

DR. WALTER & PLATVOET

RECHTSANWÄLTE

RA'e Dr. Walter & Platvoet – Wilhelmstrasse 42 – 53111 Bonn

Stadt Bornheim
Amt 1
Rechts- und Vergabeamt, Ratsbüro
per E-Mail: ingrid.reuber@stadt-bornheim.de

Dr. Gero Walter Rechtsanwalt
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht
Durchwahl: 0228 534096-61

Frank Platvoet Rechtsanwalt
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht
Durchwahl: 0228 534096-62

Dr. Tobias Nitsche Rechtsanwalt
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht
Durchwahl: 0228 534096-63

Telefon: 0228 534096-0
Telefax: 0228 534096-96
E-Mail: Info@RAe-Walter-Platvoet.de
Internet: www.rae-walter-platvoet.de
Anwaltsfach: 150

3. November 2017

AZ: 1-306/16 !/De

**P + R / B + R-Anlage Bahnhof Bornheim-Sechtem, Inanspruchnahme der Deutschen Bahn gem. § 24 Abs. 2 BBodSchG
I.Z.: 1.4 - Reu/Hei**

Sehr geehrte Frau Dr. Reuber,

hiermit bestätige ich den Eingang der beiden E-Mails vom 7.8.2017 und vom 12.9.2017. Ich habe den Vorgang unter Berücksichtigung der ergänzenden Informationen nochmals überprüft. Als Ergebnis muss ich leider mitteilen, dass eine weitere Rechtsverfolgung nicht erfolgsversprechend ist. Der damit verbundene Aufwand dürfte in keinem angemessenen Verhältnis zu den Erfolgsaussichten stehen. Im Anschluss an die bisherige Korrespondenz teile ich zur Begründung Folgendes mit:

Durch Grundstückskaufvertrag vom 10.2.1995 veräußerte die DB AG an die Stadt Bornheim das heutige Flurstück 2321. Bei Bauarbeiten im Jahr 2015 wurden Bodenverunreinigungen bzw. schädliche Bodenveränderungen festgestellt. Derartige Missstände sind rechtlich als Sachmängel zu qualifizieren. In Ziffer V 1 des Kaufvertrages sind Gewährleistungsansprüche wegen sichtbarer und unsichtbarer Sachmängel ausgeschlossen. Aus diesem Grunde kommt nur ein gesetzlicher Ausgleichsanspruch aus § 24 Abs. 2 BBodSchG in Betracht.

Wilhelmstrasse 42
53111 Bonn

Sparkasse KölnBonn
BLZ 370 501 98
Konto-Nr. 36 947
IBAN DE29 3705 0198 0000 0369 47
BIC COLSDE33

Postbank Köln
BLZ 370 100 50
Konto-Nr. 3072 31-503
IBAN DE87 3701 0050 0307 2315 03
BIC PBNKDEFF

I. Schädliche Bodenveränderungen/Ausgleichsfähige Kosten

Bestandteil der von der Becker GmbH zusammengestellten "Dokumentation zu Kontaminationen im Erdreich" vom 15.6.2016 ist eine "Kostenzusammenstellung der Mehrkosten", die mit 573.039,77 € abschließt. Größter Einzelposten ist die anteilige Vergütung der Firma STRABAG in Höhe von 528.066,88 €. Die weiteren Kosten entfallen auf Ingenieur- und Gutachterleistungen.

1. Das Bundesbodenschutzgesetz findet Anwendung auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten, § 3 Abs. 1 BBodSchG. Schädliche Bodenveränderungen sind Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen, § 2 Abs. 3 BBodSchG. Sie sind abzugrenzen von Bodenverunreinigungen, die nicht in dem genannten Sinne schädlich sind und im Zuge einer Baumaßnahme lediglich erhöhte Entsorgungskosten verursachen. Derartige erhöhte Entsorgungskosten können nicht nach § 24 Abs. 2 BBodSchG geltend gemacht werden.

Die Mehrkosten fielen in zwei verschiedenen Bereichen an. Im Zuge der Herstellung der Parkflächen vor dem ehemaligen Bahnhofsschuppen wurde immer wieder teerpechhaltiges Material vorgefunden. Es musste auf eine Deponie der Deponieklasse II entsorgt werden.

Bei den Aushubarbeiten zur Kanalverlegung wurde im Bereich des Schachts S 2321 offensichtlich kontaminierter Boden angetroffen. Das Geotechnische Büro ABAG gelangte in seinem Abschlussbericht vom 5.11.2015 zu der Feststellung, dass es sich um eine schädliche Bodenveränderung handelte. Dieser Beurteilung schloss sich der Rhein-Sieg-Kreis (Amt für Technischen Umweltschutz) an. Die Entsorgung erfolgte auf einer Deponie der Deponieklasse IV.

