

7

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BGB § 906; Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom
30. März 1971 (BGBl I S. 282) - FluglärmSchG.

- a) Die Lärmbelastung eines Grundstücks durch Fluglärm wird jedenfalls insoweit durch die Benutzung des Flughafengrundstücks herbeigeführt und ist dem Flughafenunternehmen zuzurechnen, als das beeinträchtigte Grundstück in dem nach §§ 2 ff FluglärmSchG ausgewiesenen Lärmschutzbereich des Flughafens liegt.
- b) Zivilrechtliche Nachbaransprüche werden durch die planungsrechtlichen Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes nicht unmittelbar berührt.
- c) Die äquivalenten Dauerschallpegel, die in § 2 FluglärmSchG zur Abgrenzung der Schutzzonen im Lärmschutzbereich eines Flughafens festgelegt sind, sind für die Beurteilung der Unzumutbarkeit im Sinne des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB weder Grenz- noch Richtwerte.
- d) Zur tatrichterlichen Feststellung der Lärmbelästigung durch Fluglärm.

BGH, Urt. v. 15. Juni 1977 - V ZR 44/75 - OLG Düsseldorf
LG Düsseldorf

7

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

V ZR 44/75

in dem Rechtsstreit

des Kaufmanns Wilhelm Z [REDACTED],
N [REDACTED] Strasse [REDACTED], M [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die F [REDACTED] D [REDACTED] GmbH, vertreten durch ihre Geschäfts-
führer u.a. Herrn Direktor T [REDACTED], F [REDACTED], D [REDACTED]-
L [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

Verkündet am

15. Juni 1977

F r i e d e r i c h ,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

- 2 -

Der V. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. Mai 1977 durch den Vorsitzenden Richter Hill und die Richter Offterdinger, Dr. Eckstein, Prof. Dr. Hagen und Linden

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 7. Januar 1975 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an den 9. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Düsseldorf zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Der Kläger begehrt wegen des Lärms, welchen die den internationalen Verkehrsflughafen der Beklagten als Flughafen benutzenden Flugzeuge auf seinem Grundstück in M■■■■■■■ zunehmend erregen, die Erstattung von Aufwendungen in Höhe von 25 701,81 DM, die er 1964 für den Schallschutz seiner Wohnung gemacht hat. Das Grundstück des Klägers liegt etwa 4 bis 5 km vom Abhebepunkt der Start- und Landebahn entfernt in der Längsachse der Flugschneise. Hilfsweise begründet der Kläger den Klagsanspruch



mit der durch die Lärmeinwirkung verursachten Wertminderung des Grundstücks.

Die Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen.

Mit der Revision verfolgt der Kläger den Klagsanspruch weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

A.

Das Berufungsgericht prüft die beiden hier in Betracht zu ziehenden bürgerlichrechtlichen Anspruchsgrundlagen: Den Schadloshaltungsanspruch (Schadensersatzanspruch) gegen den Störer (§ 1004 BGB i. V. m. § 906 BGB, § 11 LuftVG und § 26 GewO - bis zum 30. März 1974 - oder § 14 BImSchG - seit 1. April 1974 -) und den Ausgleichsanspruch gegen den Benutzer des emittierenden Grundstücks (§ 906 Abs. 2 Satz 2 BGB).

1. Es meint, das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 31. März 1971 (BGBl I, 282) - Fluglärmschutzgesetz - regele "den nachbarrechtlichen Ausgleich zwischen Flughafen und Flughafennachbarn wegen der Nachteile, die sich aus der Belastung der Bevölkerung durch den Fluglärm ergeben (Aufwendungsersatz für Lärmabwehr und Ersatz für Wertminderung)". Das Gesetz habe die nachbarrechtlichen Beziehungen in diesem Bereich prinzipiell neu geordnet. "Weitergehende Ansprüche" von Flughafennachbarn seien nur

in dem von der "Regelung des Fluglärmgesetzes freigelassenen Bereich" möglich. In diesem Bereich liege der Klaganspruch nicht. Es brauche daher für die Zeit nach dem Inkrafttreten des Fluglärmschutzgesetzes nicht geprüft zu werden, ob die Klage nach Nachbarrecht außerhalb des Fluglärmschutzgesetzes begründet sei.

