

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: ja

2215 060

BGB § 823 Bf; ReichsgaragenO (RGaO) v. 17. Februar 1939,
RGBl I 219 i d F des Erlasses des Reichsarbeitsministers
v. 13. September 1944, RArbBl I 325, §§ 11, 45.

§ 45 Abs. 3 RGaO ist ein Schutzgesetz i.S. des § 823
Abs. 2 BGB zugunsten der Nachbarn gegen solche Immissionen,
die durch das Einstellen von Zugmaschinen und Lastkraftfahr-
zeugen mit 3,5 t Eigengewicht und mehr entstehen und auf
das Nachbargrundstück einwirken.

§ 11 Abs. 2 RGaO betrifft dagegen die Zulässigkeit von
Garagen und Einstellplätzen und ist keine Bestimmung zum
Schutz der Nachbarn gegen das Einstellen von bestimmten
Kraftfahrzeugen und gegen die hierdurch bewirkten Immissionen.

BGH, Urt. v. 27. November 1963 - V ZR 201/61 - OLG Celle
IG Lüneburg

V ZR 201/61

Verkündet am
27. November 1963

■■■■■, Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des Rechtsanwalts und Notars Dr. Kurt B ■■■■■
in C ■■■■, W ■■■■straße ■■■■,

Klägers, Berufungsbeklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. ■■■■■
und Dr. ■■■■ -

gegen

die Firma A. S ■■■■■ AG., vertreten durch
das allein vertretungsberechtigte Vorstandsmitglied,
Herrn Josef M ■■■■ in C ■■■■, Br ■■■■ Weg ■■■■,

Beklagte, Berufungsklägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ■■■■■ -

hat der V. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche
Verhandlung vom 30. Oktober 1963 unter Mitwirkung des Senats-
präsidenten Dr. Tasche und der Bundesrichter Dr. Augustin,
Dr. Rothe, Dr. Freitag und Offterdinger

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird unter Zurückweisung
des Rechtsmittels im übrigen das Urteil des 4. Zivil-
senats des Oberlandesgerichts Celle vom 17. Oktober 1961
teilweise aufgehoben und wie folgt neu gefaßt:

- 4 a -

Die Berufung gegen das Teilurteil der 4. Zivilkammer des Landgerichts Lüneburg vom 21. März 1961 wird insoweit zurückgewiesen, als das Landgericht der Beklagten untersagt hat, Zugmaschinen und Lastkraftfahrzeuge mit 3,5 t Eigengewicht oder mehr regelmäßig oder auch nur gelegentlich auf ihrem Grundstück abzustellen.

Im übrigen wird auf die Berufung der Beklagten das Teilurteil des Landgerichts aufgehoben und die Sache insoweit zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Landgericht zurückverwiesen.

Dem Landgericht wird auch die Entscheidung über die Kosten der Berufung und der Revision übertragen.

Von Rechts wegen

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Der Kläger wehrt mit vorliegender Klage von seinem Wohngrundstück W[redacted]straße in C[redacted] Geräuschimmissionen ab, die dadurch entstehen, daß die Beklagte einen Teil ihrer Lastkraftwagen auf ihrer westlich angrenzenden Parzelle (74/2) und ihren beiden weiteren Parzellen (539/74, 538/74 - Eckgrundstücke Wesenstraße-Kreuzgarten) abstellt. Die drei Parzellen wurden vor dem Erwerb durch die Beklagte im Jahre 1957 gärtnerisch genutzt. Der Beklagten gehört das südlich an die genannten Grundstücke angrenzende Areal, auf dem früher (1887-1926 oder 1937) eine Brauerei betrieben wurde. 1928 wurde eine Champignonzucht eingerichtet; heute findet weiter - nach dem Vortrag der Beklagten in zunehmendem Maße seit 1923 - der Vertrieb von Getränken (Bier, Sinalco) statt. Die Beklagte hat zu diesem Zweck 25 Lastkraftwagen und 7 Anhänger in Betrieb, die sie seit Sommer 1959 zum Teil auf den Grundstücken neben dem Kläger abstellt.

