



## **Memorandum**

**zu Gründen für die Notwendigkeit des Betriebes der CityBahn auf der Aartal-  
bahntrasse nach ESBO**

im Auftrag der

RTV GmbH

(BSU-4/0134/18)

## I.

### **Sachverhalt und Fragestellung**

Im Rahmen eines zu erstellenden Positionspapiers für ein Gespräch mit dem Regierungspräsidium Darmstadt zur Genehmigungsfähigkeit der CityBahn im Rahmen eines Mischbetriebes ESBO/BOStrab hat uns die RTV gebeten, darzustellen warum auf der Aartalbahntrasse ein Betrieb der CityBahn nur nach ESBO möglich scheint, nicht aber nach BOStrab.

## II.

### **Rechtliche und sachliche Gründe**

## 0.

### **Einleitung**

Bei der Aartalbahn handelt es sich um eine eingleisige, regelspurige Eisenbahnstrecke von Wiesbaden über Bad Schwalbach nach Diez in Rheinland-Pfalz. Die Strecke ist insgesamt 53,7 km lang.

Eröffnet wurde sie in Etappen: Das rheinland-pfälzische Stück Diez – Zollhaus (10,7 km) wurde bereits 1870 eröffnet, insbesondere für den Güterverkehr der Erzgruben westlich von Zollhaus und die Industrie im Aartal selbst. Dieses Stück ist hauptbahnmäßig trassiert und lässt theoretisch Geschwindigkeiten bis zu 140 km/h zu.

Es folgte 1889 das Stück Wiesbaden – Bad Schwalbach, ehe 1894 die Lücke geschlossen und die durchgängige Befahrbarkeit hergestellt war.

Bei dem Teilstück Wiesbaden – Bad Schwalbach musste der Taunuskamm nördlich von Wiesbaden-Dotzheim bezwungen werden, was zu einer teils kurven- und insbesondere neigungsreichen Streckenführung führte. Die stärkste Neigung in diesem Abschnitt beträgt 3,3%, was für Güterverkehre im Regelfall aus wirtschaftlichen Gründen prohibitiv ist.

Die Trassierung lässt hier Geschwindigkeiten zwischen 50 und 80 km/h zu, obwohl die Aartalbahn im Regelbetrieb zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn zwischen Wiesbaden und Bad Schwalbach mit maximal 50 km/h befahren wurde.

Die Stilllegung dieses Abschnittes nach Bundesbahngesetz erfolgte am 24.09.1983 für den Gesamtverkehr, vornehmlich wegen der ansonsten notwendig gewordenen Investitionen für eine Überführung über die damals im Bau befindliche Neutrassierung der B54 im Bereich Taunusstein-Hahn, aber auch wegen fehlender Bedeutung im Güterverkehr und einer angesichts unattraktiver Fahrpläne auf nur noch 400 Fahrgäste pro Werktag zurückgegangenen Nutzung im Personenverkehr.

Die Strecke wurde zum Jahreswechsel 1985/1986 zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Taunusstein-Hahn wieder durch Museumsbahnzüge befahren. Bedingt durch den Abriss des Bahndammes westlich des Bahnhofes Hahn-Wehen im Zuge der Neutrassierung der B54 musste 1990/1991 erst eine neue Brücke errichtet werden, ehe der Museumsbahnverkehr bis Bad Schwalbach und später bis Hohenstein ausgeweitet werden konnte.

2009 musste die Nassauische Touristikbahn den touristischen Verkehr einstellen, weil es mehrere Anpralle an der durchfahrtshöhenbeschränkten Eisenbahnüberführung Flachstraße in Wiesbaden-Dotzheim gegeben hatte und die Standsicherheit der Brücke bei einem Eisenbahnbetrieb nicht mehr gewährleistet schien.

Seitdem hat es auf der Aartalbahnstrecke keinen Zugverkehr, mit Ausnahme von Bauzugverkehren bzw. Fahrten mit Zwei-Wege-Baggern, mehr gegeben.

2001 scheiterte ein erster Anlauf, eine Stadtbahn in Wiesbaden als Nachfolgerin für die 1955 stillgelegte Straßenbahn zu errichten. Bereits damals sollte die Aartalbahn in das Stadtbahnnetz miteinbezogen werden, allerdings in Regelspur.

Ein weiterer Anlauf aus dem Jahr 2011 scheiterte 2013 unter anderem an dem damaligen hessischen Verkehrsminister.

Seit 2016 gibt es neue Planungen: Zur Kostenreduktion soll in Wiesbaden kein eigener Betriebshof errichtet werden, sondern das im Ausbau befindliche und sehr erfolgreiche meter-spurige Mainzer Straßenbahnnetz soll über die Theodor-Heuss-Brücke nach Wiesbaden und dort über den Hauptbahnhof und die Hochschule Rhein-Main bis nach Bad Schwalbach ausgedehnt werden (Projekt CityBahn). Zwischen Wiesbaden und Bad Schwalbach soll die

vorhandene Trasse der heute außer Betrieb stehenden Aartalbahn für das Vorhaben genutzt werden.

