthaltsbereiche integriert werden können, ohne den Charakter des Bauwerks wesentlich zu verändern. Auch die Einbindung in das übergeordnete Informations- und Leitsystem spielt eine wichtige Rolle, um die Bedeutung des Schieberhauses im Gesamtkontext des Naturraums verständlich zu vermitteln.

Die Kosten für die beschriebenen Maßnahmen werden derzeit auf rund 370.000 Euro geschätzt. In diesem Betrag sind die notwendigen Anpassungen für die Integration des Schrägaufzugs sowie die grundlegenden Sicherungs- und Instandsetzungsmaßnahmen enthalten. Insgesamt stellt die Aktivierung des Schieberhauses einen vergleichsweise wirtschaftlichen Ansatz dar, um einen wichtigen Baustein der Erschließungsstruktur funktionsfähig zu machen und gleichzeitig den industriellen Charakter des Bauwerks zu bewahren.

Kosten:

Herrichtung Innen + Aussen mit Ankunftssituation des Schrägaufzugs im Schieberhaus

Kosten: 370.000€



Vertikale Erschließung

Für die vertikale Erschließung zwischen dem Koepchenwerk und dem höher gelegenen Schieberhaus wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie ebenfalls zwei grundlegende Variantenansätze entwickelt. Ziel ist es, eine funktionale, sichere und zugleich erlebnisorientierte Verbindung zwischen Uferbereich und Höhenlage herzustellen und damit die Durchgängigkeit des Gesamtsystems zu gewährleisten.

Die erste Variante verfolgt einen kurzfristig umsetzbaren und vergleichsweise ressourcenschonenden Ansatz. Hierbei werden die bestehenden Treppenstrukturen entlang der ehemaligen Druckrohrleitung genutzt und ertüchtigt, um eine begehbare Traverse auszubilden. Diese orientiert sich funktional an einem Klettersteig und ermöglicht eine direkte, jedoch körperlich anspruchsvollere Verbindung zwischen den beiden Ebenen. Ergänzend sind Sicherungsmaßnahmen wie Geländer, Tritverbesserungen, Seilsicherungen sowie punktuelle Ruhe- und Ausweichbereiche vorzusehen, um die Nutzungssicherheit zu gewährleisten. Diese Variante richtet sich insbesondere an aktive Nutzergruppen und besitzt einen hohen Erlebniswert, erfordert jedoch eine klare Besucherlenkung sowie Hinweise zur Nutzungsintensität und Schwierigkeitsstufe.

Die zweite Variante sieht die langfristige Etablierung eines Schrägaufzugs vor, der eine komfortable und barrierearme Verbindung zwischen Koepchenwerk und Schieberhaus ermöglicht. Diese Lösung adressiert ein breiteres Nutzerklientel, einschließlich mobilitätseingeschränkter Personen, und stellt eine witterungsunabhängig nutz-

bare Erschließung dar. Für diese Variante liegt bereits eine vertiefende Studie vor, die sich mit der technischen Machbarkeit, Trassenführung sowie betrieblichen Rahmenbedingungen auseinandersetzt. Der Schrägaufzug würde zudem eine hohe Attraktivität als infrastrukturelles und touristisches Element entfalten und könnte als prägendes Gestaltungselement im Landschaftsraum wirken.

Ergänzend zu diesen beiden Hauptvarianten ist eine weiterführende, kombinierte Lösung denkbar, bei der sowohl eine gesicherte, landschaftsintegrierte Treppen- und Wegeverbindung als auch der Schrägaufzug parallel angeboten werden. Dadurch könnten unterschiedliche Nutzerbedürfnisse abgedeckt und gleichzeitig Redundanzen im Erschließungssystem geschaffen werden. Diese umfassendere Variante würde jedoch einen erhöhten Planungs-, Genehmigungs- und Investitionsaufwand mit sich bringen und erfordert eine sorgfältige Abstimmung mit den Belangen des Natur- und Denkmalschutzes sowie mit den Eigentümern und Betreibern der Anlagen.

Insgesamt stellen die untersuchten Varianten unterschiedliche Qualitäten hinsichtlich Zugänglichkeit, Erlebniswert, Kosten und technischer Komplexität dar und bilden die Grundlage für eine weiterführende Abwägung im Planungsprozess.



RWE

Bereich Aufstieg oder Trasse
Schrägaufzug

KÖPCHENWEHR

Treppensteig

Der geplante Treppensteig soll auf der bestehenden Treppenanlage entlang der ehemaligen Druckrohre des Pumpspeicherkraftwerks geführt werden und stellt eine direkte, topografisch prägnante Verbindung zwischen dem Koepchenwerk auf Uferniveau und dem höher gelegenen Schieberhaus dar. Ziel ist es, die vorhandene Infrastruktur zu nutzen und mit vergleichsweise geringem baulichen Aufwand eine attraktive und erlebnisorientierte Erschließung zu schaffen.

Voraussetzung für die Umsetzung ist eine umfassende bauliche Instandsetzung der Bestandsanlage. Hierzu zählt insbesondere die Betonsanierung der vorhandenen Treppenstufen, um die Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit sicherzustellen. Ergänzend sind Sicherungselemente in Form von durchgehenden Stahlseilsystemen vorgesehen, die eine zusätzliche Absturzsicherung bieten und sich funktional an klassischen Klettersteiglösungen orientieren. Die Ausgestaltung muss dabei den geltenden Sicherheitsstandards entsprechen und eine sichere Nutzung für definierte Nutzergruppen gewährleisten.

Zur Erhöhung der Nutzungssicherheit und zur Entzerrung von Begegnungsverkehren sind entlang der Strecke in regelmäßigen Abständen Ausweich- und Ruhebereiche einzuplanen. Diese können beispielsweise auf halber Strecke sowie in weiteren Intervallen eingerichtet werden und dienen sowohl der Erholung als auch der sicheren Begegnung entgegenkommender Personen. Ergänzend sind eine klare Beschilderung, Hinweise zum Schwierigkeitsgrad sowie gegebenenfalls Zugangsbeschränkungen oder Nutzungsregeln vorzusehen.

Die Maßnahme zeichnet sich durch ihre kurzfristige Umsetzbarkeit und eine vergleichsweise hohe Planungseffizienz aus, da sie weitgehend auf bestehenden Strukturen aufbaut. Gleichzeitig bietet der Treppensteig einen hohen Erlebniswert, da er die industrielle Prägung des Standorts mit der landschaftlichen Situation verbindet und eine unmittelbare räumliche Erfahrung zwischen Ufer- und Höhenlage ermöglicht.

Betrieblich ist vorgesehen, den Treppensteig organisatorisch an die Gastronomie im Bereich des Weinwerks zu koppeln. Dadurch kann eine gewisse Kontrolle der Nutzung sowie eine ergänzende Servicefunktion gewährleistet werden. Im Hinblick auf die Besucherlenkung ist zudem die Ausbildung eines Einbahn- oder Rundwegsystems denkbar, um Konflikte im Begegnungsverkehr zu minimieren und die Wegeführung klar zu strukturieren.

Die Kosten für die Etablierung des Treppensteigs werden je nach Ausbaustandard und Umfang der Sicherungsmaßnahmen derzeit auf etwa 25.000 bis 50.000 Euro geschätzt. Insgesamt stellt diese Variante eine wirtschaftliche und zugleich identitätsstiftende Lösung dar, die den Naturraum Hengsteysee um ein prägnantes, aktiv nutzbare Element ergänzt.

Kosten:

Ausbesserung der Betonstufen und Herrichtung der Absturzsicherung, sowie Organisation und Durchwegung des Schieberhauses.

je nach Ausbautiefe

25.000€-50.000€



Schrägaufzug

Die vorliegende Variantenstudie zum Schrägaufzug am Koepchenwerk untersucht die technische, wirtschaftliche und räumliche Machbarkeit einer vertikalen Erschließung zwischen dem Uferbereich des Hengsteysees und dem höhergelegenen Schieberhaus. Ziel der Untersuchung ist es, eine leistungsfähige, sichere und zugleich touristisch attraktive Verbindung zu schaffen, die den Naturraum funktional ergänzt und die Erlebbarkeit des Industriedenkmalns nachhaltig stärkt.

