

26. 1. Welche Ortsverhältnisse sind entscheidend für die Frage, ob Erschütterungen von Häusern durch Kraftwagen einer Omnibuslinie zulässig sind?

2. Wie weit ist beim Betriebe der Omnibuslinie Rücksicht auf die Straßenanwohner zu nehmen?

BGB. § 906.

V. Zivilsenat. Ur. v. 8. Juli 1931 i. S. J. (Kl.) w. B. B. UG. (Wekl.). V 9/31.

- I. Landgericht I Berlin.
- II. Kammergericht daselbst.

Der Kläger ist Grundstückseigentümer in Berlin-Dahlem, P. Allee. Mit Genehmigung des Polizeipräsidenten nahm die verklagte Gesellschaft im Jahre 1929 eine neue Omnibuslinie in Betrieb, die am Hause des Klägers vorbeifährt. Sie läßt dort regelmäßig einstöckige, mit Luftbereifung versehene Kraftwagen laufen, stellt aber an Sonn- und Feiertagen zweigeschossige Omnibusse mit Kollgummireifen ein. Der Kläger behauptet, durch diese letztbeschriebenen Wagen würden starke Erschütterungen verursacht, welche die Standfestigkeit seines Hauses und die Gesundheit der Bewohner gefährdeten. Der Betrieb habe namentlich auch infolge der schlechten Beschaffenheit der dortigen Straßenpflasterung, die für solchen Verkehr nicht geeignet sei, so schlimme Wirkungen. Dahlem sei ein besonders ruhiger Willenborort, in dem solche Fahrzeuge bisher nicht verwendet worden seien. Das Klagebegehren geht dahin: die Beklagte zu verurteilen, Erschütterungen des Hausgrundstücks des Klägers durch die an Sonn- und Feiertagen verkehrenden zweigeschossigen Kraftomnibusse zu

unterlassen und zu diesem Zweck den Betrieb zweigeschossiger Kraftomnibusse in der B. Allee einzustellen.

Die Beklagte beruft sich darauf, daß die Einrichtung der neuen Linie unter Zurückweisung der Einsprüche der Anlieger polizeilich genehmigt worden sei. Sie macht weiter geltend, die Beeinträchtigung des Klägers in der Benutzung seines Grundstücks durch die Verwendung zweigeschossiger, nicht mit Luftbereifung versehener Wagen sei nur unwesentlich; sie sei auch durch eine ortsübliche Benutzung des Nachbargrundstücks, nämlich der Straße, herbeigeführt; denn in Groß-Berlin würden viele Straßen mit zweigeschossigen Omnibuswagen befahren.

Der Kläger unterlag in zwei Rechtszügen. Seine Revision führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

#### Gründe:

Für das Klagebegehren kommen als rechtliche Grundlagen die §§ 1004, 906 BGB. in Betracht. Der Kläger verlangt die Unterlassung von Störungen, die nach seiner Behauptung in unzulässiger Weise sein Eigentum beeinträchtigen. Klagverpflichtet ist zutreffendenfalls die Beklagte als die Störerin. Die Einrichtung der neuen Linie ist allerdings gemäß § 37 GewD. polizeilich genehmigt worden. Das steht aber nicht entgegen einer Klage auf Unterlassung einzelner Betriebsmaßnahmen, welche die Aufrechterhaltung des Betriebs der Linie nicht hindern würde (vgl. RGZ. Bd. 44 S. 227, Bd. 59 S. 70, Bd. 62 S. 131, Bd. 73 S. 270).

Das Kammergericht ist zur Abweisung der Klage gelangt, weil etwaige Erschütterungseinwirkungen auf das Grundstück des Klägers durch eine Benutzung des Straßengrundstücks herbeigeführt worden seien, die ortsüblich sei. Hierzu wird ausgeführt: Es komme auf die Ortsüblichkeit gerade im besonderen Stadtteil Berlin-Dahlem an. Aber auch dort verkehrten, wie dem Berufungsgericht bekannt sei, schwere Lastwagen sowie eine andere mit zweigeschossigen Wagen betriebene Omnibuslinie. Die Behauptung des Klägers, die hier in Betracht kommende Straße sei in besonders schlechtem Pflasterungsstande, sei unerheblich, weil sich die Frage der Ortsüblichkeit nicht nach dem Zustand der Straße im Einzelfall richten könne. Entstände dem Kläger Schaden aus ordnungswidrigem Zustand der Straße, so müsse er sich an die Stadt Berlin als die dafür Verantwortliche halten.