Nach der Polizeiverordnung des Magistrats der Stadt Celle über die Einteilung des Stadtbezirks in Bauzonen vom 31. Dezember 1928 war in der Bauklasse II b die Errichtung von Betrieben, die geeignet sind, durch Verbreitung übler Dünste, durch starken Rauch oder starken Geräusch Gefahren, Nachteile oder Belästigungen für die Nachbarschaft oder die Bevölkerung überhaupt herbeizuführen, verboten. Nach der Ortssatzung über die Ausweisung von Baugebieten und die Abstufung der Bebauung in der Stadt Celle vom 12. November 1959 werden folgende Baubezirke unterschieden (§ 4):

- a) Kleinsiedlungsgebiete
- b) Wohngebiete
- c) Wohngebiete dörflichen Charakters
- d) Mischgebiete -gemischte Wohngebiete -
- e) Gewerbegebiete
- f) Gewerbegebiete (Industrie).

Laut Auskunft des Oberstadtdirektors der Stadt Celle vom 22. November 1960 (Bl. 30 mit Plan Bl. 31) befanden sich das Wohngrundstück des Klägers und die von der Beklagten als Einstellplätze benutzten Parzellen in der Bauklasse II b der Polizeiverordnung vom 31. Dezember 1928. Sie sind nunmehr als Wohngebiet im Sinne der §§ 4 und 6 der genannten Ortssatzung (offene, zweigeschossige Bauweise) ausgewiesen. Südlich des Wohngrundstücks des Klägers und der ostwärtigen Parzellenhälfte 74/2 ist Wohngebiet (offen, zweigeschossig), am Bremer Weg Mischgebiet; südlich der übrigen Parzellen der Beklagten an der Wensestraße (entlang dem Kreuzgarten bis zum Bremer Weg) befindet sich das schon seit jeher der Beklagten gehörige Anwesen; es gehört zum Gewerbegebiet (I 1, in welchem Gebiet zulässig sind gewerbliche Betriebe und Anlagen bis zur mittleren Größe, Lagerhäuser, Lagerplätze, soweit sie keine Gefahren oder unzumutbare Belästigungen verursachen können).

Der Kläger hat, gestützt auf §§ 1004, 906 BGB und § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 11 Abs. 2 und § 45 Abs. 3 Reichsgaragenordnung vom 17. Februar 1939 (RGBl I, 219) in der Fassung des Erlasses vom 13. September 1944 (Reichsarbeitsbl. I, 325) - RGaO -, beantragt, der Beklagten bei Vermeidung der zulässigen Strafen zu verbieten, auf ihren unbebauten Grundstücken an der Wensestraße (Flur 22, Gemarkung Celle, Flurstücke Nr. 538/74, 539/74 und 74/2) mit Lastkraftwagen zu fahren, insbesondere sie nachts dort zu parken.

Die Beklagte behauptet, seit ihren Anordnungen im Mai 1960 führen Lastwagen auf dem Grundstück an der Wensestraße nicht morgens vor 6 Uhr weg. Sie hält es für schlechthin falsch, daß der nördliche Teil der reinen Fabrikgebäude als reines Wohngebiet ausgewiesen sei. Eine derart falsch

aufgestellte Ortssatzung könne nicht einengend ausgelegt werden. Der seit einem halben Jahrhundert stehenden Fabrik könne nicht verboten sein, das unmittelbar angrenzende Nachbargrundstück zum Abstellen von Kraftfahrzeugen zu benutzen. Sie hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Das Landgericht hat durch Teilurteil der Beklagten untersagt,

1. die genannten Grundstücke zur regelmäßigen Abstellung von Lastkraftwagen jeder Art zu benutzen,
2. auf diesen Grundstücken Zugmaschinen oder Lastkraftwagen mit 3,5 t Eigengewicht oder mehr auch nur gelegentlich abzustellen.

Es stützt sich auf § 11 Abs. 2 und § 45 Abs. 3 RGaO, welche beiden Vorschriften das Landgericht als Schutzvorschriften im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB erachtet.

Diese Ansicht hält das Oberlandesgericht für verfehlt; es hat daher das Teilurteil auf die Berufung der Beklagten aufgehoben und die Sache gemäß § 539 ZPO an das Landgericht zurückverwiesen.