Im Mittelpunkt der Studie steht der Vergleich unterschiedlicher Systemlösungen, insbesondere zwischen klassischen Standseilbahnen und einem Schrägaufzug. Dabei zeigt sich, dass der Schrägaufzug gegenüber der Standseilbahn technisch weniger komplex ist und sich besser in die bestehenden räumlichen Gegebenheiten integrieren lässt, jedoch mit geringerer Förderleistung arbeitet. Vor diesem Hintergrund wurde der Fokus der weiteren Betrachtung auf zwei Varianten eines Schrägaufzugs gelegt, die sich vor allem hinsichtlich der Trassenausbildung und der technischen Umsetzung unterscheiden.

Grundlage der Planung ist die weitgehende Nutzung der bestehenden Infrastruktur des ehemaligen Pumpspeicherkraftwerks. Die Bestandsanalyse zeigt, dass sowohl die Betontrasse als auch große Teile der technischen Anlagen grundsätzlich in einem stabilen Zustand sind und weiterverwendet werden können. Lokale Schäden, wie Betonabplatzungen oder Korrosionserscheinungen, erfordern jedoch gezielte Sanierungsmaßnahmen. Insgesamt bietet der Bestand eine gute Ausgangsbasis für

eine wirtschaftliche Umsetzung, da die ursprüngliche Dimensionierung der Anlage auf deutlich höhere Lasten ausgelegt war als für den zukünftigen Personenverkehr erforderlich.

Die untersuchten Varianten des Schrägaufzugs basieren auf einem vollautomatischen Betrieb ohne dauerhaftes Bedienpersonal. Dies erfordert entsprechende Sicherheitskonzepte, insbesondere eine gesicherte Trassenführung und Maßnahmen zum Personenschutz entlang der Strecke. Beide Varianten sehen eine Förderleistung von etwa 180 Personen pro Stunde und Fahrtrichtung vor und sind auf eine Nutzung durch Besucherinnen und Besucher ausgelegt.

Im Variantenvergleich zeigt sich, dass die Nutzung der bestehenden Schienenstruktur (Variante α) wirtschaftliche Vorteile bietet und gleichzeitig geringere Eingriffe in die bestehende Trasse erfordert. Eine alternative Lösung mit neuer Fahrbahn (Variante β) ist technisch ebenfalls umsetzbar, geht jedoch mit höheren Investitionskosten und stärkeren Eingriffen in das Erscheinungsbild der Anlage einher. Insgesamt liegen die Investitionskosten für einen Schrägaufzug deutlich unter denen einer vergleichbaren Standseilbahn, bei gleichzeitig geringeren jährlichen Betriebskosten.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Studie ist die Einbindung der Anlage in den bestehenden Kontext. Die Talstation wird in unmittelbarer Nähe des Koepchenwerks verortet, während die Bergstation im Bereich des Schieberhauses liegt. Die Trassenführung orientiert sich an der

bestehenden Infrastruktur der ehemaligen Druckrohrleitungen und nutzt die vorhandenen topografischen Gegebenheiten. Dabei wird auch berücksichtigt, dass die Anlage in den sensiblen Natur- und Landschaftsraum integriert werden muss und visuelle sowie ökologische Auswirkungen möglichst gering gehalten werden.

Im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit wird darauf hingewiesen, dass insbesondere die Wahl der technischen Variante Einfluss auf das Verfahren und den zeitlichen Ablauf hat.

Zusammenfassend zeigt die Studie, dass die Etablierung eines Schrägaufzugs am Koepchenwerk technisch machbar und wirtschaftlich darstellbar ist. Durch die Kombination aus Nutzung bestehender Strukturen, automatisiertem Betrieb und gezielter Integration in das Freiraumkonzept entsteht ein leistungsfähiges Erschlie-

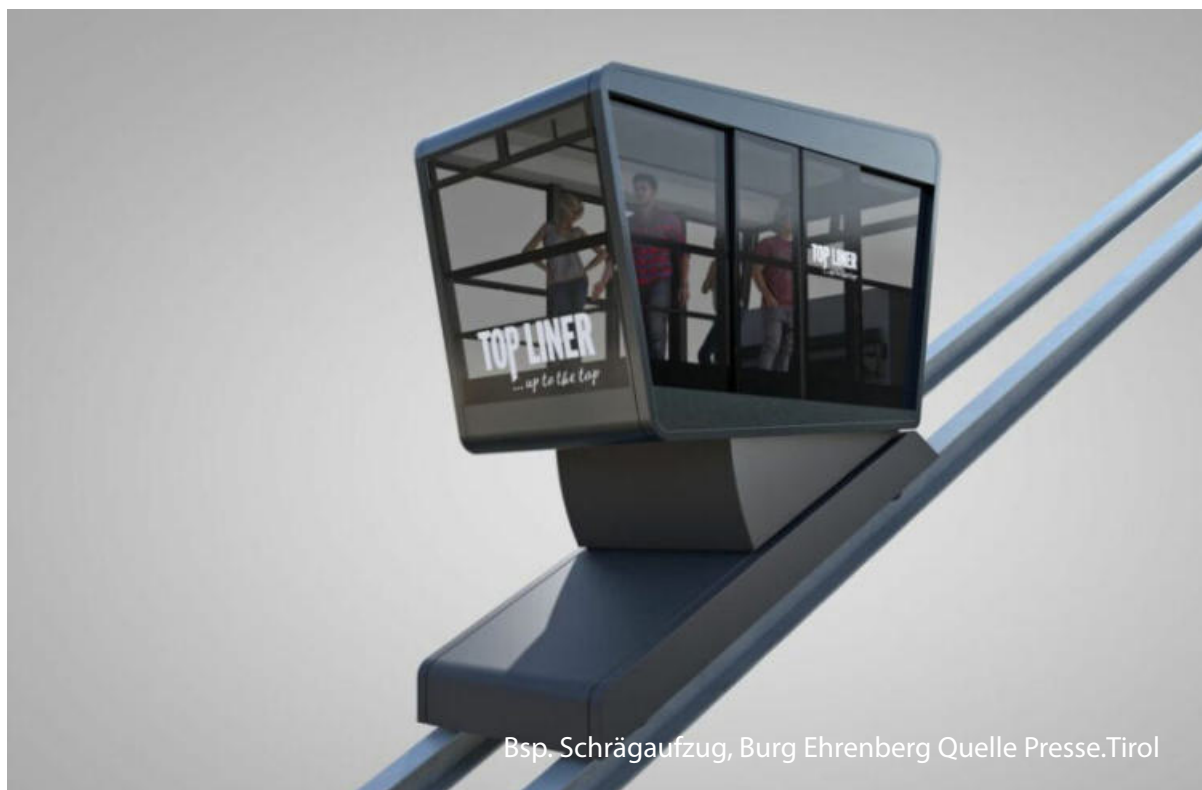
ßungselement, das sowohl funktionale als auch touristische Mehrwerte generiert und die Verbindung zwischen Uferbereich und Höhenlage nachhaltig stärkt.

Kosten

Schrägaufzug. Automatischer Betrieb. Betriebszeiten an die Gastro gekoppelt.

Funktionelles Fahrzeug für 25 Personen. Sonderkonstruktion, damit der bestehende Schienenkörper weiterverwendet werden kann.

2.700.000€



Bsp. Schrägaufzug, Burg Ehrenberg Quelle Presse.Tirol

Kostenübersicht

Die Gesamtkosten für die neun vorgesehenen Maßnahmen belaufen sich auf rund 6.232.000 Euro netto. Diese Maßnahmen gliedern sich inhaltlich in zwei zentrale Bausteine: Zum einen die Entwicklung und Aufwertung von vier definierten Potenzialorten, zum anderen fünf unterschiedliche Erschließungsmöglichkeiten, die eine verbesserte Zugänglichkeit und funktionale Vernetzung des Gebiets sicherstellen. Gemeinsam bilden sie einen Gesamtkostenrahmen, der sowohl gestalterische als auch infrastrukturelle Aspekte berücksichtigt.

