

66. 1. Müssen Bahnanlieger die bei elektrischem Betriebe der Eisenbahn gewöhnlichen Stromeinwirkungen dulden?

2. Können auf das preußische Eisenbahngesetz Schadensersatzansprüche wegen Zuführung elektrischer Ströme gegründet werden, wenn dadurch zwar keine Sachbeschädigung, wohl aber eine Entwertung des der Eisenbahn benachbarten Grundstücks verursacht wird?

RG. § 906. Preuß. Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (GS. S. 505) — EifG. — §§ 14, 25.

V. Zivilsenat. Ur. v. 21. Oktober 1931 i. S. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.) w. U.-Werke AG. (kl.). V 43/31.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Die Klägerin stellt magnetische Instrumente her. Deren Einstellung und Abstimmung kann sie nur an einem Ort vornehmen, der magnetisch völlig störungsfrei ist. Ein solcher war mit Hilfe des magnetischen Observatoriums in Potsdam auf einem Grundstück in W. gefunden worden, welches die Klägerin für 20 Jahre pachtete. In einem dort errichteten Beobachtungshause wurde seit 1923 die Abstimmung der Instrumente vorgenommen. In einer Entfernung von 300 Metern von diesem Grundstück liegt die Bahnstrecke Berlin-Potsdam der Berliner Vorortbahn. Diese wird seit dem Herbst 1928 elektrisch unter Verwendung von Gleichstrom betrieben, nachdem seit dem Frühjahr 1928 Probezüge für die neue Betriebsweise gefahren worden waren. Die Klägerin bemerkte seit der Zeit Störungen in ihrer Tätigkeit dadurch, daß von der elektrisch betriebenen Bahnlinie magnetische Strömungen ausgingen. Deswegen verlegte sie im Winter 1928/29 ihre Beobachtungsstelle nach B.

Die Klägerin verlangte sodann von der Beklagten Zahlung der Kosten und Mehraufwendungen im Betriebe, die ihr durch die Verlegung erwachsen seien und noch entstehen würden. Im Rechtsstreit begehrte sie Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 14000 RM. nebst Zinsen als Ersatz der bisher entstandenen Unkosten sowie die Feststellung, daß die Beklagte ihr auch über diesen Betrag hinaus alle Schäden zu ersetzen habe, die dadurch entstanden seien und noch

entstehen würden, daß sie infolge der Einführung des elektrischen Bahnbetriebes ihre Beobachtungsstation von W. nach B. habe verlegen müssen. Die Klägerin stützt ihr Begehren darauf, daß sie die Beklagte auf die durch die neue Betriebsweise verursachten Störungen aufmerksam gemacht und daß diese es unterlassen habe, für Abhilfe zu sorgen, was durch Betrieb mit Wechselstrom anstatt Gleichstrom oder durch Einpanzerung des Beobachtungshauses möglich gewesen sei. Die Beklagte bestreitet jegliche Haftung, weil solche Einwirkungen von elektrisch betriebenen Eisenbahnen auf benachbarte Grundstücke in Anbetracht der heutigen Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse ertragen werden müßten; weil ferner die Wahl von Gleichstrom und nicht von Wechselstrom als Betriebsart technisch und wirtschaftlich richtig gewesen sei, indem Wechselstrom in Anlage und Betrieb teurer gewesen wäre und Schädigungen anderer, schlimmerer Art für die Anlieger mit sich gebracht hätte; endlich weil sie vom Betriebe der Klägerin nichts gewußt und diese den Betrieb verlegt habe, ohne ihr Zeit zu Schutzmaßnahmen zu lassen, welche übrigens mit voller Wirkung gar nicht möglich gewesen seien.