Mit der Revision erstrebt der Kläger die Zurückweisung der Berufung. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht geht von der Feststellung des Landgerichts aus, daß das unbebaute Grundstück der Beklagten in

einem Schutzgebiet im Sinne der §§ 11 Abs. 2 und 45 Abs. 3 RGaO liegt. Im Gegensatz zur Ansicht des Landgerichts könnten aber, so führt das Berufungsgericht in rechtlicher Hinsicht aus, diese Bestimmungen nicht als Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB anerkannt werden. Eine Rechtsnorm wäre nur dann ein Schutzgesetz im Sinne dieser Vorschrift, wenn sie - sei es auch nur neben dem Schutz der Gesamtheit - nach dem Willen des Gesetzgebers gerade dazu dienen solle, den einzelnen (oder einzelne Personenkreise) gegen die Verletzung eines Rechtsgutes zu schützen; danach sei nicht die Wirkung, wie eine solche etwa als Reflex der im öffentlichen Interesse getroffenen Anordnung eintreten könne, sondern der genannte Inhalt und der Zweck des Gesetzes maßgebend.

Der Gesetzgeber der Reichsgaragenordnung habe nicht den Rechtsschutz von Einzelpersonen oder eines bestimmten Personenkreises gewollt oder auch nur mit gewollt. Die Reichsgaragenordnung diene dem öffentlichen Interesse; denn sie enthalte baupolizeiliche und städtebauliche Vorschriften. Der Wille des Gesetzgebers sei schon in der Präambel zum Ausdruck gebracht, wonach die Reichsgaragenordnung dem Ziele diene, die Motorisierung zu fördern. Soweit darin tatsächlich auch Einzelpersonen geschützt würden, sei dies nur eine Wirkung, nicht der Zweck dieser Bestimmungen. Dieser Auffassung entsprächen schließlich auch die Ausführungen des Bundesgerichtshofs im Urteil vom 16. Juni 1959 (LM BGB § 906 Nr. 11).

Die Argumente des Landgerichts, die Verbotsvorschriften der Reichsgaragenordnung (§ 11 Abs. 2, § 45 Abs. 3) wendeten sich nicht nur an die zuständigen Behörden, sondern unmittelbar an jedermann, wie sich aus § 58 RGaO (Dispenserteilung) und § 64 RGaO (Strafandrohung) ergebe, seien dagegen nicht zwingend.

Die Strafandrohung besage nicht, daß durch sie der Schutz der Nachbarn gesichert werden solle, vielmehr könne sie auch dem öffentlichen Interesse an der Befolgung der Vorschriften zu dienen bestimmt sein. Die Möglichkeit des Dispenses spreche eben nicht für den Charakter als Schutzgesetz. Eine gewährte Befreiung würde nämlich gegenstandslos sein, wenn der Nachbar im Zivilrechtsweg unter dem Gesichtspunkt des Schadensersatzes gleichwohl einen Zustand erzwingen könnte, den einzuhalten der Dispensbegünstigte gerade befreit worden sei.

II.

Die Revision wendet sich gegen die Rechtsansicht des Berufungsgerichts im Ergebnis teilweise mit Erfolg.

Die Klage richtet sich gegen Immissionen, die von dem Nachbargrundstück ausgehen. Der Klaganspruch kann als abwehrende Eigentumsklage (*actio negatoria*) auf § 1004 BGB in Verbindung mit § 906 BGB gestützt werden. Nach dieser Anspruchsgrundlage ist der Klaganspruch insoweit begründet, als das Abstellen der Lastkraftwagen solche Störungen auf dem Grundstück des Klägers hervorruft, die dieser nicht gemäß § 906 BGB hinzunehmen braucht. (Insoweit vom Oberlandesgericht noch nicht entschieden und zurückverwiesen). Sollte durch das gerügte Verhalten (in Abweichung vom Oberlandesgericht) auch ein durch ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB (hier die genannten Vorschriften der Reichsgaragenordnung) geschütztes Rechtsinteresse des Klägers im Rahmen dieses Schutzes verletzt sein, so stünde dem Kläger die (erweiterte) vorbeugende Unterlassungsklage zu. Sie ist begründet, wenn eine objektiv-rechtswidrige Beeinträchtigung des geschützten Interesses des Klägers durch die Beklagte zu befürchten ist. Das Rechtsschutzinteresse

für diese Klage entfällt weder deshalb, weil sich die Beklagte bei Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften der Reichsgaragenordnung auch straffällig macht, noch deshalb, weil die Durchführung der Reichsgaragenordnung gemäß § 53 RGaO der Baupolizei und der Ordnungspolizei unterliegt (BGH IM PBefG Nr. 1 und 3; vgl. auch RGRK BGB 11. Aufl. Vorbem. vor § 823 Anm. 82; Palandt, BGB 22. Aufl. Einführung vor § 823 unter 8 b). In Frage steht sonach, ob § 11 Abs. 2 oder § 45 Abs. 3 RGaO Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB darstellen.