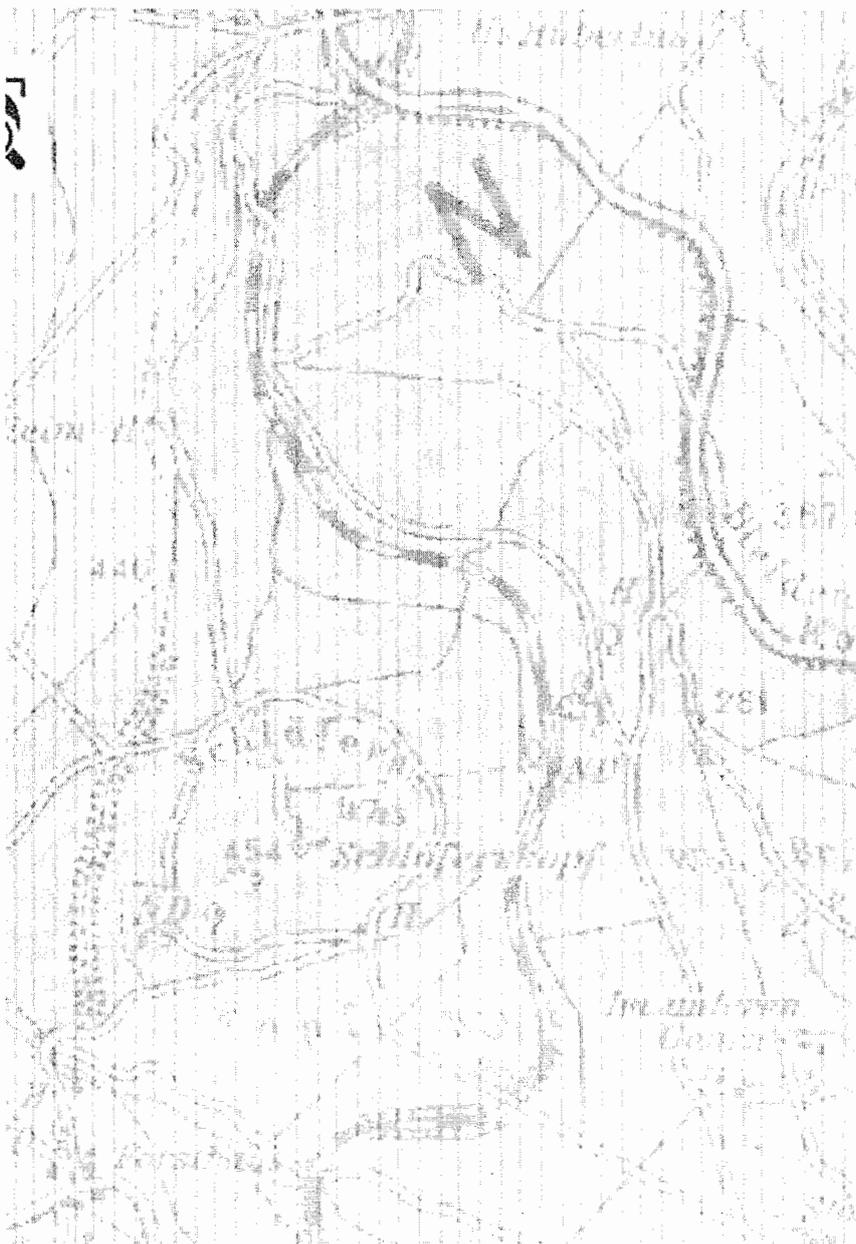
Innerhalb der Städte Wiesbaden und Mainz wird die CityBahn nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) betrieben. Aus diversen Gründen hat sich der Rheingau-Taunus-Kreis dazu entschlossen, die eisenbahnrechtliche Widmung der Aartalbahn beizubehalten. Das bedeutet, es soll **auf der Aartalbahn kein Betrieb nach BOStrab**, sondern nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (**ESBO**) durchgeführt werden.

Dies ist **aus sachlichen Gründen auch der einzig sinnvolle** und **aus rechtlichen Gründen der einzig mögliche Weg**. Dies wird im Folgenden näher erläutert.

1.

**Trinkwasserschutz**

Die Trasse der Aartalbahn durchquert ein großes Trinkwasserschutzgebiet nördlich von Wiesbaden. Zu nennen ist hier insbesondere eine Trinkwasserschutzzone der Kategorie I im Bereich Schläferskopf, zwischen den Haltepunkten Chausseehaus und Eiserne Hand.



Auszug aus einer Karte der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Bereich Chausseehaus  
– Eiserne Hand. Rot: Trinkwasserschutzzone I, blau: Trinkwasserschutzzone II.

Die Aartalbahntrasse verläuft auf mehreren hundert Metern auf dem Rand der Trinkwasserschutzzone I und schneidet sie dann auf etwa 40 Metern.

