

Dorothee Helten
Zugleich Sprecherin der
Bürgerinitiative NEDO Interkommunal
Aloysiusstraße 21, 41470 Neuss

Datum: Neuss, den 23.6.2026

An das
Bundesministerium für Verkehr
Herrn Ministerialdirektor
Michael Puschel
Leiter Abt. Bundesfernstraßen
Robert-Schumann-Platz 1

53175 Bonn

Beschwerde:

**Zweifel an der rechtlichen Zulässigkeit der Zustimmung des BMV aus 2001, Verfahren
Anschlussstelle Dormagen Delrath an die A 57, nicht geklärte Rechtslage, ob diese Zustimmung
überhaupt (noch) Gültigkeit haben kann.**

**Dortiges Aktenzeichen laut Ihrem Schreiben vom 2.3.2026, STB 21 302030058 00001 0001 und
weitere AZ**

Sehr geehrter Herr Ministerialdirektor Puschel,

ich hatte Sie bereits am 19.6.2026 per Mail angeschrieben nebst Unterlagen im Anhang, in der o.a. Angelegenheit. Allerdings habe ich mich auf ein Aktenzeichen eines anderen Schreibens aus Ihrem Hause bezogen, hier: STB 22/7213110/0057-3196367.

Ich möchte darauf hinweisen, dass mir umfangreicher Schriftverkehr und Unterlagen aus Akteneinsichten in Ihrem Hause mit unterschiedlichen Aktenzeichen vorliegen, die ich hier nicht alle wiedergeben möchte. Ich gehe zunächst einmal davon aus, dass zu dem Vorgang „AS Delrath“ eine einheitliche und vollständige Aktenführung in Ihrem Hause vorliegt, die die Sachverhalte seit Beginn des Verfahrens vor über 30 Jahren zusammenfasst.

Allerdings muss ich eingestehen, dass bei mir mittlerweile Zweifel aufgekommen sind, ob tatsächlich alle Unterlagen in den Akten vorliegen und ob auch alle Unterlagen, insbesondere der vorbereitende Schriftverkehr für die Zustimmung aus 2001 für die aktuellen Aussagen und Entscheidungsfindungen überhaupt nochmals eingesehen und berücksichtigt wurden.

**Mir liegen diese alten Unterlagen aus Ihrem Hause vor. Ich sende diese -nicht zum ersten Mal -
erneut mit gesonderten Mailanschriften ergänzend zu diesem Anschreiben nochmals zu.**

**Die Unterlagen liegen auch der Bezirksregierung vor im Zusammenhang mit meinen Einwendungen
im Verfahren.**

Warum diese Unterlagen maßgeblich dafür sind, ob die in 2001 erteilte Zustimmung überhaupt noch rechtliche Geltung haben kann, führe ich in diesem Schreiben näher aus.

Ergänzend zu meinen Ausführungen mit meiner Mail vom 19.6.2026 sehe ich mich veranlasst, Sie erneut und in verschärfter Form einer Beschwerde- zu kontaktieren.

Anlass ist Ihr Schreiben vom 2.3.2026, welches mir auf Basis des Informationsfreiheitsgesetzes heute vom Rhein-Kreis Neuss als Vorhabenträger für das Planfeststellungsverfahren zur Verfügung gestellt wurde.

Dieses Schreiben habe ich im Anhang nochmals beigefügt.

Leider wurde mir Ihr Bezugsschreiben vom 31.7.2025 und das Besprechungsprotokoll vom 17.11.2025 nicht mitgeschickt.

Ich bitte um Zusendung auf Basis des IFG.

Meine Anmerkungen zu dem Schreiben vom 2.3.2026:

Das Schreiben weist materiell – rechtliche Vermischungen auf. Der letzte Gesehenvermerk von 2020 sollte offensichtlich nochmals durch das BMVI bestätigt werden.

Es wird Stellung genommen, dass für die Bestätigung des Gesehenvermerks die „Herausnahme der Zahlen zur S-Bahn Haltestelle“ unerheblich seien.

Das ist in diesem Kontext grundsätzlich nachvollziehbar, denn für die Erteilung des Vermerks sind nur die Fachplanung und die Kosten zu prüfen.

Allerdings liegt auf dieser Ebene nicht die Befugnis vor, Voraussetzungen für die Erteilung der **Zustimmung** von 2001 auszuhebeln.

In Ihrem Schreiben wird formuliert, dass die „Herausnahme der Zahlen zur S-Bahn Haltestelle keine Auswirkungen auf die Genehmigungsfähigkeit der Anschlussstelle Delrath hat.“

Das zu prüfen liegt ausschließlich in der Hand der Planfeststellungsbehörde, Bezirksregierung Düsseldorf.