1.) Diese Vorschriften sind revisibel, da sich ihr Geltungsbereich über den Bezirk des Berufungsgerichts hinaus erstreckt (§ 549 ZPO). Die Überprüfung der Streitfrage obliegt daher dem Revisionsgericht.

2.) Ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB stellt eine Rechtsnorm dann dar, wenn sie - sei es auch neben dem Schutz der Gesamtheit - gerade dazu dienen soll, den einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines Rechtsguts oder eines bestimmten Rechtsinteresses zu schützen. Es kommt nicht auf die Wirkung, sondern auf den Inhalt und Zweck des Gesetzes, insbesondere darauf an, ob der Gesetzgeber bei Erlass des Gesetzes gerade einen Rechtsschutz, wie er wegen der behaupteten Verletzung in Anspruch genommen wird, zugunsten von Einzelpersonen oder bestimmten Personenkreisen gewollt oder doch mitgewollt hat (BGH NJW 1954, 675). Es genügt, daß die Norm auch das Interesse der einzelnen schützen sollte, wenngleich sie in erster Linie das Interesse der Allgemeinheit im Auge hat (BGH IM BGB § 823 (Bf) Nr. 1 und 4). Davon ist auch das Berufungsgericht ausgegangen. In seiner Beurteilung des § 45 Abs. 3 RGaO kann ihm aber nicht beigespflichtet werden.

Ob Verbote, deren Einhaltung durch strafrechtliche Sanktionen mittelbar oder durch öffentlich-rechtliche Maßnahmen unmittelbar erzwungen werden kann, nur die Interessen der Gesamtheit zu schützen bestimmt sind oder ob daneben jeder einzelne, dem die Vorschrift zugute kommt, in diesem ihn berührenden Bereich gegen die Übertretung des Verbots geschützt sein soll, ist mangels einer ausdrücklichen Erklärung aus dem Gesetz insgesamt zu erschließen. Der Schutz des einzelnen bedeutet dabei, daß sein Interessenbereich nicht nur durch die Maßnahmen der Behörden nach Maßgabe ihrer -- möglicherweise überprüfbaren -- rechtlichen Beurteilung und ihres Ermessens geschützt sein soll, daß vielmehr dem einzelnen selbst die Rechtsmacht in die Hand gegeben ist, diesen Kreis unmittelbar, nämlich mit Mitteln des Privatrechts gegen diejenigen zu schützen, der das Verbot übertritt und sein Rechtsinteresse beeinträchtigt. Ein Gebot oder Verbot ist auch nur dann als Schutzgesetz geeignet, wenn das geschützte Interesse, die Art seiner Verletzung und der Kreis der geschützten Personen hinreichend klargestellt und bestimmt ist.

Prüft man unter diesen Gesichtspunkten die hier vorliegenden Gesetzesbestimmungen, so ergibt sich folgendes: Die Reichsgaragenordnung insgesamt war 1939 durch das Bestreben veranlaßt, die öffentlichen Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr freizuhalten. Um dieses Ziel, das nach wie vor angestrebt wird, zu erreichen, mußte Vorsorge dafür getroffen werden, daß ruhende Fahrzeuge in genügendem Ausmaß auf privatem Grund und Boden abgestellt werden konnten. Dies erforderte Maßnahmen der Planung und der Bauordnung (Baupolizeirecht im bisher gebräuchlichen Sinne). Der Regelung der Reichsgaragenordnung liegt, wie das Bundesverwaltungsgericht schon dargelegt hat (Urteil vom 30. Oktober 1958,

