

Nachschlagewerk: ja

Amtliche Sammlung: nein

BGB § 1018

Eine Grunddienstbarkeit, wonach Eisenbahngleise auf dem dienenden Grundstück zum Heranführen und Abholen von Gleisfahrzeugen zu und von dem herrschenden Grundstück benutzt werden dürfen, gibt dem Eigentümer des letzteren nicht das Recht, Eisenbahnwaggons auf dem dienenden Grundstück abzustellen, um dadurch auf seinem eigenen Grundstück Platz für das Ent- oder Beladen anderer Waggons zu gewinnen.

BGH, Urt. v. 26. April 1961 - V ZR 26/60 - OLG Düsseldorf
LG Düsseldorf

V ZR 26/60

Verkündet
am 26. April 1961

Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Firma Rheinisch-Westfälischer Rohrhandel Otto S. -
Gesellschaft mit beschränkter Haftung in D. -
G., Hohenzollernwerk, Straße, vertreten durch
ihre Geschäftsführer Otto S. und Dr. Karl L.

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

g e g e n

den Kaufmann Emanuel N e in London N.W., E.
Park,

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

hat der V. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 26. April 1961 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Augustin, Schuster, Dr. Rothe, Dr. Mattern
und Offterdinger

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 9. Zivilsenats
des Oberlandesgerichts in Düsseldorf vom 25. November
1959 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die Parteien sind Grundstücksnachbarn im Gelände des ehemaligen Hohenzollernwerkes in Düsseldorf-Grafenberg. Auf ihren und noch weiteren Industriegrundstücken daselbst befinden sich Eisenbahngleise, die sämtlich durch ein Anschlußgleis mit dem Eisenbahnnetz der Deutschen Bundesbahn in Verbindung stehen. Das dem Kläger, seiner Ehefrau und seinen Kindern als Miteigentümern gehörige Grundstück (im folgenden als "Grundstück des Klägers" bezeichnet) ist seit 1932 zugunsten der übrigen Grundstücke, einschließlich desjenigen der Beklagten, mit einer eingetragenen Grunddienstbarkeit belastet, derzufolge die Eigentümer der herrschenden Grundstücke das Recht haben, die Gleisanlagen auf dem dienenden Grundstück "zum Heranführen und Abholen von Gleisfahrzeugen über das Anschlußgleis zu und von den herrschenden Grundstücken mitzubedenutzen und mitbenutzen zu lassen und Unterhaltungsarbeiten an den Anlagen vorzunehmen". Die Benutzer des Anschlußgleises haben sich 1937 zu einer "Anschlußgemeinschaft Hohenzollern" zusammengeschlossen. Geschäftsführerin derselben ist jetzt die Beklagte (der Kläger gehört der Gemeinschaft zur Zeit nicht an). Entsprechend einer von der Bundesbahn für die Anschlußgemeinschaft aufgestellten Bedienungsanweisung übernimmt die Beklagte mit ihrer Kleinlokomotive an der Übergabestelle Schlüterstraße, die außerhalb des Werksgeländes liegt, die ankommenden Eisenbahnwaggons, stellt sie den einzelnen Empfängern zu und holt sie, nachdem sie ent- oder beladen worden sind, wieder ab, um sie der Bundesbahn erneut zuzuführen.

Der Kläger fühlt sich dadurch beschwert, daß die Beklagte die Gleisanlage auf seinem Grundstück (Haupt- und Nebengleis) nicht nur zu Rangierzwecken, sondern unstreitig zugleich als Abstellgleis benutzt; Waggons bleiben dort stundenlang, teilweise von früh bis abends und manchmal auch über Nacht stehen. Er ist der Ansicht, eine solche Benutzungsweise gehöre nicht