Aus unserer Sicht hat die Herausnahme der Zahlen zur S-Bahn Haltestelle = Pendlerpotential sehr wohl, und zwar erhebliche, Auswirkungen auf die Genehmigungsfähigkeit der AS Delrath.

Eine Plangenehmigung kann u.a. nur erteilt werden mit einer rechtsgültigen Zustimmung des BMV. Diese liegt zum Zeitpunkt der Planfeststellung aber nicht (mehr) vor.

Hierzu unsere Anmerkungen und Begründungen:

Es sollte Sache der zuständigen Behörden und des Ministeriums sein, die nachfolgenden rechtlichen Ausführungen zu kennen, zu prüfen und zu beachten. Es ist eigentlich ein Unding, dass wir als Bürger und juristische Laien auf die Diskrepanzen aufmerksam machen müssen.

Die Zustimmung und der Gesehenvermerk sind rechtlich nicht identisch, auch wenn sie im Planungsablauf nach altem Recht eng miteinander verwoben waren.

Die Zustimmung (Rechtliche Freigabe):

Sie ist die materielle und verfahrensrechtliche Voraussetzung für den Bau oder die Änderung einer Anschlussstelle (§ 1 Abs. 4 i.V.m. § 5 Abs. 3 FStrG a.F.). Ohne diese explizite Willenserklärung des Bundes durfte das Land kein Planfeststellungsverfahren einleiten. Sie regelt die rechtliche Zulässigkeit des Vorhabens im Fernstraßennetz.

Der Gesehenvermerk (Technische/Haushälterische Prüfung):

Er ist ein verwaltungsinterner Prüfkakt des Bundesministeriums (BMVI) auf Basis der Richtlinien für Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE). Mit dem Gesehenvermerk bestätigt der Bund lediglich, dass der technische Entwurf (Vorentwurf) den Richtlinien entspricht und die Kostenplanung im Rahmen der Bundeshaushaltsordnung (BHO) plausibel ist.

Das Verhältnis zueinander

In der Praxis nach altem Recht ergingen beide Akte oft in einem gemeinsamen Schreiben oder direkt nacheinander. Das BMVI erteilte die rechtliche Zustimmung zur Anschlussstelle meist unter dem Vorbehalt oder auf Basis des erteilten Gesehenvermerks für den technischen Entwurf. Die Zustimmung wurde jedoch ohne Vorlage einer Vorplanung erteilt und ohne einen Gesehenvermerk.

Ein Gesehenvermerk allein ersetzt jedoch niemals die formale verkehrsrechtliche Zustimmung, da er primär ein Instrument der Finanz- und Fachaufsicht über die Bundesauftragsverwaltung war.

Der Gesehenvermerk und die verfahrensrechtliche Zustimmung sind zwei formal streng getrennte Akte.

Auch wenn ein Gesehenvermerk erteilt wird, bedeutet dies keine automatische oder implizite Bestätigung der verkehrsrechtlichen Zustimmung.

Die Gründe für die strikte rechtliche Trennung:

Mit dem Gesehenvermerk bescheinigt das BMVI (nach Haushaltsrecht, § 24 BHO) lediglich die fachlich-technische Richtigkeit und die wirtschaftliche Plausibilität der Bauunterlagen (RE-Entwurf). Er entfaltet rein behördeninterne Wirkung im Verhältnis zwischen Bund und Land.

Fehlen der formellen materiellen Prüfung:

Die Zustimmung zu einer neuen Anschlussstelle berührt die gesetzliche Netzknotenplanung des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Sie erfordert eine eigenständige, strategische Entscheidung darüber, ob der Verkehrsfluss und die Sicherheit auf der Autobahn durch den neuen Anschluss beeinträchtigt werden. Diese Prüfung wird durch einen rein technischen Gesehenvermerk **nicht** konsumiert.

Unterschiedliche Adressaten und Wirkungen:

Der Gesehenvermerk ist ein interner Prüfschritt im Planungsablauf. Die Zustimmung hingegen ist eine verfahrensrechtliche Zulässigkeitsvoraussetzung mit direkter Außenwirkung für das spätere Planfeststellungsverfahren.

Das rechtliche Risiko: „Fehlen der Sachbefugnis“:

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) durften die Länder eine Autobahnanschlussstelle nur dann planfeststellen, wenn die Souveränität des Bundes als Baulastträger gewahrt blieb. Hier plant nicht das Land, sondern der Kreis. Ein Planungsauftrag an den Kreis wurde jedoch nicht erteilt (schriftliche Aussage von Straßen NRW).