Nachdem das Landgericht die Klage abgewiesen hatte, erklärte das Kammergericht den Klagenanspruch auf Zahlung dem Grunde nach für berechtigt und traf die Feststellung, daß die Beklagte der Klägerin allen durch die Verlegung der magnetischen Beobachtungsstation entstehenden Schaden zu ersetzen habe. Die Revision der Beklagten führte zur Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Gründe:

Die Arbeiten zur Abstimmung und Einstellung der magnetischen Instrumente der Klägerin in deren Beobachtungsstation wurden durch elektrische Erdströme gestört, die von der 300 Meter entfernt liegenden, mit Gleichstrom elektrisch betriebenen Bahnlinie ausgingen. Ob die Einwirkungen in der Umgebung der Bahnstrecke nur beim Fahren von Zügen oder auch in der verkehrsfreien Zeit stattfinden, hat das Berufungsgericht nicht festgestellt. Die Klägerin teilte der Beklagten in einem Briefe vom 22. Mai 1928 mit, sie müsse wegen der Störungen ihren Betrieb in W. aufgeben und einen anderen Ort für die Errichtung eines Beobachtungshauses suchen. Im Winter danach erfolgte die Verlegung.

Die aus diesem Sachverhalt hergeleitete Schadenersatzforderung

wegen der Betriebsverlegung prüft das Kammergericht zunächst an Hand der von der Klägerin angeführten Gesetzesbestimmungen, nämlich des § 26 GewD., des § 823 BGB. in Verb. mit § 862 daj., der §§ 74, 75 Einl. z. Preuß. RR., §§ 29 bis 31 RR. I 8 und des Art. 153 RVerf. Mit Recht wird § 26 GewD. ausgeschaltet, weil eine Eisenbahnunternehmung nicht unter dieses Gesetz fällt (§ 6 GewD.). Weiter führt das Kammergericht aus: Die Anwendung der übrigen erwähnten Vorschriften zugunsten der Klägerin scheitere daran, daß die von der Beklagten geübte Benutzung ihres Bahngrundstücks nach den örtlichen Verhältnissen bei Grundstücken in dieser Lage gewöhnlich sei und die Anlieger deswegen die sich aus solcher Benutzung ergebende Einwirkung zu dulden hätten. Zugunsten der Klägerin griffen aber sowohl § 14 wie § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 durch. Wenn der Eisenbahnunternehmer Anlagen, die zum Schutze der Anlieger gegen Nachteile in der Benutzung ihrer Grundstücke erforderlich, technisch ausführbar und mit den Zwecken des Unternehmens vereinbar waren, zum mindesten fahrlässig unterlassen habe, so sei er nach § 14 EisG. zum Ersatz des dadurch verursachten Schadens verpflichtet; dabei sei unerheblich, ob etwa der Anlieger die durch Schutzmaßnahmen zu hindernden Einwirkungen nach § 906 BGB. würde dulden müssen. Die Voraussetzungen solcher Schadensersatzpflicht lägen vor. Denn die Beklagte sei verpflichtet gewesen, sich um Abhilfe zugunsten der Klägerin zu bemühen, nachdem diese ihr mitgeteilt habe, sie müsse ihren Betrieb in W. wegen der stattfindenden Störungen aufgeben. Nach dem Gutachten des Sachverständigen A. sei anzunehmen, daß die Einwirkung bei geeigneten Schutzmaßnahmen, insbesondere bei Einpanzerung des Beobachtungshauses, auf ein erträgliches Maß herabgemindert worden wäre. Hätte das auch erhebliche Kosten, möglicherweise höhere als die Betriebsverlegung, verursacht, so würden sie doch keinesfalls so hoch gewesen sein, daß durch sie der wirtschaftliche Erfolg des elektrischen Betriebes auf der Strecke in Frage gestellt worden wäre. Deswegen sei die Beklagte für die Kosten der Betriebsverlegung ersatzpflichtig. Weiter lägen aber auch die Voraussetzungen des § 25 EisG. vor, wonach der Eisenbahnunternehmer für Ersatz allen Schadens hafte, der bei der Beförderung auf der Bahn an Sachen entstehe. Dabei komme es nicht darauf an, ob der Schaden auf einen bestimmten Beförderungsvorgang oder auf den Betrieb im ganzen zurückzuführen

fei. Auch sei unerheblich, ob etwa die Einwirkungen nach § 906 BGB. zu dulden gewesen seien; denn dieser Erfasungsanspruch übersteige die Grenzen des Nachbarrechts. Die Rechte aus § 14 und § 25 EifG. seien nicht nur dem Grundeigentümer, sondern auch der Klägerin als Pachtbesitzerin zuzubilligen.

Die Revision wendet sich mit Recht gegen die Anwendung der §§ 14 und 25 EifG.

