

22. 1. Ist der Rechtsweg zulässig für einen Schadensersatzanspruch gegen das Unternehmen „Reichsautobahnen“ aus angeblich unzulässigen nachbarlichen Einwirkungen?

2. Wie gestaltet sich die Anwendung des § 906 BGB. auf lästige Einwirkungen, die von der Reichsautobahn aus auf Nachbargrundstücke stattfinden?

BGB. § 13. Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 27. Juni 1933 (RGBl. II S. 509) — RWBG. — BGB. § 906.

V. Zivilsenat. Urf. v. 9. Januar 1939 i. S. Reichsautobahnen (Bekl.) w. Frau M. (M.). V 154/38.

I. Landgericht Köln.  
II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin ist Eigentümerin eines in D.-Sch. bei Köln an der M.er Straße gelegenen Hauses. Die R. Straße, die am Hause der Klägerin von der M.er Straße abzweigte, wurde inzwischen geschlossen. Im Jahre 1934 wurde die Reichsautobahnstrecke Köln—Düsseldorf gebaut. Sie führt an der Westseite des Hauses im Zuge der R. Straße vorbei und verläuft dort auf einem 4 m hohen Damm. Die Klägerin behauptet, die Entfernung von ihrem Hause betrage nur 4,80 m, während der Beklagte angibt, der Ansaß der Böschung liege in einer Entfernung von 4,80 m bis 5,20 m, die Fahrbahn aber sei 8,20 m bis 8,80 m entfernt. Die Klägerin trägt vor: Ihr Haus habe durch die Anlage der Autobahn und den Fahrbetrieb auf dieser stark gelitten. Ihm seien Licht und Luft entzogen; Geräusche, Erschütterungen, grelle Lichtscheine, Staub, Regenspritzer, Motorgase wirkten stark belästigend und schädigend auf das Haus und seine Bewohner ein. Verschiedene Mieter des Hauses hätten erklärt, die Wohnung räumen zu müssen; andere wollten den Mietzins herabgesetzt haben. So sei das Haus, das etwa 50000 RM. wert gewesen sei, um mindestens die Hälfte entwertet. Dafür sei der Beklagte schadensersatzpflichtig; dies um so mehr, als die Pläne für die Autobahnanlage nicht offengelegt worden seien und sie, die Klägerin, so keine Gelegenheit gehabt habe, ihre Einwendungen vorzubringen. Im Jahre 1931 sei der Plan für eine Autostraße Köln—Düsseldorf

festgestellt und ihr Einspruch dagegen zurückgewiesen worden; diese Straße habe aber in einer Entfernung von 14 m am Hause vorbeiführen sollen. Die Klägerin begehrt, daß der Beklagte verurteilt werde, ihr einen von einem gerichtlichen Gutachter zu ermittelnden Betrag, mindestens aber 6500 RM. nebst 4% Zinsen seit Klagezustellung als Ersatz des Schadens zu zahlen, den das Haus durch die Reichsautobahn erlitten habe und noch erleiden werde.

Der Beklagte bestreitet, daß die Klägerin an ihrem Hause, dessen Umgebung schon früher sehr laut gewesen sei, die von ihr behauptete Schädigung durch die Reichsautobahn erleide. Er trägt weiter vor: es handle sich jedenfalls um Einwirkungen regelmäßigen, wenn auch gesteigerten Verkehrs, welche die Klägerin hinnehmen müsse. Er sei zudem nur für die Anlage verantwortlich, und diese sei so zweckmäßig geführt worden, wie es in jener stark bebauten Gegend möglich gewesen sei. Gegen die Streckenführung (Trassierung) könne nicht im Rechtswege angegangen werden. Für die Folgen des Fahrbetriebs sei er nicht haftbar, da er ihn nicht unterhalte, vielmehr lediglich den Straßenzug dem allgemeinen Gebrauch zur Verfügung stelle.

Das Landgericht erkannte dahin:

Die Klage wird insoweit dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, als die Klägerin Schadensersatz dafür verlangt, daß die im ersten, zweiten und dritten Stockwerk ihres Hauses zur Autobahn hin liegenden Wohnungen durch das Geräusch auf der Autobahn fahrender Fahrzeuge beeinträchtigt werden.

Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Der Beklagte legte Berufung, die Klägerin Anschlußberufung ein. Die Klägerin stellte den Hilfsantrag, den Beklagten zu verurteilen, geeignete Vorrichtungen zur Vermeidung von Einwirkungen des Betriebs der Reichsautobahn durch Geräusche, Erschütterungen, Staub, Regenspritzer, Motorgase, Scheinwerferlicht und dergleichen anzubringen. Das Berufungsgericht erkannte:

Unter Zurückweisung der weitergehenden Berufung des Beklagten wird das vorerwähnte Urteil dahin abgeändert: Die Klage wird insoweit dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt, als die Klägerin Schadensersatz dafür verlangt, daß die im ersten, zweiten und dritten Stock ihres Hauses an der Seite zur Autobahn einschließlich der an der Hinterseite des Hauses liegenden Wohnungen durch das Geräusch auf der Autobahn fahrender

Fahrzeuge beeinträchtigt werden. Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Auf die Revision des Beklagten wurde die Klage, unter Zurückweisung der Anschließrevision der Klägerin, ganz abgewiesen.

#### Gründe:

1. Landgericht und Oberlandesgericht haben den Rechtsweg für den von der Klägerin erhobenen Anspruch ohne weiteres für zulässig erachtet. Der Revision erscheint dies mit Rücksicht auf die besondere Stellung des Unternehmens „Reichsautobahnen“ bedenklich. Dieser Frage ist auch von Amts wegen nachzugehen. Der Rechtsweg wäre nach § 13 GVG. unzulässig, wenn es sich nicht um eine „bürgerliche Rechtsstreitigkeit“ im Sinne dieser Bestimmung handelte oder wenn durch besondere Vorschriften die Zuständigkeit von Verwaltungsbehörden begründet wäre. Die übrigen in § 13 vorgesehenen Ausnahmefälle kommen hier von vornherein nicht in Betracht. Eine bürgerliche Rechtsstreitigkeit läge dann nicht vor, wenn mit der Klage Unterlassung von Handlungen oder Maßnahmen begehrt würde, die in Ausübung staatshoheitlicher Aufgaben geschehen (RGZ. Bd. 44 S. 225, Bd. 59 S. 70, Bd. 62 S. 131, Bd. 73 S. 270; WarnRspr. 1908 Nr. 380, 1910 Nr. 282). Auch eine Klage auf Vornahme von Handlungen oder Anbringung von Einrichtungen bei einem in Erfüllung staatshoheitlicher Aufgaben geführten Betriebe wäre dann unzulässig, wenn mit den begehrten Änderungen eine wesentliche, vom Betriebsinhaber nicht gewollte Änderung des Betriebes verbunden wäre (vgl. RG. JW. 1938 S. 2969 Nr. 28 und dortige Hinweise). Denn mit Begehren solcher Art würde unmittelbar in die Ausübung staatshoheitlicher Rechte und in die Erfüllung der daraus entspringenden Pflichten eingegriffen werden. Das Unternehmen „Reichsautobahnen“, das auf dem Gejeß über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 27. Juni 1933 (RGBl. II S. 509) — RWG. — beruht, ist eine juristische Person des öffentlichen Rechts. Es erfüllt mit dem Bau und dem Betriebe der Kraftfahrbahnen öffentliche und hoheitsrechtliche Aufgaben. Aber es steht doch auch mit seinem Grundbesitz im Bereich des privatrechtlichen Eigentums und ist mit diesem den Regeln des bürgerlichen Rechts, insbesondere denen des Nachbarrechts, unterworfen, soweit das nicht seinen öffentlich-rechtlichen Aufgaben widerspricht und soweit

nicht Sonderbestimmungen eingreifen. Das ist in bezug auf andere Betriebe, die Staatsaufgaben erfüllen, wie z. B. die Eisenbahn und die Post, niemals zweifelhaft gewesen. Sie stehen wie alle anderen Personen in der nachbarlichen Gemeinschaft; nur erheischt dabei ihre sich aus ihren Aufgaben ergebende Sonderstellung Beachtung.

Aus diesen Gesichtspunkten heraus besteht kein Bedenken dagegen, daß die Klägerin den ordentlichen Rechtsweg beschreitet, um Schadensersatz in Geld für Zuführungen zu erstreiten, die sie nach den Regeln des Nachbarrechts für rechtswidrig erachtet. Auch nicht dagegen, daß sie in diesem Verfahren den Hilfsantrag auf Anbringung geeigneter Schutzvorrichtungen stellt, wobei sie eben die Entscheidung darüber, welche geeignet sind, dem Beklagten überlassen will.