Der bloße technische Gesehenvermerk beweist nur, dass die Pläne im Ministerium fachlich geprüft wurden.

Er ersetzt nicht den notwendigen Hoheitsakt der straßenrechtlichen Gestattung.

Ein Planfeststellungsbeschluss, der nur auf einem Gesehenvermerk basiert, ist rechtlich extrem anfechtbar und im schlimmsten Fall rechtswidrig, da eine zwingende Verfahrensvoraussetzung fehlt.

Die Zustimmung ist nachträglich in Frage zu stellen:

Die Bedingungen der Zustimmung werden heute nicht mehr eingehalten.

Der Gesehenvermerk kann die Zustimmung in diesem Fall weder legalisieren, noch können im Rahmen seiner Prüfung die ursprünglichen Bedingungen der Zustimmung für irrelevant erklärt werden.

Wenn die Bedingungen einer historischen Zustimmung heute nicht mehr eingehalten werden, liegt ein gravierendes rechtliches Problem vor, das der rein technische Gesehenvermerk nicht heilen kann.

Keine Abänderung von Bedingungen im Gesehenvermerk

Die Prüfer, die den Gesehenvermerk erteilen (oft die technischen Referate des BMVI bzw. heute der Autobahn GmbH), dürfen keine materiell-rechtlichen Aussagen darüber treffen, ob Bedingungen einer gesetzlichen Zustimmung noch relevant sind.

Das technische Prüfreferat ist sachlich nicht zuständig für die Aufhebung oder Änderung von Bedingungen einer straßenrechtlichen Zustimmung.

Sollte im Rahmen einer Entwurfsprüfung dennoch ein Satz fallen wie "Die Bedingungen von damals sind nicht mehr relevant", ist diese Aussage rechtlich unbeachtlich und unwirksam. Sie bindet weder Gerichte noch Betroffene, da sie auf der falschen Rechtsgrundlage (Haushalts-/Entwurfsrecht statt Fernstraßenrecht) getroffen wurde.

Genau das ist aber geschehen, wie ich Ihrem Schreiben vom 2.3.2026 entnehmen kann.

Wenn sich die Sach- oder Rechtslage so verändert hat, dass die alten Bedingungen der Zustimmung heute tatsächlich nicht mehr sinnvoll oder einhaltbar sind, darf dies nicht informell über den Gesehenvermerk gelöst werden. Stattdessen muss der Bund (heute das Fernstraßen-Bundesamt oder

das Bundesministerium) ein formelles Änderungs- oder Aufhebungsverfahren bezüglich der Nebenbestimmungen durchführen.

Sachverhalt:

Die Zustimmung 2001 wurde als Sondergenehmigung erteilt, da kein Bedarf für eine Anschlussstelle durch das BMVI festgestellt werden konnte. Im Schriftverkehr vor der Zustimmung wurde der Bau eines S-Bahn Haltepunktes gefordert **und** der Nachweis mittels Gutachten über ein erhebliches Pendlerpotential, welches über die AS auf den ÖPNV verlagert werden sollte. Die Unterlagen wurden vorgelegt. Die Zustimmung wurde erteilt. In dem Anschreiben wurde die Verknüpfungsfunktion S-Bahn und Autobahn hervorgehoben. Es sollte das mit Gutachten nachgewiesene Pendlerpotential des Individualverkehrs über eine AS Delrath mit einem neu zu bauenden S-Bahn Haltepunkt verknüpft werden. Politische Zielsetzung dieser konkreten Verknüpfung war, die Innenstädte verkehrlich zu entlasten.

Für die Zustimmung wurden Unterlagen vorgelegt, die u.a. den Bau der S-Bahn Haltestelle nachweisen sollten **UND ein relevantes Pendlerpotential**. Hierzu wurde die Anzahl der notwendigen Stellplätze des P + R Platzes ermittelt, die mit 2000 angegeben wurden. Realisiert wurden bis heute 500, die geschätzt max. mit 10% genutzt werden.

In dem maßgeblichen Zustimmungsschreiben vom 5.6.2001 wurde explizit auf die vorgelegten Unterlagen Bezug genommen:

„Auf Basis der mir vorgelegten Unterlagen wird die Zustimmung erteilt“

Das ist eine klassische Konstellation einer „Zustimmung mit integrierter Zweckbindung“. Die Formulierung „auf Basis der mir vorgelegten Unterlagen wird die Zustimmung erteilt“ ist im Verwaltungsrecht ein sogenannter Verweis auf die Geschäftsgrundlage (Inbezugnahme). **Das bedeutet: Die vorgelegten Unterlagen (das Gutachten zum Pendlerpotenzial und der geplante S-Bahn-Haltepunkt) sind nicht bloßes Beiwerk, sondern integrierter Bestandteil und rechtliche Voraussetzung der Genehmigung geworden.**

Warum der Gesehenvermerk hier gar nichts retten kann

Wenn diese Sondergenehmigung von 2001 heute in Frage gestellt wird (weil z. B. der S-Bahn-Haltepunkt nie gebaut wurde oder das Pendlerpotenzial weggefallen ist), kann ein neuer oder bestehender Gesehenvermerk diese Lücke nicht legalisieren.