1. Die Vorschrift des § 14 verpflichtet den Eisenbahnunternehmer, alle Anlagen einzurichten, „welche die Regierung nötig findet, damit die der Bahnlinie benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachteile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden“. Es handelt sich hier um eine Bestimmung öffentlichrechtlicher Natur darüber, welche Anlagen die Verwaltungsbehörde zum Schutze der Anlieger anzuordnen und der Eisenbahnunternehmer danach auszuführen hat. Solche Anordnung kann nach freiem Ermessen der Behörde auch noch nach der Betriebseröffnung erfolgen. Aus dieser Gesetzesbestimmung hat die Rechtsprechung den Satz entwickelt, daß der Unternehmer im Rahmen der technischen Ausführbarkeit und der Vereinbarkeit mit den Zwecken des Unternehmens auch noch andere als die von der Verwaltungsbehörde bestimmten Anlagen einzurichten habe, wenn sich solche nachträglich als zum Schutze der Anlieger nötig herausstellen, und daß er den Nachbarn für die Schadensfolge einer Unterlassung solcher Anlagen hafte, wenn ihm ein Verschulden zur Last falle (RGZ. Bd. 32 S. 283, Bd. 37 S. 269, Bd. 122 S. 137/138).

Fehl geht allerdings die Meinung der Revision, diese Anwendung des § 14 EifG. komme nach den Bestimmungen des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 (jetzt in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1930, RGBl. II S. 369) nicht mehr in Betracht. Das Gesetz vom 3. November 1838 ist nicht außer Kraft gesetzt worden (§ 16 RBahnG.). § 37 RBahnG. enthält zwar neue Vorschriften über die Zustimmung der Reichsregierung zu Eisenbahnbauten und über die Anhörung der Landesbehörden, wodurch die bisherigen Zuständigkeiten geändert worden sind; aber der sachliche Inhalt des § 14 des Gesetzes von 1838 ist bestehen geblieben (vgl. Fritsch Eisenbahngesetzgebung 3. Aufl. S. 74 Anm. 21). Übrigens gibt § 37 Abs. 5 RBahnG. für Neubauten die inhaltlich gleiche Vorschrift: „Die Gesellschaft hat dafür einzustehen, daß

ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.“

Rechtsirrig ist aber die Ansicht des Kammergerichts, bei der aus § 14 EißG. zu ziehenden Folge privatrechtlicher Schadensersatzpflicht für schuldhaftige Unterlassung notwendiger und möglicher Schutzanlagen komme es nicht darauf an, ob der Besitzer des in der Nähe der Bahnstrecke liegenden Grundstücks die von dieser ausgehende Einwirkung nach § 906 BGB. als ortsüblich dulden müsse. Die Verwaltungsbehörde mag Schutzmaßnahmen nach ihrem Ermessen bestimmen können, ohne aus dem Privatrecht herzuleitenden Beschränkungen zu unterliegen. Insofern greift vielleicht die Bestimmung des § 14 weiter als die sich aus dem Nachbarrecht ergebenden privatrechtlichen Verpflichtungen. Aber bei Bemessung des Umfangs der aus § 14 herzuleitenden rein privatrechtlichen Schadensersatzpflicht sind die gesetzlich bestehenden, insbesondere die nachbarrechtlichen Eigentumsbeschränkungen zu beachten. Eine solche Haftung des Unternehmers tritt nur da ein, wo sich durch die Anlagen der Bahn und die demnächstige Gestaltung der örtlichen Verhältnisse in ungewöhnlicher Weise schädigende Einwirkungen auf die angrenzenden Grundstücke ergeben (RÖZ. Bd. 53 S. 25). Davon aber kann nicht die Rede sein, wenn sich die Einwirkung in den nach § 906 BGB. zulässigen Grenzen hält. Derartige muß nach der Rechtsordnung jeder Nachbar dulden. Er kann auch aus der Sonderbestimmung des § 14 EißG. keine Ansprüche dagegen herleiten.