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



zum "Heranführen und Abholen" der Fahrzeuge und brauchen daher von ihm nicht geduldet zu werden. Deshalb begehrt er Verurteilung der Beklagten, bei Vermeidung einer vom Gericht für jeden Fall der Zuwiderhandlung festzusetzenden Geldstrafe das Abstellen von Eisenbahnwaggons auf dem Haupt- und Nebengleis seines Grundstücks zu unterlassen; hilfsweise beantragt er die Feststellung, daß die Beklagte nicht berechtigt sei, daselbst Waggons abzustellen. Die Beklagte, die um Klageabweisung gebeten hat, erachtet ihr Verhalten für zulässig, und zwar sowohl wegen der Grunddienstbarkeit, die den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen entsprechend weit ausgelegt werden müsse, als auch auf Grund langjähriger Übung. Nach ihrer Behauptung ist sie auf eine solche Inanspruchnahme des Nachbargrundstücks angewiesen, da sie in ihrer eigenen Gleisanlage jeweils nur einen Waggon ent- oder beladen könne. Durch die abgestellten Fahrzeuge werde auch der Betrieb des Klägers oder derjenige seiner Mieter nicht wesentlich behindert.

Das Landgericht hat, unter Abweisung der Klage im übrigen, festgestellt, daß die Beklagte nicht berechtigt sei, Waggons über den auf den Zustelltermin folgenden Abholtermin hinaus auf den Gleisen des Klägers abzustellen, und daß sie auch zwischen Zustell- und nächstem Abholtermin keine Waggons abstellen dürfe, sofern nicht der Rangierbetrieb und die Belastung der Gleise der Beklagten dies erforderten. Hiergegen ist von beiden Parteien Berufung eingelegt worden. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen und auf diejenige des Klägers dem Hauptantrag der Klage stattgegeben. Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung der landgerichtlichen Entscheidung; hilfsweise beantragt sie, der Formel des Berufungsurteils die Worte hinzuzufügen: "so weit nicht der ordnungsmäßige Rangierbetrieb ein vorübergehendes Abstellen erforderlich macht". Der Kläger bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

1. Das Klagebegehren, das die Abwehr von Eigentumsstörungen zum Ziel hat, stützt sich auf § 1004 BGB. Die Ansprüche aus dieser Vorschrift kann der Kläger, obgleich er nicht der Alleineigentümer des beeinträchtigten Grundstücks ist, gemäß § 1011 BGB im vollen Umfange persönlich geltend machen, ohne einer Mitwirkung der übrigen Eigentümer zu bedürfen.

Da Unterlassung begehrt wird, müssen laut § 1004 Abs. 1 Satz 2 BGB "weitere Beeinträchtigungen zu besorgen" sein, d.h. es muß Wiederholungsgefahr bestehen. Letztere hatte die Beklagte in den Vorinstanzen bestritten, indem sie sich auf einen gerichtlichen Vergleich der Parteien im Verfahren betreffend einstweilige Verfügung berief (9 Q 6/58 LG Düsseldorf), den sie bislang strikt eingehalten habe. Das war jedoch nicht stichhaltig, weil die Vergleichsregelung nur für die Dauer des gegenwärtigen Rechtsstreits gelten sollte. Wiederholungsgefahr ergab sich, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, schon daraus, daß die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag voll aufrechterhielt und im Prozeß nach wie vor die uneingeschränkte Befugnis zur Benutzung der streitigen Gleisanlage für sich in Anspruch nahm (BGHZ 1, 241, 248; 14, 163, 167). Zu diesem Punkt werden von der Revision keine Einwendungen erhoben.

Im Streit ist daher lediglich, ob das Unterlassungsbegehren dadurch gemäß § 1004 Abs. 2 BGB ausgeschlossen wird, daß der Kläger das Abstellen der Waggonen auf seinen Gleisen dulden müsse. Eine solche Duldungspflicht leitet die Beklagte aus dem zu ihren Gunsten im Grundbuch eingetragenen Benutzungsrecht her. Sie versuchte sie daneben, unabhängig von der Grunddienstbarkeit, auch mit langjähriger Übung im Sinne einer stillschweigenden Übereinkunft der Parteien zu