Die Maßnahmen sind so konzipiert, dass sie eine nachhaltige Aufwertung des gesamten Bereichs ermöglichen und zugleich in wirtschaftlich umsetzbaren Schritten realisiert werden können. Dabei wurde besonderer Wert auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Investitionsaufwand und räumlichem sowie funktionalem Mehrwert gelegt.

Nicht Bestandteil dieses Kostenrahmens sind die zusätzlichen Baukosten für eine mögliche Erweiterung des ruhenden Verkehrs am Standort Bleichstein. Für die Errichtung einer Quartiersgarage werden hierfür gesondert rund 4.000.000 Euro netto veranschlagt. Diese Maßnahme ist unabhängig von den genannten neun Bausteinen zu betrachten und stellt eine optionale Ergänzung dar, die insbesondere der langfristigen Sicherung und Organisation des Parkraums dient.

Baustein	Projekt	Kosten
Mobilitätskonzept	Quartiersgarage	
	Bleichstein	4.000.000,00 €
	Ankunftsort	
Potentialorte	Schiffswinkel	1.200.000,00 €
Potentialorte	Uferweg	300.000,00 €
	Koepchenwerk	
Potentialorte	Variante_1	300.000,00 €
	Köpchenwerk	
	Variante 2	900.000,00 €
	Koepchenwerk	
Erschließung	Durchwegung_1	112.000,00 €
	Koepchenwerk	
	Durchwegung	50.000,00 €
	Lückenschluss	
Erschließung	Ruhrhöhenweg	175.000,00 €
Potentialorte	Schieberhaus	370.000,00 €
Erschließung	Schrägaufzug	2.700.000,00 €
Erschließung	Treppensteig	50.000,00 €
Erschließung	Informatinsleitsystem	75.000,00 €
		<u>6.232.000,00 €</u>

Genehmigungsbelange und notwendige Abstimmungen

Die Umsetzung der im Freiraumkonzept vorgesehenen Maßnahmen im Bereich Schiffwinkel, Ruhrpromenade, Koepchenwerk sowie des Lückenschlusses des Ruhrhöhenwanderwegs ist mit einer Vielzahl von genehmigungsrechtlichen Anforderungen verbunden. Aufgrund der Lage im sensiblen Natur- und Landschaftsraum, der Nähe zum Gewässer sowie der Überlagerung unterschiedlicher Nutzungsansprüche ist eine frühzeitige und umfassende Abstimmung mit den zuständigen Behörden und beteiligten Akteuren erforderlich.

Wasserrechtliche Belange

Da sich wesentliche Maßnahmen unmittelbar im Uferbereich der Ruhr bzw. des Hengsteysees befinden, sind wasserrechtliche Genehmigungen ein zentraler Bestandteil des Verfahrens. Dies betrifft insbesondere die Umgestaltung des Ankunftsortes Schiffwinkel, die Aufwertung der Ruhrpromenade sowie die geplanten Steg- und Balkonkonstruktionen am Koepchenwerk. Zuständig sind hier die obere und untere Wasserbehörde. Zu prüfen sind unter anderem Eingriffe in den Uferbereich, Veränderungen der Gewässerrandstreifen, mögliche Auswirkungen auf den Hochwasserschutz sowie die wasserbauliche Sicherheit. Auch die geplante wasserseitige Erschließung, etwa durch Anlegestellen oder Fährverbindungen, erfordert eine enge Abstimmung mit dem Ruhrverband als Gewässerbetreiber.

Naturschutzrechtliche Anforderungen

Der gesamte Betrachtungsraum liegt in einem ökologisch

sensiblen Bereich, sodass naturschutzrechtliche Belange umfassend zu berücksichtigen sind. Für Maßnahmen wie den Lückenschluss des Ruhrhöhenwanderwegs, die Aufwertung der Uferbereiche sowie Eingriffe in Vegetationsstrukturen sind entsprechende Prüfungen erforderlich. Hierzu zählen insbesondere artenschutzrechtliche Prüfungen (ASP I und ggf. ASP II), Eingriffs- und Ausgleichsbewertungen sowie landschaftspflegerische Begleitpläne. Zuständig ist die untere Naturschutzbehörde. Auch wenn Teile der Maßnahmen auf bestehenden Wegen erfolgen, sind insbesondere Eingriffe in Waldflächen, Hangbereiche und Uferzonen genehmigungspflichtig.

Denkmalrechtliche Belange

Das Koepchenwerk sowie angrenzende bauliche Anlagen stehen unter Denkmalschutz. Sämtliche baulichen Veränderungen, sowohl im Innen- als auch im Außenbereich, sind daher mit der zuständigen Denkmalbehörde abzustimmen. Dies betrifft insbesondere die geplanten Erschließungsmaßnahmen, die Integration neuer Nutzungen, die Errichtung von überkragenden Balkonen sowie Eingriffe im Bereich des Schieberhauses. Ziel ist es, den denkmalgeschützten Bestand zu erhalten und gleichzeitig eine zeitgemäße Nutzung zu ermöglichen. Die enge Zusammenarbeit mit der Stiftung als Eigentümerin und Betreiberin ist hierbei essenziell.

Verkehrsrechtliche und infrastrukturelle Anforderungen

Die Umgestaltung des Ankunftsortes Schiffwinkel sowie der Ruhrpromenade erfordert Eingriffe in bestehende

Verkehrsflächen und -strukturen. Dies umfasst die Neuordnung des ruhenden Verkehrs, die Einführung von Shared-Space-Bereichen, die Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie die Integration bestehender Schieneninfrastruktur. Entsprechend sind verkehrsrechtliche Genehmigungen sowie Abstimmungen mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden notwendig. Darüber hinaus sind Anforderungen an die Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit sowie die Einbindung in bestehende Wege- und Radwegenetze zu berücksichtigen.

Eigentumsverhältnisse und Beteiligte

Ein wesentlicher Aspekt der Umsetzung ist die Vielzahl an beteiligten Eigentümern und Akteuren. Flächen im Projektgebiet befinden sich unter anderem im Eigentum von RWE, Amprion, dem Ruhrverband, der Stiftung Industriedenkmalpflege sowie privaten Eigentümern und die Koepchenwerk AG. Für die Realisierung der Maßnahmen sind entsprechende Nutzungsvereinbarungen, Gestattungsverträge sowie Abstimmungen über Betrieb und Unterhaltung erforderlich. Insbesondere im Bereich des Koepchenwerks und der technischen Anlagen sind betriebliche Belange der Energieinfrastruktur zu berücksichtigen.

Technische Genehmigungen und Sonderbauwerke

Für besondere infrastrukturelle Elemente wie den geplanten Schrägaufzug sind zusätzliche technische Genehmigungsverfahren erforderlich. Diese umfassen unter anderem die Betriebserlaubnis eines Personenbeförderungsaufzugs, Sicherheitskonzepte, Betriebsnachweise sowie Anforderungen an Rettungs- und Evakuierungskonzepte. Auch baurechtliche Genehmigungen für Sonderbauwerke wie Steganlagen, überkragende Balkone oder größere Aufenthaltsflächen sind notwendig und müssen im Kontext der jeweiligen Fachgesetze geprüft werden.

Forst- und Waldrecht

Der Lückenschluss des Ruhrhöhenwanderwegs sowie mögliche Erschließungsmaßnahmen im Hangbereich betreffen teilweise Waldflächen. Entsprechend sind forstrechtliche Genehmigungen erforderlich, insbesondere bei Eingriffen in den Baumbestand oder bei der Anlage bestehender Wege. Zuständig ist hier die Forstbehörde in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde.

Zusammenfassende Bewertung

Die Umsetzung des Freiraumkonzepts ist mit einem komplexen Genehmigungsprozess verbunden, der zahlreiche Fachdisziplinen und Behörden einbindet. Eine frühzeitige, koordinierte Abstimmung aller Beteiligten ist daher entscheidend für den Projekterfolg. Aufgrund der Vielschichtigkeit der Anforderungen empfiehlt sich die Einbettung der Maßnahmen in ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept, um die Genehmigungsfähigkeit zu erhöhen und gleichzeitig die Grundlage für die Akquise von Fördermitteln zu schaffen.