Die Revision meint, der Gesetzewille, den ordentlichen Rechtsweg für solche Ansprüche auszuschließen, ergebe sich aus § 8 RWBG. und § 8a in der Fassung des Gesetzes vom 25. Juli 1938 (RWBl. I S. 951). § 8 lautet: „Der Generalinspektor für das deutsche Straßennetzen stellt nach Anhörung der Landesbehörden die Baupläne fest. Die Planfeststellung umfaßt die endgültige Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen.“ § 8a bestimmt, daß Bauanlagen in einer Entfernung von 100 m von der Autobahn und gewisse Betriebe in einer Entfernung von 500 m nur mit Genehmigung des Generalinspektors errichtet oder wesentlich verändert werden dürfen, und sieht für die Fälle von deren Verfassung die Möglichkeit einer Billigkeitsentschädigung vor, über die der Generalinspektor unter Ausschluß des Rechtswegs zu entscheiden hat.

Die Bestimmung des § 8a scheidet ohne weiteres aus; denn sie betrifft einen Sonderfall anderer Art. Hier handelt es sich um Schädigung eines vorhandenen Hauses, nicht aber um die Verhinderung einer für die Zukunft erstrebten Ausnutzung durch eine vom Generalinspektor ausgesprochene Verfassung. Näherer Betrachtung bedarf der § 8. Der Schadensersatzanspruch der Klägerin beruht wesentlich mit darauf, daß die Bahn in solcher Nähe ihres Hauses angelegt wurde. Aber es erscheint doch schon begrifflich ausgeschlossen, daß die Planfeststellung, d. h. die Bestimmung des Generalinspektors, wo und wie die Bahn zu führen ist, eine Entscheidung über einen aus späteren Vorgängen des Betriebs hergeleiteten Schadensersatzanspruch enthalten sollte, mag auch die

Schadenswirkung wesentlich auf der Linienführung beruhen. Daß die Entscheidung über Ansprüche dieser Art den Gerichten entzogen sei und dem Generalinspektor zustehen solle, wurde nirgends ausgesprochen.

Weiter ergeben die mit § 8 in Zusammenhang stehenden Verwaltungsbestimmungen, daß derartige auch nicht die Auffassung der Leitung des Beklagten ist. In dem die Planfeststellung bei der Reichsbahn behandelnden § 37 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 (RGBl. II S. 272) in der Fassung des Gesetzes vom 13. März 1930 (RGBl. II S. 359) ist die gleiche Bestimmung enthalten: „Die Planfeststellung umfaßt die endgültige Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen.“ Mit der Bedeutung dieser Vorschrift im Zusammentreffen mit Landesrecht befaßt sich der Beschluß des erkennenden Senats vom 17. Dezember 1932 (RGZ. Bd. 139 S. 136). Dort wurde auf S. 147 ausgesprochen: „Die Planfeststellung erledigt nur die polizeilichen öffentlichen Interessen; nicht dagegen ergibt sie eine Befugnis zu entschädigungslosem Eingriff in Privatrechte.“ Diese Auffassung hat sich der Reichsverkehrsminister in den von ihm erlassenen Richtlinien über die Planfeststellung zu eigen gemacht (bei Schäfer Die Gesetze der Reichsautobahnen S. 67 flg.): dort wird unter Nr. 23 ausgeführt, die Planfeststellung entscheide lediglich über die Zulässigkeit und die bauliche Gestaltung der Anlage, daneben sei aber noch die privatrechtliche Auseinandersetzung zwischen der Reichsbahn und demjenigen, dessen Privatrechte durch die Anlage berührt würden, erforderlich; und weiter wird unter Nr. 25 die Erhebung eines Rechtsanspruchs wegen Eingriffs der Planfeststellung in Privatrechte für zulässig erachtet. Im Erlaß vom 2. September 1935 (bei Schäfer a. a. O. S. 91) hat dann der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen diese Richtlinien für sinngemäß anwendbar auf das Planfeststellungsverfahren bei den Kraftfahrbahnen erklärt. So zeigt sich deutlich, daß bei § 8 des Gesetzes nicht an einen Ausschluß des Rechtswegs für Ansprüche gedacht ist, die sich aus Eingriffen der Planung in Privatrechte, also auch das Eigentum, ergeben könnten. Eine andere, unten zu erörternde Frage ist die Bedeutung der Planfeststellung für die sachliche Berechtigung eines solchen Anspruchs.