MDR 1959, 236 = DVBl 1959, 99), der Gedanke zu Grunde, daß der Grundbesitz mit der Pflicht belastet ist, den ruhenden Verkehr in angemessener Weise aufzunehmen. Die Reichsgaragenordnung bezweckt nach der Präambel diese Unterbringung der Kraftfahrzeuge so weit zu vereinheitlichen, zu erleichtern und zu verbilligen, wie es mit den Forderungen der Sicherheit, der Schadensverhütung und des Gemeinschaftsfriedens zu vereinbaren ist. Die Verordnung übersieht daher neben den grundlegenden planerischen Bestimmungen und den erforderlichen baupolizeilichen Vorschriften, die im wesentlichen die Neuregelung darstellen und die im Vordergrund stehen, nicht die damit verbundenen privatrechtlichen Interessenkonflikte nachbarrechtlicher Art. Allerdings sollten die städtebaulichen und baupolizeilichen Vorschriften nicht unmittelbar in die in § 906 BGB getroffene Regelung eingreifen, wie der Senat hinsichtlich der Lage von Abstellplätzen und Garagen auf einem Grundstück schon im Urteil vom 16. Juni 1959 (LM BGB § 906 Nr. 11) ausgeführt hat. Aus diesen Ausführungen läßt sich aber entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nichts zur Entscheidung der Frage entnehmen, ob die hier in Rede stehenden Vorschriften nicht Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB darstellen. Sinn und Zweck des Gesetzes steht dieser Auslegung grundsätzlich nicht entgegen.

Die Reichsgaragenordnung verpflichtet Inhaber von Wohnstätten, Betriebs- und Arbeitsstätten zur Schaffung von soviel Einstellplätzen (oder Garagen), als für geplante oder bestehende bauliche Anlagen erforderlich sind (Abschnitt II). In den städtebaulichen Vorschriften (Abschnitt III) sind neben Bestimmungen über die Bebauungspläne (§§ 9, 10), über die Ausnutzung der Grundstücke und die Anordnung der Einstellplätze (§§ 12, 13) in § 11 Abs. 1 RGaO Einstellplätze und Garagen

samt Nebenanlagen in allen Baugebieten grundsätzlich für zulässig erklärt. Nicht zugelassen sind diese Anlagen jedoch für bestimmte Zonen, nämlich für die Gebiete, die nach den bestehenden Bauvorschriften einen besonderen Schutz gegen Störung genießen, wie z.B. reine Wohngebiete. Um den Inhalt und Zweck der Vorschriften über diese Begrenzung der Garagen und Einstellplätze zu erfassen, sind sämtliche Vorschriften über die Gebiete, die einen besonderen Schutz gegen Störung genießen, im Zusammenhang mit dem Aufbau der Reichsgaragenordnung zu würdigen.

Die Reichsgaragenordnung unterscheidet

1. die Einstellung in Garagen oder auf Einstellplätzen (das sind nach § 1 Abs. 1 unbebaute - oder mit genehmigtem Schutzdach versehene - Flächen, die zum Einstellen von Kraftfahrzeugen bestimmt sind) und
2. die behelfsmäßige Einstellung (Abschnitt VI: Einstellung außerhalb der Einstellplätze und Garagen); diese kann sein a) offen (§ 45: auf unbebauten Flächen) oder b) in Räumen und unter Schutzdächern, die nicht als solche baupolizeilich genehmigt sind (§ 46).

Die Einstellung auf Einstellplätzen und Garagen sowie die offene Einstellung darf regelmäßig oder dauernd sein; in Räumen, Durchfahrten und unter Schutzdächern ist dagegen die (behelfsmäßige) Einstellung nur vorübergehend unter bestimmten Umständen gestattet (§ 46).

Der baupolizeilichen Genehmigung bedürfen nicht nur die Garagen, die Schutzdächer für Einstellplätze und die die Erdoberfläche verändernden Zubehöranlagen (§ 54 Abs. 1 Buchst. a), sondern bei (nichtgenehmigten) Einstellplätzen auch die

Einrichtung ihrer Ein- und Ausfahrten an öffentlichen Verkehrsflächen (§ 54 Abs. 1 Buchst. b) und in den Fällen des § 2 Abs. 1 und 2 auch der Einstellplatz selbst (§ 54 Abs. 2). Die Durchführung der Vorschriften über die behelfsmäßige Einstellung (§§ 45, 46) obliegt der Ordnungspolizei (§ 53 Abs. 1).