In der Trinkwasserschutzzone I muss ausweislich einer auf § 52 Abs. 1 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushaltes (WHG) in Verbindung mit § 33 Abs. 3 des Hessischen Wasserschutzgesetzes (HWG) gestützten Rechtsverordnung des Hessischen Umwelt-schutzministeriums **jede Flächennutzung**, gleich welcher Art, **unterbleiben**.

Sie verläuft in diesem Bereich auch im Bereich der umgrenzenden Trinkwasserschutzzone II. Eine Trinkwasserschutzzone II wird auch im Bereich Bad Schwalbach-Hettenhain durch-  
quert.

Es ist davon auszugehen, dass eine Reaktivierung der Aartalbahn als meterspurige Eisenbahn nach ESBO aufgrund des vorhandenen eisenbahnrechtlichen Bestandsschutzes möglich ist. Eine Elektrifizierung der Trasse könnte sich in Bezug auf den Trinkwasserschutz sogar günstig auswirken, weil im Vergleich zu früher keine Gefahr von schädlichen Bodeneinträgen (Diesel o.ä.) besteht.

Ein Betrieb nach BOStrab würde eine vorherige Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG voraussetzen, ehe eine Neuwidmung nach BOStrab möglich wäre, siehe dazu näher II.6. Dies würde über den Wegfall des Bestandsschutzes dazu führen, dass die Regularien hinsichtlich der Durchführung von Maßnahmen in Trinkwasserschutz-zonen der Stufe I gemäß § 52 Abs. 1 WHG i.V.m. § 33 Abs. 3 HWG griffen und eine Nutzung der Aartalbahntrasse nicht mehr möglich wäre. Es müsste dann eine Neutrassierung erfolgen.

## 2.

### **Eisenbahnrechtlicher Bestandsschutz / Kreuzungsrecht / UVP**

Die Aartalbahntrasse genießt heute eisenbahnrechtlichen **Bestandsschutz**. Das hat insbesondere vor dem Hintergrund der sich in Wiesbaden in Vorbereitung befindlichen Bürgerentscheide gegen das Vorhaben CityBahn Bedeutung: Unterstellt, die bestehende eisenbahnrechtliche Widmung könnte „per Federstrich“ beseitigt werden (Siehe dazu unten II.6.)

oder es würde für die Aartalbahntrasse erfolgreich ein eisenbahnrechtliches Freistellungsverfahren durchgeführt werden, so würde ein Scheitern des Projektes CityBahn in Wiesbaden automatisch auch zum Scheitern des Projektes im Rheingau-Taunus-Kreis (RTK) führen.

Der RTK stünde dann mit „nichts“ da: Dann existierte lediglich ein zusammenhängendes Grundstücksband ohne gesonderte öffentlich-rechtliche Widmung.

Die Gleisanlagen könnten zwar auch nach einer Freistellung liegen bleiben, doch sind dann möglicherweise sämtliche Bahnübergänge aus Gründen der Sicherheit des Straßenverkehrs samt Sicherungsanlagen auf Anforderung der Straßenbaulastträger zurückzubauen - so geschehen 2005 nach Abschluss des Freistellungsverfahrens nach § 23 AEG bei dem Streckenabschnitt Vluyn - Hoerstgen-Sevelen der Strecke Moers – Hoerstgen-Sevelen der Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG.

Insbesondere das **Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)** verhinderte dann jede Möglichkeit einer Reaktivierung, denn es gilt **§ 2 Abs. 1 EKrG**: „Neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, sind **als Überführungen** herzustellen.“ Das bedeutet, sämtliche heute bestehenden Bahnübergänge müssten, sofern es sich nicht um solche mit schwachem Verkehr handelt (= Nutzung durch 100 Kraftfahrzeuge am Tag oder weniger) als Über- oder Unterführung neu hergestellt werden.

Dies gilt nicht nur für Eisen-, sondern **auch für Straßenbahnen** nach der BOStrab: **§ 1 Abs. 5 des EKrG** besagt, dass Straßenbahnen, „die nicht im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen,“ „**wie Eisenbahnen** behandelt“ werden.

Hinzu kommen weitere Probleme im Bereich der Stadt Taunusstein: Die Stadt hat hier in den vergangenen Jahrzehnten Bahngrundstücke aufgekauft, von Bahnbetriebszwecken freistellen lassen und auf diesen Grundstücken teilweise nah an den Gleiskörper heran (Wohn)Bebauung zugelassen.