2. Dem Kläger stehe jedoch auch für die Zeit vor dem Inkrafttreten des Fluglärmschutzgesetzes nach den genannten Anspruchsgrundlagen kein Geldanspruch wegen der im einzelnen vorgetragenen Beeinträchtigungen zu.

a) Ein Schadloshaltungsanspruch im Sinne des § 26 GewO sei nicht begründet. Zwar verursache das beklagte Flughafenunternehmen, daß die Flugzeuge den Lärm in der Luft vor dem Landen und nach dem Starten gerade in Bodennähe auf das Grundstück ausstrahlten, welche Umstände ihrerseits (allein) die Beeinträchtigungen des Klägers herbeiführten. Die auf solche Art bewirkten Beeinträchtigungen des Klägers seien jedoch nicht dem Flughafenunternehmen (als Störer) im Rechtssinn zuzurechnen. Schon für diese Frage der Zurechnung hebt nun das Berufungsgericht auf die Zumutbarkeit der Lärmbelästigung des Betroffenen ab. Die Zumutbarkeit ihrerseits sei nach der Lärmbelastung, der das Grundstück ausgesetzt sei, zu beurteilen. Diese Lärmbelastung hält das Berufungsgericht nach dem äquivalenten Dauerschallpegel, wie dieser gemäß der Anlage zu § 2 FlugLSchG zu berechnen ist, für bemeßbar und im vorliegenden Fall die Lärmverhältnisse auf dem Grundstück des Klägers dementsprechend für festgestellt durch die Bestimmung der beiden Schutzzonen in der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflug-

hafen Düsseldorf vom 3. März 1974 (BGBl I, 657 mit Anlage), und zwar im Ergebnis als außerhalb der Grenze liegend, bis zu der die den Kläger treffende Lärmbelastung dem beklagten Flughafen noch zugerechnet werden könne.

b) Aufgrund der gleichen Überlegungen, die das Berufungsgericht zur Zumutbarkeit im Zusammenhang mit der objektiven Zurechnung angestellt hat, lehnt es einen Ausgleichsanspruch (§ 906 Abs. 2 Satz 2 BGB) ab: Zwar beeinträchtigten die hier der Entscheidung zugrundegelegten Einwirkungen aus der Luft die Benutzung des klägerischen Grundstücks zum Wohnen wesentlich; auch müsse der Kläger diese Einwirkungen kraft der ortsüblichen Benutzung des Flughafengrundstücks dulden; der Kläger werde aber, wie schon im Zusammenhang mit dem Schadloshaltungsanspruch ausgeführt, nach dem auch für die Zeit vor dem Inkrafttreten des Fluglärmschutzgesetzes zugrundezulegenden Wert- und Abgrenzungsmaßstab bei dem Bewohnen seines Grundstücks nicht über das zumutbare Maß hinaus beeinträchtigt.

B.

Dem Fluglärmschutzgesetz kommt für die hier maßgebenden zivilrechtlichen Anspruchsgrundlagen nicht die ihm vom Berufungsgericht beigelegte Bedeutung zu. Dies gilt in erster Linie für den diesem Gesetz vom Berufungsgericht insofern zuerkannten Einfluß auf das Zivilrecht, als dingliche Ansprüche auf den "von den Regelungen des Fluglärmgesetzes freigelassenen Bereich" beschränkt sein sollen. Das angefochtene Urteil kann schon aus diesem Grund

mit der gegebenen Begründung nicht aufrechterhalten werden. Dies gilt aber weiter auch für die grundsätzliche Einschränkung des dem Flughafen als Verursacher zuzurechnenden Fluglärms aus der Luft - für die Zeit vor, wie auch für die Zeit nach dem Inkrafttreten des Gesetzes - auf den Lärm, der ein Gebiet mit einer bestimmten Schallintensität trifft, insbesondere für die Einschränkung auf dasjenige Gebiet, das als Schutzzone 1 des Lärmschutzbereichs (äquivalenter Dauerschallpegel über 75 dB(A)) bestimmt wird.

Das Fluglärmschutzgesetz bezweckt vor allem, das weitere Heranwachsen von Wohnsiedlungen an Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind, und an bestimmte militärische Flugplätze zu verhindern. Wegen der Dringlichkeit dieses Anliegens sollte es unter Hintanstellung einer umfassenderen Lösung der mit dem Fluglärm unter den gegebenen Verhältnissen verbundenen Fragen nach dem schriftlichen Bericht des Innenausschusses des Bundestags (BT-Drucks. VI/1377 S. 2) rasch verabschiedet werden. Die Planungsträger schufen nämlich trotz des Widerstandes der höheren Verwaltungsbehörden zunehmend Bebauungsgebiete auch in der Nähe von Flughäfen. Das Gesetz hat bestimmte Beschränkungen der baulichen Nutzung für die Zukunft (Bauverbote und Schallschutzanforderungen in bestimmten Zonen des Schutzbereichs) zum Inhalt und regelt die für bestimmte Bauverbote gewährten Entschädigungsansprüche wegen Enteignung. Darüber hinaus ist in §§ 9 und 10 - als Restbestand früher vorgesehener, jedoch am Kostenaufwand gescheiterter Umsiedlungen - als Anreiz für den Schallschutz an den in der Schutzzone 1 schon errichteten - und den baubehördlich genehmigten -

