

Dorothee Helten, zugleich für die BI NEDO Interkommunal
Aloysiusstraße 21
41470 Neuss

Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 25
Bonneshof 35
40474 Düsseldorf

Elektronisch übermittelt per Mail:
Dezernat 25, Felix.Pleschinger@brd.nrw.de, Therese.Kois@brd.nrw.de

cc. mit gesondertem Anschreiben an:

1. Herrn Regierungspräsident Schürmann
2. Rechtsabteilung der Bezirksregierung
3. Landesrechnungshof
4. Petitionsausschuss des Landtags NRW
5. Herrn Umwelt- und Verkehrsminister Krischer, im Rahmen der eingelegten
Fachaufsichtsbeschwerde
6. Bund der Steuerzahler
7. Innenministerium, Dienstaufsichtsbeschwerde

Neuss, den 10.8.2026

Planfeststellungsverfahren Anschlussstelle Delrath / K 33n (AS Delrath)
Aktenzeichen Planfeststellungsverfahren: 25.04.01. 01-12/2006

Hier:

Formelle Einbringung neuer rechtlicher Tatsachen und grundlegender Erkenntnisse zum unheilbaren Mangel der Planungs- und Antragskompetenz der Antragsstellers Rhein-Kreis Neuss.

Materielle Rüge zur unheilbaren Unzuständigkeit des Vorhabenträgers auf Basis der neuen OVG-Rechtsprechung (vom 09.10.2024 (Az. 11 D 40/24.AK))

2.Rüge Hinfälliges Anhörungsverfahren von Beginn an, keine Präklusion

3.Rüge vorsätzliche Steuerverschwendung

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem vorbezeichneten Planfeststellungsverfahren bringe ich auf Basis der schriftlichen Entscheidungsgründe des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) vom 09.10.2024 (Az. 11 D 40/24.AK) nachfolgende formelle und materiell-rechtliche Rügen als neue rechtliche Tatsache in das Verfahren ein.

Dieses wegweisende Urteil hat einen Planfeststellungsbeschluss Ihres eigenen Hauses (Bezirksregierung Düsseldorf) vollständig aufgehoben, weil dort identische, unheilbare Kompetenz- und Antragsmängel nicht erkannt wurden, wie sie nun auch im Verfahren K 33n / AS Delrath sehenden Auges wiederholt werden.

Da die schriftlichen Entscheidungsgründe des OVG NRW zum Zeitpunkt der letzten Anhörungsphase noch nicht veröffentlicht und im Detail allgemein zugänglich waren, ist dieser Vortrag als neue Erkenntnis zwingend von Amts wegen zu berücksichtigen.

Der Kern meiner Rüge betrifft die fundamentale verfahrensrechtliche Tatsache, dass sich **jede rechtliche Prüfung oder Anwendung des § 78 VwVfG (Zusammentreffen mehrerer Vorhaben) im laufenden Verfahren aufgrund der rechtskräftigen Kriterien des OVG-Urteils vom 09.10.2024 (Az. 11 D 40/24.AK) von Beginn an vollständig erübrigt hat.**

Die Behauptung des Vorhabenträgers (Kreis), man könne das Verfahren über § 78 VwVfG sanieren, ist im System des Fachplanungsrechts ausgeschlossen. Die rechtliche Herleitung und die fatalen Folgen für das Gesamtprojekt K 33n mit der Anschlussstelle Delrath werden wie folgt begründet:

I. Die Rolle des OVG-Urteils: Warum die § 78-Prüfung im laufenden Verfahren hinfällig ist

Das OVG NRW hat in seinem wegweisenden Präzedenzfall (Az. 11 D 40/24.AK) verbindlich statuiert, dass die Straßenklasse eines Bauvorhabens nicht durch das formelle, sprachliche Etikett des Antragstellers bestimmt wird. Entscheidend ist einzig und allein die tatsächliche, objektive Verkehrsfunktion, die der Verkehrsweg im Gesamtnetz nach seiner Fertigstellung einnehmen soll (**Prinzip der Sachgesetzlichkeit**).

Urkundlicher Beweis der Fehlklassifizierung (Basisstraße):

Der Kreis bezeichnet den vierspurigen Neubau der K 33n defensiv als reine „Kreisstraße“, und verschleiert sprachlich den Charakter dieser Basisstraße in der tatsächlichen Funktion eines **überregionalen Autobahnzubringers**.

Dem widerspricht die amtliche Aktenlage radikal:

- Die Anschlussstelle und die Basisstraße sind im gültigen **Regionalplan (RPD)** explizit als „**vorwiegend überregionale und regionale Verbindung**“ dargestellt.
- **Anlage 1:**
Beantwortung „Fragenkatalog des Bundesverkehrsministeriums“ vom 18.1.1996
 - Kreisstraße direkte Anbindung an regionales und weiträumiges Straßennetz
 - Zusätzliche Anbindung an die A 57 zur Entlastung B 9, L 380, K 12; K 30 als Zubringer der vorhandenen Anschlussstellen = ergo die Anbindungsstraße zur und mit AS Delrath soll vorrangig ein zusätzlicher Autobahnzubringer sein.
 - Anbindung von Fernverkehrszielen in der Region für touristische Zwecke
 - Leistungsfähige Ost-West Verbindung zwischen K 30 und K 12. (Anmerkung: Mittlerweile wurde aber die K 30n gebaut als leistungsfähige Ost-Westverbindung zwischen K 30 und B 9, der Bedarf einer K 33n als reine Ost-Westverbindung ist damit hinfällig).
 - Verknüpfung mit anderen Fernverkehrsnetzten (gemeint war der S-Bahn Haltepunkt Allerheiligen).
(Anmerkung: Die Verknüpfung mit dem S-Bahn Haltepunkt Allerheiligen ist keine Verknüpfung mit einem Fernverkehrsnetz). Dort hält nur die regionale S-Bahn. Rechtsprechung dazu wurde von anderen Einwendern eingebracht.
 - Anbindung an B 9 erlaubt die direkte Anbindung „Stürzelberger Hafen“ an A 57