Keine Heilung bei Zweckfortfall: Der Gesehenvermerk prüft 2020 / 2026 nur, ob die Rampen und Kurvenradien der Anschlussstelle technisch sicher gebaut werden können. Er kann aber die verkehrspolitische und straßenrechtliche Sonderbegründung von 2001 (die Verknüpfung mit dem ÖPNV UND das nachzuweisende Pendlerpotential) nicht ersetzen.

Die technische Prüfstelle darf mangels Sachkompetenz nicht entscheiden, dass ein politisch-strategisches Ziel von 2001 heute "nicht mehr relevant" ist.

Die rechtliche Angreifbarkeit der Zustimmung von 2001 heute

Da das BMVI damals explizit festgestellt hat, dass kein regulärer Bedarf für die Anschlussstelle vorliegt, handelt es sich um eine Ausnahmeentscheidung. Wird die Bedingung (der S-Bahn-Halt, die Verknüpfungsfunktion UND das Pendlerpotential) heute nicht eingehalten:

Erlischt die Zustimmung wegen Zweckfortfall

Wenn im Bescheid von 2001 die Zustimmung an den Bau des S-Bahn-Haltes und den Nachweis eines bestimmten Pendlerpotentials gekoppelt war und das nicht vollumfänglich erfüllt wird, ist die Zustimmung wegen Bedingungsausfalls oder Zweckfortfalls rechtlich unwirksam bzw. hinfällig geworden.

Wie die Formulierung in dem Zustimmungsschreiben „auf Basis der Unterlagen“ wirkt

Die Formulierung bindet die Genehmigung strikt an die damalige Sachlage.

Sie schützt den Vorhabenträger nur so lange, wie die in den Unterlagen gemachten Versprechen (Verlagerung des ermittelten Pendlerpotentials auf den ÖPNV) auch tatsächlich realisiert und gelebt werden.

Im Verfahren wurde die mit Zustimmung des Bundes festgelegte Zielsetzung in dem Erläuterungsbericht (3. Deckblattverfahren) als maßgebliche Zielsetzung komplett gestrichen. In den Synopsen zu den Einwendungen im Verfahren wird erklärt, dass die für die Zustimmung maßgeblichen Zielsetzungen nicht mehr als wesentliches Ziel verfolgt werden. Das wurde bei der Erörterung von dem Vorhabenträger nochmals vorgetragen.

Neue Zielsetzung ist die Anbindung eines Gewerbeindustrialgebietes (Silbersee Dormagen) bevorzugt für logistische Nutzung.

Diese Entwicklungsabsicht wird auch als maßgebliches Abwägungsargument mit dem Störfallbelang herangezogen, der mittlerweile auch in ihren Akten thematisiert wurde. Das Vorhaben soll den einzuhaltenden Sicherheitsabstand zu einem Betreiber der gefährliche Gase lagert und abfüllt um nahezu 90% unterschreiten.

Die Notwendigkeit einer AS Delrath wird nun begründet mit dem Argument, dass eine AS Delrath unabdingbar sei, um diese Entwicklung realisieren zu können, ohne jedoch einen haltbaren Nachweis anhand aktualisierter Unterlagen erbringen zu können, dass tatsächlich der verkehrliche Bedarf besteht.

Das ist eine unzulässige Zweckentfremdung. Die Anschlussstelle entbehrt damit jeglicher rechtlichen Grundlage, da der Bund die Zustimmung für eine andere Art der Nutzung erteilt hat.

Die aktuelle Aussage des BMVI im Rahmen des Gesehenvermerks, dass die Herausnahme der Pendlerzahlen keine Auswirkungen habe, ist rechtlich fehlerhaft und angreifbar. Das BMV begeht hier einen klassischen Zuständigkeits- und Prüfungsfehler.

Der Gesehenvermerk heilt die Zweckänderung nicht. Wie oben dargelegt, handelt es sich beim Gesehenvermerk um einen rein fachtechnischen und haushälterischen Prüfsatz. Ein technisches Referat darf im Rahmen dieser Prüfung keine verbindlichen Aussagen über das Entfallen oder die Irrelevanz von materiellen Bedingungen einer historischen Ausnahme-Zustimmung treffen. Die Aussage, das Pendlerpotenzial sei "unerheblich", ist im Rahmen des Gesehenvermerks rechtlich wirkungslos.