Wohnungen ein Anspruch auf Erstattung von bestimmten Aufwendungen für näher umschriebene bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Aus dem Gesetz kann sonach nicht der Schluß gezogen werden, es regle den nachbarrechtlichen Ausgleich zwischen Flughafen und Flughafennachbarn wegen der Nachteile, die sich aus der Belastung der Bevölkerung durch den Fluglärm ergäben und das Gesetz habe die nachbarrechtlichen Beziehungen "prinzipiell neu geordnet".

Darauf, daß das Fluglärmschutzgesetz eine planungsrechtliche Regelung über die Beschränkung der baulichen Nutzung von Grundstücken in näher abgegrenzten Bereichen zum Schutz der Bevölkerung darstellt, weisen auch die Umstände hin, die zur Einfügung des § 16 des Gesetzes führten. Diese Vorschrift bezieht sich - wie die Revisionsantwort zutreffend bemerkt - nur auf "weitergehende planungsrechtliche Vorschriften" samt den damit verbundenen "weitergehenden Entschädigungen", insbesondere auf weitere ins Auge gefaßte landesrechtliche Regelungen (Bundratsdrucksachen 9/1/71 S. 11; 9/3/71; 9/71 S. 7). Für irgendwelche Klarstellungen im Verhältnis zu bürgerlichrechtlichen Unterlassungsansprüchen oder Ausgleichsansprüchen bestand keine Veranlassung.

Von der Auffassung des Berufungsgerichts aus hätte § 11 LuftVG - das Luftverkehrsgesetz ist im Fluglärmschutzgesetz geändert worden - nicht aufrechterhalten werden können, weil diese Vorschrift bis zum Erlaß des Bundesimmissionsschutzgesetzes § 26 GewO und seitdem § 14 BImSchG in vollem Umfang für entsprechend anwendbar erklärt und damit die Möglichkeit von uneingeschränkten Ansprüchen auf Schadloshaltung oder von Schadensersatzansprü-

chen für den Fall schafft, daß an sich nach bürgerlichem Recht ein Abwehranspruch gegeben wäre. Es bestand im übrigen bei den Beratungen des Innenausschusses Einigkeit darüber, daß Ansprüche aus anderen Gesetzen, die nicht durch ein Bauverbot nach § 5 begründet sind, sowie Ansprüche, die nicht die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach § 9 zum Gegenstand haben - wie etwa nach § 26 der Gewerbeordnung in Verbindung mit § 11 des Luftverkehrsgesetzes -, durch das Fluglärmschutzgesetz nicht berührt werden (aaO S. 3).

Die Vorschriften, die im Sachenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches im besonderen den Inhalt und die Grenzen des Grundstückseigentums bestimmen (§§ 903, 905 ff) und die hieraus abgeleiteten Ansprüche aus dem Grundstückseigentum gegen Störer (§ 1004 BGB i. V. m. § 26 GewO bzw. § 14 BImSchG) und gegen Benutzer anderer Grundstücke (§ 906 Abs. 2 Satz 2 BGB) festlegen, werden durch das Fluglärmschutzgesetz daher als solche nicht betroffen und jedenfalls nicht unmittelbar eingeschränkt. Es ist daher zu prüfen, ob der Klaganspruch unter dem Gesichtspunkt der beiden genannten dinglichen Anspruchsgrundlagen begründet ist.

C.

I. 1. Ein Anspruch auf Schadloshaltung (§ 26 GewO) oder auf Schadensersatz (§ 11 LuftVG idF des § 70 Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 14 BImSchG) steht dem Kläger nicht zu. Ob die Beklagte Störer im Sinn des § 1004 BGB ist, kann dahingestellt bleiben. Ersatzansprüche der genannten Art

setzen nämlich auf jeden Fall voraus, daß ohne die in § 26 GewO bzw. § 14 BImSchG ausgesprochene Pflicht zur Duldung der Immission ein Abwehranspruch gegen den Störer bestünde. Ein solcher Abwehranspruch steht dem betroffenen Eigentümer aber nicht zu, wenn er die Lärmeinwirkung schon gemäß § 906 Abs. 2 Satz 1 BGB nicht verbieten kann, wenn also hier die wesentlichen Beeinträchtigungen durch eine nach Art und Ausmaß ortsübliche Benutzung des Grundstücks der Beklagten herbeigeführt werden. Diese Voraussetzung hat das Berufungsgericht festgestellt.