begründen, da der Kläger, wie sie behauptete, seit 1937 die Benutzung seiner Gleisanlagen widerspruchsfrei hingenommen habe. Die zweite Begründung hat indessen das Berufungsgericht, insoweit in Übereinstimmung mit dem Landgericht, nicht durchgreifen lassen: Bloßes Untätigbleiben könne unter den besonderen Umständen des Falles - das Eigentum am Grundstück war dem Kläger von 1939 bis 1950 entzogen, den Besitz bekam er erst 1955 wieder und bis Anfang November 1956 war die Beklagte außerdem noch Mieterin von mehreren dortigen Fabrikhallen - nicht als Ausdruck eines rechtsgeschäftlichen Verzichtswillens aufgefaßt werden. Diese Ausführungen greift die Revision ebenfalls nicht an. Da ein von Amts wegen zu beachtender Rechtsfehler insoweit nicht ersichtlich ist, hängt die Entscheidung allein davon ab, welchen Inhalt und Umfang die eingetragene Grunddienstbarkeit hat.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts gewährt sie der Beklagten keine Befugnis, die Schienen auf dem Grundstück des Klägers als Abstellgleise zu benutzen. Aus dem eindeutigen Wortlaut der Eintragung gehe hervor, daß das dem Eigentümer des herrschenden Grundstücks eingeräumte Benutzungsrecht sich auf Bewegungsvorgänge beschränke, nämlich auf die Überführung der Waggonen von außerhalb über das belastete Grundstück zum herrschenden Grundstück und von dort wieder zurück. Nur in diesem Rahmen brauche der Eigentümer des belasteten Grundstücks die Beeinträchtigung seines Eigentums zu dulden. Zu Unrecht wolle die Beklagte die Gleisanlagen und damit in deren Umfang das Grundstück des Klägers allgemein und ständig benutzen, als ob die Worte "zum Heranführen und Abholen von Gleisfahrzeugen über das Anschlußgleis zu und von den herrschenden Grundstücken" im Grundbuch fehlten. Ein solches Recht lasse sich aus der Eintragung nebst Unterlagen aber selbst bei weitester Auslegung und unter Berücksichtigung der §§ 157, 242 BGB nicht entnehmen. Auch so, d.h. ohne die von der Beklagten

angestrebte Ausdehnung, habe das eingetragene Recht seinen guten Sinn; es ermögliche ihr "wie ein Wegerecht" die Zuführung von Waggonen aus dem Eisenbahnnetz der Bundesbahn ohne Rücksicht auf dazwischenliegende fremde Grundstücke; eine Grunddienstbarkeit mit dem Inhalt eines Wegerechts sei nicht deshalb sinnlos, weil sie nicht die Befugnis einschließe, das belastete Grundstück gleichzeitig zum Abstellen von Fahrzeugen oder zu sonstigen Lagerzwecken zu benutzen.

Einen Anlaß, die Grundbucheintragung anders auszulegen, erblickt das Berufungsgericht ferner nicht in der behaupteten Handhabung des Verkehrs. Die Beklagte, die das herrschende Grundstück erst 1937, also fünf Jahre nach Bestellung der Grunddienstbarkeit erworben habe, sei den Beweis schuldig geblieben, daß die streitigen Gleise bereits seit 1932 zum Abstellen von Waggonen anderer Anschließer benutzt worden seien. Ebensowenig ließen sich aus den Verhältnissen nach 1937 sichere Schlüsse ziehen. Wenn heute infolge der günstigen wirtschaftlichen Entwicklung ein erhöhter Fahrverkehr stattfinde, so berechtige das die Beklagte keineswegs, diejenigen Waggonen, die sie auf ihrer eigenen Gleisanlage nicht unterbringen könne oder durch die sie beim Ent- oder Beladen gestört werde, auf den Gleisen des Klägers abzustellen. Der Grundsatz, daß der Inhalt einer Grunddienstbarkeit sich allgemein den gesteigerten Bedürfnissen des herrschenden Grundstücks anpassen müsse, gelte nur, sofern keine Änderung in der Benutzungsart eintrete und der Eigentümer nicht in unzulässiger Weise beschwert werde. Der Beklagten möge es daher auf Grund der erhöhten Zufuhr freistehen, mit einer größeren Anzahl von Fahrzeugen und auch mit größeren Waggonen als früher über das Grundstück des Klägers zu fahren; das Abstellen von Waggonen sei aber gegenüber der Durchfahrt eine andere Benutzungsart, und das Zufahrtsrecht sei etwas anderes als das Recht, einen "Abstellbahnhof" zu unterhalten. Dies wäre eine unzumutbare Belastung