2. a) Zu dem von der Klägerin erhobenen Anspruch sagt das Oberlandesgericht: Licht und Luft werde dem Hause nicht abgesperrt;

für die durch den Autobahndamm verursachte Aussichtserstörung könne keine Entschädigung gewährt werden. Etwasige Beeinträchtigungen des Hauses durch Staub, Regenspritzer, Lichtscheine, Motorgeräusche und Erschütterungen seien unwesentlich. Allerdings seien Risse an Wänden und Decken entstanden; diese seien aber geringfügig, auch könne kaum oder doch nur mit erheblichen Kosten festgestellt werden, ob die Risse auf Bau und Betrieb der Autobahn oder ob sie auf andere Ursachen, wie etwa den starken Verkehr in der Mer Straße, zurückzuführen seien. Sehr stark und lästig dagegen wirke das Geräusch der auf der Bahn vorbeifahrenden Kraftwagen in den dorthin gelegenen Wohnungen. Zwar würde der Verkehr am Hause der Klägerin auch ohne die Autobahn sehr stark und ständig im Wachstum sein; aber die Bahn habe doch die Sachlage insofern zu Ungunsten der Klägerin verändert, als sie eine Zusammenballung des Kraftwagenverkehrs bewirke. Das so verursachte größere Geräusch sei nicht die Folge einer natürlichen Entwicklung aus sich selbst, sondern die Wirkung einer künstlich geschaffenen Anlage. Dazu sei es namentlich durch die Nähe der Autobahn gekommen, die nur 4,80 m vom Hause entfernt verlaufe. Das stelle eine der Klägerin nachteilige Abweichung von dem Verlauf dar, den die im Jahre 1931 geplante Autostraße in einer Entfernung von 14 m vom Hause nehmen sollte. Die Planung sei vor dem Bau nicht offengelegt worden, so daß die Klägerin ihre Belange nicht hätte wahrnehmen können. Zwar würde sie kaum eine andere Linienführung erreicht haben; vielleicht wäre ihr aber doch eine Entschädigung zugestanden worden. Wegen der in großer Nähe des Hauses erfolgten Zusammenziehung des Lärms sei der Klägerin auf der gesetzlichen Grundlage des § 906 BGB. und des § 75 Einl. z. PreußWR. eine Entschädigung zuzubilligen. Da sich aber die Klägerin doch mit dem allgemeinen Anwachsen des Kraftwagenverkehrs und der damit verbundenen Vergrößerung des Lärms wie jeder andere Volksgenosse abzufinden habe, so müsse sie einen Teil des Schadens selbst tragen. Eine Erstattung der Hälfte des durch Geräuscheinwirkung auf die zur Autobahn hin gelegenen Wohnungen entstandenen Schadens entspreche den örtlichen Verhältnissen, während der Anspruch im übrigen unbegründet sei.

Die Revision bezweifelt, daß die Voraussetzungen des § 906 BGB. und des § 75 Einl. z. WR. vorlägen. Sie meint, die Klägerin habe kein ihr zustehendes Recht aufgeopfert. Infolge der Lage

ihres Hauses an der öffentlichen Straße müsse sie sich den Verkehr und seine fortwährende Steigerung gefallen lassen. Die Autobahn nehme nur den sowieso vorhandenen Verkehr auf. Der Beklagte stelle lediglich die Bahn dem Verkehr zur Verfügung, habe aber keinen Einfluß auf dessen Umfang. Die Linienführung der Bahn sei durch die allein dazu berufene Stelle bestimmt.

Die Anschlußrevision beschwert sich darüber, daß eine Teilung des durch Geräusch verursachten Schadens stattfinden solle und daß die übrigen Beeinträchtigungen unberücksichtigt geblieben seien. Die Kosten einer Beweisaufnahme über die Verursachung der Risse im Hause hätten nicht von Ermittlungen darüber abhalten dürfen.

b) Die Revision des Beklagten mußte Erfolg haben, während die Anschlußrevision unbegründet ist.