Unzulässigen "Ersatzbegründung":

Das Ministerium versucht hier im Nachhinein, eine Sondergenehmigung (die an den ÖPNV und an ein nachzuweisendes Pendlerpotential gekoppelt war) in eine Regelgenehmigung (für Gewerbegebiete) umzudeuten, ohne dass dafür notwendige, formelle rechtliche Verfahren zu durchlaufen.

Dadurch, dass der Vorhabenträger die Verlagerung auf den ÖPNV mit dem entsprechenden Pendlerpotential im Erläuterungsbericht gestrichen hat und dies bei der Erörterung und in den Synopsen auch explizit zugab, hat er die Rechtsgrundlage der Genehmigung von 2001 entzogen. Da die Zustimmung 2001 explizit „auf Basis der vorgelegten Unterlagen“ (dem S-Bahn-Halt und dem Pendlergutachten) erteilt wurde, sind diese Unterlagen die rechtliche Geschäftsgrundlage. Fällt diese Grundlage weg, wird die Zustimmung inhaltlich rechtswidrig beziehungsweise hinfällig, da sie für ein anderes Projekt (einen intermodalen Umsteigepunkt) erteilt wurde als das, was nun gebaut werden soll (eine Gewerbegebietsanbindung).

Abwägungsfehler im Planfeststellungsverfahren:

Der Vorhabenträger hat die Zielsetzung im Erläuterungsbericht ausgetauscht. Für die Anbindung eines Industriegebietes und die Entlastung von Straßen gelten im Fernstraßenrecht völlig andere Prüfmaßstäbe (z. B. Nachweis des Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan, Einhaltung von Mindestabständen zu anderen Anschlussstellen etc.). Eine Sondergenehmigung für die Verknüpfung

mit dem ÖPNV und der Verlagerung eines maßgeblichen Pendlerpotentials kann nicht einfach als "Blankocheck" für die Erschließung eines Gewerbegebietes genutzt werden.

Verkehrsuntersuchungen für das Planfeststellungsverfahren:

Relevant ist auch, dass seit Beginn des Verfahrens bis dato. nie ein **intermodales Verkehrsgutachten** erstellt wurde.

Die verkehrliche Verlagerungswirkung vom Individualverkehr (IV) auf den ÖPNV wurde in den Verfahrensgutachten empirisch oder prognostisch nie untersucht. Das bedeutet einen eklatanten Ermittlungs- und Abwägungsfehler.

Dies wiegt umso schwerer, als genau diese Verlagerungswirkung die tragende Säule und die conditio sine qua non der ministeriellen Ausnahme-Zustimmung aus dem Jahr 2001 war. Da der Vorhabenträger die hierfür erforderlichen Nachweise und Berechnungen bis heute schuldig geblieben ist, steht fest, dass die verkehrlichen Grundannahmen der Planung zu keinem Zeitpunkt verifiziert wurden. Ich behaupte, dass die in der Zustimmung formulierte Zweckbindung nie ernsthaft geprüft wurde.

Auch dieser Punkt wurde in den Einwendungen bereits vorgetragen.

Behauptung des Vorhabenträgers Rhein-Kreis Neuss, Zielsetzung immer noch Umstieg auf den ÖPNV:

Im Verfahren behauptet der Vorhabenträger Kreis nun, dass er immer noch das Ziel „Umstieg auf den ÖPNV“ verfolgt. Gleichzeitig wurde erklärt er, dass dieses Ziel kein tragendes Ziel mehr sei, das sei die Entwicklung des Gewerbegebietes.

Die nunmehr aufgestellte Behauptung des Vorhabenträgers, er verfolge weiterhin die Zielsetzung einer Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV, wird als reine, verfahrenstaktische Schutzbehauptung zurückgewiesen und ist zudem materiell-rechtlich unbeachtlich.

Zum einen steht diese Behauptung im diametralen Widerspruch zu den amtlichen Planunterlagen. Im Erläuterungsbericht wurden diese Zielsetzungen explizit gestrichen und durch die Zweckbestimmung der Erschließung eines Industriegebietes ersetzt. Zum anderen fehlt es der Behauptung an jeglicher gutachterlichen Substanz: Die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen weisen unstreitig keinerlei Berechnungen oder Prognosen bezüglich einer Verlagerungswirkung auf den ÖPNV aus. Ein politisch gewünschtes Ziel, das weder im Erläuterungsbericht verankert noch im Verkehrsgutachten empirisch nachgewiesen ist, kann nicht als Rechtfertigung für eine straßenrechtliche Ausnahmeentscheidung von 2001 herangezogen werden. Die Planung bleibt in sich widersprüchlich und leidet unter einem schweren Ermittlungsdefizit.“

Was bedeutet das für das laufende Verfahren?

