

Verkehrsdezernent
Herr Döring

Bad Schwalbach, 24.11.2021

ST *P 29/11/21*

L *30. November 2021*

Berichtsantrag der AfD-Fraktion Nr. 30/21 vom 17.11.2021, Ankauf der Aartalbahn

- 1. Sind bei der Vertragsgestaltung des Landkreises mit DB Netz AG aufschiebende Bedingungen möglich oder vorgesehen?**
- 2. Sind bei der Vertragsgestaltung des Landkreises mit der DB Netz AG Haftungsklauseln möglich oder vorgesehen?**

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

Der Vertrag wurde von dem von uns beauftragten Rechtsanwalt Kirfel, der im Eisenbahnrecht fachkompetent ist, geprüft. Er hat den Vertragsentwurf sehr sorgfältig geprüft und keine Einwände mitgeteilt, sodass die Vorlage DS XI/201 „Ankauf der Aartalbahntrasse“ gefertigt und vorgelegt werden konnte.

Nach Auskunft von Herrn Rechtsanwalt Kirfel verwendet die DB Netz AG oder andere DB-Töchter bei Veräußerungen von Grundstücken Standardverträge, die nicht jedes Mal geändert werden, auch nicht auf Wunsch des potentiellen Erwerbers. Aufschiebende Bedingungen sind daher ebenso wenig vorgesehen wie Haftungsklauseln, bei denen die DB ein Altlastenrisiko übernimmt.

Nach dem BGH-Urteil vom 08.07.2016, Az. V ZR 35/15, wäre die DB Netz AG allerdings offenbarungspflichtig, wenn Altlasten vorhanden wären. Tenor des Urteils: „Begründet die frühere Nutzung des verkauften Grundstücks die Gefahr von erheblichen Schadstoffbelastungen, weist es unabhängig von dem mit dem Kauf verfolgten Zweck in aller Regel nicht die übliche Beschaffenheit im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB auf.“

Ein Verschweigen einer möglichen Altlastenproblematik kann eine arglistige Täuschung im Sinne des § 444 BGB begründen, so der BGH: „Bei einer Täuschung durch Verschweigen eines offenbarungspflichtigen Mangels handelt arglistig im Sinne von § 444 BGB, wer einen Sachmangel mindestens für möglich hält und gleichzeitig weiß oder damit rechnet und billigend in Kauf nimmt, dass der Vertragsgegner den Sachmangel nicht kennt und bei Offenbarung den Vertrag nicht oder nicht mit dem vereinbarten Inhalt geschlossen hätte.“

Dabei verweist der BGH bei der Frage, ob Arglist „bei dem fachkundigen BEV [= Bundeseseisenbahnvermögen]“ vorliegt, auf die „Beachtung der Rechtsprechung zu der Wissenszurechnung bei juristischen Personen“. Hier nimmt der BGH Bezug auf sein Urteil vom 08.12.1989, Az. V ZR 246/87. In diesem Urteil ist geregelt, dass „sich eine juristische Person [...] das Wissen aller ihrer vertretungsberechtigten Organwalter zurechnen lassen [muss]. Das Wissen schon eines in der Angelegenheit vertretungsberechtigten Organmitglieds ist als Wissen des Organs anzusehen und damit auch der juristischen Person zuzurechnen [...]. Dies gilt auch dann, wenn das Organmitglied an dem betreffenden Rechtsgeschäft nicht selbst mitgewirkt hat [...]. Die Wissenszurechnung kommt selbst dann in Betracht, wenn der Organvertreter von dem zu beurteilenden Rechtsgeschäft nichts gewusst hat [...]. Auch das Ausscheiden des Organvertreters aus dem Amt steht dem Fortdauern der Wissenszurechnung nicht entgegen.“

Nach dieser Rechtsprechung des BGH ist es schwer vorstellbar, dass ein Verschweigen von Altlasten durch die DB Netz AG vor Gericht nicht als arglistig im Sinne des § 444 BGB gewertet würde. Dem Rheingau-Taunus-Kreis stünden dann die Rechte aus § 437 BGB zu.

3. Sind Verunreinigungen des Bodens durch den Betrieb der DB Züge bis zum Jahr 1983 bekannt? Wenn ja, in welcher Form und an welchen Stellen der Trasse? Wir bitten insbesondere um Bericht inklusive Gefahrstoffklassifizierung zu folgenden Problemstoffen:

- **Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) aus Treibstoff und Schmiermittelverlusten von Loks und Weichen,**
- **Tränkmittel (Teeröl) aus den Holzschwellen,**
- **Schwermetalle aus dem Abrieb von Schienen, Rädern, Bremsen und Oberleitungen**
- **Herbizid-Rückstände (Glyphosat) aus der Trassenfreihaltung.**

Nein, es sind keine der o.g. Bodenverunreinigungen bekannt.

Es wurden Recherchen bei (z.T. auch ehemaligen) Mitarbeitern des Wasserwirtschaftsamtes durchgeführt. Weiterhin bei der Oberen Wasserbehörde, welche am 11.05.2020 der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH eine wasserrechtliche Ausnahmezulassung für die Durchführung von Erkundungsbohrungen zur Ermittlung der Untergrundverhältnisse an der bestehenden Bahntrasse (im Zuge des Citybahn-Projekts) erteilt hat und auch beim Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) Wiesbaden. Keiner der befragten Stellen war zu der genannten Fragestellung etwas bekannt.

