Aus gegebenem Anlass und weil es ernst wird mit den Plänen, ein Stück vom Volksgarten dem RRX zu opfern, hier noch einmal ein Artikel aus dem August 2016, der einen Text aus dem November 2014 zum Thema enthält: Im November 2014 erfuhren wir über die Pläne der Deutschen Bahn, im Bereich des Volksgartens ein zusätzliches Gleis ganz speziell für den kommenden RRX zu bauen. Dabei sollte der Park nicht nur um ein entscheidendes Stück verkleinert werden. Während der Bauarbeiten würde praktisch der gesamte Bereich zwischen Bahndamm und Düssel samt Südufer zwischen Hennekamp und Emmastraße nicht mehr für Spaziergänger nutzbar sein. Dazu veröffentlichten wir in der Rainer'schen Post einen ausführlichen Beitrag. Inzwischen haben sich die Dinge im Hintergrund weiterentwickelt. Erstens stehen die Chancen gut, dass Benrath RRX-Haltepunkt wird. Zweitens häufen sich Vorarbeiten im fraglichen Bereich. Tagsüber setzen Gartenarbeiter Fäll- und Rodungsarbeiten entlang der existierenden Gleise fort. Nachts tummeln sich orangefarbige Bautrupps mit Taschenlampen dort. Und etliche Male waren schon Vermessungstrupps dort zu sehen. Anlass genug, den Artikel vom 22.11.2014 hier noch einmal in voller Länge zu veröffentlichen, um auf die Bedrohung des Volksgartens aufmerksam zu machen.

Der Originaltext:

Merkwürdig verhalten fiel die Reaktion der Düsseldorfer Bürger aus, als die Rheinische Post am 13.11.2014 vermeldete, dass sich die kaputtgesparte Deutsche Bahn wegen des RRX am Volksgarten vergreifen will. Schon im Vorfeld schwafelte ein Bahnsprecher im Verein mit dem RRX-geilen CDU-Jarzombek davon, man wolle die Bürger aktiv in die Planung einbinden – auch um Vorgänge wie rund um „Stuttgart 21“ zu verhindern. Tatsächlich gab es eine Info-Veranstaltung am 14.11.2014, an der aber mangels großräumiger Kommunikation nur wenige Bürger teilnahmen; vor allem solche, die auf mehr Lärmschutz setzen. Mit diesem Zauberwort versucht die Bahn entlang der Baumaßnahmen die Anwohner zu ködern. So auch im Stadtteil Angermund, wo quasi doppelte Berliner Mauern gezogen werden soll.

Auch dem größten Eisenbahnfan stellt sich ja schon die Grundsatzfrage, ob denn ein „System von beschleunigten Regionalzügen, das in der Metropolregion Rhein-Ruhr als Premiumangebot des Regionalverkehrs mit gehobener Ausstattung zwischen Regional-Express (RE) und Fernverkehr angesiedelt sein soll“ (Quelle: Wikipedia) überhaupt sinnvoll ist. Wenn man sich die Entstehungsgeschichte dieses Großprojekts, das mindestens eine Viertelmilliarde Euro (am Ende wird es dann sicher das Doppelte oder Dreifache sein)

verschlingen wird, anschaut, dann ist der RRX bloß das Schmuttelkind, das anstelle des **größtenwahnsinnigen Transrapids** für eine eng getaktete Verbindung zwischen Dortmund und Köln quer durchs Ruhrgebiet entstehen soll. Von einem Zehn-Minuten-Takt war die Rede, und Eisenbahnfreunde grinsen zynisch bei dieser Angabe, weil sie wissen, dass die kaputtgesparte Bahn nirgends und nie eine solche Frequenz hinbekommen wird. Also bleibt der Versuch, den RRX mit schnuckelig gestylten Zügen (die bisher nur in der Simulation existieren) den eher schmutteligen Regionalexpress abzulösen. Denn eine so eng wie bahntechnisch nur möglich getaktete Regionalstrecke gibt es ja bereits. Es geht also um ein „Premiumangebot“ – vermutlich mit dem Ziel gestresste Autofahrer auf die Schiene zu kriegen – was mit Premiumangeboten noch nie und nirgends je geklappt hat. Kurz und gut: Sinn und Zweck dieses Milliardenprojekts mit den drei Buchstaben dürfen bezweifelt werden.