Wenn das Vorhaben auf dieser Basis planfestgestellt wird, ist der Planfeststellungsbeschluss aufgrund eines schweren Abwägungs- und Verfahrensfehlers extrem fehlerhaft und vor Gericht anfechtbar. Der Vorhabenträger und das BMVI agieren hier sehenden Auges in einem rechtswidrigen Raum.

Austausch der Identität des Vorhabens"

Der Vorhabenträger hat die Zweckbestimmung des Projekts im Erläuterungsbericht und in der Erörterung komplett ausgetauscht.

Die Sondergenehmigung von 2001 galt für ein intermodales Verkehrsprojekt (Verknüpfung Autobahn/S-Bahn zur ÖPNV-Förderung). Die jetzige Zielsetzung ist aber ein reines Straßenbauprojekt zur Gewerbeerschließung.

Für ein reines Gewerbeerschließungsprojekt liegt keine Zustimmung des Bundes nach § 1 Abs. 4 FStrG vor. Die alte Zustimmung deckt dieses neue Vorhaben nicht ab, da sich die Genehmigung ausdrücklich „auf Basis der vorgelegten [ÖPNV-]Unterlagen“ bezog. **Das Vorhaben wird somit ohne die zwingend erforderliche Bundesgenehmigung planfestgestellt und wäre somit rechtswidrig.**

Gesehenvermerk als "Scheingenehmigung"

Das BMVI versucht, die fehlende rechtliche Prüfung durch den technischen Gesehenvermerk zu überspielen. Dem widersprechen wir vehement.

Die Behauptung des BMVI im Rahmen des Gesehenvermerks, das Pendlerpotenzial sei "unerheblich", ist ultra vires (außerhalb der rechtlichen Kompetenz der Prüfstelle). Ein technischer Prüfskizzen nach Haushaltsrecht (§ 24 BHO / RE-Entwurf) kann keine materiell-rechtliche Ausnahmeentscheidung des Fernstraßenrechts abändern oder heilen.

Das bedeutet eine unzulässige Verwaltungshilfe zur Umgehung des gesetzlichen Bedarfsnachweises.

Fehlender Bedarfsnachweis für die neue Zielsetzung

Da die Anschlussstelle nun der "Anbindung eines Industriegebietes" dient, gelten die strengen gesetzlichen Maßstäbe für reguläre Anschlussstellen. Hierzu fehlt der Nachweis, dass die Anschlussstelle für diese neue Zielsetzung überhaupt netzwirksam und notwendig ist. Da auch heute noch keine Fernverkehrsbedeutung nachgewiesen werden kann, können wir den Bedarf und eine Planrechtfertigung für dieses Projekt nicht erkennen.

Da das BMVI bereits 2001 festgestellt hat, dass kein regulärer Bedarf besteht, und das damalige Sonderinteresse (Pendlerpotential, Verknüpfung S-Bahn) nun weggefallen ist, fehlt dem Projekt heute jede rechtliche Daseinsberechtigung im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes. Eine Plangenehmigung wäre rechtswidrig.

Allgemeine Hinweise an das BMVI:

- Für das Projekt ist die Finanzierbarkeit nicht nachgewiesen. Der Kreis muss gemäß Zustimmung ja alle Kosten tragen. Allerdings wurde die Vormerkung für Fördermittel nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz im Jahr 2024 zurückgenommen. Im aktuellen Kreishaushalt ist nur der Eigenanteil des Kreises mit 30% der Kosten eingestellt.
Das Projekt wurde durch den Kreis unter Finanzierungsvorbehalt gestellt.
- Der ursprüngliche Fördermittelantrag wurde 2002 bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt. Aus den Unterlagen geht hervor, dass der Kreis davon ausging, dass der Bund sich an den Kosten mit 75% beteiligt. Dem steht allerdings die Festlegung in der Zustimmung des BMV aus 2001 entgegen, dass der Kreis alles Kosten des Vorhabens zu tragen hat.
- Ob unter diesen Bedingungen überhaupt noch eine Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund / Autobahn GmbH und Kreis getroffen werden kann (z.B. Kreuzungsvereinbarung) stelle ich in Frage, ist aber auch nicht meine Aufgabe das zu prüfen.
- Ob eine Vereinbarung bereits geschlossen wurde, stelle ich in Frage. Jedenfalls war noch bei der Bund / Länderbesprechung 2019 die Rede davon, dass weitere Regelungen in den noch zu treffenden Vereinbarungen festgelegt werden müssen (Besprechungsprotokolle liegen mir vor).
- Der Kreis tritt alleine als Vorhabenträger im Planfeststellungsverfahren auf, obwohl er für die Anschlussstelle sachlich nicht zuständig ist. Da der Bund bis heute niemals als Vorhabenträger aufgetreten ist, hat er zu keiner Zeit die Vorhabenträgerschaft formal oder durch Vereinbarung auf den Kreis übertragen und ist dem Verfahren auch nicht beigetreten. Ein Verweis auf § 78 VerwVerfG zur Begründung der alleinigen Vorhabenträgerschaft des Kreises ist deshalb sinnfrei und rechtlich nicht haltbar. Der Kreis sieht dennoch seine legalisierte Zuständigkeit als Vorhabenträger auch für die