- **Anlage 2:**
Protokoll 24.7.1996, Auszug (vollständig als Anhang beigelegt)
Das Land solle sinnvoller Weise Baulastträger werden.

Herr [REDACTED] verwies abschließend noch einmal auf den Vortrag von Herrn [REDACTED], nach dem die überregionale Bedeutung der Straße herausgehoben werden sollte. Demnach geht Herr [REDACTED] davon aus, daß es sinnvoll wäre, wenn das Land Baulastträger der Basisstraße werden würde. Nur sofern dies nicht möglich ist, wird der Kreis Neuss entsprechend dem Schreiben des Herrn [REDACTED] für die Baulastträgerschaft zwischen der Ortsumgehung Allerheiligen bis zur Autobahnanschlußstelle und von der Anschlußstelle bis zur B 9 eintreten.

- **Anlage 3:**
Der Vermerk des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) vom 13.07.1999 stellt unmissverständlich fest:

„Die neue AS soll dazu dienen, den überregionalen und regionalen Verkehr der B 9 und der L 380 mit der A 57 zu verknüpfen und die vielfältigen regionalen und weiträumigen Ziel- und Quellverkehre in diesem Raum direkter und zielgerichteter zu führen.“

- **Anlage 4:**
Presse NGZ vom 29.1.2002,
 Dem Vorhabenträger war von Anfang an völlig bewusst, dass die Basisstraße bezüglich Ihrer Funktion keine Klassifizierung als Kreisstraße zuzusprechen ist.
 Aussage CDU Fraktionsvorsitzender Sahnen:

*„Dass die als Beteiligung des Kreises an einer eigentlich als **Bundesstraße** zu bauenden Zufahrt bislang in Deutschland einmalig.....“*

- **Erläuterungsbericht vom 20.12.2006 Planfeststellungsantrag (wurde mit 1. Deckblatt 2019 ausgelegt)**
 Die Basisstraße wird als neue Ost-West Verbindung mit direktem Anschluss an die A 57 tituiert.
 Die nachfolgenden Verkehrszahlen waren schon damals ausschlaggebend für die Beurteilung, dass die Basisstraße als Landes- oder Bundesstraße hätte klassifiziert werden sollen.

Seite 7, Verkehrszahlen Basisstraße und AS, Basisstraße 2-spurig:

4.2.2 Anschlussstellenfahrten
 Der Querschnittsbemessung der Anschlussstellenfahrten liegen folgende Prognosewerte zugrunde:

Rampen	DTV Prognose 2020	SV- Anteil	erforderlicher Querschnitt
A 57 von Krefeld zur Verbindungsstraße	6.910 Kfz/24h 691 Kfz/h	16,8 %	Q 1
A 57 von Köln zur Verbindungsstraße	1.020 Kfz/24h 102 Kfz/h	12,7 %	Q 1
Verbindungsstraße zur A 57 nach Krefeld	5.160 Kfz/24h 516 Kfz/h	19,1 %	Q 1
Verbindungsstraße zur A 57 nach Köln	1.850 Kfz/24h 185 Kfz/h	20,5 %	Q 1

- **Erläuterungsbericht 1. Deckblattverfahren, Verkehrstechnische Realität:**
 Die Basisstraße ist vierspurig mit komplexen Doppelkreisverkehren dimensioniert und soll laut Erläuterungsbericht eine immense Verkehrslast von 14.500 Kfz/24h westlich

der A 57 (2006 = 1.850 KfZ/24h) und 18.500 KfZ/24h östlich der A 57 (2006 = 5.160 KfZ/24h) abwickeln mit einem Schwerlastverkehrsanteil von **astronomischen 24%**.

Obwohl diese Werte eine „**Verzehnfachung**“ der **Verkehrsmengen** bedeuten, wird in den Planfeststellungunterlagen die Basisstraße als **Kreisstraße K33n** ausgewiesen. Das Teilstück der Gemeindestraße „Umgehungsstraße Allerheiligen“ von der L 380 bis zum Kreisverkehr der zukünftigen K 33n soll zusätzlich umgewidmet werden zu K 33n, ohne dass dafür ein Ausbau vorgesehen ist.