Bahnbauwahn

Zumal immer deutlicher wird, dass es der kaputtgesparten Bahn um etwas anderes geht, nämlich die durch jahrelange Sparmaßnahmen marode gewordene Infrastruktur mit Steuermitteln zu sanieren. Und natürlich ein Prestigeprojekt zu haben, mit dem das zwangsprivatisierte Unternehmen für einen immer noch geplanten Börsengang aufzuhübschen. Damit sind die Voraussetzungen für eine Diskussion à la „Stuttgart 21“ eigentlich gegeben. Was die von der kaputtgesparten Bahn aber geplanten Baumaßnahmen aber vom Pharaonengrab in der Schwabenmetropole unterscheidet: Die böartigen Eingriffe links und rechts der geplanten Strecke sind dezentral, die potenziellen Wutbürger zersplittert. Und natürlich sind die zugehörigen Lokalpolitiker auf die eine oder andere Art bestechlich. Womit wir beim Volksgarten Düsseldorf wären.

Die sinistren Manager der kaputtgesparten Bahn haben es auf einen rund 370 Meter langen und im Durchschnitt sechs Meter breiten Bereich des Parks abgesehen, der urkundlich abgesichert den Düsseldorfer Bürgern gehört und von der Stadt nur verwaltet wird. Dazu später mehr. In diesem Bereich will die kaputtgesparte Bahn den Gleiskörper so verbreitern, dass durchgehend sechs Fahrgleise betrieben werden können. Zudem soll es Richtung Wohnbebauung an der Oberbilker Allee eine Lärmschutzgefängnismauer geben – die natürlich auch nicht auf dem Grund steht, den die Bahn besitzt. Während der mehrjährigen(!) Bauarbeiten soll zudem ein weiterer sechs Meter breiter Streifen des Parks plattgemacht werden, damit das Großgerät sich frei bewegen kann. Im Klartext: Die Düssel wird auf eine Länge von rund 400 Metern verschwinden, die über 120 Jahre alte Parkanlage

südlich des Bachs ausradiert werden.

Bisschen Erpressung gefällig?

Doof sind die Macher der kaputtgesparten Bahn ja nicht, denn ihnen war und ist bewusst, dass die Stadt Düsseldorf a) wenig Interesse daran hat, den Park zu rasieren, und b) natürlich den Bürgerzorn fürchtet, der unweigerlich einsetzen wird, sobald sich herumgesprochen hat, was die kaputtgesparte Bahn hier veranstalten will. Also setzen die Bahner die Stadt so ein bisschen unter Druck. Es geht um **das anschwellende Geschachere um die Haltepunkte** des eigentlich überflüssigen RRX. Die Stadt Düsseldorf hat eigens eine Machbarkeitsstudie mitfinanziert, die belegt, dass das Premiumprodukt natürlich auch in Benrath stoppen kann und sollte. Wo doch die Hälfte Benraths selbst ein Premiumangebot an die Besserverdiener ist. In die Röhre guckt dabei Langenfeld, das nachweisen kann, um wie viel größer das eigene Einzugsgebiet für den eigentlich überflüssigen RRX es hat.

Weil die Stadt Düsseldorf im Sinne der Benrather Eingeborenen natürlich einen Haltepunkt dort haben will, hat die Bahn vermutlich einen Deal vorgeschlagen: Ihr überlasst uns die 2.500 Quadratmeter im Volksgarten, dafür deichseln wir die Chose mit Benrath. Offiziell hört sich das so an:

Projektleiter Michael Kolle zufolge ist das Vorhaben bereits mit der Stadtverwaltung abgestimmt. Der Bahn ist es laut Kolle gelungen, den Eingriff in den Park durch verbesserte Planung im Vergleich zu ersten Entwürfen zu minimieren. Eine weitere Verkleinerung sei nicht möglich. ‚Wenn man den RRX haben will, kann man darauf nicht verzichten‘, sagt Kolle. (Quelle: RP Online)

Man muss sich diesen Absatz als Otto Normaldüsseldorfer mal auf der Zunge zergehen lassen, so viele rhetorische Figuren enthält er. Das „Vorhaben“ ist also mit „der Stadtverwaltung abgestimmt“ – heißt: die zuständigen Verantwortlichen haben die Sache schon abgenickt. Übrigens: Es ist keine Rede davon, dass die Stadt der kaputtgesparten Bahn den Grund und Boden im über 120 Jahre alten Volksgarten VERKAUFT; er wird „zur Verfügung gestellt“. Um den Wutbürgern gleich das Wasser abzugraben, betont der Bahn-Kolle, man habe optimiert um zu minimieren – heißt: Ey, was wir vorher vorhatten, war noch viel, viel schlimmer, also regt euch ab. Und dann der Erpressungsversuch: Läuft die Chose nicht wie von der kaputtgesparten Bahn in ihrem Sinne geplant, gibt’s eben keinen RRX. Also kein

Premiumangebot, das an einem Premiumhaltepunkt im Premiumvorort anhält.

Keine sechs Gleise?