Die dagegen gerichteten Angriffe der Revision sind unbegründet.

Die Beurteilung der Ortsüblichkeit muß zwar erkennen lassen, daß der Tatrichter von zutreffenden rechtlichen Gesichtspunkten ausgegangen ist; sie ist aber angesichts der hier gebotenen zusammenfassenden Würdigung aller zu berücksichtigenden Umstände im wesentlichen tatrichterlicher Natur (BGH LM BGB § 906 Nr. 5 Bl. 2; NJW 1959, 1867; BGHZ 59, 378, 381). Das angefochtene Urteil läßt in dieser Hinsicht keinen Rechtsirrtum erkennen. Das Berufungsgericht hat entscheidend dem Umstand Rechnung getragen, daß der Flughafen D [REDACTED] seit vielen Jahren für den Charakter der Landschaft im nördlichen Raum von D [REDACTED], einschließlich des Ortes B [REDACTED] (jetzt M [REDACTED]), auf kilometerweite Entfernung west- und ostwärts von bestimmendem Einfluß ist. Dies ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Nach ständiger Rechtsprechung können auch einzelne, überragend große Betriebe oder Anlagen den Charakter der engeren Umgebung

oder auch einer Landschaft unter dem Gesichtspunkt der mit ihnen verbundenen Emissionen prägen (BGHZ 30, 273, 277 - Erzgrube; 59, 378 - Militärflugplatz; BGH DVBl 1977, 34 = WM 1976, 16 - Porta Nigra). Dementsprechend kann sich eine mit einer solchen Anlage verbundene Grundstücksbenutzung als ortsüblich darstellen. Die Ausführungen des Berufungsgerichts lassen entgegen der Meinung der Revision erkennen, daß es bei seiner Würdigung auch den Vortrag des Klägers über die Besiedlung dieses Gebiets vor der Anlegung des Flughafens nicht übersehen hat. Dieser Umstand schließt die Ortsüblichkeit des Flughafens nicht aus. Ebensowenig kann die Ortsüblichkeit deshalb verneint werden, weil die Verkehrsanlage sich seit ihrer Begründung im Jahre 1927 der Entwicklung der neuzeitlichen Luftfahrttechnik und den Bedürfnissen des Luftverkehrs im Großraum D [REDACTED] angepaßt hat und erweitert worden ist. Allein der Umstand, daß durch diese Entwicklung einerseits und die weitere Besiedlung andererseits die Unverträglichkeit sich wesentlich verschärft hat, hat auf die Ortsüblichkeit keinen Einfluß.

2. a) Der Ausgleichsanspruch im Sinne des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB setzt voraus, daß der beeinträchtigte Grundstückseigentümer die Einwirkung zu dulden hat, weil die Beeinträchtigung durch eine ortsübliche Benutzung des anderen Grundstücks adäquat verursacht wird (§ 906 Abs. 2 Satz 1 BGB). Der Kläger hat dies darzutun. Der Anspruch richtet sich gegen den Benutzer des anderen Grundstücks (§ 906 Abs. 2 Satz 2 BGB).

Rechtsirrtumsfrei hat das Berufungsgericht festgestellt, daß bei der Benutzung eines Grundstücks als Flughafen in dem vorliegenden Umfang Lärm, auch soweit

