

Stellungnahme/ Einwendung im Planfeststellungsverfahren „BÜ Zum Steigeturm – Dortmund – ersatzlose Auflassung“ (Vorhaben-ID V-E100746)

An

Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln,

Werkstattstraße 102,

50733 Köln

Kanzlei-sb1-esn-kl@eba.bund.de

Betreff: Stellungnahme/ Einwendung im Planfeststellungsverfahren „BÜ Zum Steigeturm – Dortmund – ersatzlose Auflassung“, Vorhaben-ID V-E100746 – Erhalt des Bahnübergangs „Zum Steigeturm“ in Dortmund

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehme ich fristgerecht zum oben genannten Planfeststellungsverfahren Stellung und spreche mich **gegen** die geplante ersatzlose Auflassung des Bahnübergangs „Zum Steigeturm“ in Dortmund-Huckarde aus. Stattdessen setze ich mich für den Erhalt und eine zeitgemäße, sichere Ausgestaltung des Bahnübergangs ein.

1. Bedeutung der Wegeverbindung für Fuß- und Radverkehr

Der Bahnübergang „Zum Steigeturm“ stellt eine wichtige und vielgenutzte Wegeverbindung für zu Fuß Gehende und Radfahrende zwischen den Ortsteilen Marten und Kirchlinde dar, die die Trasse der Emschertalbahn (RB 43) quert. Im Dortmunder Radverkehrsnetz ist diese Verbindung als Nebenroute ausgewiesen und liegt genau im Verlauf der bestehenden Fuß- und Radbrücke über die autobahnähnlich ausgebaute OWilla. Ohne den Bahnübergang wäre diese Brücke faktisch entwertet, da es nördlich der Brücke keine alternativen Wege gibt.

2. Kritik an der im Verfahren von der Deutschen Bahn (DB) anführten Verkehrszählung

Die von der Deutschen Bahn zwischen dem 5. und 7. Februar 2025 durchgeführte Verkehrszählung ist weder repräsentativ noch aussagekräftig, da sie in einer Jahreszeit erfolgte, die für Radfahrende und Fußgänger*innen alles andere als typisch ist. Im Winter 202 sind Witterungsbedingungen, kürzere Tage und Ferienzeiten keine guten Indikatoren für die tatsächliche Nutzung des Bahnübergangs, die vor allem in der wärmeren Jahreszeit – bei angenehmem Wetter und während der regulären Schul- und Arbeitszeiten – deutlich höher ausfällt. Die angeführten Tage im Februar des letzten Jahres waren zudem durch sehr kalte Temperaturen geprägt, die nochmals weniger Nutzende des Bahnübergangs begründen als an anderen Tagen. Eine aussagekräftige Zählung müsste mindestens über mehrere Monate und saisonübergreifend erfolgen, um die reale Bedeutung dieser Wegeverbindung zu erfassen.

3. Fehlende zumutbare Alternativen

Fällt der Bahnübergang weg, bleiben für Fußgänger:innen und Radfahrende im Wesentlichen nur noch:

- die stark befahrene Straße „Bärenbruch“ mit hohem LKW-Aufkommen sowie
- die Unterführung am Bärenbruch, die als unübersichtlich und subjektiv unsicher wahrgenommen wird.

Diese Alternativen sind aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Lärms, der Luftqualität und der Aufenthaltsqualität deutlich schlechter und wirken der angestrebten Verkehrswende zu Fuß- und Radverkehr entgegen. Besonders für Kinder, Jugendliche, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen stellen längere und unsichere Umwege eine erhebliche Beeinträchtigung dar.

4. Vereinbarkeit mit städtischen und übergeordneten Verkehrs- und Klimazielen

Die Stadt Dortmund verfolgt – ebenso wie Bund und Land – Ziele zur Stärkung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) sowie zum Klimaschutz und zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.

Die ersatzlose Auflassung einer wichtigen Querung für Fuß- und Radverkehr steht diesen Zielen entgegen, weil sie direkte, sichere und attraktive Wege für umweltfreundliche Verkehrsarten beseitigt und Menschen faktisch in Richtung Auto und auf belastende Umwege drängt.

5. Verkehrssicherheit durch technische Modernisierung statt Sperrung

Sicherheitsaspekte sind wichtig und ernst zu nehmen. Sie rechtfertigen jedoch nicht automatisch die ersatzlose Aufgabe einer für den Alltagsverkehr maßgeblichen Verbindung. Stattdessen sollte geprüft werden, wie der Bahnübergang nach dem Stand der Technik sicher gestaltet werden kann, zum Beispiel durch:

- verbesserte Sicherungsanlagen für den Bahnübergang,
- Umlaufsperrern für den Fuß- und Radverkehr,
- deutlich sichtbare Lichtsignale und Warnleuchten,
- gut hörbare akustische Signale der Eisenbahnfahrzeuge,
- eine klare Wegeführung, Markierungen und gute Beleuchtung.

Eine solche Modernisierung würde die Sicherheit erhöhen, ohne die wichtige Wegeverbindung zu zerstören.

6. Auswirkungen auf Quartiersverbindungen und Lebensqualität

Der Bahnübergang ist Teil der alltäglichen Wegebeziehungen zwischen Marten, Kirchlinde und Huckarde – z.B. für Schulwege, Arbeitswege, Wege zu Sport- und Freizeitangeboten sowie zu sozialen Einrichtungen.

Die geplante Schließung würde die Quartiere voneinander abschneiden, Alltagswege verlängern und die Lebensqualität im Umfeld beeinträchtigen. Dies trifft insbesondere Menschen ohne Auto, Familien mit Kindern und ältere Menschen.

7. Antrag

Vor diesem Hintergrund beantrage/n ich/wir:

1. Von der ersatzlosen Auflassung des Bahnübergangs „Zum Steigeturm“ abzusehen.

2. Den Bahnübergang als wichtige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zu erhalten.
3. Alternativlösungen zu prüfen und umzusetzen, die
 - die Verkehrssicherheit nach Stand der Technik erhöhen und
 - die durchgehende, attraktive und barrierearme Verbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen Marten und Kirchlinde sichern.

Ich/wir bitte/n darum, diese Stellungnahme im weiteren Verfahren zu berücksichtigen und im Planfeststellungsbeschluss auf die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie der lokalen Bewohnerschaft angemessen einzugehen.

Mit freundlichen Grüßen

[Name, Adresse]

[Datum, Ort]