In Gebieten, die nach den bestehenden Bauvorschriften einen besonderen Schutz gegen Störung genießen, sind Einstellplätze und Garagen nur für Kraftfahrzeuge mit weniger als 3,5 t Eigengewicht zulässig, und nur soweit sie dem Bedürfnis der Bevölkerung in diesen Gebieten dienen (§ 44 Abs. 2). In solchen Gebieten dürfen Zugmaschinen und Lastkraftfahrzeuge mit 3,5 t Eigengewicht und mehr "auch außerhalb der Einstellplätze und Garagen - d.h. behelfsmäßig offen - nicht eingestellt werden" (§ 45 Abs. 3). Schließlich ist in den Störungsschutzgebieten die Einstellung von Zugmaschinen und Lastkraftfahrzeugen dieser Art auch nicht in oder unter irgendwelchen anderen Räumen oder Schutzdächern (vorübergehend) gestattet (§ 46 Abs. 5). Die Einstellung von Zugmaschinen und Lastfahrzeugen mit 3,5 t Eigengewicht und mehr ist sonach in jedweder Art, vorübergehend, dauernd oder regelmäßig verboten. Das Verbot hinsichtlich dieser Fahrzeuge wirkt als Ausnahmebestimmung eindeutig, wie die Revision zutreffend hervorhebt, dem im öffentlichen Interesse verfolgten Zweck der Verordnung, nämlich der Unterbringung von Kraftfahrzeugen auf Privatgrundstücken entgegen. Es ist nicht nur eine Begrenzung der öffentlichen Last, sondern es hat umgekehrt den Schutz eines jeden einzelnen in den Wohngebieten zum Ziel gegen eine Inanspruchnahme des Nachbargrundstücks, die der Zweckbestimmung eines Wohngrundstücks

in der dargelegten Weise zuwiderläuft. Diese Ausnahme dient dem Schutz eines jeden Nachbarn von Besitzern solcher für die Einstellung verbotenen Kraftfahrzeuge, und gerade seinem Schutz. An der Durchführung dieses dem allgemeinen Zweck der Reichsgaragenordnung (Unterbringung des ruhenden Verkehrs) entgegengesetzten Verbot besteht kein anderes Interesse der Allgemeinheit als eben das Interesse jedes einzelnen an der dadurch gewährleisteten Ruhe auf seinem Wohngrundstück. Dieses Verbot wendet sich an jeden einzelnen. Die Sicherung des Zugangs zu Gebäuden, wie es in § 45 Abs. 1 vorgesehen ist, spricht ebenfalls für den Schutzcharakter dieser Vorschrift. Daraus ergibt sich aber auch, daß dem jeweils Betroffenen und dem in diesem Rahmen vom Gesetz Geschützten sein Rechtsschutz selbst gegen den Störer in die Hand gegeben ist.

Von den zwingenden Vorschriften der §§ 45, 46 RGaO kann keine Befreiung erteilt werden (vgl. §§ 53 Abs. 1, § 58 Abs. 1), so daß zu der Frage, ob und inwieweit die Möglichkeit, von einem Verbot zu befreien, den Charakter des Verbots als Schutzgesetz beeinträchtigt (vgl. OLG Celle, NJW 1953, 388; Seufert, NJW 1959, 1184), nicht Stellung genommen zu werden braucht. Schließlich ist der Kreis der geschützten Personen, das geschützte Interesse und der Umfang des Schutzes hinreichend bestimmt.

§ 45 Abs. 3 RGaO ist daher ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB und der Unterlassungsanspruch ist begründet, soweit er sich auf die regelmäßige oder auch nur gelegentliche Einstellung von Lastkraftwagen mit 3,5 t Eigengewicht oder mehr bezieht. Im Gegensatz zu §§ 45, 46 RGaO enthält § 11 Abs. 2 RGaO jedoch nicht unmittelbar ein Verbot über das Einstellen bestimmter Fahrzeuge auf Grundstücken im