Zudem existiert die offizielle, schriftliche Auskunft des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV) im Zuge der Fördermittelvormerkung, wonach **die Kreisstraße ohne die Anschlussstelle (AS) keine eigenständige straßenrechtliche Bedeutung besitzt.**

Am 10.04.2024 um 10:27 schrieb Kraft, Jutta:

Sehr geehrte Frau Helten,

„Zu Ihrer Frage hinsichtlich der Förderfähigkeit des Vorhabens ist anzumerken, dass die K 33n einschließlich Anschlussstelle an die A 57 als Straßenneubau gemäß Nr. 2.2 a) der beigefügten Förderrichtlinien grundsätzlich förderfähig ist.(.....) Eine Förderung lediglich der K 33n ohne eine Verknüpfung mit dem Straßennetz (hier die A 57) wäre nicht zulässig, da es insoweit an dem notwendigen eigenständigen Verkehrswert fehlen würde.“

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Jutta Kraft

- Referat VII A 6 -

Förderung der kommunalen Straßeninfrastruktur, Eisenbahnkreuzungen

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Emilie-Preyer-Platz 1, 40479 Düsseldorf

Tel. 0211 4566-273

E-Mail: jutta.kraft@munv.nrw.de

Web: <http://www.umwelt.nrw.de>

Die zwingende Rechtsfolge für die Antragsberechtigung:

Wenn die Basisstraße ohne die AS funktionslos ist und ausschließlich als Autobahnzubringer und für die überregionalen Netzsteuerung dient, ist sie materiell-rechtlich eine Landes- oder Bundesstraße

Ein Landkreis besitzt ex lege jedoch ausschließlich die Verbandskompetenz und Antragsberechtigung für *Kreisstraßen* (§ 3 StrWG NRW).

Dem Rhein-Kreis Neuss fehlt somit für dieses Projekt von Anfang an jede gesetzliche Planungskompetenz und Antragsbefugnis.

Weil der Kreis die „überregionale Bedeutung“ als Autobahnzubringer von der ersten Minute an selbst in den Mittelpunkt gestellt hat, stand die tatsächliche Verkehrsfunktion von Beginn an fest.

Nach dem Prinzip der Sachgesetzlichkeit des OVG-Urteils (Leitsatz 1) war das Projekt daher schon im Jahr 2006 eine Landes- oder Bundesstraße. Der Kreis durfte dieses Verfahren also historisch gesehen zu keinem Zeitpunkt einleiten – weder isoliert noch über den Umweg des § 78 VwVfG.

Diese fundamentale Fehlklassifizierung entfaltet im Lichte der OVG-Rechtsprechung eine unbarmherzige, rückwirkende Fehlerwirkung auf das gesamte Vorverfahren seit dem Jahr 2006.

Da das gesamte bisherige Anhörungsverfahren, die Auslegung der Pläne (2006) und die Deckblattverfahren (ab 2019) von einer von Anfang an nicht zuständigen Körperschaft betrieben wurden, sind alle bisherigen Verfahrensschritte rechtlich **vollständig hinfällig, null und nichtig**. Das Verfahren leidet an einem chronischen, unheilbaren „Geburtsfehler“,

der die gesamte Aktenlage entwertet. Wer von Anfang an keine Antragsberechtigung, egal auf welcher Rechtsgrundlage, besitzt, kann am Ende keinen rechtsgültigen Beschluss erwirken.

Warum § 78 VwVfG nicht mehr geprüft werden kann:

Ein Kombinationsverfahren nach § 78 VwVfG setzt zwingend voraus, dass **zwei jeweils für sich gesetzlich zuständige Träger zwei rechtmäßige Anträge stellen** (Träger A für das Kreisstraßenbauwerk, Träger B für die AS Delrath).

Da die Kreisstraße im Lichte des OVG-Urteils aber materiell gar keine Kreisstraße ist, bricht der für § 78 VwVfG notwendige kommunale Part des Kreises in sich zusammen. Man kann kein Kombi-Verfahren mit einem unzuständigen Partner bilden.

Da dem Kreis folglich die Antragsberechtigung von Beginn an (von Anfang an ab 2006) fehlte, erübrigt sich jede rechtliche Prüfung des § 78 VwVfG, auch weil die gesetzlichen Mindestvoraussetzungen dafür in dem laufenden Deckblattverfahren sowieso niemals existiert haben.

Das „Huckepack-Konstrukt“ kollabiert:

Nach Leitsatz 2 des OVG-Urteils ist das Neuanlegen von Rampen, Ohren und Beschleunigungstreifen an einer Autobahn ein eigenständiges Hauptvorhaben des Bundesfernstraßenbaus, das niemals als untergeordneter Annex im Landesrecht (Straßen- und Wegegesetz NRW) huckepack mitgeschleift werden darf. Folglich ist auch die für das 1. Deckblattverfahren gewählte, ausschließliche Verfahrensgrundlage nach Straßen und Wegegesetz NRW nicht anwendbar.

Vollständige haushalterische und zivilrechtliche Blockade:

Da die Autobahn GmbH mangels Aufnahme des Projekts „AS Delrath“ in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) nie einen eigenen Antrag gestellt hat, tritt der Kreis derzeit hier als unzulässiger Alleinträger für ein Bundesbauwerk auf. Da dieser Mangel der Verbandskompetenz ein **unheilbarer Identitätsfehler** ist, der **rückwirkend seit dem Jahr 2006** gilt, ist das gesamte Vorverfahren absolut nichtig.

Folgen für das Verfahren:

Das OVG NRW hat klargestellt, dass das Fehlen der sachlichen Zuständigkeit des Antragstellers einen **absolut unheilbaren Identitätsfehler** darstellt.

Die unzutreffende Einordnung der Basisstraße als Kreisstraße verstößt gegen das „Prinzip der Sachgesetzlichkeit“ im Sinne des OVG- Urteils. Dieser verfahrensrechtliche Mangel schneidet jeglichen Abwägungs- und Debattenraum zur Heilung der fehlenden Antragsbefugnis des Rhein-Kreis Neuss endgültig ab.