Im Falle einer eisenbahnrechtlichen Freistellung der Aartalbahn von Bahnbetriebszwecken wäre mit **jahrelangen Rechtsverfahren** der Anwohner gegen den Bau einer BOStrab-Strecke zu rechnen, mit entsprechenden **Verteuerungen und Unwägbarkeiten** bezüglich des gesamten Vorhabens. Selbst heute sind noch nicht alle Bereiche von Stuttgart21 planfestgestellt. § 28 PBefG, der den rechtlichen Rahmen für ein Planfeststellungsverfahren für die Anlage einer BOStrab-Strecke bildet, nennt ausdrücklich private Belange und Rechte Dritter

als Maßstab für die Planrechtfertigung. Daraus ergibt sich eindeutig der drittschützende Charakter der Norm – jeder Anwohner könnte gegen eine Planfeststellungsentscheidung den Klageweg beschreiten. Es können zwar Planfeststellungsabschnitte gebildet werden (in sinnvoller Weise, nicht in rechtsmissbräuchlicher Form), was dazu führt, dass Konflikte mit Trassenanliegern nicht das gesamte Projekt zu Fall bringen, doch bleibt das grundsätzliche Problem bestehen.

Hinzu kommt bei Wegfall des eisenbahnrechtlichen Bestandsschutzes möglicherweise die Notwendigkeit der Durchführung einer **Umweltverträglichkeitsprüfung** (UVP) – gemäß Ziffer 14.11 der Anlage 1 zum UVPG ist beim Neubau von Straßenbahnstrecken zwingend eine **Vorprüfung** gemäß § 7 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Anlage 3 UVPG durchzuführen. In der Vorprüfung wäre unter anderem gemäß Ziffer 2.3.8 der Anlage 3 UVPG zu berücksichtigen, dass Wasserschutzgebiete nach § 51 des WHG tangiert werden sowie gemäß Ziffer 2.3.11 auch die Einstufung der Aartalbahn als Kulturdenkmal.

Bei einer bloßen Reaktivierung der Aartalbahn im Rahmen der ESBO entfielen die Notwendigkeit einer UVP. Allerdings liegt durch die beabsichtigte Elektrifizierung der Aartalbahntrasse ein Fall der Ziffer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG vor („Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, soweit der Bau nicht Teil des Baues eines Schienenweges nach Nummer 14.7 ist;“). Deshalb ist **auch hier eine Vorprüfung** gemäß § 7 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Anlage 3 UVPG notwendig. Allerdings ist der Umfang der durchzuführenden Prüfung geringer, wenn es lediglich um die Elektrifizierung einer bestehenden Strecke geht (Ziffer 14.8 Anlage 1 UVPG) im Vergleich zu einem kompletten Neubau (Ziffer 14.11 Anlage 1 UVPG).

Es ist also notwendig, den **eisenbahnrechtlichen Bestandsschutz zu erhalten** und kein eisenbahnrechtliches Freistellungsverfahren nach § 23 AEG durchzuführen, weil

- im Falle eines negativen Ausgangs von Bürgerentscheiden in Wiesbaden dann zunächst ausschließlich ein **reines Grundstücksband** ohne öffentliche Zweckbestimmung vorhanden wäre,
- nach einer eisenbahnrechtlichen Freistellung **vorhandene Bahnübergänge** samt Sicherungsanlagen **zurückgebaut** werden müssen und
- nach **§ 2 Abs. 1 EKrG** anschließend eine Reaktivierung nach ESBO oder nach BOStrab die **kreuzungsfreie** Anlage **sämtlicher** früherer Bahnübergänge (sofern nicht von 100 Kraftfahrzeugen oder weniger pro Tag genutzt) erforderlich würde (Über- oder Unterführung), was **prohibitiv hohe Kosten** verursachte. Das gilt gemäß **§ 1 Abs. 5 EKrG** auch für **BOStrab-Trassen**.

- Zudem wäre mit **jahrelangen Rechtsstreitigkeiten** der Anwohner zu rechnen.
- Eine Neuplanung der Aartalbahntrasse nach **BOStrab** bedingte zwingend zumindest die Vorprüfung zu einer **Umweltverträglichkeitsprüfung**. Bei einer bloßen Elektrifizierung einer bestehenden Eisenbahnstrecke ist die Notwendigkeit einer Vorprüfung zwar ebenfalls gegeben, doch ist ihr Umfang geringer.

### 3.

#### Sicherheit

Ein nicht zu vernachlässigender Aspekt ist das Thema Sicherheit: Regel nach der BOStrab ist das „Fahren auf Sicht“. Dies ergibt sich aus § 49 Abs. 1 BOStrab. Das bedeutet, hier könnten CityBahnen „auf Sicht“ hintereinander her fahren.

In § 51 Abs. 1 BOStrab ist zwar folgendes geregelt: „Signale müssen in dem Umfang verwendet werden, den die Sicherheit und die betrieblichen Verhältnisse erfordern.“

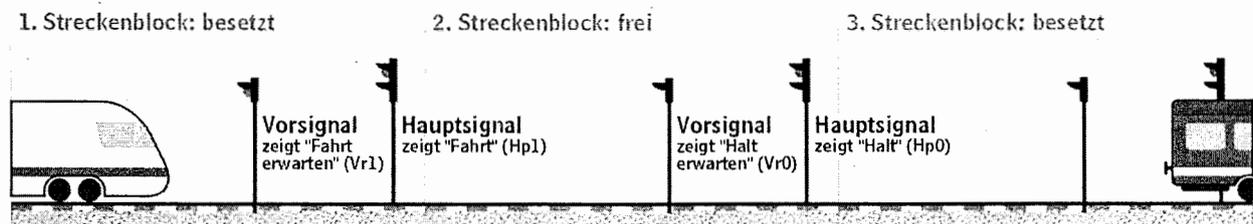
Dies ändert an dem Grundsatz des „Fahrens auf Sicht“ jedoch nichts.

