

# „Klassischer Schwarzbau“

**Bahn** Die Trasse zwischen Dortmund und Köln soll ausgebaut werden. Doch offenbar fehlt es an notwendigen rechtlichen Voraussetzungen.



**Aktivistin Wagner:** Jahrelang auf einen Bautrupp der Bahn gewartet

**E**lke Wagner hatte sich bestens vorbereitet, als sie vor einigen Jahren für sich und ihre Familie ein Einfamilienhaus mit Garten im Stadtteil Angermund vor den Toren Düsseldorfs kaufte. Mehrfach hatte die IT-Spezialistin die Finanzierung prüfen lassen. Ein Architekt hatte die Statik gecheckt. Und auch bei der Aufsichtsbehörde der Deutschen Bahn in Bonn war Elke Wagner vorstellig geworden. Sie wollte wissen, was mit der Bahnstrecke geplant sei, die wenige Meter am Garten ihres Hauses entlangführte.

Wegen Trasse und Lautstärke, beruhigte sie ein Mitarbeiter, solle sie sich keine Sorgen machen. Genau für jenen Abschnitt sei eine Lärmsanierung geplant. Direkt hinter Wagners Garten werde schon bald eine Lärmschutzwand gebaut, die ihr und den anderen Anwohnern in Angermund ruhigere Tage und Nächte bescheren werde.

14 Jahre ist das her, und die Anruferin von damals könnte der Bahn nun erheblichen Ärger bereiten – mit möglicherweise fatalen Folgen für Hunderttausende Pendler in Nordrhein-Westfalen. In Kürze wird

Wagner beim zuständigen Verwaltungsgericht eine Klage einreichen. Sie wirft dem Unternehmen vor, eine der meistbefahrenen Bahnstrecken Europas ohne die dafür notwendigen Genehmigungen zu betreiben. Damit drohen nicht nur erhebliche Einschränkungen des aktuellen Bahnverkehrs. Die Bahn liefe zudem Gefahr, dass sich ein weiteres Prestigeobjekt um Jahre verschieben könnte.

Konkret geht es um den sogenannten Rhein-Ruhr-Express (RRX). Der hochmoderne zweistöckige Pendlerzug soll wichtige Großstädte wie Dortmund, Essen, Düsseldorf und Köln miteinander verbinden und Millionen Pendler im 15-Minuten-Takt und mit Geschwindigkeiten bis zu 160 Stundenkilometer zuverlässig zu Universitäten, Betrieben und Einkaufszentren im ganzen Ruhrgebiet befördern.

Mehr als 3,4 Milliarden Euro soll das von Bund und Nordrhein-Westfalen geförderte Projekt kosten. Entsprechend hoch sind die Erwartungen. Politiker jedweder Couleur hoffen, dass der Superzug hilft, den drohenden Verkehrsinfarkt im Ruhr-

gebiet zumindest abzumildern. Vorausgesetzt, die Strecke wird in den kommenden Jahren für die schnelle Taktung der Züge auf 84 Kilometer Länge erweitert und ausgebaut.

Das ist jedoch fraglich. Denn obwohl die Strecke seit mehr als 170 Jahren in Betrieb ist und zu den meistbefahrenen Eisenbahntrassen Europas gehört, hat es die Bahn offenbar versäumt, für Teile der Strecke die notwendigen Genehmigungen einzuholen. So fehlen etwa für einen Teilabschnitt zwischen Duisburg und Düsseldorf die gesetzlich vorgeschriebenen Planfeststellungsbeschlüsse. Damit, heißt es in einem wenige Wochen alten Schreiben von Clemens Antweiler an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), handelt es sich bei der bestehenden Trasse „um einen Schwarzbau“.

Antweiler ist ein auf Verwaltungs- und Bahnrecht spezialisierter Jurist aus der Düsseldorfer Kanzlei RWP. Seit gut zweieinhalb Jahren vertritt er die Interessen von Elke Wagner.

Die hatte nach ihrem Hauskauf zunächst geduldig ausgeharrt und gehofft, dass eines

Morgens ein Bautrupp der Bahn auftauchen würde, um die Lärmschutzwand zu bauen, auf die sie und Hunderte andere Anwohner schon lange warteten. Denn nicht nur für Wagner ist der Zuglärm in Angermund eine Zumutung.

Der Stadtteil wird von der Bahntrasse zwischen Düsseldorf und Duisburg regelrecht in zwei Hälften geteilt. Im Minutentakt fahren schnelle ICE, Regionalzüge und Güterwaggons mitten durch den Ort, vorbei an Schulen, Kindergärten, Gaststätten und Wohnhäusern.

Immobilien entlang der Trasse stehen leer. Gaststätten und Hotels müssen kämpfen, weil sich die Gäste über Bahnlärm selbst in der Nacht beschweren.

Eine Bürgerinitiative, die seit Jahren Schallschutzmaßnahmen fordert, wurde von der Bahn mit den gleichen Argumenten ruhig gehalten wie Neubürgerin Wagner. „Immer wieder wurde uns versprochen, die Lärmsanierung stehe unmittelbar bevor“, erinnert sich ein Anwohner.

Umso größer war der Ärger, als die Bahn 2014 verkündete, dass die Strecke zwischen Duisburg und Düsseldorf im Zuge des RRX-Projekts von heute vier auf dann sechs Gleise ausgebaut werden solle. Den versprochenen Schallschutz werde es deshalb auch erst im Anschluss an diese Bauphase geben – schätzungsweise im Jahr 2025 oder 2030.

Für die Bürger in Angermund war das ein Schock. Da half es auch wenig, dass die Bahn versuchte, den Ärger zu mildern, indem sie Gesprächsrunden anberaumte und in Aussicht stellte, die Wände anders zu gestalten.