Als **Anlage 1** überreiche ich den aktualisierten Bestandsplan Kontamination, auf dem die beiden unterschiedlichen Bereiche dargestellt sind.

Die im Auftrag der Stadt Bornheim tätige ABAG GmbH ließ die mit den Bodenverunreinigungen zusammenhängenden Probleme durch Herrn Dipl.-Geol. Störing bearbeiten. Ich habe mich mit Herrn Dipl.-Geol. Störing in Verbindung gesetzt, um zu klären, ob die im Bereich der Stellplätze festgestellten Verunreinigungen als schädliche Bodenveränderungen im Sinne des Bundesbodenschutzgesetzes zu qualifizieren sind. Im Anschluss an ein zuvor geführtes Telefonat hat Herr Dipl.-Geol. Störing bestätigt, dass es sich dabei nicht um schädliche Bodenveränderungen gehandelt habe. Aus diesem Grunde sei seinerzeit wegen dieses Themas das Amt für Technischen Umweltschutz nicht eingeschaltet worden. Man habe sich nur mit der Unteren Abfallbehörde abgestimmt. (Rechtsgrundlage hierfür ist das KreislaufwirtschaftsG, nicht das BBodSchG.)

Aus alledem folgt, dass aus der Kostenzusammenstellung sämtliche Kosten herausgerechnet werden müssen, die nicht der schädlichen Bodenveränderung im Bereich des Schachts S 2321 zuzuordnen sind. Die Aufteilung müsste durch die Becker GmbH vorgenommen werden. Nach Lage der Akten wird man davon ausgehen, dass unter diesem Gesichtspunkt eine erhebliche Kürzung zu erfolgen hat.

2. Der Umfang der ausgleichsfähigen Kosten ist nach den Maßstäben des § 4 BBodSchG zu ermitteln. Ein Ausgleich kann nur wegen der Kosten für Dekontaminations- bzw. Sanierungsmaßnahmen verlangt werden, welche das Technische Amt für Umweltschutz auf der Grundlage des Bundesbodenschutzgesetzes hätte fordern dürfen. Die Kosten für darüber hinausgehende Maßnahmen oder für Folgeschäden sind von vornherein nicht ausgleichspflichtig. Wir haben geklärt, dass in der Kostenzusammenstellung reine Behinderungskosten in Höhe von 111.595,69 € enthalten sind. Auch dieser Ansatz entfällt von vornherein.

Der vorstehende Befund unterliegt keinem Zweifel. In dem genannten Umfang (Parkflächen, Behinderung) scheidet ein Ausgleichsanspruch von vornherein zweifelsfrei aus.

II. Inanspruchnahme als Voreigentümer

Gemäß § 4 Abs. 6 Satz 1 BBodSchG ist der frühere Eigentümer eines Grundstücks zur Sanierung verpflichtet, wenn er sein Eigentum nach dem 1.3.1999 übertragen hat und die schädliche Bodenveränderung oder Altlast hierbei kannte oder kennen musste. Liegen diese Voraussetzungen vor, kommt ein Ausgleichsanspruch nach § 24 Abs. 2 BBodSchG gegen den Voreigentümer in Betracht.

1. Mit Schreiben vom 7.12.2015 hat die Deutsche Bahn AG (DB Immobilien) die Inanspruchnahme u. a. mit dem Argument zurückgewiesen, die Deutsche Bahn AG sei niemals Grundstückseigentümer gewesen. Unter Einschaltung des Bundeseisenbahnvermögens konnte diese Behauptung zwischenzeitlich eindeutig widerlegt werden. Die Deutsche Bahn AG hat mit E-Mail vom 31.5.2017 eingeräumt, dass sie Grundstückseigentümerin war.
2. Der Kaufvertrag wurde zwar bereits am 10.2.1995 (also vor dem Stichtag vom 1.3.1999) abgeschlossen. Die Umschreibung im Grundbuch erfolgte jedoch erst am 4.8.1999. Weil die Eintragung im Grundbuch zwingende Voraussetzung für den Eigentumserwerb ist, fand der Eigentumsübergang nach dem Stichtag statt.
3. Der frühere Eigentümer haftet gemäß § 4 Abs. 6 Satz 1 BBodSchG nur, wenn er bei Übertragung des Eigentums die schädliche Bodenveränderung kannte oder kennen musste. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass uns ein entsprechender Nachweis gelingen könnte.