Anschlussstelle und bezieht sich dabei auf § 78 VerwVerfG. Der Planfeststellungsantrag wurde durch den Kreis auf Basis des Fernstraßengesetzes gestellt und erst mit Eröffnung des Deckblattverfahrens nach über 10 Jahren auf Basis des Straßen- und Wegegesetzes NRW fortgeführt eben mit der Begründung, dass § 78 VerwVerfG angeblich anwendbar sei. Das ist unmöglich, da es ja keine zwei Vorhaben mit zwei Zuständigkeiten (Bund für die AS, Kreis für die Kreisstraße zur Anbindung) jemals gab und gibt.

- Nur zur Kenntnis möchte ich mitteilen, dass sowohl die Zuständigkeit des Vorhabenträgers als auch die Rechtmäßigkeit der erteilten Zustimmung des BMV aus 2001 von mehreren Einwendern im Planfeststellungsverfahren detailliert in Zweifel gezogen wurden. Es ist also davon auszugehen, dass die Bezirksregierung auch diese Einwände genau prüfen muss, um im Falle einer Plangenehmigung keine Klagerisiken in Kauf nehmen zu müssen.
- Darüber hinaus wurde auch zu allen weiteren Punkten, die in diesem Schreiben angesprochen wurden, ebenfalls umfangreich Einwendungen erhoben.

Meine Beschwerde möchte ich (allgemeingültig und in persönlichen Worten) -und das sei mir erlaubt- wie folgt vorbringen:

Es ist für mich als Bürgerin und Steuerzahlerin nicht nachvollziehbar, dass wir Bürger als juristische Laien selber erkennen müssen, dass es rechtliche Diskrepanzen in diesem Verfahren gibt, die sich nicht nur auf die Rechtmäßigkeit der Zustimmung beziehen, sondern auf noch so viel mehr materiell rechtliche Aspekte, die in diesem Verfahren einer Plangenehmigung in erheblichem Maße entgegenstehen. Das ist Aufgabe der Verwaltung, die aus Steuermitteln der Bürger bezahlt werden. Es ist für uns Bürger nicht mehr nachvollziehbar, dass alle beteiligten Stellen in Behörden und Ministerien derart „lax“ mit schwerwiegenden Rechtsfragen umgehen, die offensichtlich nicht erkannt werden oder nicht erkannt werden „sollen“. Wenn diese Rechtsfragen durch uns Bürger dann aufgeworfen werden, findet keine rechtsfundierte Prüfung, Aufklärung und Lösung statt, egal in welche Richtung.

Im Gegenteil:

Wir erleben eigentlich nur, dass mit allen Mitteln versucht wird, die aufgezeigten Rechtsproblem in diesem Verfahren im Sinne des Vorhabenträgers und entsprechend politischer Wunschvorstellungen von Kommunalpolitikern zu ignorieren oder mit fragwürdigen Argumentationen, Mitteln und (politischen) Einflussnahmen „unter den Tisch zu kehren“. Nahezu alle Protagonisten „spielen dieses Spiel mit“.

Ich möchte daran erinnern, dass auch die Executive gemäß unserer Verfassung Recht und Gesetz unterworfen ist und sich genauso wie Politiker nicht darüber hinwegsetzen darf.

Als Bürger sollten wir auf die Klarheit, Wahrheit und Transparenz der Verwaltung vertrauen können. Stattdessen wird versucht -gerade in dieser Angelegenheit – Recht und Gesetz zu umgehen mit der einzigen Begründung, dass das Vorhaben politisch gewollt ist, politisch gewollt nur auf kommunaler Ebene! Sowohl Bund als auch Land (liegt mir schriftlich vor) sehen keinen Bedarf für diese AS Delrath. Der Bezirksregierung wird es dann am Ende überlassen für die getroffene Planfeststellung die Klagerisiken auf sich zu nehmen, die aus den politischen Wünschen und Einflussnahmen erwachsen, und das unter der erschwerten Bedingung des Neutralitätsgebots.