für den Grundstückseigentümer, dem dadurch der Gebrauch der entsprechenden Geländeteile und Gleisstücke nicht nur während der naturgemäß beschränkten Zu- und Abfahrtszeiten, sondern wesentlich länger, unter Umständen sogar fast dauernd, entzogen würde.

Demgemäß hat das Berufungsgericht der Beklagten das Abstellen von Eisenbahnwaggons auf den Schienen des Klägers uneingeschränkt verboten. Was unter "Abstellen" zu verstehen sei, hält es für unmißverständlich und führt dazu aus: Das Zuführen und Abholen der Waggons mache Rangierbewegungen notwendig, die gelegentlich - ebenso wie das Öffnen und Schließen von Gleis-toren - ein vorübergehendes Anhalten zur Folge hätten. Solche Maßnahmen fielen nicht unter das Verbot; denn sie dienten unmittelbar dem Bewegungsvorgang mit dem Ziel, den Waggon, der ein Teil des Zuges sei, von außen über das Grundstück des Klägers auf das der Beklagten überzuführen und umgekehrt. Auch der Kläger beanstande, wie er mehrfach anerkannt habe, dieses "Anhalten" nicht; er bleibe damit in dem Rahmen, den der allgemeine Sprachgebrauch dem Begriff des "Abstellens", d.h. des Beisitestellens, gebe. Unklarheiten seien also nicht zu befürchten.

3. Hiergegen wendet sich die Revision. Sie wirft dem Berufungsrichter vor, er habe Inhalt und Umfang der Grunddienstbarkeit rechtsirrtümlich zu eng begrenzt; seine Auslegung sei der Revisionsrüge zugänglich, da sie wesentlichen Tatsachenstoff unberücksichtigt lasse (§ 286 ZPO), der Lebenserfahrung widerspreche und anerkannte Auslegungsgrundsätze verletze (§§ 157, 242 BGB).

Zu dieser Rüge ist zunächst allgemein zu bemerken, daß die Ausführungen des angefochtenen Urteils, soweit sie den Gel-

tungsbereich der streitigen Grunddienstbarkeit betreffen, im gegenwärtigen Rechtszug nicht nur in dem von der Revision angegebenen Rahmen nachprüfbar sind, also nach der Richtung, ob sie auf einem Rechtsverstoß beruhen. Die Befugnisse der Revisionsinstanz gehen in diesem Fall weiter. Bei der Grunddienstbarkeit handelt es sich nämlich um ein dingliches Recht, das zu seiner Entstehung der grundbuchlichen Eintragung bedarf (§ 873 BGB). Grundbucheintragungen aber sind keine Individual-erklärungen, deren Würdigung dem Tatrichter vorbehalten bleibt. Vielmehr kann sie das Revisionsgericht - ebenso wie vertragliche Vereinbarungen, auf die in ihnen Bezug genommen wird - unbeschränkt nachprüfen und selbständig auslegen (RGZ 136, 232, 234; 142, 156, 159; BGH Urteil vom 13. März 1958, III ZR 197/56, WM 1958, 759).