Fahrlässige Unkenntnis (Kennenmüssen) wird regelmäßig nur angenommen werden können, wenn sogenannte Altlasten-Signale vorhanden waren und der Verkäufer somit Veranlassung hatte, dem Verdacht von schädlichen Bodenverände-

rungen nachzugehen. Derartige Altlasten-Signale konnten bislang nicht festgestellt werden. Die festgestellten schädlichen Bodenveränderungen befinden sich nicht in dem Bereich, wo früher das alte Gleis bestand. Hierzu verweise ich auf den als **Anlage 2** beigefügten Übersichtsplan, der mit der Anlage 1 zu vergleichen ist. Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass sich die schädliche Bodenveränderung außerhalb des alten Gleisbetts befand.

Hinzu kommt ein weiterer Gesichtspunkt. Herr Dipl.-Geol. Störing erläuterte mir, nach seinem Kenntnisstand habe die Reichsbahn bzw. die Deutsche Bahn das Gelände des Bahnhofs Sechtem nicht dazu benutzt, um dort Holzschwellen zu behandeln oder zu lagern. Die starke, punktuelle Konzentration im Bereich des Schachts S 2321 spreche dafür, dass in diesem Bereich Schadstoffe ausgelaufen seien. Gerade wenn es sich so verhält, kann die schädliche Bodenveränderung nicht aus dem üblichen Bahnbetrieb herrühren. Dass es irgendein Altlasten-Signal für einen derartigen Vorfall (Auslaufen von Schadstoffen) gab, ist nicht erkennbar.

Eine Inanspruchnahme der Deutschen Bahn AG als Voreigentümer scheidet aus, weil der Nachweis, die DB AG hätte von der schädlichen Bodenveränderung bei der Veräußerung Kenntnis haben müssen, nicht geführt werden kann.

III. Inanspruchnahme als Verursacher

Ein Ausgleichsanspruch kommt in Betracht, wenn die Deutsche Bahn AG gemäß § 4 Abs. 3 BBodSchG als Handlungsstörer verantwortlich war. Handlungsstörer ist, wer die schädliche Bodenveränderung verursacht hat.

1. Im Bereich des Schachts S 2321 wurde ein mit Teerölen kontaminierter Boden angetroffen. Das Ergebnis der untersuchten Mischprobe weist extrem hohe PAK- bzw. Kohlenwasserstoff-Gehalte im Feststoff aus. Mit Schreiben vom 7.12.2015 hat die Deutsche Bahn AG bestritten, diese Verunreinigung verursacht zu haben. Sie hat ausgeführt:

"Wir weisen aus unserer jahrzehntelangen Praxis in der Altlastensanierung darauf hin, dass PAK-Verunreinigungen aus einer Vielzahl anderer umweltrelevanter Tätigkeiten resultieren können, die auf diesem Gelände erfolgt sein mögen. Wir streiten nicht ab, dass zum Betrieb von Schienenverkehrswegen Holzschwellen eingesetzt worden sind, die mit teeröhlhaltigem Holzschutzmittel behandelt worden sind, dies ist allgemein bekannt. Eine Abgabe des Holzschutzmittels aus der Holzschwelle in den Boden, erst recht in dem hier aufgefundenen Umfang, widerspricht unserer jahrzehntelangen Praxiserfahrung. Derart hohe PAK-Belastungen im Boden sind eher durch eine Havarie mit flüssigen, PAK-haltigen Materialien vorstellbar - mit Holzschwellen eher nicht.

Ein Umgang mit dem Tränkmittel, der eine derartige Havarie verursacht haben könnte, hat auf dem Gelände unserer Kenntnis nach zu keinem Zeitpunkt stattgefunden: Die Holzschwellen werden

zentral für alle Einbauten in einer eigenständigen Anlage getränkt, so dass ein Umgang mit dem Tränkungsmedium auf anderen Flächen nicht erfolgt, sondern holzschutzmittelbehandelte Holzschwellen gewissermaßen einbaufertig an die jeweilige Einbaustelle geliefert werden. Dass eine Havarie für die Verunreinigung ursächlich sein könnte, legt auch der Umstand nahe, dass es sich nach bisherigen Erkenntnissen um eine örtlich begrenzte Kontamination handelt."

Diese Einlassung deckt sich mit der Beurteilung des Dipl.-Geol. Störing. Nach seiner Auffassung spricht die starke, punktuelle Konzentration im Bereich des Schachts S 2321 dafür, dass in diesem Bereich Schadstoffe ausgelaufen sind. Im Übrigen können die Teeröle auch deshalb nicht aus verlegten Schwellen stammen, weil sich die kontaminierte Stelle gerade nicht im Bereich des alten Gleises befindet; vgl. Anlagen 1 und 2.