Gerade auf der **ingleisigen** und häufig durch **enge Kurvenradien** (bis zu 200 Meter) in waldreichen Abschnitten auch **unübersichtlichen** Aartalbahntrasse stellt ein „**Fahren auf Sicht**“ ein **erhebliches Sicherheitsrisiko** dar. Auf innerstädtischen Abschnitten, die in aller Regel zweigleisig ausgebaut sind, was unfreiwillige Zugbegegnungen auf demselben Gleis verhindert, ist das „Fahren auf Sicht“ kein Problem. Zum Problem wird es auf eingleisigen Abschnitten.

Bei der ESBO gilt nach § 39 ESBO § 39 der EBO entsprechend. Das bedeutet, dass die CityBahnen hier nicht auf Sicht verkehren dürfen: „Die Folge der Züge wird durch Zugfolgenstellen, die Reihenfolge durch Zugmeldestellen, die stets auch Zugfolgenstellen sind, geregelt. Für die Zugfolge ist der Fahrdienstleiter verantwortlich. Örtlich nicht besetzte Zugfolgenstellen sind einem Fahrdienstleiter zuzuordnen.“

Nach § 39 ESBO i.V.m. § 39 Abs. 3 EBO analog gilt weiter: „Züge dürfen auf Bahnen mit einer zugelassenen Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h *nur im Abstand der Zugfolgenstellen einander folgen*; bei eingleisigem Betrieb darf das Gleis bis zur nächsten Ausweichstelle *nicht durch einen Zug der Gegenrichtung* beansprucht sein.“

Bei dem Eisenbahnbetrieb gilt damit das Prinzip des Fahrens im sogenannten „Streckenblock“: Jede Strecke ist in Blöcke unterteilt, und ehe der voraus liegende Streckenblock nicht frei ist, darf ein Zug in diesen Streckenblock nicht einfahren.



Beispielhafte Abbildung zum Prinzip des Streckenblocks.

Quelle: Wikipedia; der ursprünglich hochladende Benutzer war Sansculotte in der Wikipedia auf Deutsch - Übertragen aus de.wikipedia nach Commons., CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1966510>

Es gibt kein sichereres konventionelles System als ein signalgesteuerter Streckenblock.

Vor dem Hintergrund der Einleisigkeit und der engen Kurvenradien der Aartalbahntrasse wäre zu vermuten, dass auch eine Aufsichtsbehörde im Rahmen eines reinen Straßenbahnbetriebes **§ 51 Abs. 1 BOStrab eng** auslegen würde, und zwar dergestalt, dass ein **Unterschied** der Leit- und Sicherungstechnik **im Vergleich zu den Vorgaben der ESBO/EBO auch kostenseitig nur noch marginal** ausfiele. In rechtlicher Hinsicht ist das Thema „Sicherheit“ nach dem Vorgesagten im Hinblick auf eine zu präferierende Betriebsordnung jedoch nicht ergiebig.

#### 4.

### Geschwindigkeit

Eher ein Randthema ist das Thema Geschwindigkeit, aber es ist im Zuge der Unterschiede BOStrab / ESBO dennoch relevant:

Die BOStrab sieht als Höchstgeschwindigkeit keine Grenze vor. § 50 Abs. 1 BOStrab besagt: „Die für das Streckennetz geltenden Streckenhöchstgeschwindigkeiten setzt die Technische Aufsichtsbehörde fest.“

Dennoch hat sich in Deutschland die Praxis herausgebildet, dass Straßenbahnen auf eigenem Bahnkörper mit **maximal 70 km/h** verkehren dürfen.

Ausnahmen gibt es etwa in NRW: Hier betreibt etwa die Rheinbahn AG Gemeinschaftslinien mit der Duisburger Verkehrsgesellschaft (U76) bzw. den Städtischen Werken Krefeld (U79). Diese Linien waren ursprünglich als Kleinbahnen konzessioniert und gebaut worden (Ursprünglich 40 km/h Höchstgeschwindigkeit), werden jedoch bereits seit den 1930er Jahren als Straßenbahnlinien betrieben, zunächst mit 60 km/h Höchstgeschwindigkeit, nunmehr mit 80 km/h.

Die Gründe für die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h sind in erster Linie technischer Natur, weil die Räder bei Straßenbahnfahrzeugen in aller Regel kleiner sind als die bei Eisenbahnfahrzeugen. Die geringeren Anforderungen an die infrastrukturseitige Leit- und Sicherungstechnik spielen ebenfalls eine Rolle.