Störungsschutzgebiet; vielmehr verhält sich diese Vorschrift unmittelbar über die Zulässigkeit von Einstellplätzen und Garagen, diese allerdings gekennzeichnet nach ihrer Benutzung für Kraftfahrzeuge mit bestimmtem Eigengewicht (alle Kraftfahrzeuge mit weniger als 3,5 t Eigengewicht, vgl. dazu Vermerkung in der Baugenehmigungsurkunde gemäß § 46 Abs. 2 RGaO) und Kraftfahrzeuge mit bestimmtem Zweck (Kraftfahrzeuge, die dem Bedürfnis der Bevölkerung in diesen Gebieten dienen). Nun ist einzuräumen, daß die Unzulässigkeit von Einstellplätzen, soweit sie nicht mehr zum Einstellen der gekennzeichneten Kraftfahrzeuge dienen, im Ergebnis die Benutzung des Platzes zur Unterstellung von anderen Fahrzeugen unmöglich macht. Auch vermag ein Einstellplatz nur insoweit dem Bedürfnis der Bevölkerung zu dienen, als diese Voraussetzung auf die einzustellenden Wagen selbst zutrifft. Die Möglichkeit, aus der Unzulässigkeit von Einstellplätzen, die für die genannten Fahrzeuge bestimmt sind, mittelbar auf ein Unterstellungsverbot von anderen Kraftfahrzeugen ganz allgemein zu schließen, genügt jedoch nicht, die Einstellung von diesen Kraftfahrzeugen selbst als Verbotstatbestand im Sinne eines Schutzgesetzes anzusehen. Abgesehen davon ergibt sich aus dem dargelegten Gesetzeszusammenhang, aus welchem Grund § 11 Abs. 2 RGaO nur von der Zulässigkeit von Einstellplätzen sowie von Garagen, und nicht vom Einstellen der Kraftfahrzeuge selber handelt. Der dritte Abschnitt des Gesetzes enthält Vorschriften für die Planungsbehörde und für die Baupolizeibehörde als Baugenehmigungsbehörde. Obwohl auch nur unbebaute Flächen Einstellplätze sein können, allein gekennzeichnet durch ihre Bestimmung zum Einstellen von Kraftfahrzeugen (§ 1 Abs. 1), unterliegen sie doch, wie dargelegt, in der Regel als solche der Genehmigungspflicht (§ 45 Abs. 1 i. Verb. m. § 2 Abs. 1

und 2 RGaO), in jedem Fall trifft das auf ihre Ein- und Ausfahrten zu (§ 54 Abs. 1 Buchst. b), ohne die sie nicht benutzbar sind. Aus Vorschriften des öffentlichen Baurechts als solchen, die für die Verwaltung der Planungs- und Bauordnungsbehörden verbindlich sind, kann allein nicht entnommen werden, daß diese Vorschriften einem Nachbarn deswegen eine privatrechtlich geschützte Rechtsposition verschaffen sollten, weil ihre Anwendung sich zu seinen Gunsten auswirkt. Für die hier zu entscheidene Frage kann auch aus der von der Revision angezogenen Rechtsprechung der allgemeinen Verwaltungsgerichte (BVerwG NJW 1961, 793 und 1129) zum Anfechtungsrecht (§ 42 Abs. 2 VWGO) der von einem Verwaltungsakt als Nachbar Betroffene (vgl. dazu Sellmann, DVBl 1963, 273; Dörffler, NJW 1963, 14, jeweils mit umfassender Angabe des Schrifttums und der Rechtsprechung) nichts gewonnen werden. Hätte über das an jeden gerichtete Einstellungsverbot von Zugmaschinen und Lastkraftfahrzeugen mit 3,5 t Eigengewicht und mehr hinaus eine weitere Einschränkung zum privatrechtlichen Schutz der Nachbarn herbeigeführt werden sollen, so wäre in § 45 Abs. 3 RGaO auch das Verbot über das Einstellen von allen Kraftfahrzeugen mit weniger als 3,5 t Eigengewicht und auch von allen Kraftfahrzeugen aufgenommen worden, die nicht den Bedürfnissen der Bevölkerung in dem Störungsschutzgebiet dienen. Es ist nämlich nicht einzusehen, daß solche Kraftfahrzeuge zwar nicht auf (genehmigten) Einstellplätzen, trotzdem aber außerhalb von Einstellplätzen und Garagen sollten dauernd abgestellt werden dürfen.

Aufrechtzuerhalten ist sonach der Ausspruch des Landgerichts, daß der Beklagten ohne jede weitere Prüfung verboten ist, Zugmaschinen und Lastkraftfahrzeuge mit 3,5 t Eigengewicht und mehr regelmäßig oder auch nur gelegentlich auf dem im Wohngebiet liegenden Nachbargrundstück des Klägers abzustellen. Im übrigen findet die Verurteilung zur Unterlassung in den Bestimmungen der Reichsgaragenordnung jedoch keine Stütze. Insoweit hat das Oberlandesgericht den Rechtsstreit ohne Rechtsverstoß und damit für die Revisionsinstanz bindend an das Landgericht zurückverwiesen.

Dem Landgericht war auch die Entscheidung über die Kosten der Revision aufzuerlegen.

Dr. Tasche

Dr. Augustin

Rothe

Dr. Freitag

Offterdinger