2. Die Grundbuchrecherche hat ergeben, dass das betroffene Grundstück im Jahr 1933 in das Eigentum des Deutschen Reichs (Reichseisenbahnvermögen) überging. Die Bahnstrecke und der Bahnhof Sechtem wurden ab März 1842 durch die Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft (BCE) errichtet. Die Bahnstrecke wurde am 15.2.1844 in Betrieb genommen. Es gibt eine historische Karte von 1845, auf der die Bahnstrecke dargestellt ist. Im Jahr 1857 wurde die BCE von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft übernommen. Diese Gesellschaft wurde 1880 durch den Preußischen Staat verstaatlicht. Uns liegt vor die von der Deutschen Bahn AG in Auftrag gegebene "Historische Erkundung des Standortes 8543, Rhein-Sieg-Kreis, Teilstandort Bahnhof Sechtem vom April 1999 (Verfasser: Spitzlei & Jossen)". Aus der historischen Erkundung ergeben sich keine Erkenntnisse für die schädliche Bodenveränderung im Bereich des Schachts S 2321.

Die Bemühungen der Verwaltung, über einen Heimatforscher weiterzukommen, haben nicht zu zusätzlichen Erkenntnissen geführt. Damit stehen wir vor dem Problem, dass wir noch nicht einmal Anhaltspunkte haben, wodurch die schädliche Bodenveränderung verursacht worden ist.

3. In Kenntnis des Umstandes, dass gerade bei Umweltschäden der Verursachungsnachweis häufig nicht oder nur schwer zu führen ist, hat der Bundesgerichtshof in seinem Urteil vom 2.4.2004 - V ZR 267/03 -, juris, entschieden, dass der Anspruchsteller die Verursachung durch den früheren Eigentümer beweisen muss (sogenannter Vollbeweis). Danach gilt ein Beweis dann als erbracht, wenn die Auswertung der Beweismittel aus objektiv nachvollziehbaren Gründen ergibt, dass kein vernünftiger und ernsthafter Zweifel an der Verursachung möglich ist. In seinem Urteil vom 11.12.2013 - 18 U 95/11 -, juris (Rz. 164/165) hat das OLG Düsseldorf diese Zusammenhänge wie folgt ausgedrückt:

"Eine Inanspruchnahme als Verursacher setzt den Nachweis voraus, dass der pflichtige Handlungsstörer überhaupt einen Verursachungsbeitrag gesetzt hat. Die Verantwortlichkeit dem Grunde nach, d. h. das "Ob" der Verursachung muss nachgewiesen sein (vgl. OVG Schleswig, Beschluss vom 14. Juli 1995 - 2 M 7/95, zitiert nach juris; VGH München, Beschluss vom 23.06.2004 - 22 CS 04.1048, zitiert nach juris). Insoweit kann eine Verhaltensverant-

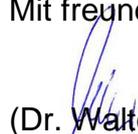
wortlichkeit nicht auf die bloße Möglichkeit eines bestimmten Geschehens gestützt werden (vgl. VGH Mannheim, Beschluss vom 03.09.2002 - 10 S 957/02, zitiert nach juris). § 4 Abs. 3 Satz 1 BBodSchG begründet keine konturenlose Gefährdungshaftung für jegliche Folgen gewerblicher Tätigkeit wegen objektiv gefahrträchtigen Verhaltens (vgl. VGH Mannheim, Beschluss v. 03.09.2002 - 10 S 957/02, zit. Nach juris, Rn. 22).

Die Anforderungen an den Nachweis sind allerdings nicht so hoch anzusetzen, dass im praktischen Ergebnis bei für das Altenlastenrecht typischen Fallkonstellationen die Zustandshaftung den Regelfall bildet. Zum Ausschluss spekulativer Erwägungen und bloßer Mutmaßungen müssen lediglich objektive Faktoren als tragfähige Indizien vorhanden sein, die den Schluss rechtfertigen, dass zwischen dem Verhalten der Person und der eingetretenen Gefahrenlage ein gesicherter Ursachenzusammenhang besteht (vgl. VGH Mannheim, a. a. O.)."

Anders ausgedrückt: Die bloße Möglichkeit, auch die naheliegende Möglichkeit der Verursachung durch die Bahn reicht nicht aus. Es müssen objektive Faktoren nachgewiesen werden, die einen tragfähigen Rückschluss auf die Verursachung zulassen. Derartige Faktoren können wir leider nicht darlegen, geschweige denn beweisen.

Die DB Immobilien, die im Auftrag der Deutschen Bahn AG derartige Forderungsanmeldungen bearbeitet, hat langjährige Erfahrung mit der Abwehr von Ansprüchen, die auf § 24 BBodSchG gestützt werden. Die DB Immobilien hat bereits in dem Schreiben vom 7.12.2015 den Nachweis der Verursachung gefordert. Solange wir zur Verursachung nur Mutmaßungen anstellen können, werden wir leider nicht weiterkommen. Bitte lassen Sie mich wissen, ob Sie sich meiner Empfehlung anschließen.

Mit freundlichen Grüßen


(Dr. Walter)
Rechtsanwalt