Wer wie ihr sehr ergebener Berichterstatter seine ersten Schritte im zarten Alter von zwei Jahren im Frühjahr 1955 im Volksgarten getan hat, dort die ersten elf Jahre seiner Kindheit zwischen Düssel, Weiher und Ballonwiese verbracht hat, seit zwölf Jahren wieder im Viertel wohnt und beinahe täglich mit dem Hund durch den Volksgarten geht, ahnt, dass wir Bürger von der kaputtgesparten Bahn und der eventuell leicht erpressten Stadtverwaltung belogen werden. Denn auf dem Bahndamm nördlich des Volksgartens zwischen der Unterführung vom Hennekamp auf Höhe des Finanzamts bis zur Fußgängerunterführung an der Emmastraße liegen bereits sechs Gleise; ja, es sind sogar sieben Schienenstränge, die vom S-Bahnhof Volksgarten aus Richtung Philipshalle verlaufen. Erst am S-Bahnhof Oberbilk zweigen vier Gleise ins Gurkenland ab; diese dienten und dienen teilweise immer noch dem Güterverkehr zu den dort ansässigen Produktionsbetrieben. Ab Oberbilk S geht es also vierspurig weiter Richtung Eller und weiter nach Reisholz und Benrath.

Beobachtet man den Bahnverkehr auf dem Damm zwischen den Bahnhöfen Volksgarten und Oberbilk, stellt man fest, dass aktuell die beiden äußersten Gleise so gut wie nie genutzt werden; lediglich auf dem äußersten im Nordosten findet Güterverkehr statt. Es folgen die beiden Gleise für den Fernverkehr, auf dem u.a. der Thalys kommt und geht sowie die beiden S-Bahn-Gleise. Der vorletzte Schienenstrang wird vom RE Richtung Köln genutzt, das siebte Gleis anscheinend für das Verschieben von Zügen. Es wäre eine prima Aufgabe für (eigentinitiative und ehrenamtliche) Eisenbahnkennern und Verkehrsexperten zu prüfen, ob die vorhandenen Gleisanlagen nicht so saniert und/oder umgebaut werden können, dass sich eine Verbreiterung des Bahndamms erübrigt. Die Vermutung liegt zumindest nahe.

Schafft die Bahn Fakten?

Im vergangenen Frühjahr, Monate bevor Ela Düsseldorf um ein Drittel seines Baumbestands beraubte, war schon die kaputtgesparte Bahn am Werk. Ausgerechnet südöstlich des zukünftig plattgemachten Streifens Volksgarten wurden plötzlich und stickum sämtliche Bäume am Bahndamm gefällt – nach Aussagen der dort tätigen Baumarbeiter im Auftrag der Bahn. Ihr sehr Ergebener zählte seinerzeit achtzehn Bäume, von denen die meisten nach dem geschätzten Umfang laut Baumsatzung nicht hätten gefällt werden dürfen. Da sie aber

offensichtlich auf Bahngelände standen, hatten die Verantwortlichen der kaputtgesparten Bahn keine Bedenken, die teils mehr als fünfzig Jahre alten Bäume zu killen. Da sich in diesem Winkel des Volksgartens nur wenige Leute mit offenen Augen verirren, fiel die Aktion nicht weiter auf. Das Ergebnis kann samt Baumstümpfen aber noch heute besichtigt werden. Übrigens wurde auch der Bahndammrand nördlich des Volksgartens oberhalb des TuRU-Platzes, ähem, bereinigt. Jedenfalls hat man erstmals seit mehr als zehn Jahren von geeigneten Standpunkten aus freien Blick auf die Gleise Richtung Oberbilk.

Wem gehört der Volksgarten

Ihr immer noch ziemlich ergebener Berichterstatter hatte in den Jahren vor 1987 das zweifelhafte Vergnügen als sachkundiger Bürger im sogenannten „Buga-Ausschuss“ zu sitzen, einem Ausschuss des Stadtrates, der sich mit den Details der Planung zur Bundesgartenschau 1987 in Düsseldorf zu befassen hatte. Dabei gab es durchgehend zwei kritische Punkte: Die Eingriffe in die Kleingartengelände und die Folgen für die Schrebergärtner und die Veränderungen am Volksgarten. Dass die Buga ihre Finger weitestgehend vom Volksgarten lassen musste, hat der Bürgerpark dem Engagement einiger Leute in und rund um diesen Ausschuss zu verdanken.