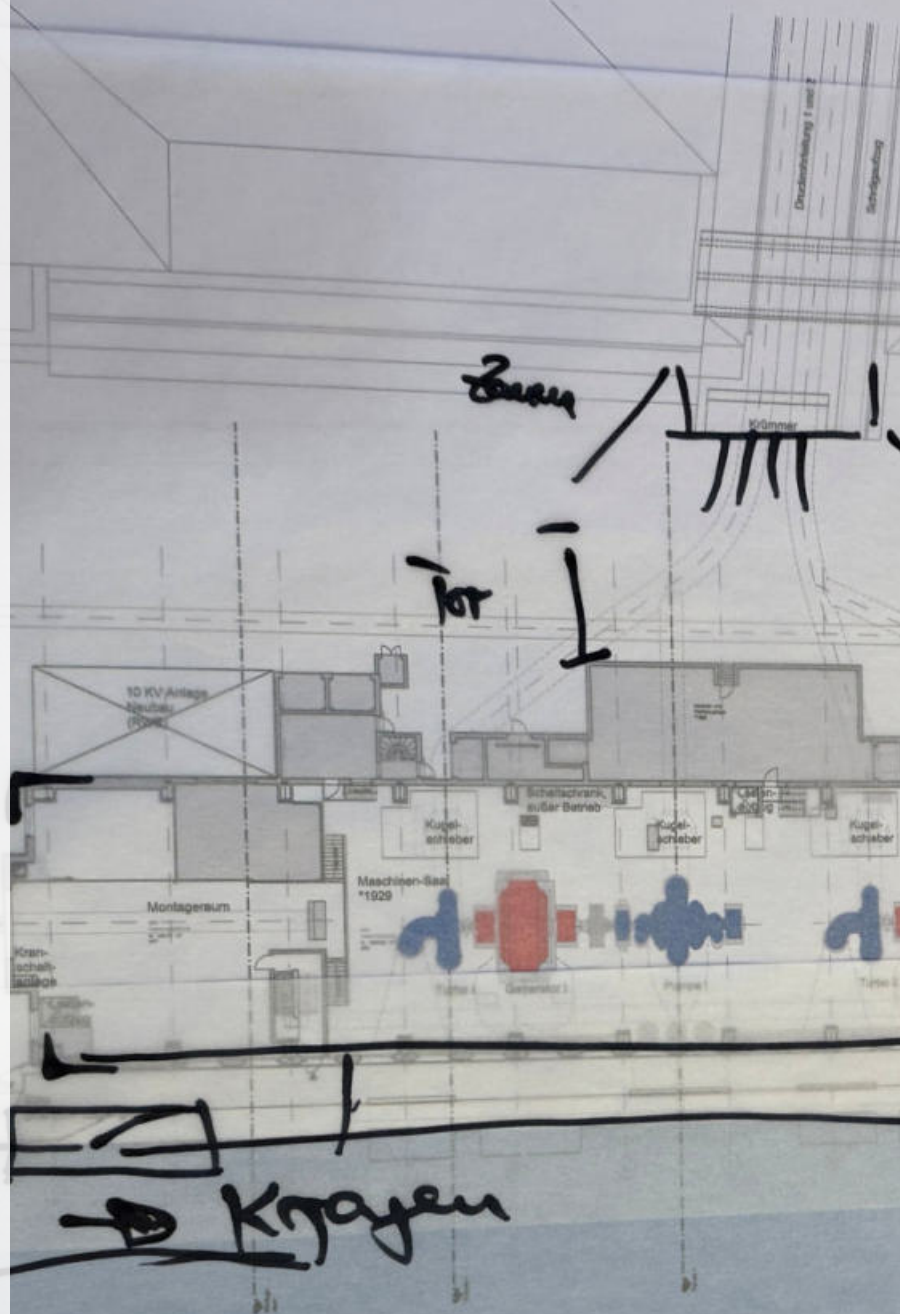
Im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurden die entwickelten Maßnahmen und konzeptionellen Ansätze bereits frühzeitig mit relevanten Akteuren und Genehmigungsbehörden abgestimmt, um eine grundsätzliche Umsetzbarkeit sicherzustellen. Ziel dieser Vorabstimmungen war es, potenzielle Konfliktpunkte frühzeitig zu identifizieren, fachliche Anforderungen zu berücksichtigen und die Planung auf eine realistische Genehmigungsfähigkeit auszurichten. Es ist jedoch ausdrücklich festzuhalten, dass es sich hierbei um informelle Abstimmungen im Vorfeld handelt und die eigentlichen Genehmigungsverfahren erst im weiteren Planungsprozess formal durchzuführen sind.

Im Zuge der Erstellung der Machbarkeitsstudie fand ein gemeinsamer Workshop zur Abstimmung und Priorisierung der Inhalte statt. Ziel dieses Termins war es, die zentralen Entwicklungsansätze für das Koepchenwerk und dessen Umfeld gemeinsam zu diskutieren, zu schärfen und erste Prioritäten für die weitere Planung festzulegen.

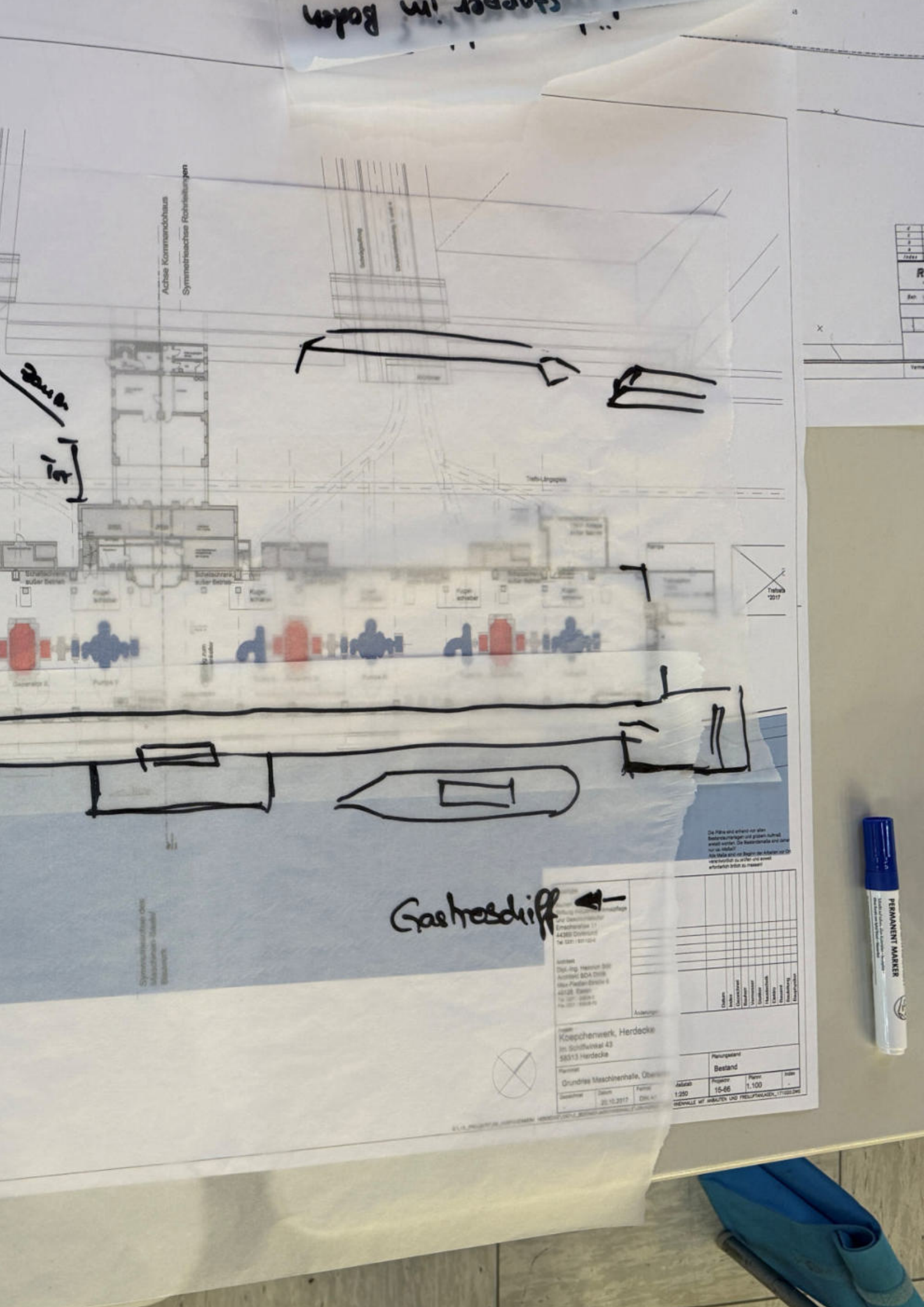
An dem Workshop nahmen Vertreterinnen und Vertreter der Stiftung Industriedenkmalspflege und Geschichtskultur, der Stadt Herdecke von Stadt Plaung und Freiraumplanung sowie der unteren Denkmalbehörde teil. Im Fokus standen insbesondere die zukünftige Entwicklung und Nutzung des Koepchenwerks, die Erschließungssituation sowie die Einbindung in das übergeordnete Freiraumkonzept.