Der hiergegen gerichtete Revisionsangriff, das Berufungsurteil lasse eine ausreichende Erörterung der tatsächlichen Verhältnisse vermissen, ist begründet. Dies allerdings nicht in dem Sinne, wie ihn der Kläger erhebt, daß es nur auf die Verhältnisse in Berlin-Dahlem ankomme. Dieser Standpunkt, dem sich das Kammergericht angeschlossen hat, kann nicht gebilligt werden. Vielmehr ist die Entscheidung nicht lediglich aus den Besonderheiten dieses örtlich begrenzten Bezirks zu entnehmen, sondern aus den Orts- und Verkehrsverhältnissen der Stadtteile und Straßenzüge insgesamt, durch welche die streitige Omnibuslinie fährt. Die Ortsüblichkeit im Sinne des § 906 BGB. erfordert eine gegenwärtige gleichartige Benutzung einer Mehrheit von Grundstücken derselben örtlichen Lage. Dazu hat das Reichsgericht allerdings häufig ausgesprochen, daß ein einzelner abgegrenzter Bezirk einer Ortschaft, insbesondere einer Großstadt, dann als besonderes Vergleichsgebiet zu betrachten sein und bei Beurteilung der örtlichen Verhältnisse eine selbständige Bedeutung haben könne, wenn er durch die Art seiner Bebauung oder des dortigen Wirtschaftslebens ein besonderes, von anderen Stadtteilen erkennbar unterschiedenes Gepräge trage (RGZ. Bd. 105 S. 217; WarnRspr. 1915 Nr. 285, 1919 Nr. 64; JW. 1930 S. 2934 Nr. 9). Wohl mag sich die Willenkolonie Dahlem von anderen Stadtteilen Berlins durch besondere Ruhe und Abgeschlossenheit unterscheiden. Aber es handelt sich hier um eine Einwirkung, die nicht von einer örtlich beschränkten (lokalisierten) Straßengrundstücksbenutzung ausgeht, sondern von einer solchen, die sämtliche von der Omnibuslinie berührte Straßen umfaßt. Weil die Straßenzüge dazu bestimmt sind, dem durchlaufenden Verkehr zu dienen, kann für die Frage, ob sich die Benutzung eines Straßengrundstücks durch eine Verkehrseinrichtung in der besonderen Art und dem Maß der stattfindenden Benutzung in den Grenzen des Ortsüblichen hält, nicht ein einzelner Teil der im Gesamtverlauf benutzten Straßen herausgeschnitten und für sich behandelt werden. Vielmehr ist die Linienführung und das durch sie benutzte Gelände im ganzen anzusehen. Denkbar ist, daß sich auch bei solcher Betrachtungsweise eine bestimmte Benutzungsart als der Ortsübung widersprechend ergibt; so z. B. das Fahren besonders schwerer und lärmender Wagen in einem ruhigen Kurort oder auch die Benutzung solcher Wagen für eine Linie, die zwar in einer Großstadt liegt, die aber nur solche Stadtteile berührt, welche