Kampflos wollten die Angermunder die Verzögerung nicht hinnehmen. Und so machte sich Wagner auf die Suche nach den sogenannten Planfeststellungsbeschlüssen für die vorhandene Strecke. Diese Unterlagen sind für jedes größere Bauvorhaben vorgeschrieben. Sie geben Aufschluss darüber, wie und warum öffentlicher Raum durch ein Haus, eine Straße oder Bahntrasse in Anspruch genommen wird, welche Alternativen es gegeben hätte und welche Auswirkungen der Bau auf angrenzende Flächen und die Umwelt hat.

„Eigentlich“, erinnert sich Wagner, „wollte ich damals nur herausfinden, mit welchen Verkehrsprognosen die Planer damals gearbeitet haben.“ Also wie viele Züge bei der Genehmigung der Strecke zugrunde gelegt wurden. Bei einer zu niedrigen Prognose hätten die Bürger möglicherweise Widerspruch einlegen können.

Doch Wagners Suche nach den Dokumenten verlief von Anfang an ungewöhnlich.

In der zuständigen Behörde, der Bezirksregierung Düsseldorf, lagen die Papiere nicht vor, im übergeordneten Bauministerium ebenfalls nicht. Bahnaufsicht, Landes- und Bundesarchive reagierten ausweichend. „Irgendetwas sollte vertuscht werden“, dämmerte es Wagner. Und so bat sie Anwalt Antweiler, sie bei der Suche zu unterstützen.

Fast ein Jahr lang stellten die beiden gut ein Dutzend Anträge nach Informationsfreiheitsgesetz auf Einsicht der Akten, schrieben Behörden, Archive, Unternehmen und Ministerien an. Aber egal, wo Antweiler und seine Mandantin auch anklopfen, die Antworten beschränkten sich, wie beim Bundesverkehrsministerium in Berlin, auf die immer gleichen lapidaren Sätze: „Leider muss ich Ihnen mitteilen, dass auch beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) keine Unterlagen über Planfeststellungsbeschlüsse für Betriebsanlagen der Eisenbahnen auf der Strecke Düsseldorf Hbf.–Duisburg Hbf. vorliegen.“

Lediglich das zuständige Eisenbahn-Bundesamt ließ sich nach wochenlangem Schriftwechsel ausführlicher ein. Die Strecke, teilten die Beamten auf Nachfrage des SPIEGEL mit, sei 1845/46 als Teil der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft im Preussischen Königreich gebaut und wohl genehmigt worden. Als historische Strecke genieße sie somit Bestandsschutz.

Als Beleg für ihre Behauptung beziehen sie sich auf einen Teil der „Gesetz-Sammlung für die Königlich Preussischen Staaten“ aus dem Jahr 1843. Peinlich nur, dass der mit der Genehmigung der Strecke praktisch nichts zu tun hat. Er regelt die Gründung, Besitzanteile und die finanziel-

len Rahmenbedingungen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. Unterlagen über das Planfeststellungsverfahren, das nach preussischem Eisenbahnrecht schon damals vorgeschrieben war, hat die Behörde aber offenbar nicht.

Nun wäre das alles halb so tragisch und nach mehr als 150 Jahren durchaus zu entschuldigen, hätte die Bahn sich wenigstens danach an die gesetzlichen Vorschriften gehalten. Auch das geschah nicht.

So wurde die Strecke in den Dreißigerjahren von zwei auf vier Gleise ausgebaut. Mitte der Fünfzigerjahre folgte die Elektrifizierung mit dem Bau von Stromleitungen. Für beide Maßnahmen wäre nach Ansicht von Bahnexperten ein Planfeststellungsverfahren notwendig gewesen. Doch obwohl die Bahndirektion die eigene Praxis in einem Vermerk des Jahres 1954 selbst infrage stellt, verzichtete die damals zuständige Bahndirektion in Wuppertal darauf, eine Planfeststellung für neuralgische Punkte, wie etwa den Bahnabschnitt Angermund, einzuleiten.

„Für Unternehmer und Grundstücksbesitzer wären die Konsequenzen sofort klar“, sagt Anwalt Antweiler. „Ohne ordentliche Genehmigung müssen solche klassischen Schwarzbauten gegebenenfalls sogar abgerissen werden.“ So weit wollen der Anwalt und seine Mandantin jedoch noch nicht gehen. „Wir fordern, dass die Bahn die Planfeststellungsanträge nachreicht“, sagt Wagner. Solange das nicht möglich sei, soll „die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke beschränkt, der geplante Ausbau gestoppt und ein Nachfahrverbot erlassen werden“, so Antweiler.

Sollte das Gericht dem Antrag folgen, wäre das für die Bahn der GAU. Sie müsste dann langwierige Genehmigungsverfahren nachholen. Das RRX-Projekt müsste womöglich um Jahre verschoben werden.

Noch schieben Bahn und die betroffene Netztochter solche Szenarien weit weg. Sie setzen darauf, dass ihre fraglichen Genehmigungen des EBA vor Gericht Bestand haben. Und wohl auch, dass der Druck der Pendler auf Politik und Bürgerinitiative so groß wird, dass die Strecke trotz aller Ungereimtheiten doch noch rechtzeitig in Betrieb geht.

Ob dieses Kalkül aufgehen wird, ist fraglich. Während sich Wagner und ihr Anwalt vorerst nicht beeindruckt lassen, wächst in der Düsseldorfer Regierung das Unbehagen. Die strittigen Fragen, fordert der neue NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU), müssten nun schnellstens geklärt werden, um die weitere Planung nicht zu gefährden.

Frank Dohmen