Im Rahmen des Workshops wurden unterschiedliche Themenfelder behandelt, darunter die funktionale und gestalterische Weiterentwicklung des Koepchenwerks, mögliche Nutzungsoptionen im Innen- und Außenbereich, die Erreichbarkeit aus verschiedenen Richtungen sowie die Einbindung in bestehende Wege- und Freiraumstrukturen. Darüber hinaus wurden erste Überlegungen zur Priorisierung einzelner Maßnahmen sowie zu möglichen Umsetzungsschritten angestellt.

Der Workshop stellte einen wichtigen Baustein im Planungsprozess dar, da hier die unterschiedlichen Perspektiven der beteiligten Akteure frühzeitig zusammengeführt und wesentliche inhaltliche Leitlinien für die weitere Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie abgestimmt werden konnten.



Grundriss Maschinenhalle, M 1:250



Bisherige Abstimmungen

Im Zuge dieser Rückkopplungsgespräche wurden insbesondere Abstimmungen mit der unteren Denkmalbehörde geführt, um die Vereinbarkeit der geplanten Maßnahmen mit den Anforderungen des Denkmalschutzes, insbesondere im Bereich des Koepchenwerks und des Schieberhauses, zu prüfen. Parallel dazu erfolgte ein Austausch mit der unteren Naturschutzbehörde hinsichtlich möglicher Eingriffe in Natur- und Landschaftsraum sowie im Hinblick auf artenschutzrechtliche Belange.

Darüber hinaus wurden Gespräche mit dem Ruhrverband als zentralem Akteur im Bereich der Gewässerbewirtschaftung geführt, insbesondere in Bezug auf Maßnahmen im Uferbereich, mögliche Anlegestellen sowie wasserbezogene Nutzungen. Ebenso fand ein Austausch mit RWE statt, sowohl in Bezug auf Eigentumsfragen als auch hinsichtlich betrieblicher Belange und infrastruktureller Schnittstellen im Bereich des Koepchenwerks und der technischen Anlagen. Die Stiftung Industriedenkmalfpflege und Geschichtskultur wurde ebenfalls frühzeitig eingebunden, insbesondere im Hinblick auf die denkmalgerechte Entwicklung und zukünftige Nutzung des Koepchenwerks.

Im Kontext der geplanten Wegebeziehungen und des Lückenschlusses des Ruhrhöhenwanderwegs erfolgte zudem eine Abstimmung mit Wald und Holz NRW sowie mit der forstlichen Abteilung von RWE. Hierbei standen insbesondere Fragen der Waldinanspruchnahme, der Wegeführung sowie mögliche Eingriffe in bestehende Vegetationsstrukturen im Fokus.

Ergänzend dazu wurden erste Gespräche mit einem privaten Flächeneigentümer geführt, um die grundsätzliche Bereitschaft zur Mitwirkung an dem Projekt zu sondieren.

Dabei wurde vereinbart, dass im weiteren Planungsprozess eine vertiefte Abstimmung erfolgt, um mögliche Nutzungsvereinbarungen oder Kooperationen zu konkretisieren.

Aus diesen bisherigen Abstimmungen lassen sich klare Handlungserfordernisse für die weiteren Planungsschritte ableiten. Hierzu zählt insbesondere die frühzeitige Einbindung aller relevanten Behörden und Eigentümer in die vertiefende Planung sowie die schrittweise Konkretisierung der Maßnahmen unter Berücksichtigung fachlicher Anforderungen. Es wird empfohlen, die informellen Gespräche in formalisierte Abstimmungsprozesse zu überführen und klare Zuständigkeiten sowie Kommunikationsstrukturen zu etablieren.

Zudem ist es erforderlich, auf Grundlage der vorliegenden Machbarkeitsstudie die genehmigungsrelevanten Unterlagen zu erarbeiten, einschließlich fachgutachterlicher Beiträge wie Umweltprüfungen, denkmalpflegerischer Bewertungen und technischer Nachweise. Parallel dazu sollten vertragliche Grundlagen mit den beteiligten Eigentümern vorbereitet werden, um die Flächenverfügbarkeit sowie die langfristige Nutzung und Unterhaltung der Anlagen zu sichern.

Insgesamt zeigt sich, dass durch die bereits erfolgten Abstimmungen eine belastbare Grundlage für die weitere Planung geschaffen wurde. Für die erfolgreiche Umsetzung des Projekts ist es jedoch entscheidend, diesen kooperativen Ansatz konsequent fortzuführen und die nächsten Planungsschritte eng mit allen beteiligten Akteuren abzustimmen.

Eigentumsverhältnisse und Fördererfordernisse

Die Eigentumsverhältnisse im Betrachtungsraum des Naturraums Hengsteysee sind stark ausdifferenziert und stellen einen wesentlichen Rahmenfaktor für die weitere

Planung und Umsetzung der Maßnahmen dar. Im Eigentum der Stadt Herdecke befindet sich lediglich der Bereich des Ankunftsortes Schiffwinkel. Die daran anschließenden Wegeflächen, insbesondere die Uferpromenade, liegen überwiegend im Eigentum von RWE, Amprion sowie des Ruhrverbands. Auch die angrenzende Brückenkonstruktion in Richtung Hagen ist den Akteuren RWE und Amprion zuzuordnen. Das Koepchenwerk selbst befindet sich im Eigentum der Stiftung Industriedenkmalspflege und Geschichtskultur, während die oberhalb angrenzenden Waldflächen, durch die unter anderem der Lückenschluss des Ruhrhöhenwanderwegs geführt werden soll, größtenteils RWE sowie in Teilen ebenfalls der Stiftung gehören.