Die sachliche Zuständigkeit und die gesetzliche Antragsbefugnis (Verbandskompetenz) sind strikte, zwingende Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen des Verfahrens.

Sie betreffen die verfassungsrechtliche Grenze staatlichen Handelns.

Die Antragsbefugnis kann folglich zu keinem Zeitpunkt im Rahmen der behördlichen Abwägung überwunden, relativiert oder mit anderen Belangen aufgewogen werden.

Entweder besitzt eine Behörde ex lege die gesetzliche Kompetenz für ein Infrastrukturprojekt, oder sie besitzt sie nicht.

Ein „Wegabwägen“ einer unheilbaren Unzuständigkeit ist rechtlich unmöglich und macht einen gleichwohl erlassenen Beschluss absolut nichtig.

Eine „Heilung“ im laufenden Deckblattverfahren ist ausgeschlossen. Das Projekt lässt sich theoretisch ausschließlich über einen vollständigen bürokratischen Abriss und einen echten Neustart über den Bund (Autobahn GmbH) und das Land (Straßen.NRW) als

Vorhabenträger realisieren. Ob das gelingen kann schließen wir in Anbetracht des nicht heilbaren Störfallbelangs aus.

II. Weitere rechtserhebliche Anmerkungen in der Sache mit Blick auf das OVG Urteil, zu der wir uns schon mit Kernpunkten im Verfahren geäußert hatten:

Die unzulässige verdeckte „Klassifizierungsorgie“ im regionalen Netz (§ 2 Abs. 4 FStrG), kollidierende Planung der B 9 Sanierung

Die mit einer „AS Delrath“ beabsichtigte Verlagerung von **10.000 Kfz/24h** von der parallel zur A 57 verlaufenden B 9 auf den vierspurigen Neubau der Basisstraße entlarvt das Verfahren endgültig.

Eine Verkehrsverschiebung dieser Größenordnung verändert die Verkehrsbedeutung im regionalen Gesamtnetz fundamental und zwingt gesetzlich zu einer weitreichenden „Klassifizierungsorgie“.

Wir rügen diesen weiteren schwerer Abwägungsfehler. Das Verfahren „K33n mit AS Delrath“ blendet völlig die zwingenden netzweiten Folgewirkungen auf die parallel verlaufende Bundesstraße B 9 aus. Während für die B 9 ein eigenständiges staatliches Verfahren zur Sanierung aus Bundesfernstraßenmitteln läuft, entzieht das Kreisprojekt dieser Trasse durch die Verkehrsverlagerung von ca. 10.000 Kfz/24h (Absturz auf nur noch ca. 11.000 Kfz/24h) vollständig die überregionale Fernverkehrsbedeutung nach § 1 Abs. 1 FStrG.

Die B 9 muss folglich in dem entsprechenden Streckabschnitt zur Landes- oder Kreisstraße herabgestuft werden, während die K 33n zur Bundesstraße aufgestuft werden muss. Eine solche netzweite Gesamtplanung fällt exklusiv in die Zuständigkeit des Bundes (§ 5 FStrG) und des Landes (Straßen.NRW).

Ein paralleles Durchziehen der Bundes-Sanierung B 9 aus falschen Finanztöpfen stellt eine haushaltsrechtliche Zweckwidrigkeit dar.

Das OVG- Urteil fordert eine koordinierte Gesamtplanung. Eine solche „Geisterplanung“, bei der der Kreis eine Netzumgestaltung beschließt, die ein laufendes Bundesverfahren konterkariert, ohne dies im eigenen Verfahren rechtlich zu bündeln und abzustimmen, führt zur vollständigen materiellen Rechtswidrigkeit wegen eines fundamentalen Koordinierungsdefizits.

Der Kreis besitzt keinerlei Antragsbefugnis, um über das Kreisrecht diese zwingenden Auf- und Abstufungsverfahren eigenmächtig zu umgehen. Das Verfahren „AS Delrath“ blendet die zwingenden straßenrechtlichen Folgewirkungen auf das übergeordnete Netz (B 9) komplett aus und leidet an formeller Unzuständigkeit sowie an einem schweren materiellen Abwägungsfehler.

Die Gemeindestraße (Umgehungsstraße Allerheiligen)

wurde ebenfalls nicht mit in die Abwägung einbezogen. Der Verkehr wird mit einer AS Delrath in dem Bereich Verkehrskreisel Elvekum bis zum Verkehrskreisel der zukünftigen K33n Anbindung (Nord-Süd Teil der Gemeindestraße) verdoppelt auf bis zu 14.500 Kfz/24 h mit ca 24% Schwerlastverkehr. Die Verkehrsuntersuchungen weisen aus, dass ohne eine AS die jetzige Verkehrslage unverändert bleiben würde mit ca. 7.000 Kfz/24h. Diese Hinweise hatten wir bereits in den Einwendungen gegeben und auch bei der Erörterung war das Thema.

Hier stellt sich mit Blick auf das Urteil ebenfalls die Frage, ob diese Gemeindestraße in ihrer tatsächlichen Funktion dann nicht als Kreisstraße klassifiziert werden muss.

Der West-Ost Anteil der Gemeindestraße soll umgewidmet werden zu K 33n. Der Nord-Süd Teil der Gemeindestraße parallel zur A 57 soll trotz der Verdoppelung des Verkehrs

Gemeindestraße bleiben. Dieser Teil verbindet die K 30 und K 33n, von Verkehrskreisel Elvekum bis Doppelkreisel K 33n.