Ich gebe zu bedenken, dass wir Bürger über unsere Steuern alle Kosten tragen. Leider auch die Kosten, die dieses seit über 30 Jahren aufwendig betriebene Verfahren an Verwaltungs- und Personalaufwand erzeugt. Unsere Fragen nach bisher aufgelaufenen Kosten werden nicht beantwortet. Ich sehe durchaus eine Pflicht im Sinne der sparsamen Mittelverwendung auch diesen Punkt einmal zu hinterfragen.

Hier wird ein „totes Pferd“ geritten. Seit über 30 Jahren wird mit allen Mitteln versucht, diese Anschlussstelle „herbei zu zaubern“. Es werden keine Kosten und Mühen gescheut, es werden ungehemmt politische Einflussnahmen und Netzwerke genutzt, die deutlich unangemessen sind (was wir auch nachweisen können im Verfahrensablauf). Es werden Anwälte bemüht ohne Begrenzung der Honorare. Was hat das bis heute gebracht? NICHTS! Warum nicht? Weil schlichtweg Recht und Gesetz in fast allen Punkten dieses Verfahrens einer Genehmigung entgegenstehen.

Es ist an der Zeit für uns Bürger das zu hinterfragen. Es ist unser Geld, welches hier verschleudert wird für einen kommunalpolitischen Willen, der sich ganz offensichtlich nicht realisieren lässt, es sei denn unter Umgehung von Recht und Gesetz durch Einflussnahmen und unter Zuhilfenahme von Fachanwälten, die offensichtlich keine Grenze ziehen um die tatsächlichen (Nicht) Erfolgsaussichten gegenüber ihrem Auftraggeber Rhein-Kreis Neuss einmal klar zu benennen.

Wir wünschen uns, und haben diesbezüglich unser noch verbliebenes Vertrauen noch nicht verloren, dass wenigstens bei der Bezirksregierung eine neutrale und ausschließlich durch Recht und Gesetz begründbare und haltbare Entscheidung getroffen wird.

Von Ihrem Ministerium BMV erwarten wir, dass endlich auch dort eine umfassende rechtliche Prüfung vorgenommen wird, ob die Zustimmung damals rechtlich korrekt erteilt wurde und ob diese heute auch noch rechtlich haltbar ist.

Es ist ein Unding, dass wir als Bürger uns in dieser umfassenden Art und Weise über Jahre mit dem BMV und anderen Protagonisten auseinandersetzen müssen und wir dann, wenn überhaupt, nur mit Mühe und voller Hoffnung erreichen können, dass der Fokus endlich auf die „rechtlichen Knackpunkte“ gerichtet wird und sich dann auch tatsächlich angemessen damit auseinandergesetzt wird.

Ich bitte um Antwort auf meine bereits am 19.6.26 gestellten Fragen, um zeitnahe Zusendung der gewünschten Unterlagen, um Information wie mit dem Sachverhalt weiter umgegangen wird.

Vor allem erwarte ich eine verbindliche und rechtlich haltbare Mitteilung mit Begründung über das Ergebnis der rechtlichen Prüfung in Ihrem Hause.

Einen Verweis auf das laufende Planfeststellungsverfahren um meine Anfrage zu umgehen verbitte ich mir allerdings, genauso wie einen Verweis auf ein „behördeninternes Abstimmungsverfahren“. Beide Argumente laufen ins Leere, ohne dass ich das hier näher begründen muss. Ich gehe davon aus, dass in Ihrem Ministerium die Vorschriften und die Rechtsprechung zu dem IFG bekannt sind. Eine Ablehnung meines Auskunftersuchens hat keinen Erfolg, da bin ich mit sicher.

Der Bezirksregierung Düsseldorf wird dieses Schreiben zur Kenntnis und Aufnahme in die Akten des Planfeststellungsverfahrens übersandt.

Den Schriftverkehr und alle mir umfangreich vorliegenden Unterlagen werde ich diversen Medien des investigativen Journalismus, dem Bund für Steuerzahler und der lokalen Presse zur Verfügung stellen.

Mit freundlichen Grüßen,

Dorothee Helten, zugleich als Sprecherin der Bürgerinitiative NEDO Interkommunal

Anlagen:

- Schriftverkehr aus den Akten des Bundesverkehrsministeriums, die für die Erteilung der Zustimmung 2001 maßgeblich waren. Diese werden mit gesonderter Mail nachgereicht.
- Ihr Schreiben vom 2.3.2026