

Stadt Erkrath

z. Hd. Herrn Bürgermeister Arno Werner

Bahnstraße 16

40699 Erkrath

Erkrath, den 14. Dezember 2011

Bürgerantrag zum Bahnübergang in Hochdahl

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren,

der Vorstand des Bürgervereins hat erneut über die leidige Angelegenheit beraten und einstimmig beschlossen, die zuständigen Gremien der Stadt zu bitten,

1. in den Verhandlungen mit der Bahn AG die nachfolgend beschriebene Variante bei der beabsichtigten Planänderung durchzusetzen,
2. sollte dies nicht gelingen, die beabsichtigte Schließung des schienengleichen Bahnübergangs für den Fußgängerverkehr mit allen juristischen Mitteln zu verhindern.

Wir möchten dies wegen der gebotenen Eile im Hinblick auf den bevorstehenden Verhandlungstermin mit der Bahn am 20. Dezember zunächst nur kurz wie folgt begründen:

Bekanntlich beabsichtigt die Bahn nunmehr entgegen der bisherigen bestandskräftigen Planlage, den bislang zum Großteil provisorischen Bahnsteig für den Bahnhof Hochdahl nicht mehr in Fahrtrichtung Düsseldorf (vor dem alten Bahnhofsgebäude entlang) zu Ende zu bauen, sondern es im wesentlichen bei dem bisherigen Provisorium zu belassen. Das ursprünglich geplante Bauwerk soll nunmehr quasi in Richtung Wuppertal „gespiegelt“ werden. Zudem soll auf der Südseite für über eine Million Euro eine behindertengerechte Zugangsanlage mit Rampe zum jetzt vorhandenen Personentunnel in der Hildener Straße/Ecke Ziegeleiweg in den Boden gebaut werden. Dabei soll die Sichtachse des jetzigen Bahnübergangs geschlossen, der Bahnübergang beseitigt werden. Der Tunnel soll so schmal bleiben, wie er jetzt ist; an der Seite, die der Treppe zu den Gleisen gegenüberliegt, soll ein Aufzug vom Bahnsteig zum Tunnel eingebaut werden.

1.

Besser und möglicherweise sogar auch preiswerter wäre es, mit einer formschönen Stahlkonstruktion einen fußläufigen Zugang zum Bahnsteig für Behinderte, Ältere und Personen mit Kinderwagen u.ä. zu schaffen, der zugleich insgesamt die Gleise überspannt, die den Ortsteil Alt-Hochdahl zerschneiden. Die Überquerung sollte etwa in Höhe der Einmündung Thekhaus liegen, um insbesondere für Besucher frühzeitig nach der Ankunft den Blick auf den besten Wanderweg ins Neandertal auf der einen und den Lokschuppen nebst neuer Bahnsteighalle sowie einen Teil der Rheinebene auf der anderen Seite (an der Westseite des Verwaltungsgebäudes Klinkerweg vorbei) zu lenken. Zugleich würde diese Lage es ermöglichen, eine Rampe zur Brücke mit höchstens 6% Steigung aus dem Bereich des Treppenzugangs/Bushaltestelle Ziegeleiweg heraus entlang der Grenze Bürgersteig/Bahn zu bauen, ohne dort etwas umbauen zu

müssen und die bisherigen eingespielten Verhältnisse dort zu verändern. Ein Aufzug im Tunnel entfiere, er könnte von der Mitte der Stahlbrücke zum Bahnsteig führen.

Dies hätte nicht nur den ganz erheblichen Vorteil, dass das Problem der Enge zwischen dem bislang geplanten Durchgang vom Tunnel-Aufzug an dem Geländer des Treppenschachts vor- bei gelöst wäre. Auch Vandalismus wäre auf der Brücke wegen der Präsentierteller-Situation viel weniger zu erwarten, was auch hinsichtlich anderer unliebsamer Vorfälle für die gesamte Konstruktion gelten würde (im Gegensatz zum Tunnel). Objektiv und subjektiv berechtigten Gefühlen der Unsicherheit bei der Nutzung solcher Tunnel, insbesondere in den Zeiten mit wenig Publikumsverkehr, würde so entgegengewirkt.

Eine entsprechende Rampe könnte dann auf der Nordseite hinzugefügt werden. Stattdessen wäre aber auch an einen möglicherweise kostengünstigeren Aufzug mit umlaufender Treppe oder dergl. am Ende der Brücke zu denken. Eine Treppenanlage sollte dort ohnehin ergänzend vorhanden sein, damit man auch der ganz überwiegenden Mehrzahl von Menschen angemessen Rechnung trägt, die Treppen benutzen kann und will.

Gleiches gilt für das südliche Ende der Brücke. Auch dort könnte man sich evtl. eine Rampe sparen. Eine Lösung mit Aufzügen statt Rampen wäre möglicherweise optisch schöner und für Behinderte usw. sicherlich besser.

Ein weiterer erheblicher Vorteil – auch für die Finanzen der Stadt – wäre z.B., dass bei der Brückenlösung nicht – wie sonst – zwei vorhandene Leitungen (Gas, Wasser) sowie ein Teilbereich des Abwasserkanals inkl. Pumpwerk verlegt werden müssten.