Keine Bedenken bestehen gegen die grundsätzliche Auffassung des Berufungsgerichts, daß der Beklagte auf Schadensersatz in Geld in Anspruch genommen werden kann, wenn von seiner Bahn aus Einwirkungen auf die Umgebung stattfinden, die das nach § 906 BGB. zulässige Maß überschreiten. Beeinträchtigungen des Nachbarn dieser Art sind allgemein rechtswidrig (RGZ. Bd. 139 S. 33). Das gilt für jede Körperschaft des öffentlichen Rechts, wenn sie als Grundeigentümerin im Streife nachbarlicher Gemeinschaft steht, so gut wie für den Fiskus und wie für jede Privatperson. Dann finden auf diese Beziehungen auch die Regeln des bürgerlichen Rechts Anwendung, soweit nicht etwa besondere Gesetze eingreifen (z. B. die Gesetze über Beschränkung der Nachbarrechte vom 13. Dezember 1933 — RGBl. I S. 1058 — und vom 18. Oktober 1935 — RGBl. I S. 1247 —). Aus der öffentlich-rechtlichen Stellung des Unternehmens folgt jedoch, ebenso wie für andere Betriebe, die für das allgemeine Wohl unentbehrlich oder doch von besonderer Bedeutung sind (sogenannte lebenswichtige Betriebe), daß gegenüber solchen Einwirkungen, obwohl sie die Grenzen des Zulässigen überschreiten, keine Abwehrklage stattfindet. Aber dann tritt ganz allgemein an die Stelle dieser aus besonderen Gründen versagten Abwehrklage ein Anspruch auf Ertrag des Schadens, der durch die Einwirkung, soweit sie den Rahmen des rechtlich Zulässigen überschreitet, verursacht wurde (RGZ. Bd. 101 S. 105, Bd. 122 S. 137, Bd. 155 S. 156). Dieser vom Nachweis schuldhaften Handelns unabhängige Aufopferungsanspruch ergibt sich aus dem in § 75 Einl. z. WR. sowie

in § 26 GewD. enthaltenen Rechtsgedanken, ohne daß es dabei auf die Voraussetzungen des § 75 Einl. z. AB. im einzelnen ankäme. Unerheblich ist auch die Begrenzung der Rechte eines Straßenanliegers in der Rechtsprechung (vgl. RGZ. Bd. 145 S. 107). Wesentlich ist allein, ob und in welchem Maße Einwirkungen vom Grundstück des Beklagten aus stattfinden, die über das nach § 906 BGB. Gestattete hinausgehen. Die Befugnis, sich dagegen zu wehren, folgt aus der Rechtsstellung, die der Nachbar als Grundeigentümer innehat (§ 1004 BGB.). Wenn aber dieser regelmäßige Rechtsbehelf wegen der besonderen Stellung des Einwirkenden, also aus höheren Rücksichten, geopfert werden muß, so besteht dafür die Verpflichtung zum Schadensersatz in Geld.

Die Abwehrklage und damit auch die sie ablösende Schadensersatzklage richtet sich gegen den „Störer“ (§ 1004 BGB.). Mit der Frage, ob der Beklagte als solcher anzusehen sei, hat sich das Oberlandesgericht nicht weiter befaßt. Nach dem Zusammenhang seiner Entscheidungsgründe will es sie bejahen, während der Beklagte dies mit dem Hinweis darauf leugnet, daß er für den die angeblichen Belästigungen bewirkenden Betrieb nicht verantwortlich sei. Die Auffassung des Berufungsgerichts ist richtig. Als Störer im Sinne des § 1004 ist nicht nur derjenige anzusehen, der die störende Einwirkung unmittelbar hervorbringt, sondern auch der, durch dessen maßgebenden Willen der die Eigentumsbeeinträchtigung herbeiführende Zustand geschaffen wurde und aufrechterhalten wird (RGZ. Bd. 134 S. 231, Bd. 155 S. 319; WarnRspr. 1908 Nr. 380, 1917 Nr. 245; JW. 1910 S. 619 Nr. 13). Im gegenwärtigen Falle beschwert sich die Klägerin nicht darüber, daß einzelne Betriebsvorgänge auf der Autobahn für sich störend wirkten; vielmehr soll die Häufung des Verkehrs die schädigenden Wirkungen hervorbringen, über die sie sich beklagt. Diese Zusammenfassung unbeschränkt ausgedehnten Fahrens aber ist gerade der Zweck der Reichsautobahn. Für einen solchen Verkehr in Massenausdehnung wurde sie geschaffen und wird sie unterhalten. § 1 RWG. ermächtigt den Beklagten „zum Bau und Betrieb eines leistungsfähigen Netzes von Kraftfahrbahnen“. Die Bahngrundstücke stehen im Eigentum des Beklagten; ihm liegt die dauernde, das Befahren ermöglichende Unterhaltung ob; er ist Herr des Betriebes, einschließlich aller Nebenbetriebe (§ 8 der 1. DurchfW.D. vom 7. August 1933 — RWG. II S. 521). Deswegen ist der Beklagte der Störer



bei etwaigen vom Betriebe der Autobahn ausgehenden unzulässigen Einwirkungen und muß sich ein darauf gegründeter Anspruch gegen ihn richten. Dies um so mehr, als der gestörte Nachbar weder rechtlich noch tatsächlich in der Lage ist, sich an die einzelnen Teilnehmer des Kraftverkehrs zu halten, die nur jeder zu einem geringen Teil zur Gesamtwirkung beitragen. Daran ändert auch der Umstand nichts, daß dem Reich die Ausübung der auf die Autobahnen bezüglichen staatlichen Hoheitsrechte einschließlich des Ordnungsrechts zusteht (§ 10 RAutG.).