Die schwersten Eingriffe konnten auch dank eines Gerüchts abgewendet werden. Dabei ging es um die Frage, wem der Volksgarten eigentlich gehört. Sachkundige Juristen hatten seinerzeit damit gedroht, Urkunden beizubringen, die belegen, dass die Stadt Düsseldorf den Volksgarten lediglich zu verwalten hat, aber nicht berechtigt ist, Teile davon zu veräußern oder umfassende Eingriffe vorzunehmen. Ob es diese Urkunden gibt, ist nach wie vor unbekannt, die Historie des Volksgartens spricht jedenfalls dafür. Wikipedia sagt dazu ganz richtig:

Die Stadt Düsseldorf erwarb zu diesem Zweck 11 Hektar Land von den Gütern der Grafenfamilie Arenberg im Jahr 1892. Die Patronen- und Zündhütchenfabrik Braun und Bloem kaufte das Gebiet für eine Fabrikerweiterung. Die Stadt schrieb im Kaufvertrag ausdrücklich die Anlage des Volksgartens fest. 1893 erteilte der damalige Oberbürgermeister Düsseldorfs dann die Anordnung, das gesamte Gelände mit angekauftem Park, Stoffeler Friedhof und Kleingartenanlage neu zu ordnen. Der Volksgarten wurde als naturnaher Park in der Form, wie er bis 1987 bestand, angelegt. (Quelle: Wikipedia)

Zum Mitschreiben: Stadt kauft Land von den Herzögen von Arenberg (die eigentlich oben im Emsland und in Recklinghausen hausten) und verkauft es 1893 weiter an die Munitionsfabrik Braun & Bloem. Die ist um 1870 herum von Wuppertal-Ronsdorf nach Stoffeln umgezogen und hatte Produktionsstätten etwa da, wo heute die Philipshalle steht. Warum die Stadt das Gelände an die Sprengkramleute verkaufte, ist unklar. Man machte denen aber die Auflage, in Richtung Innenstadt einen Park anzulegen, weil man in der industriell explodierenden Stadt bisschen Grün haben wollte. So entstand der Volksgarten in den folgenden Dimensionen: Auf'm Hennekamp bis einschließlich Ballonwiese, Bahndamm bis zum Gelände des heutigen Sportplatzes des S.C. Schwarz-Weiß 06, dann bis Nordostecke des Stoffeler Friedhofs und an dessen Grenze entlang bis zur Redinghovenstraße. Der Park wurde als Landschaftsgarten angelegt, gerade Wege wurden vermieden, die Düssel hindurch geführt.

Aber jetzt kommt's - und das kann der Berichterstatter aus eigener Anschauung bestätigen: Genau der Zwickel, den sich die kaputtgesparte Bahn jetzt krallen will, war bis zur Einrichtung der Buga nur wildes Gebüsch; Weg und Anlage dort entstanden erst um 1987 herum. Fragt sich: Warum? Und dieses Warum könnte der Knackpunkt bei der Frage sein, wem dieses Stück Volksgarten eigentlich gehört. In den Jahren nach dem Ende der Buga verkam dieser Streifen und diente lange Zeit den Junkies als Ecke für den ruhigen Schuss. Dann wurde der Bereich renoviert und mit einer besseren Beleuchtung ausgestattet. Da man den Bewuchs sich weitgehend selbst überließ und nur den Weg und die Bereiche bei den Bänken regelmäßig pflegte, entstand dort ein regelrechter wilder und bunter Garten, in dem es im Frühjahr und Sommer nur so von Schmetterlingen und allerlei Getier wimmelte. Aus irgendeinem bekloppten Grund hat das Gartenamt in seiner ungeheuren Weisheit beschlossen, hier wieder „alles schön zu machen“. Im Prinzip wurde fast alles ausgerupft und stattdessen Rasen gesät sowie pflegeleichtes Spazierwegbegleitgrün gepflanzt. Das geschah im Jahr 2011 - sehr zum Unwillen der Spaziergänger, denen dies der liebste Teil des Volksgartens war.

Was tun?

Es muss und wird Widerstand gegen die Pläne der kaputtgesparten Bahn und ihrer Kumpanen in der Stadtpolitik und -verwaltung geben. In diesem Sinne sind einige Fragen zu klären:

- Wem gehört das Stück Volksgarten?
- Ist die Verbreiterung der Strecke nötig?

- Kann die bestehende Gleisanlage RRX-gerecht saniert werden?
- Hat sich die Stadt von der Bahn mit dem Haltepunkt Benrath erpressen lassen?
- Und: Wie sinnvoll ist das Premiumangebot RRX?

Und schließlich muss spätestens im kommenden Jahr ein Bürgerbegehren gestartet werden, das zu einer Bürgerentscheid über die Bebauung des Volksgartenstreifens durch die Bahn wegen des RRX führen sollte. Ihr sehr Ergebener wird an dieser und an anderen Stellen über das weitere Vorgehen berichten.