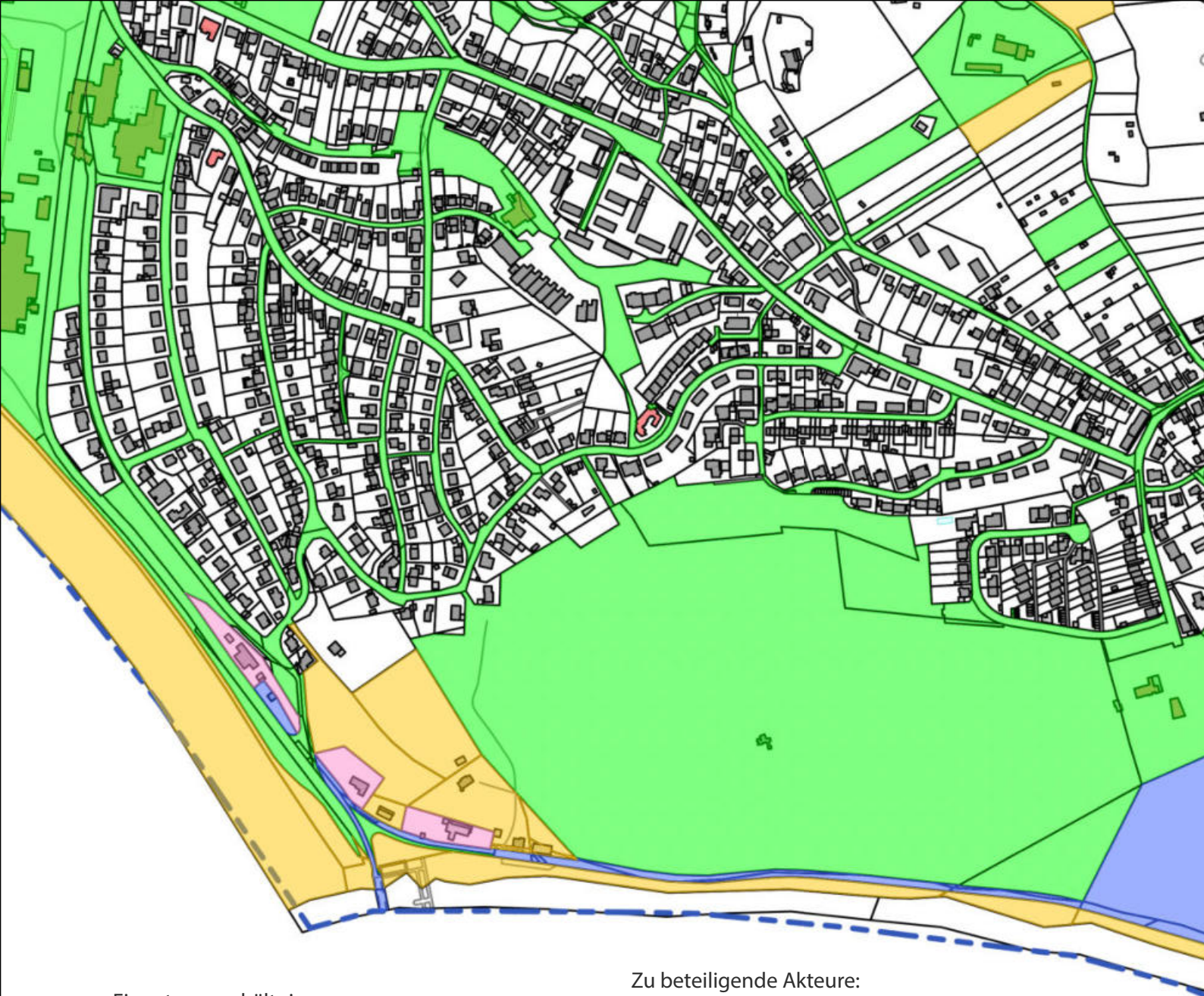
Aus dieser komplexen Eigentümerstruktur ergibt sich eine hohe Notwendigkeit zur kooperativen Planung und Umsetzung. Die Entwicklung des Gebiets kann nur im engen Schulterschluss zwischen der Stadt Herdecke, den Infrastrukturbetreibern RWE und Amprion, dem Ruhrverband sowie der Stiftung erfolgen. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden hierzu bereits erste Abstimmungen, Sondierungsgespräche und gemeinsame Workshops durchgeführt, in denen grundlegende Zielsetzungen, Interessenlagen und Rahmenbedingungen erörtert und aufeinander abgestimmt wurden.

Für die weiteren Planungsschritte ist es jedoch entscheidend, diesen kooperativen Ansatz konsequent fortzuführen. Dies bedeutet, die beteiligten Akteure kontinuierlich in den Planungsprozess einzubinden, deren jeweilige Interessen transparent zu berücksichtigen und tragfähige Lösungen im Konsens zu entwickeln. Insbesondere für die öffentliche Hand besteht hierbei die Aufgabe, die unterschiedlichen Anforderungen zwischen Infrastruktur, Denkmalschutz, Naturschutz und touristischer Entwicklung sorgfältig abzuwägen.

Gleichzeitig sind die geplanten Maßnahmen auch im Hin-

blick auf ihre langfristige rechtliche und finanzielle Absicherung zu betrachten. Mit der angestrebten Aufwertung des Gebiets von einer primären Infrastrukturfäche hin zu einem qualitativ hochwertigen touristischen und freiräumlichen Erlebnisraum gehen erhöhte Investitionen einher. In diesem Zusammenhang ist insbesondere zu prüfen, inwieweit Voraussetzungen für Fördermittel – beispielsweise hinsichtlich dauerhafter Nutzungsrechte, Zugänglichkeit und Unterhaltung – erfüllt werden müssen. Fragen der Nutzungsüberlassung, der vertraglichen Sicherung sowie der langfristigen Bewirtschaftung sind daher frühzeitig zu klären.

Aufgrund der Komplexität der Eigentumsverhältnisse und der damit verbundenen Anforderungen an Förderprogramme wird empfohlen, bereits in einem frühen Planungsstadium den Austausch mit potenziellen Fördermittelgebern zu suchen. Ziel ist es, die Förderfähigkeit der Maßnahmen zu sichern und die notwendigen rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen rechtzeitig zu schaffen. Insgesamt zeigt sich, dass die erfolgreiche Umsetzung des Projekts maßgeblich von einer strukturierten, kooperativen und langfristig ausgerichteten Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure abhängt.



Eigentumsverhältnisse:

Privat



Stadt Herdecke



Stiftung



RWE



Ruhrverband



Zu beteiligende Akteure:

Stadtverwaltung Herdecke

Untere Denkmalbehörde

Untere Naturschutzbehörde

Obere Wasserbehörde

Untere Wasserbehörde

Wald und Holz NRW

Forstabteilung RWE

Ruhrverband

Gewässermanagement

Betriebs- und Infrastrukturabteilung

Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur

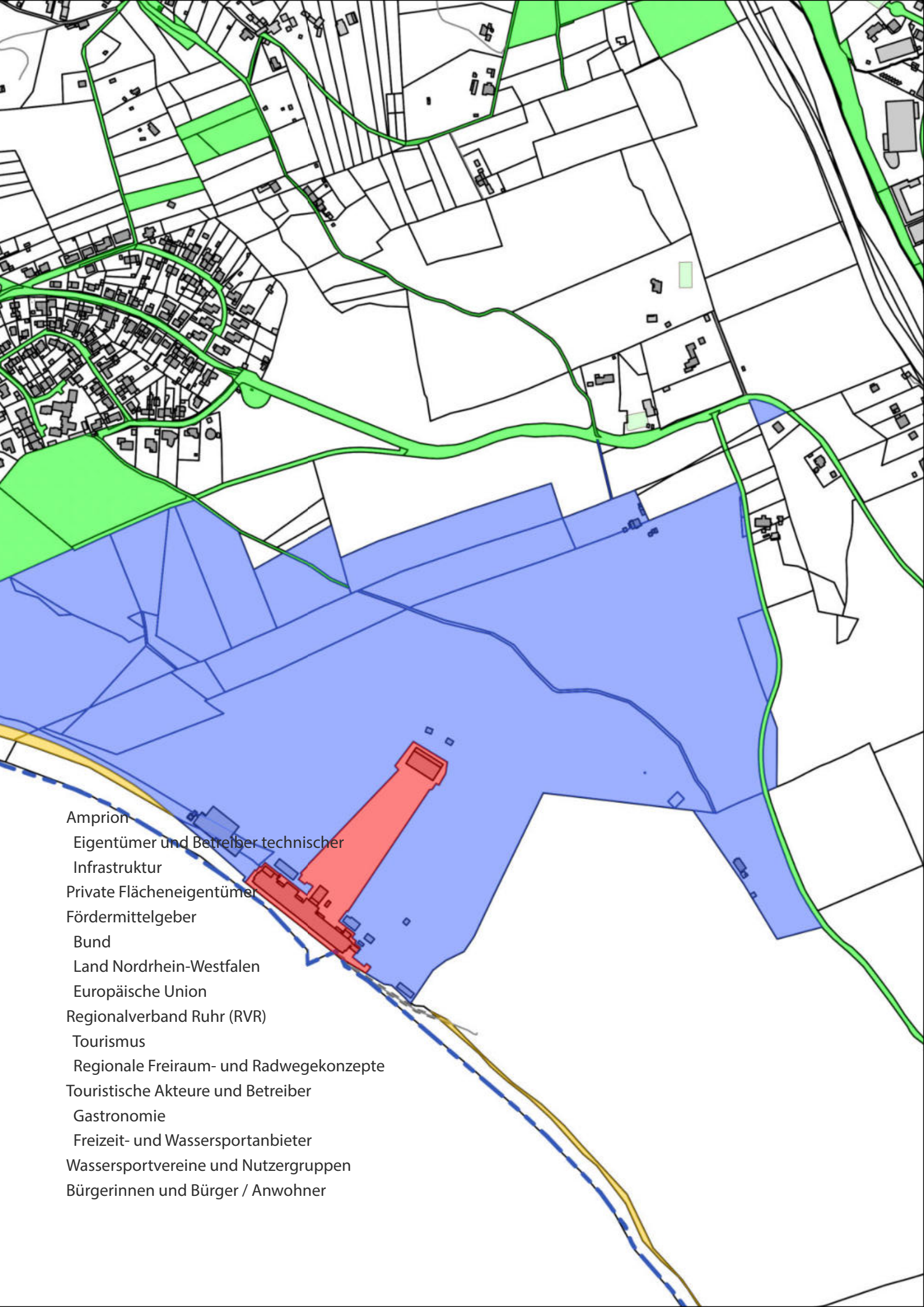
Eigentümerin des Koepchenwerks

Denkmal- und Nutzungskonzeption

RWE

Eigentümer von Flächen und Infrastruktur

Betriebstechnische Abstimmungen



- Amprion
- Eigentümer und Betreiber technischer Infrastruktur
- Private Flächeneigentümer
- Fördermittelgeber
- Bund
- Land Nordrhein-Westfalen
- Europäische Union
- Regionalverband Ruhr (RVR)
- Tourismus
- Regionale Freiraum- und Radwegekonzepte
- Touristische Akteure und Betreiber
- Gastronomie
- Freizeit- und Wassersportanbieter
- Wassersportvereine und Nutzergruppen
- Bürgerinnen und Bürger / Anwohner

Touristische Potentialanalyse

Die touristische Potenzialanalyse zum Koepchenwerk in Herdecke untersucht die Möglichkeiten, das historische Pumpspeicherkraftwerk und sein Umfeld im Zuge der Internationalen Gartenausstellung (IGA) 2027 stärker touristisch zu erschließen. Ziel ist es, das derzeit nur begrenzt genutzte Industriedenkmal zu einer attraktiven Destination mit regionaler und überregionaler Strahlkraft zu entwickeln. Die Lage am Hengsteysee sowie die Nähe zu etablierten touristischen Routen wie dem RuhrtalRadweg bieten dafür sehr gute Voraussetzungen. Gleichzeitig profitiert der Standort von einem großen Einzugsgebiet mit Millionen potenzieller Besucher.

Die Studie unterscheidet zwischen einer Minimal- und einer Maximalvariante der Entwicklung. Während die Minimalvariante grundlegende Angebote wie Führungen, Gastronomie, Veranstaltungen und einen Schrägaufzug umfasst, sieht die Maximalvariante zusätzlich Übernachtungsangebote, größere Veranstaltungen sowie eine stärkere infrastrukturelle und touristische Vernetzung vor. Beide Varianten haben das Potenzial, Besucher anzuziehen, unterscheiden sich jedoch deutlich in ihrer Reichweite und wirtschaftlichen Wirkung.

Für die Minimalvariante wird ein jährliches Besucherpotenzial von etwa 40.000 bis 50.000 Personen prognostiziert. In der Maximalvariante könnten bis zu 100.000 Besucher pro Jahr erreicht werden, vorausgesetzt, alle geplanten Maßnahmen werden konsequent umgesetzt und miteinander verknüpft. Die Besucher setzen sich aus Einheimischen, Tagesgästen und Übernachtungsgästen zusammen, wobei insbesondere Letztere ein hohes wirt-

schaftliches Potenzial aufweisen.

Die ökonomischen Effekte sind entsprechend erheblich: In der Minimalvariante entstehen jährliche Umsätze von rund 0,8 Mio. Euro, in der Maximalvariante bis zu etwa 2,5 Mio. Euro. Daraus resultieren Wertschöpfungseffekte von rund 374.000 Euro beziehungsweise 1,16 Mio. Euro sowie Beschäftigungseffekte im Umfang von etwa 12 bis 38 Personen. Zusätzlich entstehen während der Bauphase, insbesondere durch Investitionen wie den geplanten Schrägaufzug, temporäre wirtschaftliche Impulse mit weiteren Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekten.

Insgesamt kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass das Koepchenwerk ein bedeutendes touristisches Entwicklungspotenzial besitzt. Besonders die Maximalvariante wird aus wirtschaftlicher und tourismusfachlicher Sicht empfohlen, da sie eine höhere Attraktivität, stärkere Vernetzung mit dem regionalen Umfeld und größere wirtschaftliche Effekte erwarten lässt. Voraussetzung dafür ist jedoch eine qualitativ hochwertige Umsetzung, ausreichende Finanzierung sowie ein professionelles Management und Marketing des Gesamtprojekts.

5 Kernaussagen

- Großes touristisches Potenzial aufgrund Lage, Geschichte und Einbindung in regionale Konzepte.
- Besucherpotenzial von ca. 40.000 bis 100.000 Personen pro Jahr.
- Jährliche Umsätze von bis zu 2,5 Mio. Euro mit spürbaren Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekten.

Brücke am Laufwasserkraftwerk



Fazit

Die Analyse der Potenzialorte im Naturraum Hengsteysee zeigt, dass es sich um einen landschaftlich, infrastrukturell und kulturhistorisch äußerst hochwertigen Raum mit erheblichem touristischem Entwicklungspotenzial handelt. Durch die gezielte Vernetzung der identifizierten Potenzialorte – insbesondere des Ankunfts Bereichs Schiffwinkel, der Uferpromenade, des Koepchenwerks sowie des Schieberhauses – kann ein zusammenhängendes, klar strukturiertes und identitätsstiftendes Erholungsgebiet entwickelt werden. Die Kombination aus Industriekultur, Wasserlage, topografischer Besonderheit und vorhandenen Freizeitnutzungen bildet dabei eine außergewöhnlich starke Grundlage für eine nachhaltige Weiterentwicklung im gesamtstädtischen Kontext.

Ein wesentlicher Lösungsansatz liegt in der Umsetzung der vorliegenden Machbarkeitsstudien zum Freiraum und zur Erschließung des Koepchenwerks im Rahmen eines integrierten gesamtstädtischen Konzept. Ein solcher ganzheitlicher Ansatz ermöglicht nicht nur die funktionale und gestalterische Aufwertung des gesamten Gebiets, sondern stellt zugleich die Voraussetzung für die Akquise umfangreicher Fördermittel dar.

Bei entsprechender Ausarbeitung und Nachweis der gesamtstädtischen Relevanz können Förderquoten von bis zu 80 bis 90 Prozent der Planungs- und Baukosten durch Programme von Bund, Ländern und der Europäischen Union erreicht werden.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, die Freiraum- und Freianlagenplanung als initialen Umsetzungs-

schritt in den Fokus zu stellen und das Umfeld des Koepchenwerks als zusammenhängendes Erholungs- und Erlebnisgebiet konzeptionell weiterzuentwickeln. Die Umsetzung erster, vergleichsweise niedragschwelliger Maßnahmen – wie die Aufwertung der Uferpromenade, die Herstellung von Wegebeziehungen oder die Aktivierung einzelner Potenzialorte – kann kurzfristig sichtbare Verbesserungen erzielen und die Attraktivität des Standorts deutlich steigern.

Die Realisierung eines Schrägaufzugs stellt in diesem Kontext einen langfristigen, infrastrukturellen Entwicklungsschritt dar, der auf den zuvor geschaffenen Qualitäten aufbaut. Aufgrund des hohen finanziellen und technischen Aufwands ist diese Maßnahme jedoch an wesentliche Rahmenbedingungen geknüpft und ohne externe Förderung nicht umsetzbar. Die Stadt ist daher zwingend auf die Einbindung entsprechender Förderprogramme angewiesen, die im Rahmen eines integrierten Gesamtentwicklungskonzepts erschlossen werden können.

Mit der schrittweisen Umsetzung des Freiraumkonzepts ist von einer deutlichen Aufwertung des touristischen Angebots sowie einem Anstieg der Besucherzahlen auszugehen. Die daraus resultierenden positiven Effekte auf den lokalen Tourismus und die wirtschaftliche Entwicklung können perspektivisch eine tragfähige Grundlage für weiterführende Investitionen bilden. In diesem Zusammenhang kann die Etablierung des Schrägaufzugs langfristig als touristisches Leuchtturmprojekt verstanden werden, das die Attraktivität des Standorts weiter

steigert und zusätzliche Impulse für die regionale Entwicklung setzt.