c) Trotz dieser rechtlichen Möglichkeiten muß ein Schadensersatzanspruch der Klägerin daran scheitern, daß, auch wenn die Klagebehauptungen überall als richtig unterstellt werden, sich doch von der Reichsautobahn auf das Haus keine Einwirkung ergibt, welche die Grenze des nach § 906 BGB. Zulässigen überschreitet. Dies gilt auch dann, wenn zu Gunsten der Klägerin davon ausgegangen wird, daß die Einwirkungen, über die sie sich beklagt, die Benutzung ihres Grundstücks wesentlich beeinträchtigen, was das Berufungsgericht für einen großen Teil der angebliehen Störungen verneint. Aber alles das, worüber sich die Klägerin beschwert, wird herbeigeführt durch eine Benutzung des anderen Grundstücks — nämlich der Reichsautobahn —, wie sie nach den örtlichen Verhältnissen bei Grundstücken dieser Lage gewöhnlich ist und wie sie deswegen jeder Nachbar hinnehmen muß.

Die Reichsautobahn ist, wie die Eisenbahn oder eine Landstraße, ein Verkehrsweg, der mit dem Willen der für die Linienführung allein zuständigen Stelle, des Generalinspektors, die Lage und Gestalt bekommen hat, wie sie jetzt bestehen. Man wird nicht daran zweifeln, daß die Benutzung einer städtischen Straße oder einer Fernverkehrsstraße durch den Verkehr, der dort auf Grund der örtlichen Gegebenheiten herrscht, die bei Grundstücken dieser Lage nach den örtlichen Verhältnissen gewöhnliche Benutzung ist, mag auch der Verkehr noch so massenhaft und geräuschvoll sein. Derartige muß sich jeder Straßenanlieger gefallen lassen. Er muß sich auch mit unerwarteten Änderungen abfinden; denn z. B. eine bis dahin ruhige und abgeschlossene Straße durch die Entwicklung des Verkehrs oder durch Veränderungen im Straßennetz (wie etwa die Anlegung einer Ausfallstraße aus einer Großstadt) Trägerin starken Verkehrs wird (vgl. RGZ. Bd. 133 S. 152). Gleiches

hat die Rechtsprechung für Straßenbahnlinien und Eisenbahnstrecken für die Einwirkungen entwickelt, die vom allgemeinen Fahrbetrieb ausgehen. Anders kann hier die Sache dann liegen, wenn es sich um einen ungewöhnlichen, zusammengefaßten Betrieb an einer einzelnen Stelle, wie Wagenhallen und Lokomotivschuppen, handelt; dann kann eine besondere Beurteilung je nach den örtlichen Verhältnissen geboten sein (RGZ. Bd. 57 S. 224, Bd. 70 S. 150). Die Anlage der Reichsautobahnen beruht zwar auf einem gegenüber der bisherigen Art des Straßenbaus neuen Gedanken, stellt aber doch eine angeichts des immer mehr zunehmenden Kraftwagenverkehrs notwendige Ausgestaltung des Straßennetzes dar. Weil die alten Landstraßen mit ihrer Zugänglichkeit für jedermann und für jedes Fuhrwerk den Erfordernissen des Kraftwagenverkehrs immer weniger gewachsen waren, wurden neue Straßen geschaffen, die in höchster Zweckmäßigkeit der Linienführung und Ausgestaltung den vorhandenen und für die Zukunft zu erwartenden Bedürfnissen des Kraftwagenverkehrs angepaßt sind. So handelt es sich bei ihnen um eine durch die Verkehrssteigerung notwendig gewordene Fortentwicklung des bisherigen Straßenwesens. Solche Änderungen, die dem Volksganzen große Vorteile bringen, können mit Nachteilen für den einzelnen verbunden sein. Es besteht aber kein Rechtsatz, daß jeder so entstehende Schaden zu ersetzen wäre. In einem Falle wie hier, wo es sich nicht um Wegnahme des Eigentums, sondern nur um eine von außen kommende Einwirkung darauf handelt, tritt das nach den oben entwickelten Rechtsregeln nur dann ein, wenn die Einwirkung über die im Gesetz (§ 906 BGB.) gegebenen Grenzen der Rechtmäßigkeit solchen Tuns hinausgeht. Das ist aber bei dem sich auf einer Reichsautobahn regelrecht abwickelnden laufenden Verkehr nicht der Fall. Mit der Vorschrift des § 906 BGB., daß eine solche Einwirkung dann nicht untersagt werden kann, wenn sie durch eine Benutzung des anderen Grundstücks herbeigeführt wird, die nach den örtlichen Verhältnissen bei Grundstücken dieser Lage gewöhnlich ist, wird zunächst auf die Art der Benutzung des schädigenden Grundstücks abgestellt (RGZ. Bd. 139 S. 31). Nun ist nicht zu bezweifeln, daß die Benutzung von Gelände zur Anlage eines notwendigen Verkehrswegs und dann weiter die Benutzung der so geschaffenen Bahn durch Kraftwagen und Motorräder im regelrechten Verkehr namentlich in Gegenden mit starker Verkehrsentwicklung