durch besondere Ruhe ausgezeichnet sind, und die auch ihrer Führung nach kein wichtiges Glied des allgemeinen großstädtischen Verkehrs ist, also nicht etwa eine Ausfallverbindung aus dem Stadtimern heraus oder eine wichtige Querverbindung darstellt. Jedenfalls aber sind die Bedürfnisse des Verkehrs das vorwiegend Entscheidende. Ist ein bestimmter Stadtteil zunächst durch besondere Ruhe von anderen unterschieden, so kann er sich deswegen doch nicht dem sich aus seiner Lage in oder in der Nähe einer Großstadt ergebenden Schicksal entziehen, in den Allgemeinverkehr hineinzuwachsen. Es geht nicht an, daß sich bestimmte Gegenden oder einzelne Straßen, um sich die ursprüngliche Eigenart zu erhalten, als Hindernisse der notwendigen Verkehrsentwicklung einschleichen. Der Bewohner von Dahlem kommt nicht nur als solcher, sondern auch als Einwohner von Groß-Berlin in Betracht. Andererseits ist jedoch in der Berücksichtigung solcher Verkehrsbedürfnisse die Großstadt, wie schon angedeutet, nicht notwendig als einheitliches Ganzes anzusehen. Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Betriebe haben, soweit das mit ihren Verkehrszwecken vereinbar ist, auf die Straßenanwohner Rücksicht zu nehmen und auch örtliche Besonderheiten zu beachten. Die starke Beeinträchtigung der an verkehrreichen Straßen liegenden Häuser durch die von schweren Kraftwagen herrührenden Erschütterungen ist bekannt. Die Leiter eines Verkehrsunternehmens müssen darauf bedacht sein, durch die Wahl und die Handhabung der Betriebsmittel diese Schädigungen möglichst herabzumindern.

In erster Reihe ist es Aufgabe der Verwaltungsbehörden, diese Gesichtspunkte bei der Einrichtung der Verkehrslinien und bei der polizeilichen Betriebsüberwachung zu beachten. Aber es ist doch dem Straßenanlieger unbenommen, sich gegen eine bestimmte Betriebsbehandlung auf Grund seiner bürgerlichrechtlichen Eigentümerbefugnisse zu wenden (§§ 903, 906 BGB.). Mag auch die Stellungnahme der Verwaltungsbehörde, die eine Linienführung und Betriebsart genehmigt hat, den Gerichten ein starkes Beweiszeichen dafür sein, daß sich die vom Straßenanlieger beanstandete Handhabung in ortsüblichen und verkehrsnotwendigen Grenzen halte, so ist sie doch nicht schlechthin entscheidend. Vielmehr muß das Gericht selbständig prüfen, ob die beanstandete Einwirkung das nach § 906 BGB. zulässige Maß überschreitet.

Demgemäß kommt es hier — außer der bisher noch nicht be-

handelten Frage, ob es sich um wesentliche Einwirkungen handelt — darauf an, ob der Betrieb mit zweistöckigen Omnibussen ohne Luftbereifung in Ansehung der Gesamtstrecke der streitigen Linie und ihrer Bestimmung im Verkehrsnetz ortsüblich ist. Zur Beantwortung dieser Frage muß das Kammergericht prüfen, ob etwa die von der Linie berührten Stadtteile sämtlich oder überwiegend besonders ruhige und villenartig bebaute Wohnviertel sind; welchen Umfang der von ihr zu bewältigende Verkehr hat; ob in Anbetracht der Verkehrsbedürfnisse eine Schonung der Straßenanwohner durch Benutzung leichterer Wagen möglich und angebracht ist. Der Kläger hatte hervorgehoben, daß auch angesichts der schlechten Pflasterung der P. Allee die Benutzung besonders schwerer Wagen zu verbieten sei. Zwar ist, wie das Berufungsgericht richtig sagt, nicht die Beklagte, sondern die Stadt Berlin für den Zustand der Straßen verantwortlich. Ist aber die ganze Pflasterung der Straße — nicht nur an einzelnen schadhafte Stellen — in besonders schlechtem Zustande, so kann das einmal ein Anzeichen dafür sein, daß diese Straße doch nicht zur Aufnahme großen Verkehrs bestimmt ist. Es kann aber auch eine solche Sachlage als Dauerzustand den Verkehrsunternehmer nötigen, sich mit seiner Betriebsart (Schwere der Wagen, Schnelligkeit der Fahrt) dieser Beschaffenheit der Straße anzupassen, wenn er nicht die in § 906 BGB. gesetzten Grenzen zulässiger Einwirkungen überschreiten will. Das Kammergericht muß daher auch diese Behauptung des Klägers berücksichtigen. . . .