Hiernach war gegenüber dem auf diese Gesetzesbestimmung gegründeten Schadensersatzanspruch der Beklagten die Verteidigung offen zu lassen, daß die Einwirkung durch die elektrischen Erdströme auf das von der Klägerin gepachtete Grundstück — auch elektrische Ströme fallen unter § 906 BGB. — von einer Benutzung des Bahngrundstücks ausgehe, die nach den örtlichen Verhältnissen bei Grundstücken dieser Lage gewöhnlich sei. In der Beziehung ist den Ausführungen des Berufungsgerichts beizutreten, daß die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Bahnstrecke eine organische und notwendige Fortentwicklung des bisherigen Betriebes sei. Wie sich bei Dampfbetrieb die Bahnanlieger gewöhnliche Rauch- und Rußzuführungen gefallen lassen müssen, so müssen sie bei elektrischem Betriebe die gewöhnlichen, bei dieser Anlage nicht zu vermeidenden Stromeinwirkungen erdulden, es sei denn, daß die Vorschriften des § 25 EißG. oder des Reichshaftpflicht-

gescheh eingreifen. Es handelt sich beim elektrischen Betriebe nicht um eine ungewöhnliche oder übermäßige Benutzung der Bahngrundstücke (vgl. RÖB. Bd. 81 S. 216, besonders S. 225). Solcher Betrieb mit seinen natürlichen Auswirkungen ist der ordnungs- und gesetzmäßige Zustand, den auch die Klägerin hinzunehmen hat. Allerdings ist nur eine solche Einwirkung als ortsüblich anzusehen, wie sie eine technisch einwandfreie Bahnanlage gewöhnlich mit sich bringt. Daß aber in dieser Richtung etwas verfehlt worden sei, ist nirgends behauptet worden oder sonst hervorgetreten.

Verlagt schon hiernach der § 14 EißG. als Klagegrundlage, so bedarf es keiner Prüfung mehr, ob nach Lage der Sache überhaupt von einem Verschulden der Beklagten die Rede sein könnte, und ob der Berufsrichter die Möglichkeit wie auch die Zumutbarkeit wirksamer Maßnahmen zum Schutze des besonders gearteten Betriebes der Klägerin ausreichend festgestellt hat.

2. Die von der Klägerin auf einem gepachteten Grundstück errichtete Beobachtungsstation ist durch die von der elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecke ausgehenden und auf sie einwirkenden Erdströme für die Zwecke der Klägerin unbrauchbar geworden, weil die dort vorzunehmende Einstellung und Abstimmung der sehr feinen Instrumente nur an einem Orte geschehen kann, der magnetisch völlig störungsfrei ist. Die früher vorhandene Eigenschaft völliger Freiheit von magnetischen Störungen ist dem Grundstück durch den Betrieb der Beklagten verloren gegangen. Damit wurden zwar die Instrumente selbst weder zerstört noch angegriffen; wohl aber fehlte nun eine früher vorhandene, besondere örtliche Beschaffenheit, die zu ihrer Regulierung notwendig war. Auch das Grundstück wurde nicht in seiner körperlichen Masse beschädigt. Ihm wurde nur eine besondere Eigenschaft genommen, wodurch eine Verschlechterung, nämlich eine Entwertung hinsichtlich der durch die Verpachtung an die Klägerin ihm gegebenen besonderen Bestimmung, und so eine Schädigung des Besitzers bewirkt wurde.

Ein solcher schädigender Eingriff durch Immission, der keine körperliche Beschädigung, keine Substanzveränderung einer Sache hervorbringt, kann nicht angesehen werden als ein „Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht“ (§ 25 EißG.). Ein Eingriff in fremdes Eigentum

durch Immissionen fällt nicht unter § 25, solange er nicht eine Substanzbeschädigung der fremden Sache zur Folge hat. Diese Beschränkung der Vorschrift auf Sachbeschädigung im engeren Sinne, auf Substanzbeschädigung, unter Ausschcheidung der Haftung der Bahn für sonstige nachteilige Einwirkungen aus den von ihrem Betriebe ausgehenden Immissionen ergibt sich zunächst aus der Rechtslage, wie sie zur Zeit der Erlassung des Gesetzes von 1838 im weitaus größten Teile Preußens bestand. Das Preussische Allgemeine Landrecht enthielt keine Bestimmungen über die Unzulässigkeit übermäßiger Immissionen (Dernburg Preuß. Privatrecht Bd. 1 S. 523 § 220 unter 4). Erst der Plenarbeschluß des Preussischen Obertribunals vom 7. Juni 1852 (ObTrib. Bd. 23 S. 252) gab die Grundlage für die spätere preussische Praxis, daß der Eigentümer das gemeinübliche Maß übersteigende Immissionen nicht zu dulden habe. Da sich das damals in Preußen vorwiegend geltende Gesetzbuch mit dem Begriff der Immissionen überhaupt nicht befaßte, kann nicht angenommen werden, daß das Eisenbahngesetz von 1838 Benachteiligungen eines Grundbesitzers durch Immissionen ohne Substanzverletzung als „Schaden an Sachen“ habe ansehen wollen, zumal da der unmittelbare Sinn dieser Gesetzesworte nicht für eine solche Ausdehnung spricht.