ortsüblich ist. Dies gilt auch dann, wenn der Verkehr zu besonderen Gelegenheiten und Veranstaltungen außergewöhnlich stark und geräuschvoll ist. Auch solche zeitweiligen Steigerungen liegen im Rahmen des allgemein Verkehrsüblichen. Das ist einfach die Folge des Zusammenlebens von Menschen und des Fortschritts in der Technik der Verkehrsmittel. So ergibt sich nach der Grundregel des § 906 BGB., nach der es auf die Ortsüblichkeit der Benutzung des schädigenden Grundstücks ankommt, keine Handhabe für einen Anspruch der Klägerin aus Schädigungen durch den sich auf der Autobahn regelmäßig, wenn auch in großer Dichte und Stärke, abwickelnden Verkehr.

Nun hat die Rechtsprechung des Reichsgerichts in Anlehnung an den Gedanken der Volksgemeinschaft und insbesondere den eines nachbarlichen Gemeinschaftsverhältnisses dem § 906 eine erweiterte Auslegung dahin gegeben, daß bei Prüfung der Ortsüblichkeit der Benutzung auch die in der Gegend allgemein bestehenden örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen sind. Es wurde ausgesprochen, daß in einer Gegend, wo sowohl Industrie als auch Landwirtschaft ortsüblich sind, Einwirkungen eines Industriewerks von solcher Art und solchem Maße, daß sie die Lebensbedingungen der Landwirtschaft zerstören müssen, nicht als rechtmäßig im Sinne des § 906 angesehen werden können (RGZ. Bd. 154 S. 161). Die Anwendung dieses Gedankens auf eine Ortsgestaltung, wie sie hier gegeben ist, wo die Reichsautobahn in einer Gegend starken Verkehrs durch Wohngegenden hindurchführt, läßt Pflichten der Rücksichtnahme erkennen, die dem Unternehmen der Reichsautobahn obliegen. Die Streckenführung muß jedenfalls so vorgenommen werden, daß die Nachbarn so weit geschont werden, wie das mit den Bedürfnissen des Verkehrs und mit der Ortslage vereinbar ist. Liegt zwar die Plangestaltung allein dem Generalinspektor ob, so könnte doch eine starke Einwirkung auf Nachbarn, die bei schuldiger Rücksichtnahme vermeidbar gewesen wäre, nicht mehr als rechtmäßig angesehen werden. Allerdings ist das ein bloß gedachter Fall, der kaum praktisch werden wird, weil die Planführung Sache pflichtmäßigen Ermessens der zuständigen Stelle ist und weil eine die Pflicht zur Schadloshaltung auslösende Störung des Nachbarverhältnisses nur bei offensichtlich und in hohem Maße verfehlter Ausübung solchen Ermessens (vgl. RGZ. Bd. 147 S. 183) angenommen werden könnte. Davon kann hier, auch nach den Be-