Wenn die Revision ferner darlegt, für die Auslegung kämen "nur objektive Gesichtspunkte, nämlich Sinn und Wortlaut der Grundbucheintragung" in Betracht, nicht aber das, was die ursprünglichen Vertragsparteien im Jahre 1932 gemeint haben könnten, und es sei deshalb allein zu klären, welche Befugnisse man der Beklagten durch Einräumung eines Mitbenutzungsrechts "zum Heranführen und Abholen von Gleisfahrzeugen" urkundlich verbrieft habe, so ist dem unbedenklich beizupflichten. Denn das Grundbuch soll über Inhalt und Umfang der eingetragenen Rechte für jeden Gutgläubigen sowie für jeden der unbestimmten Rechtsnachfolger und Rechtsverpflichteten maßgeblich Auskunft erteilen. Infolgedessen muß bei Auslegung von Grundbucheintragungen in der Tat auf ihren Wortlaut und Sinn abgehoben werden, wie er sich aus dem Grundbuch selbst und aus der etwa in Bezug genommenen Eintragungsbewilligung für einen unbefangenen Betrachter als nächstliegende Bedeutung des eingetragenen ergibt. Umstände, die außerhalb dieser Urkunden liegen, dürfen zur Ermittlung von Inhalt und Umfang einer dinglichen Berechtigung nur herangezogen werden, soweit sie nach

den besonderen Verhältnissen des Einzelfalles für jedermann ohne weiteres erkennbar sind (RGZ 131, 158, 168; 136, 232, 234; RG HRR 1933 Nr. 1642 und Nr. 1645; BGH aaO; Urteil des erkennenden Senats WM 1958, 1158, 1160, insoweit in BGHZ 28, 99 nicht abgedruckt; Siebert/Baur, BGB 9. Aufl. § 873 Anm. 14).

Jedoch ist nicht ersichtlich, wieso diese Grundsätze durch die Auslegung, die das Oberlandesgericht der streitigen Grunddienstbarkeit gegeben hat, verletzt sein sollten. Es ist mit Recht vom Text der Eintragung ausgegangen und hat sich bemüht, den Sinn der Worte "Heranführen und Abholen von Gleisfahrzeugen über das Anschlußgleis zu und von den herrschenden Grundstücken" zu ergründen. Wenn es dabei zu der Auffassung gekommen ist, der Beklagten sei ein Benutzungsrecht nur für eigentliche Bewegungsvorgänge eingeräumt worden und nicht zugleich für das Abstellen ("Beiseitestellen") von Eisenbahnwaggons auf dem dienenden Grundstück, so erscheint das einleuchtend. Der Wortlaut, der in der Urteilsbegründung zutreffend als "klar" (S. 14) und "eindeutig" (S. 13) bezeichnet wird, legt eine solche Auslegung von vornherein nahe, und es läßt sich schwerlich vorstellen, daß ein unvoreingenommener Leser zu anderen Ergebnissen gelangen könnte. Mit dem Ermitteln der reinen Wortbedeutung hat sich der Berufungsrichter übrigens nicht begnügt, sondern ist noch in eine Untersuchung darüber eingetreten, ob sich etwa aus der tatsächlichen Handhabung des Verkehrs alsbald nach 1932 und in der Folgezeit Rückschlüsse auf einen vom Text abweichenden Sinn der Grundbucheintragung ziehen ließen. Diese Frage hat er unter Würdigung des Beweisergebnisses, insbesondere der Aussagen der von der Beklagten benannten Zeugen S. [REDACTED] und D. [REDACTED] in überzeugender Weise verneint.

Zu Unrecht wendet die Revision ein, daß die angefochtene Entscheidung mit der Lebenserfahrung unvereinbar sei. Sie

meint, einen Gegensatz zwischen Bewegungsvorgängen und sonstiger Benutzung der Gleisanlagen, wie ihn das Berufungsgericht in voller Schärfe und ohne Übergangsformen herausgestellt habe, gebe es in Wirklichkeit nicht; es sei rechtsirrig, eine Änderung in der Benutzungsart schon dann anzunehmen, wenn die Waggons nicht mehr im Rollen seien und - möglicherweise nur vorübergehend - abgestellt würden. Hierbei übersieht sie indessen, daß das angefochtene Urteil eine "Übergangsform", nämlich das vorübergehende Anhalten auf den Gleisen des Klägers, ausdrücklich zuläßt, wenn und soweit dies beim Rangieren geschieht und unmittelbar mit dem Heranführen oder Abholen der Waggons im Zusammenhang steht. Während solcher Fahrtunterbrechungen (zu denen das Urteil mit Recht auch die notwendigen Aufenthalte anlässlich des Öffnens und Schließens von Gleistoren am Rande des Werksgeländes rechnet) befinden sich die einzelnen Fahrzeuge zweifellos "nicht mehr im Rollen"; der Kläger muß ihren Verbleib auf seiner Gleisanlage aber gleichwohl dulden, weil es sich um ein Teilstück des Rangiervorgangs handelt, das wegen seines Zweckes - es dient dem "Heranführen und Abholen" - unter die Grunddienstbarkeit fällt.