Außerdem wurde der Ausbauzustand nicht berücksichtigt, der im derzeitigen Zustand den Verkehr nicht aufnehmen kann. Bei der Erörterung erklärte der VHT, dass das „Sache“ der Stadt Neuss sei, obwohl das eine **Folgemaßnahme** des Verfahrens sein müsste. Das bedeutet ebenfalls einen schweren Abwägungs- und Koordinierungsfehler im Sinne des Urteils.

Parallele Fachplanung der A 57, Verletzung der behördlichen Selbstbindung

Parallel zum hiesigen Kreisverfahren läuft das Planfeststellungsverfahren für den tatsächlichen Ausbau der Bundesautobahn A 57, in dem die hiesige AS lediglich nachrichtlich dargestellt wird. Der Bund fordert den Bau der AS nur **zeitgleich** mit dem Ausbau der A 57.

Folgerichtig liegt dem Vorhabenträger die offizielle Mitteilung der damaligen Regierungspräsidentin Ihres Hauses vom 15.10.2020 vor, dass ein

Planfeststellungsbeschluss für die AS nicht ergehen kann, bevor nicht auch der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der A 57 vorliegt, siehe Anlage 5, Selbstbindung

Diese behördliche Vorgabe ist rechtlich absolut zutreffend:

Eine übergeordnete Bundesautobahnmaßnahme darf nicht durch ein isoliertes, untergeordnetes Kommunalverfahren vorweggenommen werden. Diese unlösbare rechtliche und zeitliche Abhängigkeit vom Bundesverfahren entzieht dem hiesigen isolierten Kreisverfahren jegliche rechtliche Grundlage. Der Kreis besitzt schlichtweg keine Koordinierungsmacht über ein paralleles Bundesfernstraßenverfahren.

An diese behördliche Selbstbindung ist Ihr Haus strikt gebunden!

Ein Vorziehen des Beschlusses für das Verfahren „AS Delrath“ wäre eine unzulässige „Vorratsplanung ins Blaue hinein“, da sich im parallelen Bundesverfahren bis zur finalen Feststellung jederzeit noch wesentliche bauliche, technische oder trassierungsrelevante Details an der A 57 (Spurbreiten, Brückenkonstruktionen, Entwässerungsbecken) ändern können.

Anmerkung:

Im Ausbaufahren A 57 wurde noch kein Störfallgutachten ausgelegt, es fehlt auch die kumulierte Gesamtbewertung des Störfallbelangs im Zusammenhang mit der AS Delrath und insbesondere mit dem K 33n Neubau.

Folglich ist völlig unbekannt, ob im Ausbaufahren A 57 weitere bauliche Maßnahmen als Schutzmaßnahmen für ein Störfallereignis berücksichtigt werden müssen, die zwangsläufig auch die Planung und Bauausführung des AS / K 33n tangieren.

Ein unkoordiniertes Vorpreschen des Kreises bricht das baurechtliche Koordinierungsgebot und ist im Sinne des OVG N (Az. 11 D 40/24.AK) materiell rechtswidrig.

Folglich ist der Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses für das Verfahren „AS Delrath“ auf unabsehbare Zeit rechtlich unzulässig.

Unheilbare Veralterung der Gutachtenbasis und dokumentierter Verfahrensstillstand im Verfahren „Ausbau A 57“:

Das „Ausbauverfahren A 57“ ist auf unabsehbare Zeit nicht entscheidungsreif. Mit **Schreiben der Regierungspräsidentin vom 15.10.2020** wurde zwar ein Planfeststellungsbeschluss für Ende 2020 anvisiert. Dieser liegt bis heute, August 2026, aber nicht vor. Das Verfahren stagniert seit dem Jahr 2019, weil die zwingend erforderlichen Synopsen aus der letzten Anhörung bis heute nicht einmal ansatzweise erstellt wurden.

Es steht verfahrensrechtlich bereits fest, dass aufgrund der tiefgreifenden Planänderungen und Betroffenheiten zwingend weitere formelle Offenlagen und erneute Öffentlichkeitsbeteiligungen durchgeführt werden müssen (Schriftliche Auskunft von Straßen NRW 2020 liegt mir vor.).

Trotz dieses Stillstands fordert der Kreis seit der Erörterung vor 1,5 Jahren kontinuierlich neue Gutachten und teure Rechtsexpertisen an. Es ist eine planerische Gewissheit, dass alle diese jetzt teuer erstellten Gutachten im Zeitpunkt des tatsächlichen Erlasses des Bundes-Ausbaubeschlusses der A 57 längst wieder rechtlich veraltet und damit vor Gericht unbrauchbar sein werden.

Dies stellt eine vorsätzliche, haushaltsrechtswidrige Verschwendung öffentlicher Steuermittel dar.

Rüge: Vollständiger Ausfall der gesetzlichen rechtlichen Würdigung unserer Einwendungen durch den Vorhabenträger

Es wird ausdrücklich und erneut gerügt, dass das Verfahren an einem schweren, laufenden Verfahrensfehler leidet, da bis zum heutigen Tage keine ordnungsgemäße, transparente und rechtlich überprüfbare „Synopsenbearbeitung“ der bisherigen Anhörungsphasen durch den Vorhabenträger mit seinen Anwälten stattgefunden hat. Die Pflicht zur Erstellung und Abarbeitung einer vollständigen Einwendungssynopse ist für die Planfeststellungsbehörde kein rein redaktioneller Formalismus, sondern die zwingende gesetzliche Voraussetzung für eine fehlerfreie Durchführung des Erörterungstermins und die Gewährung des gesetzlichen Erörterungsanspruchs (§ 73 Abs. 6 VwVfG NRW).