Insgesamt bietet der Naturraum Hengsteysee damit eine hervorragende Chance, durch eine strategisch abgestimmte, schrittweise Entwicklung ein hochwertiges, vernetztes und zukunftsfähiges Erholungsgebiet zu schaffen, das sowohl für die Stadt Herdecke, für die Stadt Hagen als auch für die gesamte Region von großer Bedeutung ist.

Abstimmungsnotwendigkeiten und Kooperation

Die Umsetzung der Maßnahmen ist aufgrund der stark ausdifferenzierten Eigentumsverhältnisse sowie der Vielzahl beteiligter Akteure zwingend an einen intensiven und strukturierten Abstimmungsprozess gebunden. Flächen im Projektgebiet befinden sich im Eigentum der Stadt, von RWE, Amprion, dem Ruhrverband, der Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur sowie privater Eigentümer. Darüber hinaus sind zahlreiche Fachbehörden, insbesondere aus den Bereichen Wasser, Naturschutz, Denkmalschutz und Forst, einzubinden.

Bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden erste Abstimmungen mit zentralen Akteuren geführt, wodurch eine grundsätzliche Machbarkeit der dargestellten Maßnahmen bestätigt werden konnte. Für die weiteren Planungsschritte ist es jedoch entscheidend, diese Abstimmungen zu verstetigen und in einen formalisierten, kontinuierlichen Beteiligungsprozess zu überführen. Ziel ist es, frühzeitig Planungssicherheit zu schaffen, Nut-

zungskonflikte zu minimieren und die Voraussetzungen für Genehmigungen sowie Fördermittel zu sichern.

Insbesondere die Themen dauerhafte Flächennutzung, Unterhaltung, Verkehrssicherungspflichten sowie betriebliche Belange der Infrastrukturbetreiber müssen in enger Kooperation geklärt werden. Gleichzeitig sind die Anforderungen der Fördermittelgeber frühzeitig zu berücksichtigen, da diese häufig an langfristige Nutzungsbindungen und klare vertragliche Regelungen geknüpft sind.

Schrittweise Umsetzung und Abfolge der nächsten Planungsschritte

Im Sinne einer realistischen und umsetzbaren Projektentwicklung wird eine schrittweise Vorgehensweise empfohlen.

Zunächst erfolgt die konzeptionelle Vertiefung der Machbarkeitsstudie mit einer klaren Priorisierung der Maßnahmen sowie einer strukturierten Abstimmung mit allen relevanten Akteuren und Behörden. In dieser Phase werden die grundsätzlichen Rahmenbedingungen, Flächenverfügbarkeiten sowie Genehmigungserfordernisse weiter konkretisiert.

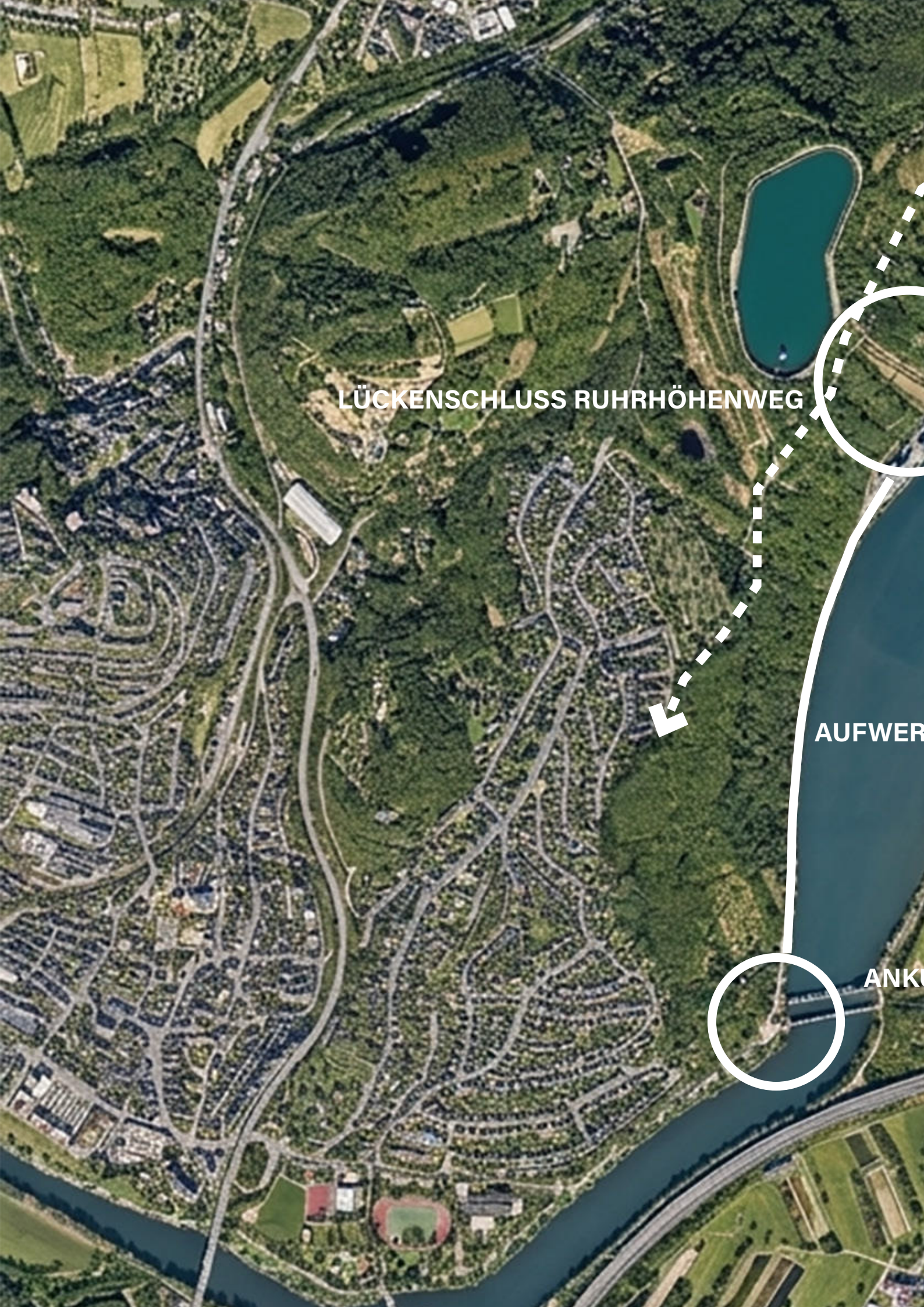
Darauf aufbauend werden die weiterführenden Planungsphasen eingeleitet, insbesondere die Erstellung von Vorentwurfs- und Entwurfsplanungen. Parallel hierzu werden erforderliche Fachgutachten erarbeitet und die genehmigungsrelevanten Unterlagen vorbereitet.

Gleichzeitig erfolgt die Abstimmung mit potenziellen Fördermittelgebern, um die finanzielle Umsetzbarkeit sicherzustellen.

Im nächsten Schritt werden erste umsetzbare Maßnahmen realisiert, insbesondere im Bereich der Freiraumgestaltung, der Wegebeziehungen und der Aktivierung einzelner Potenzialorte. Diese Maßnahmen dienen als sichtbarer Auftakt der Gesamtentwicklung und tragen zur unmittelbaren Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei.

Darauf aufbauend können in weiteren Entwicklungsschritten komplexere und investitionsintensivere Maßnahmen vorbereitet und umgesetzt werden, insbesondere solche mit hoher technischer und finanzieller Relevanz. Voraussetzung hierfür ist eine gesicherte Förderkulisse sowie eine abgestimmte Gesamtplanung, die die bisherigen Entwicklungsschritte integriert und fortführt.





LÜCKENSCHLUSS RUHRHÖHENWEG

AUFWER

ANK



KOEPCHENWERK | SCHIEBERHAUS

STÜTZUNG UFERWEG

UNFTSORT | 30 ZUKUNFTSBÄUME