Dies Ergebnis wird als richtig bestätigt durch einen Vergleich mit dem Inhalt des Reichshaftpflichtgesetzes, das für das ganze Reich eine Haftung des Eisenbahnunternehmers für Personenschäden festlegen sollte, wie sie für Preußen bereits nach § 25 EifG. bestand (Motive zum Entwurf des Reichshaftpflichtgesetzes im Stenogr. Bericht über die Verhandlungen des Reichstags I. Legislatur-Periode I. Session 1871 Bd. 3 S. 68ffg.). Der Gesetzgeber lehnte sich dabei bewußt an den Inhalt der preussischen Bestimmungen an. Nun gibt aber § 1 RfG. einen Schadenserforschungsanspruch nur bei Tötung oder Körperverletzung eines Menschen, also bei Beschädigung der körperlichen Substanz. Auch im Sinne des § 25 EifG. liegt ohne solche kein Schaden an einer Person vor. Dementsprechend ist gleichfalls eine Substanzbeschädigung zu fordern, um von einem unter diese Bestimmung fallenden Schaden an Sachen reden zu können.

Die Nichtanwendung des § 25 a. a. O. auf Latbestände, wo zwar Immissionen, aber keine Sachbeschädigungen vorliegen, entspricht der bisherigen Rechtsprechung des Reichsgerichts. In RfG. Bd. 70

§. 150 wird zwar in einem Falle der Einwirkung durch Rauch und Ruß bei der Prüfung, ob die für Ansprüche aus unerlaubter Handlung geltende dreijährige Verjährung Platz greife, der § 25 EißG. für anwendbar erklärt. Aber es wird dort bei der Prüfung des Klagenspruchs doch ausgesprochen, der verklagte Eisenbahnunternehmer habe nach allgemeinen Grundsätzen Schadensersatz zu leisten, und zwar nur für solche schädlichen Einwirkungen, die über das nach § 906 BGB. zulässige Maß hinausgingen; die gewöhnlich von einem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Einwirkungen müßten sich die Nachbarn als unvermeidlich gefallen lassen. Im Urteil V 328/09 (JW. 1910 S. 580 Nr. 15) wird die Schadensersatzpflicht des Eisenbahnunternehmers für Grundstücksentwertungen durch Rauch, Ruß und Geräusch aus dem allgemeinen Rechtsatz hergeleitet, daß der Grundeigentümer für übermäßige (§ 906 BGB.) schädliche Einwirkungen aus einem staatlich genehmigten Betriebe ohne weiteres Schadensersatzberechtigt sei, weil ihm da die Abwehrklage versagt sei. Dabei wird erwähnt, daß man bei unmittelbarer Anwendung des § 25 EißG. fragen könne, ob dann nicht der Eisenbahnunternehmer für jeden Schaden aufzukommen habe, auch für den, der nicht durch übermäßige und nach den örtlichen Verhältnissen ungewöhnliche Einwirkungen verursacht sei. Im Urteil V 567/09 (WamRspr. 1910 Nr. 447) wird ein Schadensersatzanspruch wegen Wertverringerung eines Grundstücks durch Rauch, Lärm und Erschütterungen ebenfalls aus dem eben erwähnten allgemeinen Rechtsgrundsatz für berechtigt erklärt und dabei dem Unternehmer die Verteidigung aus § 906 BGB., daß solche Einwirkungen ortsüblich seien, offen gelassen. Andererseits ist § 25 EißG. als selbständige Rechtsgrundlage für einen Entschädigungsanspruch des Grundeigentümers da anerkannt worden, wo Substanzbeschädigungen von Sachen durch Einwirkungen des Zugverkehrs vorlagen (Urt. V 444/28, abgedruckt JW. 1930 S. 3096 Nr. 6 und SeuffArch. Bd. 84 Nr. 49). In solchen Fällen konnte die Schadenshaftung aus § 25 ausgesprochen werden ohne Prüfung, ob etwa die Einwirkungen (Erschütterungen), welche den Sachschaden (Risse im Hause) verursacht hatten, auf ortsüblicher Benutzung des Eisenbahngrundstücks beruhten und daher nach § 906 BGB. nicht rechtswidrig waren. Wollte man aber die Immissionen als solche, ohne Rücksicht darauf, ob sie das Grundstück beschädigt haben oder nicht, unter § 25 EißG. bringen, so wäre in der Tat die in V 328/09 angedeutete Folge un-