Wir und auch andere Einwender hatten bereits unmittelbar nach der Erörterung die inhaltlich und rechtlich völlig unzureichende Gegendarstellung des VHT mit seinen Anwälten zu unseren Einwendungen schriftlich bei der Bezirksregierung gerügt.

Daraus resultiert, dass wir erneut wesentliche Kernfragen aufgreifen und erneut schriftlich formulieren müssen, obwohl wir hierzu sehr detailliert Einwendungen erhoben hatten.

Der Vorhabenträger hat in den „Synopsenentwürfen“ entweder überhaupt keine rechtliche Würdigung vorgenommen, oder der Einwand wurde mit pauschalen, inhaltsleeren Formeln zurückgewiesen. Anstatt sich inhaltlich mit den materiellen Rügen auseinanderzusetzen, flüchtete sich der VHT in stereotype Verweise auf unvollständige oder sachfremde Unterlagen. Ein solches Vorgehen stellt eine bewusste Verweigerung des gesetzlichen Erörterungsanspruchs dar.

Das wiegt umso schwerer, wenn beispielhaft zu der von uns -aktuell jetzt auch in zweifacher Hinsicht- erst aufgedeckten fehlenden Antragsbefugnis des Kreises ein taktisch-strategischer Austausch rechtswidrig und im Geheimen zwischen der Bezirksregierung und dem unzuständigen VHT stattfindet, ohne den Betroffenen eine transparente und begründete Gegendarstellung zu ermöglichen und zusätzlich dann auch noch eine beantragte Einsicht in die Unterlage rechtswidrig ablehnt.

Die zwingende Pflicht der Bezirksregierung zur Prüfung von Amts wegen:

Aus dem vollständigen Ausfall der rechtlichen Würdigung durch den Vorhabenträger und der Einbringung der neuen rechtlichen Tatsachen (Urteil des OVG NRW vom 09.10.2024 - 11 D 40/24.AK hat die Bezirksregierung Düsseldorf die zwingende Verpflichtung, das gesamte Vorhaben von Amts wegen (Amtsermittlungsgrundsatz nach § 24 VwVfG NRW) vollumfänglich neu aufzurollen und zu prüfen.

Da die sachliche Zuständigkeit des Antragstellers eine **von Amts wegen in jeder Lage des Verfahrens zu prüfende Sachurteilsvoraussetzung** ist, darf ein Planfeststellungsbeschluss bei dieser in sich zusammengebrochenen Aktenlage von Gesetzes wegen nicht erlassen werden.

Unwirksamkeit des Anhörungsverfahrens und Ausschluss der Präklusion seit 2006

Da die fehlende Antragsbefugnis des Kreises im Lichte des OVG-Urteils rückwirkend für das gesamte Verfahren seit dem Jahr 2006 gilt, ist eine materielle Präklusion (Ausschlussfrist) zu keinem Zeitpunkt eingetreten.

Das Anhörungsverfahren ist bezüglich einer rechtlichen Ausschlusswirkung rückwirkend bis 2006 vollständig hinfällig.

III. ANTRAG AUF UNVERZÜGLICHE VERFAHRENEINSTELLUNG

Die Planfeststellungsbehörde ist nach § 24 Abs. 1 VwVfG NRW gesetzlich verpflichtet, den Sachverhalt neutral von Amts wegen zu ermitteln. Sie darf die fehlende Verbandskompetenz des Kreises nicht ignorieren.

Der Versuch, dieses evident rechtswidrige Verfahren aufgrund von politischem Druck sehenden Auges durchzuwinken und die Justiz als „Reparaturbetrieb“ vorzuschieben, verletzt diese Prüfungspflicht eklatant und stellt einen eigenständigen schweren Abwägungsfehler dar.

Kein Rechtsanspruch des Vorhabenträgers auf positiven Beschluss:

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass dem Vorhabenträger (Kreis) im deutschen Fachplanungsrecht zu keinem Zeitpunkt ein Rechtsanspruch auf den Erlass eines **positiven** Planfeststellungsbeschlusses zusteht.

Der Antragsteller besitzt lediglich einen Anspruch auf eine fehlerfreie behördliche Abwägung und Entscheidung – ausdrücklich auch auf eine **negative Bescheidung (Ablehnung oder Verfahrenseinstellung)**.

Den gleichen Rechtsanspruch haben aber auch Betroffene und Einwender:

Eine fehlerfreie, rechtssichere behördliche Abwägung und Entscheidung und einen rechtlich legitimierten Antragsteller für das Verfahren.

Das gebieten die Grundsätze eines fairen Verwaltungsverfahrens, welches in der Verfassung verankert ist.

Wird gegen diese Grundsätze (vorsätzlich) verstoßen ist das rechtswidrig, verstößt gegen die Verfassung und führt dazu, dass eine Planfeststellung rechtswidrig ist. Auf die entsprechende Rechtsprechung u.a. auch des Bundesverfassungsgerichtes hatten wir in unseren Einwendungen hinreichend aufmerksam gemacht.