hauptungen der Klägerin, keine Rede sein. In einer dicht bebauten Gegend muß die Strecke nahe an Gebäuden vorübergehen und kann nicht auf einzelne bereits vorhandene Häuser Rücksicht genommen werden. Der Umstand, daß die im Jahre 1931 geplante Autostraße in etwas größerer Entfernung am Hause der Klägerin vorbeilaufen sollte, besagt nichts dafür, daß die jetzige Streckenführung unsachgemäß wäre. Die größere Nähe ergab sich aus der vermehrten Breite der Reichsautobahn. Bedeutungslos ist auch der Umstand, daß die Pläne nicht offengelegen haben und daß so die Klägerin keine Gelegenheit hatte, sich vor der Ausführung zu der Planung zu äußern. Die Offenlegung ist ein Teil des landespolizeilichen Prüfungsverfahrens. Die Mitwirkung der Landesbehörden hat aber überhaupt nur die Bedeutung einer Begutachtung (vgl. RGZ. Bd. 139 S. 144). Für die Rechtmäßigkeit der Planfeststellung ist es unerheblich, ob die Landespolizeibehörde richtig verfahren ist.

Als nicht mehr ortsüblich und daher nicht in den nach § 906 BGB. erlaubten Grenzen liegend möchten ferner Einwirkungen angesehen werden, die zu einer Zerstörung oder einer dem nahekommenen Beeinträchtigung solcher wirtschaftlichen Lebensbedingungen des Nachbarn führen, wie dieser sie sonst in der allgemeinen örtlichen Beschaffenheit findet. Das wäre etwa der Fall, wenn bei einem in einer üblichen Wohngegend zu Wohnzwecken errichteten Hause eine Ausnuzbarkeit in dieser Art durch Geräusche und Erschütterungen beseitigt oder wenn das Haus der Standfestigkeit beraubt wäre. Als dann könnte die Berücksichtigung der Daseinsberechtigung beider Teile dazu führen, daß die von der Autobahn ausgehenden Einwirkungen, auch wenn sie nur durch den regelmäßigen Verkehr verursacht sind, doch wegen ihrer ausnahmsweise starken Wirkung im Verhältnis zu den einzelnen davon betroffenen Nachbarn nicht mehr als vollberechtigt anzusehen wären und daß ein gewisser Teil des Schadens dem Autobahnunternehmen in Gestalt einer nach Billigkeit zu bemessenden Entschädigung zur Last fiel. Dieser Gedanke stellt aber eine erweiterte Auslegung des § 906 BGB. dar und kann nur in Ausnahmefällen Platz greifen. Er ist keinesfalls berechtigt in einem Falle, wo ein Wohnhaus nicht in dem oben beschriebenen Rahmen beeinträchtigt ist. Dann handelt es sich um ein ungünstiges Ereignis, mit dem jeder Hauseigentümer für den Fall der Entwicklung oder Umlenkung des Verkehrs zu rechnen hat, und es muß dabei bleiben,

daß Einwirkungen, die von der Reichsautobahn als Folgen regelmäßigen, laufenden Verkehrs ausgehen, von den Anliegern ohne Entschädigung hinzunehmen sind. Es würde eine unerträgliche Hemmung der Verkehrsentwicklung bedeuten, wenn man eine solche fortschrittliche Neuerung, die für das Volksganze geboten ist, mit von vornherein unabsehbaren Schadenersatzansprüchen belasten wollte. Die Zubilligung solcher muß eine seltene Ausnahme bleiben, die nur dann eintreten kann, wenn der Nachbar grundlegend in seinem wirtschaftlichen Bestehen getroffen wird. So ist der § 906 BGB. in der ihm durch die Rechtsprechung des erkennenden Senats zuteil gewordenen Auslegung anzuwenden.

Auch bei Zugrundelegung der von der Klägerin aufgestellten Behauptungen kann von Beeinträchtigungen grundlegender Art und vernichtender Wirkung nirgends die Rede sein. Durch Erschütterungen sollen einzelne Risse entstanden sein; die Bewohnbarkeit und dementsprechend die Vermietbarkeit sollen durch Geräusch, Staub, Geruchsbelästigungen, Lichtschein und Störung der Aussicht verschlechtert worden sein. Der Gutachter, den die Klägerin zugezogen hat, spricht von einem „Verlust von nahezu 50%, immerhin wohl 8—10000 RM.“, den die Klägerin am Hause erlitten habe. Das ist nicht so schwerwiegend, daß von einer Vernichtung der Daseinsgrundlage eines Wohnhauses gesprochen werden könnte. Dann aber gilt der Regelfall, daß solche Einwirkungen, wie sie hier der Behauptung der Klägerin gemäß als vorhanden unterstellt werden, durch eine ortsübliche Benutzung des Geländes der Reichsautobahn herbeigeführt wurden.