Auch könnte hierdurch ein erster städtebaulicher Akzent für die künftige Gestaltung des Orts- teils gesetzt werden. Der historischen Bedeutung des Bereichs – auch im Vergleich mit seiner heutigen Nutzung – würde dies ebenfalls viel eher entsprechen. Dies gilt nicht nur für die Sicht auf die jetzigen und die ehemaligen Bahnanlagen selbst sowie die Relikte der Industrialisierung in deren Folge. Lange vor dem Bau der Eisenbahn kreuzten sich in Höhe des Bahnhofes Hochdahl zwei bedeutsame Straßen: Die „strata coloniensis“ (1065 nachgewiesen), eine Heer- und Handelsstraße zwischen Köln und Essen-Werden, und der „Gräfrather Weg“, auch Prozessionsweg genannt, eine wichtige Wegeverbindung von der Rheinebene ins Bergische Land. Während die strata an Thekhaus vorbeiführte, berührte der Gräfrather Weg Gut Beckeshaus und den Hochdahl Hof. Dies würde durch eine solche Brücke versinnbildlicht. Im Bereich der Hildener Straße, des Bahnübergangs und der Hauptstraße waren bis 1930 die Grenzverhältnisse zwischen Erkrath und Millrath (ab 1938 Hochdahl) äußerst kompliziert. Die Denkschrift des Bürgervereins von 1900 hat diese Zustände anschaulich beschrieben.

Eine solche Brücke würde auch ein Zeichen für die Erinnerung an die Stahl-, Eisen- und Kalk- vergangenheit des ganzen Bereiches sein.

Der Bürgerverein wäre bereit, auf seine Kosten diese Brücke mit vandalismusresistenten Hin- weisetafeln auf das heimatgeschichtliche Umfeld usw. in Absprache mit den zuständigen Stellen in geeigneter Weise auszustatten und sich darum weiter zu kümmern.

Bei einer solchen Konstruktion könnte man auch zumindest prüfen, ob es sinnvoll ist, hier (evtl. später) noch eine Aussichtsplattform aufzusetzen, und ggfls. (zunächst nur) mit einplanen, bis evtl. einmal Fremdmittel dafür eingeworben werden können.

Bei entsprechenden Maßnahmen der Bahn in der letzten Zeit sind im Übrigen überwiegend derartige formschöne Stahlkonstruktionen verwendet worden. Dies gilt zum Beispiel für die Er- neuerung von Bahnhofsanlagen auf der Strecke Solingen-Ohligs – Wuppertal (hier lohnt sich eine Erkundigungsfahrt schon deswegen, weil sie über die Müngstener Brücke führt, insbeson- dere die Anlage in Remscheid-Lennep ist interessant, wie auch sonst das Städtchen in jeder Hinsicht) und für die Strecke Düsseldorf – Kleve (hier insbesondere Kevelaer).

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang z.B. noch auf die sehr gelungene neue Fußgänger- und Fahrradfahrerbrücke im Düsseldorfer Hafen.

Die Modernisierungsoffensive II, in deren Rahmen die Gelder bereitgestellt werden sollen, dürf- te somit eine einmalige Chance für eine „weitsichtige“ Lösung im doppelten Sinn des Wortes

sein. Selbst wenn der Stadt am Ende der Verhandlungen nichts anderes übrig bliebe, als selbst noch eine gewisse Summe beizusteuern, würde sie dabei doch einen viel größeren Betrag sparen, den sie sonst für eine auch nur annähernd vergleichbare eigene Maßnahme aufwenden müsste. Dagegen erscheint es auch aus Sicht des Steuerzahlers unvertretbar, über 1 Mio Euro in einen fragwürdigen Schacht am Ende eines Straßenstücks, dazu noch kombiniert mit einer gänzlich unerwünschten Schließung einer historischen Sichtachse, zu stecken.

2.

Für die Schließung des Bahnübergangs und die alleinige Nutzung des schon lange vor dem Bau der Bahnstrecke vorhandenen dortigen Wegestücks (bisherige Landstraße) durch die Bahn bedarf es einer eindeutigen, ordnungsgemäßen Rechtsgrundlage. Eine solche ist bislang nicht ersichtlich. Dies gilt mindestens, soweit der fußläufige innerörtliche Verkehr davon betroffen ist. Der bisherige Tunnel ist nur eine interne Anlage der Bahn zur Erschließung ihres Bahnsteigs. Nach den Informationen und Unterlagen, die dem Bürgerverein bislang zur Verfügung stehen, spricht im Übrigen alles dafür, dass die derzeitige planrechtliche Grundlage in Hochdahl einen gleichartigen Personentunnel wie bei den Stationen Erkrath und Millrath vorsieht.

Wir halten in erster Linie die Verfolgung unseres Antrags zu 1) für wichtig, da er bei Einlenken der Bahn aus der Not eine Tugend machen könnte. Sollte sich bei dem Gespräch der Verwaltung mit der Bahn am 20. Dezember aber keine Bereitschaft für eine solche Lösung ergeben, wäre eine unverzügliche anwaltliche Klärung bzgl. eines rechtlichen Vorgehens gemäß der durch den Planungs-, Umwelt- und Verkehrsausschuss geschaffenen und am 6. Dezember erneuerten Beschlusslage unverzichtbar.

Zu weiteren Erläuterungen und Gesprächen stehen wir gerne bereit.

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Faber
1. Vorsitzender

Gottfried Bander
Stellvertretender Vorsitzender