Rüge: Mutwillige Eskalation des Kostenrisikos zulasten der Steuerzahler und Verbot der vorsätzlichen Steuerverschwendung:

Da die Unzuständigkeit des Kreises im Lichte des OVG-Urteils 2024 unheilbar feststeht, stellt jedes weitere Betreiben des Verfahrens – einschließlich der fortlaufenden Beauftragung neuer, teurer Gutachten und Rechtsexpertisen im Deckblattverfahren – eine **vorsätzliche und rechtswidrige Verschwendung öffentlicher Haushaltsmittel (Steuergelder)** dar.

Alle an diesem Verfahren beteiligten Entscheidungsträger wurden bereits mit gesonderten Schreiben formell und persönlich auf die akute Gefahr einer strafbaren Untreue im Amt (§ 266 StGB) durch vorsätzliche Verschwendung öffentlicher Haushaltsmittel sowie auf die zwingenden Konsequenzen einer persönlichen Regress- und Amtshaftung (§ 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG) bei vorsätzlicher Pflichtverletzung hingewiesen. Wer das Verfahren vor diesem Hintergrund weiter betreibt, handelt nachweislich mit **Vorsatz**.

Reduzierung des behördlichen Ermessens auf Null, Verbot der bewussten Konfliktverschiebung auf die Justiz

Die Bezirksregierung Düsseldorf besitzt im jetzigen Stadium des Verfahrens **keinerlei planerisches oder verfahrensrechtliches Ermessen mehr**, das einen Erlass des Planfeststellungsbeschlusses rechtfertigen könnte.

Das bewusste Vorschieben auf die Justiz als „Reparaturbetrieb“ für eine politisch erzwungene Fehlplanung, bei der vorab gewiss ist, dass kein Zentimeter Baurecht erlangt werden kann, begründet neben der unmittelbaren Amtshaftung (§ 839 BGB) für die verantwortlichen Entscheidungsträger auch das akute Risiko eines strafbaren Untreuedelikts im Amt (§ 266 StGB) zulasten der Steuerzahler.

Für die Planfeststellungsbehörde besteht angesichts dieser unheilbaren Mängel kein Ermessensspielraum mehr.

Es ist im deutschen Verwaltungsrecht strikt untersagt, sehenden Auges einen evident rechtswidrigen, unzuständigen und in sich zusammengebrochenen Planfeststellungsbeschluss zu erlassen, nur um den politischen Druck des Kreises Neuss zu bedienen und die endgültige rechtliche Klärung zulasten der betroffenen Bürger und Steuerzahler auf die Justiz abzuwälzen. Wenn die Bezirksregierung diesen Beschluss dennoch erteilt, betreibt sie eine **bewusste, rechtswidrige Konfliktverschiebung**.

Die Bezirksregierung Düsseldorf ist gesetzlich gezwungen, das kompetenzwidrige Verfahren des Kreises unverzüglich formell einzustellen und den rechtswidrigen Antrag abzulehnen. Das behördliche Ermessen ist auf eine einzige rechtmäßige Entscheidung reduziert: Die sofortige Einstellung des Verfahrens.

Rüge: Unverhältnismäßigkeit der 20-jährigen Verfahrensdauer, Unzulässigkeit der Fortführung eines mangelhaften Antrags zum Zweck politischer Schadensbegrenzung

Die nunmehr **seit über 20 Jahren** andauernde Verschleppung des Planfeststellungsverfahrens verstößt eklatant gegen das rechtsstaatliche Beschleunigungsgebot. Ein Verwaltungsverfahren darf nicht endlos fortgesetzt werden um zum Schluss als „ruhende Aktenleiche“ blockiert zu werden, wenn von Anbeginn eine zwingende Sachurteilsvoraussetzung – die originäre Antragsberechtigung des Vorhabenträgers (VHT) – fehlte.

Ein rechtlich unzulässiger Antrag ist von der Behörde unverzüglich formell einzustellen oder durch Negativbescheid abzuweisen.

Ein rein kommunalpolitisches Interesse an dem Projekt rechtfertigt diesen Zustand nicht.

Nach dem Prinzip der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung (Art. 20 Abs. 3 GG) ist die Behörde an Recht und Gesetz gebunden;

politische Opportunität heilt das Fehlen zwingender Zulässigkeitsvoraussetzungen nicht.

Diese jahrzehntelange Verzögerung entfaltet für betroffene Grundeigentümer und Wirtschaftsbetriebe eine unzumutbare, seit 20 Jahren bestehende Blockadewirkung, die Investitionen und Erweiterungsabsichten faktisch unmöglich macht. Dies stellt einen **unverhältnismäßigen und verfassungswidrigen Eingriff** in elementare Grundrechte dar:

- **Art. 14 Abs. 1 GG (Eigentumsrecht):**
Die dauerhafte planerische Unsicherheit wirkt wie eine rechtswidrige, dauerhafte Veränderungssperre.
- **Art. 12 Abs. 1 GG (Berufs- und Gewerbefreiheit):**

Das Blockieren betrieblicher Expansionen verletzt das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb.

Ein Eingriff über zwei Jahrzehnte hinweg entbehrt jeder Verhältnismäßigkeit. Die Planfeststellungsbehörde wird daher schon deshalb aufgefordert, das Verfahren ohne weiteren Verzug förmlich einzustellen oder negativ zu bescheiden.