Nach **§ 40 Abs. 2 Ziff. 1 ESBO** betrüge die zulässige Höchstgeschwindigkeit für meterspurige Fahrzeuge auf der Aartalbahntrasse bereits gesetzlich festgelegt **80 km/h**.

Insbesondere im Abschnitt Eiserne Hand – Taunusstein-Hahn – Bad Schwalbach gibt es Abschnitte, auf denen diese Geschwindigkeit trassierungsbedingt auch gefahren werden kann, wie etwa Eiserne Hand bis vor Taunusstein-Hahn und Taunusstein-Hahn bis kurz vor Bad Schwalbach-Hettenhain.

Es existieren bereits heute diverse Stadt-/Straßenbahnfahrzeuge, die 80 km/h (und mehr) erreichen können bzw. dafür zugelassen sind.

Es ist zwar möglich, dass die technische Aufsichtsbehörde nach § 50 Abs. 1 BOStrab auf der Aartalbahn eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zulässt, wenn die Leit- und Sicherungstechnik das Sicherheitsniveau von § 39 ESBO erreicht, allerdings ist es nicht sicher.

Bei einem Betrieb nach ESBO gäbe es insoweit kein Ermessen einer Aufsichtsbehörde, wenngleich auch hier trassierungsbedingt nicht auf allen Abschnitten 80 km/h erreicht werden können.



Beispielfahrzeug für meterspurige Straßenbahnfahrzeuge, die für 80 km/h und den Einsatz auf ESBO-Strecken zugelassen sind: Variobahn des Typs Rhein-Neckar auf der OEG-Strecke Mannheim – Weinheim – Heidelberg – Mannheim (hier im Bahnhof Viernheim), ursprünglicher Hersteller Bombardier Transportation, mittlerweile Stadler Rail AG.

Quelle: wikipedia; Von Martin Hawlich (LosHawlos) - Selbst fotografiert, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2591186>

## 5.

### Drittschutz

Der Punkt, der die einfache Umwandlung der heutigen EBO-Strecke Wiesbaden – Bad Schwalbach zwischen Wiesbaden, Simeonhaus (Höhe Langendellschlag) und Bad Schwalbach Bahnhof in eine BOStrab-Strecke per Verwaltungsakt verhindert, ist die **drittschützende Wirkung mehrerer Normen**, die durch ein solches Vorgehen „ausgehobelt“ würde. Darin würde eine **unzulässige Rechtswegverkürzung** und damit ein **Verstoß gegen Art. 19 Abs. 4 GG** liegen.

Es ist fraglich, ob der Aartalbahnabschnitt Wiesbaden-Dotzheim – Taunusstein-Hahn überhaupt rechtlich stillgelegt ist, denn es erfolgte zwar mit Wirkung zum 25.09.1983 die „Stilllegung für den Gesamtverkehr“ nach dem damals gültigen § 14 Abs. 3 lit. d Bundesbahngesetz (BbG) a.F.

Allerdings gab es hier 1987 eigenwirtschaftlichen Schienenpersonennahverkehr im Auftrag der Nassauischen Touristikbahn mit angemieteten Fahrzeugen (Diesellok der Baureihe 260 und Beiwagen der Baureihe 815) und Personalen der Deutschen Bundesbahn im Zweistunden-Takt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Auch wenn dieser Betrieb nur für einen Monat durchgeführt wurde, könnte angenommen werden, dass das genannte Teilstück damit reaktiviert wurde und die Rechtswirkungen des § 14 Abs. 3 BbG, der die Betreiberin Deutsche Bundesbahn von ihrer Betriebspflicht entband, entfielen.

Damit wäre für dieses Teilstück vor einer Umwidmung zunächst ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG erforderlich. Diese Norm ist **drittschützend**, schützt jedoch nur übernahmewillige Dritte (= Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die den Eisenbahnbetrieb lückenlos weiterführen wollen).

Wenn man die Auffassung vertritt, dass der SPNV-Betrieb im Jahr 1987 die Wirkungen der Stilllegung nach § 14 Abs. 3 lit. d BbG a.F. nicht außer Kraft gesetzt hätte, so dass die Strecke immer noch als rechtlich stillgelegt gälte, ist fraglich, ob nicht die regelmäßigen touristischen Verkehre der Nassauischen Touristikbahn die Rechtswirkungen der Stilllegung nach § 14 Abs. 3 lit. d BbG a.F. aufgehoben hätten. Es handelte sich dabei um eigenwirtschaftliche öffentliche Personenverkehre. Allerdings resultierte daraus keine Aufhebung der Wirkung des § 14 Abs. 3 lit. d BbG a.F., sondern möglicherweise ein Verstoß gegen das Genehmigungserfordernis des § 6 AEG.