Diese Regelung ist auch keineswegs, wie die Revision geltend macht, aus dem Grunde unpraktikabel, weil sie eine klare Grenzziehung zwischen "Anhalten" und "Abstellen" vermissen lasse; die beiden Begriffe, so meint sie, seien flüchtig und ermangelten der erforderlichen Bestimmtheit. Allein die Abgrenzung ergibt sich unmißverständlich aus der Zweckbestimmung des jeweiligen Rangierens. Die Grunddienstbarkeit gibt der Beklagten das Recht, die Schienen auf dem Grundstück des Klägers zum Heranführen und Abholen von Gleisfahrzeugen zu benutzen. Daß sich eine solche Benutzung ohne gelegentliche Rangierbewegungen praktisch nicht durchführen läßt, wird im angefochtenen Urteil zutreffend hervorgehoben.

Gegen Fahrtunterbrechungen, die mit diesen Vorgängen in einem notwendigen, unmittelbaren Zusammenhang stehen, darf sich also der Kläger nicht zur Wehr setzen; sie stellen ein bloßes Anhalten dar, wie es sich im Rahmen des Rangiervorganges nicht selten als unvermeidlich erweist. Anders ist die Rechtslage dagegen, wenn die Beklagte unabhängig vom Heranholen und Wegschaffen der Waggon mit ihnen rangiert und sie insbesondere deshalb auf dem Grundstück des Klägers stehen läßt, um auf diese Weise ihre eigenen Gleise zu entlasten und das Ent- oder Beladen der dort befindlichen Fahrzeuge zu ermöglichen oder zu erleichtern. Ein solches Verbleiben von Waggon in seiner Gleisanlage braucht sich der Kläger nicht gefallen zu lassen; das ist kein vorübergehendes Anhalten mehr, sondern ein sachfremden Zwecken dienendes "Abstellen", das außerhalb des Geltungsbereichs der Grunddienstbarkeit fällt. Das Berufungsgericht hat es daher der Beklagten mit Recht unter Strafandrohung verboten.

Vergeblich versucht die Revision dieses Verbot durch einen Hinweis auf die besonderen Verhältnisse im Gelände des ehemaligen Hohenzollernwerkes zu entkräften. Es mag sein, daß die Beklagte bei einer ganzen Reihe von Teilnehmern am Rangierbetrieb Waggon abzuholen oder ihnen zuzuführen hat, daß jeder Teilnehmer täglich eine große Anzahl von Waggon bekommt, daß es sich meistens um überdimensionierte, lange Eisenbahnwagen mit Rohren handelt, die eine besonders umfangreiche und ausgedehnte Gleisanlage benötigen, und daß die Beklagte selbst im Tagesdurchschnitt nicht weniger als 15 Waggon erhält. Das alles rechtfertigt aber nicht den von der Revision gezogenen Schluß: da das Be- und Abladen solcher Eisenbahnwagen mit einem derartigen Ladegut erfahrungsgemäß ein besonderes Rangieren voraussetze, müsse der Kläger das im Zuge des Rangierens unvermeidliche "mehr oder weniger lange" Abstellen von Waggon auf seinen Gleisen