abweislich, daß der Eisenbahnunternehmer dann für jede noch so geringe Einwirkung, die einen Nachbarn irgendwie benachteiligte, haften würde, weil § 25 die Ersatzpflicht „für allen Schaden“ anordnet. Das wäre aber ein für das wirtschaftliche Bestehen der Eisenbahnen unerträgliches Ergebnis, das nicht im Sinne des Gesetzes liegen kann.

Aus diesen Gründen kann eine vom Eisenbahngrundstück ausgehende Einwirkung auf ein Nachbargrundstück, die nicht die Folge einer Sachbeschädigung, wohl aber die einer Entwertung des Grundstücks in anderer Beziehung gehabt hat, nicht als Verursachung eines Schadens am Grundstück im Sinne des § 25 EifG. gelten. Daraus ergibt sich nicht etwa eine für den Grundbesitzer unerträgliche Lücke; vielmehr reichen zu seinem Schutze die allgemeinen Rechtsregeln aus, nach denen die Folgen solcher Immissionen zu beurteilen sind. Kann der Grundeigentümer nach § 906 BGB. die von der Bahnanlage ausgehende Einwirkung als nur unwesentlich in ihren Wirkungen oder als aus einer ortsüblichen Benutzung des Bahngrundstücks herrührend nicht verbieten, so ist ihm auch ein Schadensersatzanspruch versagt. Er muß auch dem Eisenbahnunternehmer gegenüber das dulden, was allgemein berechtigt ist. Geht aber die Immission über das nach § 906 BGB. zulässige Maß hinaus, so ist ihm ein Schadensersatzanspruch nach allgemeinen Grundsätzen zuzubilligen, weil ihm die Abwehrklage gegen die rechtswidrige Einwirkung versagt ist (vgl. RGZ. Bd. 100 S. 69, Bd. 101 S. 102, Bd. 104 S. 84). Erst wenn eine Immission eine Substanzbeschädigung verursacht hat, greift § 25 EifG. ein, wobei es dann nicht darauf ankommt, ob die Einwirkung als solche zulässig oder unzulässig war. Nur diese Auslegung der Vorschrift führt zu einem Ergebnis, das den Belangen beider Teile gerecht wird. Hiernach versagt auch § 25 EifG. als Rechtsgrundlage für den Schadensersatzanspruch der Klägerin.

3. Aus der rechtsirrtumsfreien Annahme des Berufungsgerichts, die vagabundierenden Ströme rührten von ortsüblicher Benutzung des Bahngrundstücks her, ergibt sich, daß die Klägerin auch aus sonstigen Rechtsvorschriften keinen Schadensersatzanspruch entnehmen kann. Es liegt keine widerrechtliche Verletzung ihres Besitzes oder ihres Gewerbebetriebes vor. Überhaupt ist kein ihr zustehendes Recht beeinträchtigt worden, weil ihre Rechtsstellung sich in der durch § 906 BGB. gegebenen Begrenzung hielt. Bedarf sie für ihren Gewerbe-

betrieb einer ganz besonderen Ortsbeschaffenheit, so ist es ihre Sache, sich diese zu verschaffen und für die Dauer zu sichern. Das muß die Klägerin als Last ihres Gewerbes hinnehmen. Sie hatte kein Anrecht darauf, daß die ganz besonderen Vorbedingungen für ihre Beobachtungsstelle ihr erhalten blieben und nicht von außen durch an sich zulässige Vorgänge gestört wurden.