Wenn man trotzdem verneinte, dass die Stilllegung im Abschnitt Wiesbaden-Dotzheim – Taunusstein-Hahn aufgehoben worden ist, so handelt es sich dennoch bei der Aartalbahn in Gänze nach wie vor um eine gewidmete Eisenbahnstrecke.

In der Rechtspraxis hat sich, bedingt durch das bundesweite Vorgehen des größten Eisenbahninfrastrukturbetreibers in Deutschland, der DB Netz AG, ein **dreistufiges Verfahren** herausgebildet, wenn eine Eisenbahnstrecke stillgelegt und entwidmet werden soll, um die Bahngrundstücke anderweitig nutzen zu können:

- a. Zunächst muss ein **Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG** durchgeführt werden. **§ 11 AEG** ist **drittschützend** (geschützt werden übernahmewillige Dritte). Es kann hier dahingestellt bleiben, ob im Falle der Aartalbahn ein Verfahren nach § 11 AEG zur Anwendung kommen muss, denn
- b. anschließend folgt ein **Planfeststellungs-/Plangenehmigungsverfahren nach § 18 AEG**, das es dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach erfolgreichem Abschluss gestattet, die Gleisinfrastruktur zurückzubauen. **Auch § 18 AEG** ist nach allgemeiner Ansicht **drittschützend**. Bei diesem Punkt ist herauszustellen, dass das Erfordernis der Durchführung eines Planfeststellungs-/Plangenehmigungsverfahrens nach § 18 AEG hinsichtlich des Gleisrückbaues rechtlich umstritten ist: DB Netz-seitig wurde das Verfahren erst eingeführt, nachdem im Zuge der Wiehltalbahn-Rechtsprechung die Reaktivierung einer bereits stillgelegten Strecke im Zuge des Verfahrens nach § 23 AEG ermöglicht wurde, und zwar ohne Auferlegung einer Kostentragungspflicht für das Unternehmen, das die infrastrukturbezogene Unternehmensgenehmigung nach § 6 AEG innehat. Das Verfahren nach § 18 AEG soll damit Reaktivierungen nach Abschluss von Verfahren nach § 11 AEG faktisch verhindern.
- c. Zuletzt folgt das eigentliche **Verfahren der Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG**, das bei erfolgreichem Abschluss zu einer Entwidmung führt. Das heißt, die Bahngrundstücke sind nicht mehr als solche gewidmet – die öffentlich-rechtliche Zweckbestimmung entfällt. Es handelt sich dann um „normale“ Grundstücke, über die zivilrechtlich verfügt werden kann. Ob § 23 AEG drittschützend ist, ist umstritten. Nach bislang herrschender Auffassung soll das nicht der Fall sein, es gibt aber auch gegenteilige Entscheidungen, etwa des VG Köln („Wiehltalbahn-Urteile“).

**Drittschutz** besteht dann anschließend für **sämtliche Trassenanlieger** hinsichtlich der Neuplanung der Aartalbahn als BOStrab-Strecke. In diesem Zuge sind **gemäß § 28 PBefG umfangreiche Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren** durchzuführen. Es

ist, dies zeigen bisherige Erfahrungen, mit umfangreichen Einwendungen von betroffenen Bürgern zu rechnen.

Da es sich bei der CityBahn bis Bad Schwalbach nicht um eine bloße Reaktivierung der bestehenden Aartalbahn handelt, sondern weil hier durch die Elektrifizierung und den partiellen Ausbau die bestehenden Anlagen geändert werden, sind ohnehin Planfeststellungsverfahren gemäß § 18 Abs. 1 S. 1 AEG notwendig. Allerdings gestalten sich diese bei bloßen Änderungen erfahrungsgemäß einfacher als bei vollständigen Neuanlagen. Zudem gestaltet sich bei Nutzung der eisenbahnrechtlichen Widmung die Vorprüfung zur UVP einfacher als bei einer Neuanlage nach BOStrab, siehe oben II.2.

#### **Exkurs:**

Es hat in Deutschland seit der Bahnreform eine einzige Umwidmung eines vormaligen EBO-Betriebes auf BOStrab per Verwaltungsakt gegeben: Dabei handelt es sich um die gut 6 Kilometer lange regelspurige und elektrifizierte Strausberger Eisenbahn östlich von Berlin. Diese war ursprünglich als Kleinbahn für den Personen- und Güterverkehr konzessioniert. 1921 nahm die Gesellschaft für den Personenverkehr eine ortsnähere Strecke in Betrieb, die in Kilometer 3,5 von der „Stammstrecke“ abzweigte. Die Stammstrecke diente seitdem nur noch dem Güterverkehr. Zeitgleich erfolgte 1921 die Elektrifizierung der Strausberger Eisenbahn. Der Personenverkehr wird seitdem mit Straßenbahnwagen durchgeführt.

2005 wurde mangels weiteren Bedarfs der Güterverkehr der Strausberger Eisenbahn eingestellt. 2006 erfolgte durch die zuständige Aufsichtsbehörde die Umwidmung des Teilstückes Strausberg Bahnhof (Kilometer 0,0) bis Hegermühle (Kilometer 3,5) von der EBO auf die BOStrab.