"als notwendige Tatsache hinnehmen". Die Revision verkennt auch hier, daß ausschlaggebend jeweils der Zweck des Rangierens ist. Nur soweit es unmittelbar dem Befördern der Waggons von der Übergabestelle Schlüterstraße zum Grundstück der Beklagten oder in umgekehrter Richtung dient, trifft den Kläger eine Duldungspflicht hinsichtlich der mit diesen Rangiervorgängen notwendigerweise verbundenen Fahrtunterbrechungen. Er wendet sich aber mit Recht dagegen, daß auch im Zusammenhang mit dem Ent- oder Beladen auf seinen Gleisen rangiert wird und daselbst Waggons abgestellt werden. Insoweit spielen, entgegen der Ansicht der Revision, die "wirtschaftlichen Notwendigkeiten" keine Rolle. Der Umstand insbesondere, daß die Gleisanlage der Beklagten möglicherweise den erhöhten Anforderungen des heutigen Verkehrs nicht mehr gewachsen ist und ein gleichzeitiges Ent- oder Beladen mehrerer Waggons nicht zuläßt, gibt der Beklagten kein Recht, den sachlichen Geltungsbereich der Grunddienstbarkeit eigenmächtig zu erweitern. Das Verwenden des dienenden Grundstücks als Abstellbahnhof wäre, wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, eine unzulässige Änderung der Benutzungsart, die nach ständiger Rechtsprechung auch durch eine infolge der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung eingetretene Bedarfssteigerung nicht gerechtfertigt wird (Urteile des erkennenden Senats vom 21. Januar 1959, V ZR 133/57, NJW 1959, 2059 mit Nachw., und vom 27. Januar 1960, V ZR 148/58, NJW 1960, 673). Ebensowenig verfängt der Hinweis der Revision auf § 1020 BGB; denn diese Vorschrift verpflichtet lediglich den Eigentümer des herrschenden Grundstückes zu einer schonenden Ausübung seiner Befugnisse, sie ermächtigt ihn aber nicht zu einem Hinausgehen über den ursprünglichen Umfang der Grunddienstbarkeit selbst (vgl. auch Siebert/Baur aaO § 1020 Anm. 1).

Das angefochtene Urteil beruht ferner nicht, wie die Revision rügt, auf einer Verletzung des § 286 ZPO. Der Beweisanspruch im Schriftsatz vom 24. April 1959, dessen Überlegung gerügt wird, lag neben der Sache. Er betraf den "Begriff des Rangierbetriebes im Eisenbahnverkehr", der nach der Behauptung der Beklagten nicht nur unmittelbare Bewegungsvorgänge, sondern auch das vorübergehende stunden- und tagelange Abstellen von Waggons umfaßt, soweit dies durch die Zusammenstellung von Zugeinheiten und durch zwischenzeitliche Güterumschläge erforderlich werde. Hierauf kam es aus dem Grunde nicht an, weil der Kläger nach der Grundbucheintragung nicht schlechthin zur Duldung eines "Rangierbetriebes" verpflichtet ist, vielmehr lediglich das Heranführen und Abholen der Waggons zu gestatten hat. Soweit hierbei gelegentlich rangiert werden muß, darf erforderlichenfalls auch vorübergehend angehalten werden; das ist unter den Parteien außer Streit. Eine Verpflichtung, der Beklagten das Zusammenstellen von Zugeinheiten sowie zwischenzeitliche Güterumschläge zu ermöglichen, trifft den Kläger dagegen nicht. Die schriftliche Auskunft des Bundesbahnbetriebsamtes Düsseldorf vom 24. Juni 1958 (Bl. 65 d.A.) ist entgegen der Behauptung der Revision nicht unberücksichtigt geblieben, sondern im angefochtenen Urteil gewürdigt worden (S. 18 Mitte). Das Berufungsgericht hat sie aber mit Recht als unerheblich angesehen. Aus dem "Sinn der Anschlußgemeinschaft" waren keine Aufschlüsse über den Inhalt der Grunddienstbarkeit zu gewinnen, weil diese bereits 5 Jahre vor Begründung der Anschlußgemeinschaft im Grundbuch eingetragen worden ist. Und der Schlusssatz der Auskunft, wonach ordnungsmäßiges Heranführen und Abholen von Eisenbahnwaggons in die Werksanlagen der Beklagten "ohne Rangieren und vorübergehendes Abstellen einzelner Wagen auf dem Teilgleisanschluß" des Klägers nicht möglich sein soll, steht keineswegs, wie die Revision meint, im Widerspruch zu der beanstandeten Auslegung; denn unter einem

"vorübergehenden Abstellen" versteht das Bahnbetriebsamt, wie der Zusammenhang seiner Auskunft ergibt, ersichtlich nichts anderes, als was das angefochtene Urteil "vorübergehendes Anhalten" nennt.