Die Bahntrasse der Aartalbahn führt durch die engeren Schutzzonen (Zone II) folgender Trinkwasserschutzgebiete:

- **Tiefbrunnen III und IV** im Stadtgebiet Bad Schwalbach (sog. „Aartalbrunnen“, Betreiber: Stadtwerke Bad Schwalbach) und
- Gewinnungsanlagen „**Untere Pfaffenborn**“, „**Schläferskopfstollen**“ und „**Kreuzstollen**“ im Stadtgebiet Taunusstein und Wiesbaden (sog. „Taunus“-Gewinnungsanlagen, Betreiber: Hessen-Wasser).

Sämtliche oben genannten Gewinnungsanlagen dienen der Trinkwassernutzung.

Bezüglich der Parameter Bromacil und Hexazinon im Rohwasser wurden Stellungnahmen des Gesundheitsamtes des RTK (FD II.7) und bei Hessen-Wasser eingeholt.

Das Gesundheitsamt RTK (zuständig für die Überwachung der Tiefbrunnen III und IV Bad Schwalbach) teilt mit, dass es Pflanzenschutzmitteluntersuchungen seit der Trinkwasserverordnung (TrinkwV) und der Rohwasseruntersuchungsverordnung (RUV) von 1991 gibt. In den beiden Aartalbrunnen von Bad Schwalbach wurden bisher keine Pflanzenschutzmittel nachgewiesen, insbesondere keine bahnspezifischen Parameter wie z.B. Bromacil oder Hexazinon. Zur Beurteilung wurde auch die Informationsplattform Trink- und Grundwasserschutz (GruSchu) herangezogen.

Hessen-Wasser (HESSENWASSER GMBH & CO. KG als Betreiber der „Taunusstollen“ Wiesbaden) teilt - nach Auswertung der Werte aus der eigenen Labordatenbank folgendes mit:

„Das Rohwasser aus den beiden Tiefstollen Schläferskopf- und Kreuzstollen wird im Wasserkwerk Klosterbruch mit naturnahen Verfahren (Entsäuerung, Aufhärtung) zu Trinkwasser aufbereitet. Im Sohlewasser der Gewinnungsanlage Kreuzstollen sind zum jetzigen Zeitpunkt die Herbizide Bromacil und Hexazinon oberhalb der Bestimmungsgrenze (BG 0,02 µg/L) analytisch nachweisbar. Bereits 1997 wurden im Sohlewasser erhöhte Gehalte an Bromacil von bis zu 0,8 µg/l nachgewiesen. Seit 2018 bewegen sich die Bromacil-Konzentrationen unterhalb des Trinkwassergrenzwerts für Pestizidwirkstoffe von 0,1 µg/L (TrinkwV Anl. 2 Teil 1).

Als Verursacher der Herbizidbelastung des Sohlewassers konnte schon vor längerer Zeit der Betreiber der ehemaligen Aartalbahn ausgemacht werden, welcher die genannten Pflanzenschutzmittel in großen Mengen an den parallel zum Stollen verlaufenden Gleisanlagen zur Gleisentkrautung eingesetzt hatte. Da die Aartalbahn seit Ende der 1990er Jahre nur noch zu touristischen Zwecken verwendet wird und die betreffenden Wirkstoffe zur Anwendung an Gleisanlagen nicht mehr zugelassen sind, ist insgesamt ein abnehmender Trend der Belastung des Sohlewassers zu beobachten. Durch eine Wiederbelebung des Bahnbetriebs kann jedoch ein erneuter Eintrag von Pflanzenschutzmitteln nicht ausgeschlossen werden, wodurch die Einhaltung der Anforderungen der TrinkwV zu besorgen ist. In der Gewinnungsanlage Unterer Pfaffenborn sind keine Befunde zu verzeichnen.“

Die Herbizide wurden seinerzeit legal ausgebracht. Eine Trinkwasseraufbereitung mittels Aktivkohlefilteranlage war/ist nicht notwendig. (Die Messwerte liegen im Nano-Bereich. Vorstellen kann man sich den Grenzwert, wenn ein Stück Würfelzucker in 15.000l Wasser aufgelöst wird).

Zu der Frage nach den Schwermetallen ist darüber hinaus festzustellen, dass die Aartalbahn ohne Oberleitung betrieben wurde. Es gab seinerzeit auch kein Glyphosat.

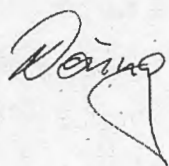
Natürlich ist bei Wiedereinbetriebnahme der Aartalbahntrasse die TrinkwV zu beachten.

4. Wird der Rheingau Taunus Kreis vor Ankauf der Trasse ein Bodengutachten einholen?

Eine zusätzliche Bodenuntersuchung wird nicht eingeholt werden, denn s.o. liegen ausreichende Erkenntnisse über die Bodenbeschaffenheit vor und die DB AG wäre auch rechtlich verpflichtet, Verunreinigungen zu offenbaren.

Wollte man ein zusätzliches Bodengutachten in Auftrag geben, dann müsste eine europaweite Ausschreibung stattfinden. Aufgrund der Erfahrungen bei der Baugrunduntersuchung zur CityBahn ist festzustellen, dass sie mehrere Monate gedauert hat und in vollem Umfang mehr als 300.000 € für den RTK gekostet hätte und damit weit mehr, als der Ankautpreis für die Gesamtstrecke.

Hinzuweisen ist noch einmal darauf, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die Reaktivierung notwendig ist und wie bei der CityBahn die Obere Wasserbehörde zuständig sein wird. Die Aartalbahntrasse hat Bestandsschutz.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Döring', with a stylized, flowing script.

Günter F. Döring