Diese **Umwidmung per Verwaltungsakt** war nach dem Vorgesagten **rechtswidrig**.

Man könnte einwenden, dass sich am Betrieb selbst nichts geändert hätte: Die eingesetzten Fahrzeuge sind dieselben geblieben, der Takt ist unverändert geblieben, und die Strecke wird auch fortbestehen, zumal der Abschnitt von Hegermühle (Kilometer 3,5) bis Strausberg, Lustgarten (Kilometer 6,3) ohnehin reine BOStrab-Strecke war.

An der rechtlichen Bewertung ändert das indes nichts. Es ließe sich allenfalls einwenden, dass mit der Umwidmung ein vorher bestehender rechtswidriger Zustand beseitigt wurde, denn die eingesetzten Straßenbahnfahrzeuge hatten keinerlei Ausstattung, die EBO-Regularen entsprochen hätte, und es gab auch, trotz eingleisiger Streckenführung, keine adäquate Leit- und Sicherungstechnik.

Daneben gab es bis 1983 bei der Verkehrsgesellschaft Frankfurt neben dem Personen- auch Güterverkehr im Raum Oberursel und Heddernheim (Heutige Linie U3). Dieser Mischbetrieb resultierte aus der Anlage der Strecken Heddernheim – Oberursel-Hohemark und – Bad Homburg als „nebenbahnähnliche Kleinbahnen“, die von der Frankfurter Lokalbahn AG errichtet wurden, die erst später in der VGF aufging. Hier hatte man zur Herstellung einer rechtskonformen Trennung von Personenverkehr nach BOStrab und Güterverkehr nach EBO die Anlage einer parallelen Gütertrasse Oberursel – Heddernheim vorgesehen – die Insolvenz des Hauptkunden VDM in Heddernheim und der anschließende Abbruch des Werkes verhinderten die Ausführung dieser Pläne.

Eine Bewertung des Mischbetriebes bei der VGF in Anbetracht der heutigen Rechtslage erscheint wenig sinnvoll, weil sich das eisenbahnaufsichtsrechtliche Prozedere hinsichtlich der Stilllegung und Entwidmung von Eisenbahninfrastruktur erst nach der Bahnreform und der damit verbundenen Novellierung des AEG 1994 herausgebildet hat.

Das Gleiche gilt für den Mischbetrieb bei den ehemaligen Filderbahnen (Heutige Stuttgarter Straßenbahnen AG). Auch hier wurde der Güterverkehr Anfang der 1980er Jahre eingestellt.

### III.

#### Fazit

Aufgrund des Drittschutzes verschiedener Normen, die nicht umgangen werden können, ist eine Umwidmung der Aartalbahntrasse in eine BOStrab-Strecke per Verwaltungsakt rechtlich nicht zulässig. Hierin läge ein Verstoß gegen Art. 19 Abs. 4 GG.

Möglich wäre alleine der vorgegebene Rechtsweg:

Möglicherweise über ein **Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG**, dann möglicherweise über ein **Planfeststellungs/-genehmigungsverfahren gemäß § 18 AEG zum Gleisrückbau**, jedenfalls zumindest über ein **Freistellungsverfahren nach § 23 AEG**.

Anschließend müsste ein **Planfeststellungsverfahren zur Neuanlage der Aartalbahn als BOStrab-Trasse** durchgeführt werden, einschließlich **Vorprüfung zu einer UVP**.

Die Umwidmung wäre **auch nicht sinnvoll**, denn sie führte **nicht zu wesentlich geringeren Kosten**, da die Aartalbahn eingleisig und mit unübersichtlichen engen Kurven ausgestattet ist und von daher selbst bei einem BOStrab-Betrieb signaltechnisch dergestalt gesichert werden müsste, dass es den Sicherheitsstandards nach EBO/ESBO gleichkommt. Auch bei den Bahnübergangssicherungsanlagen gibt es gemäß § 1 Abs. 5 keinerlei Unterschiede zwischen Straßen- und Eisenbahn.

**Die Beibehaltung des eisenbahnrechtlichen Bestandsschutzes vereinfacht und beschleunigt die Einführung der CityBahn auf der Aartalbahn dagegen erheblich:**

- Wegfall mögliches Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG,
- Wegfall mögliches Planfeststellungs-/Plangenehmigungsverfahren nach § 18 AEG zum Zwecke des Gleisrückbaues,
- Wegfall Freistellungsverfahren nach § 23 AEG und
- „Abgespeckte“ Vorprüfung sowie Wegfall Durchführung UVP (Bei bloßer Reaktivierung und Elektrifizierung einer bestehenden Eisenbahnstrecke entfällt die UVP-Pflicht, allerdings ist auch hier eine „abgespeckte“ Vorprüfung nach UVPG nötig).

Dortmund, 27.02.2019

- Kirfel -

Rechtsanwalt