Die Auslegung, die das Berufungsgericht der Grunddienstbarkeit gegeben hat, erweist sich somit als unbedenklich. Der erkennende Senat tritt ihr auf Grund eigener Würdigung des Grundbuchinhalts im vollen Umfange bei (vgl. das ein ähnliches Problem auf dem Gebiete des Notwegrechts betreffende Urteil des Senats BGHZ 31, 159).

4. Das Oberlandesgericht hat den mit der Klage geltend gemachten Unterlassungsanspruch noch daraufhin geprüft, ob er etwa dem Schikaneverbot des § 226 BGB zuwiderlaufe, und es hat das verneint. Weitere Urteilsausführungen befassen sich mit § 242 BGB, wobei insbesondere der Verwirkungsgedanke und die aus dem nachbarlichen Gemeinschaftsverhältnis entspringenden Pflichten erörtert werden; keiner dieser Gesichtspunkte steht nach Ansicht des Berufungsrichters dem Klagebegehren entgegen. Von der Revision worden insoweit Einwendungen nicht erhoben. Auch eine Nachprüfung von Amts wegen läßt keinen Rechtsverstoß erkennen. Der Interessenwiderstreit zwischen den Parteien ist vom angefochtenen Urteil sachgemäß gewürdigt worden. Seine Erwägung, daß dem Kläger über den Umfang der Grunddienstbarkeit hinaus eine Inanspruchnahme seines gleichfalls gewerblich genutzten Geländes durch die Grundstücksnachbarn billigerweise nicht zugemutet werden könne, ist überzeugend. Die Beklagte muß, soweit ihre eigene Gleisanlage zur Bewältigung des gesteigerten Waggonverkehrs nicht ausreicht, diese Anlage entsprechend ausbauen; falls sie dazu aus räumlichen Gründen nicht imstande sein sollte, bleibt ihr nur die Möglichkeit, das Ent- und Beladen der Waggonen im Wege einer vertraglichen Übereinkunft mit dem Kläger oder den Eigentümern anderer be-

nachbarter Industriegrundstücke neu zu regeln.

5. Damit entfällt der auf Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils gerichtete Hauptantrag der Revision. Der Hilfsantrag, mit dem die Einschränkung der angefochtenen Entscheidung dahin begehrt, daß der Beklagten wenigstens das vorübergehende Abstellen von Waggons innerhalb der Erfordernisse des ordnungsmäßigen Rangierbetriebes gestattet werde, kann ebenfalls keinen Erfolg haben. Denn darin liegt einerseits der Versuch einer nicht gerechtfertigten Ausdehnung des Benutzungsrechts, das nach dem Inhalt der Grunddienstbarkeit Rangierbewegungen - mögen sie auch an sich "ordnungsmäßig" sein - nicht schlechthin, sondern nur dann zuläßt, wenn sie unmittelbar und ausschließlich dem Heranführen oder Abholen der Fahrzeuge dienen. Andererseits erstrebt der Hilfsantrag eine überflüssige Klarstellung, soweit er von "vorübergehendem Abstellen" spricht; dies ist, wie oben ausgeführt, nichts anderes als "vorübergehendes Anhalten", und das Recht hierzu wird vom Kläger (vgl. z.B. Abschnitt IV seiner Berufungsbegründung vom 16. März 1959) der Beklagten ohnehin zugestanden.

Die Revision war daher mit der Kostenfolge aus § 97
Abs. 1 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Dr. Augustin

Schuster

Rothe

Mattern

Offterdinger