Fazit und unmissverständliche rechtliche Aufforderung an die Bezirksregierung

Dieses Verfahren zeigt insgesamt ein absolutes behördenübergreifendes Staatsversagen aller beteiligten Behörden zu Lasten des Steuerzahlers

Der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses würde sich als grob rechtswidriger und vorsätzlicher „**Gefälligkeitsakt zu Gunsten von kommunalpolitischen Wunschträumen**“ darstellen, der für den Vorhabenträger keinerlei praktischen Nutzeffekt erzielen kann bei absolut vorhersehbarer Unmöglichkeit tatsächlich Baurecht erlangen zu können.

Es ist im Lichte des unanfechtbaren OVG-Präzedenzurteils (Az. 11 D 40/24.AK) eine juristische Gewissheit, dass dieser Beschluss in einem anstehenden Klageverfahren alleine schon aufgrund des fundamentalen, unheilbaren Mangels der Antragsbefugnis vollständig aufgehoben werden wird.

Der Rhein-Kreis Neuss wird für sein als Deckblattverfahren geführtes vor Gericht alleine schon wegen der fehlenden Antragsbefugnis unter keinen Umständen Baurecht erhalten können. Jede weitere Steuergeldverschwendung in dieser Sache ist nicht mehr legitim begründbar.

Es erübrigt sich folglich den Fokus **derzeit** (vorbehaltlich einer Fortführung des Verfahrens) auf die bereits in den Einwendungen vorgetragenen und somit umfangreich bekannten, weiteren **unheilbaren** Rechtsprobleme des Verfahrens zu setzen. Wir behalten uns aber ganz klar vor, auch zu den nachfolgenden Punkten, die war als Kernpunkte in allen unseren Einwendungen bereits angesprochen hatten, zur ggb. Zeit weitere Ausführungen zu machen.

- Das Verfahren wird rechtswidrig als Deckblattverfahren geführt, bedeutet Rechtswidrigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses
- Die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums ist wegen Wegfall der Zweckbindung hinfällig, bedeutet Rechtswidrigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses
- Der Bedarf für das Vorhaben kann nicht nachgewiesen werden, auch nicht der verkehrliche Bedarf.
- Die Finanzierung kann nicht nachgewiesen werden. Das Vorhaben steht seit 2025 auf nicht absehbare Zeit unter Finanzierungsvorbehalt. Ohne Finanzierungsnachweis ist ein Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig
- Die Durchführung der sozioökonomischen Abwägung des Störfallbelangs ist rechtswidrig. Das Vorhaben unterschreitet den Einzuhaltenden Sicherheitsabstand zu einem SEVESO Störfallbetrieb um nahezu 90%. Das bedeutet die Aushöhlung des europarechtlich vorgegebenen Trennungsgebotes und folglich den rechtswidrigen Bruch des Unionsrechts.
- Eine Genehmigung des Vorhabens bedeutet in Anbetracht des Störfallbelangs die rechtswidrige Verletzung des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit (**Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG**).
- Das Vorhaben wird wegen dem Störfallbelang mit der massiven Unterschreitung des Sicherheitsabstands absehbar gerichtlich scheitern
-

**ICH FORDERE DIE BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF DESHALB
UNMISSVERSTÄNDLICH AUF.**

1. Suchen Sie unverzüglich das offizielle Gespräch mit dem Vorhabenträger (Kreis Neuss) und legen Sie diesem die geänderte Rechtslage nach dem OVG-Urteil vom 09.10.2024 (11 D 40/24.AK) ungeschminkt offen.
Da dieses Urteil aktuell ist, kann damit auch ein für alle Beteiligten „gesichtswahrender“ und auch politisch begründbarer Ausstieg aus dem Vorhaben gegenüber der Öffentlichkeit kommuniziert werden.
2. Fordern Sie den Kreis Neuss ultimatativ und unmissverständlich dazu auf, den unzulässigen Feststellungsantrag für dieses in sich zusammengebrochene Verfahren sofort und endgültig zurückzuziehen, um weiteren irreparablen Schaden von den Steuerzahlern und den beteiligten Behörden abzuwenden. Ich möchte in diesem Zusammenhang nochmal klarstellen, dass wir alle beteiligten Behörden, und auch die politischen Mandatsträger, auf das vorsätzliche Handeln für den Fall der Fortführung des Verfahrens schriftlich hingewiesen haben. Die Konsequenzen einer möglichen, auch persönlichen Haftung und das Regressrisiko, verbunden mit einem durch uns ins Auge gefassten Strafantrag, hatten wir benannt
3. Sollte der Vorhabenträger sich darauf nicht einlassen wollen fordern wir die Bezirksregierung auf, das Verfahren sofort einzustellen oder abzulehnen. Wir erwarten als Betroffene und Einwender, dass eine endgültige Entscheidung getroffen wird, und das Verfahren nicht erneut als „ruhende Karteileiche“ im Kellerarchiv verwahrt wird mit der Folge, dass auch wir als Einwender darüber nicht formal informiert werden müssen.

Mit freundlichen Grüßen,

Dorothee Helten, zugleich für die BI NEDO Interkommunal

Anlagen:

- Anlage 1 Fragenkatalog BMV, 18.1.1996
- Anlage 1 Protokoll LVR, 24.7.1996
- Anlage 3 Vermerk BMV, 13.7.1999
- Anlage 4 Presse NGZ 29.1.2002
- Anlage 5 Selbstbindung Bez.regierung 15.10.2020