er unmittelbar durch die landenden und abfliegenden Flugzeuge in der Luft außerhalb des Flughafens verursacht wird, von diesem Grundstück aus im Sinne des § 906 Abs. 2 Satz 1 BGB herbeigeführt wird. Zu dieser Frage ist schon in dem Senatsurteil vom 10. November 1972 (BGHZ 59, 378, 379 f) ausgeführt, daß das Ausmaß der Lärmeinwirkung und damit der Umstand, der für die Beeinträchtigung maßgebend ist, entscheidend nicht durch das Überfliegen, wie dies im allgemeinen erlaubt ist (§ 1 LuftVG), bewirkt wird, sondern durch die niedrige Flughöhe und das stetige Überfliegen in einer festgelegten Flugschneise, welche Umstände ihrerseits auf die Benutzung des nahegelegenen Geländes als Flughafen zurückzuführen sind. Dies trifft auch auf die Benutzung des Geländes der Beklagten als Verkehrsflughafen zu, wobei für den Anspruch aus § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB keine Rolle spielt, ob die Beklagte etwa in der Lage ist, die Störung zu beseitigen. Ebenso ist unerheblich, daß die Beeinträchtigung unmittelbar durch eine Handlung verursacht wird, die über dem beeinträchtigten Grundstück vollzogen wird. Es genügt, daß die Beeinträchtigung eine zurechenbare Folge des auf dem anderen Grundstück eingerichteten Betriebs ist (vgl. BGH NJW 1960, 2335 mit Nachweisen zur objektiven Zurechenbarkeit der durch Dritte selbstverantwortlich ausgeübten Beeinträchtigungen; BGH NJW 1963, 2020).

b) Umstritten ist, nach welchen Gesichtspunkten dem Flughafengrundstück der Lärm der auf Flug befindlichen Flugzeuge objektiv zuzurechnen ist. Ausgangspunkt für die Beantwortung dieser Frage ist nicht, wie das Berufungsgericht meint, das Ausmaß der Beeinträchtigung (hier Lärm-

belästigung), sondern es sind die Umstände, durch die die Beeinträchtigungen herbeigeführt werden. Das sind die Flugzeugführungsmaßnahmen (Bewegungsrichtung, Bodennähe, Antriebs- und Bremsvorgänge), die in ihrer Gesamtheit durch das Landen und Starten eines Flugzeugs und aller Flugzeuge zusammen gerade auf diesem Flughafen bedingt sind. Allein und ausschließlich an die Mindestflughöhe im Sinne des § 6 LuftVO (vgl. OLG München Urteil vom 14. Oktober 1974 - 9 U 47/74 und die S. 14/15 BU angeführten Autoren) kann für diese Abgrenzung nicht angeknüpft werden. Deshalb ist nicht schon entscheidend, daß das Grundstück des Klägers höher als in der dort vorgeschriebenen Mindestflughöhe (600 m) überflogen wird.

In dem genannten Fall des Militärflughafens wurde die Hofstelle des betroffenen Grundstückseigentümers in niedriger Höhe überflogen; sie lag unmittelbar unter der verlängerten Flugschneise, etwa 2,1 km vom Flugplatz entfernt. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts liegt das hier betroffene Grundstück etwa 4 bis 5 km vom Abhebe- punkt der Start- und Landebahn entfernt in der Längs- achse der Flugschneise innerhalb des nach §§ 2 ff FlugLSchG festgesetzten Lärmschutzbereichs, und zwar etwa 1,5 km außerhalb der Schutzzone 1 und etwa 6 km vor dem Ende der Schutz- zone 2. Bei dieser Lage des Grundstücks innerhalb des fest- gesetzten Schutzbereichs und unmittelbar in der Flugschnei- se, ist der Fluglärm auf jeden Fall dem Flughafenbetrieb zuzurechnen, ohne daß es einer weiteren Prüfung bedarf, un- ter welchen Umständen darüber hinaus der Fluglärm von dem Flughafen ausgeht. In diesem Zusammenhang ist nicht ent- scheidend, auf welche Art die Größe errechnet wird, nach der der Schutzbereich bestimmt wird.

II. Da sonach entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts die Beklagte für den Ausgleichsanspruch wegen der hier vorgetragenen Fluglärmeinwirkungen als Benutzerin des Flughafengrundstücks passivlegitimiert ist, bleibt zu prüfen, ob die vom Kläger nach Häufigkeit, Dauer und Ausmaß der einzelnen Schallvorgänge unter Beweis gestellten Lärmeinwirkungen, insbesondere wegen ihrer Langzeitwirkung auf den Menschen, wie der Kläger behauptet und wofür er Sachverständigenbeweis angetreten hat, die ortsübliche Benutzung seines Grundstücks als Wohngrundstück oder dessen Ertrag über das zumutbare Maß hinaus beeinträchtigen.

1. a) Das Berufungsgericht hat zu dieser Frage auf seine Ausführungen zur Zurechenbarkeit des Flugzeuglärms verwiesen und ausgeführt, der geltend gemachte Ausgleichsanspruch - von seinem Standpunkt aus für die Zeit vor dem Inkrafttreten des Fluglärmschutzgesetzes - scheitere daran, daß auch die Zumutbarkeit im Sinne des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB nach dem Wert- und Abgrenzungsmaßstab des Fluglärmschutzgesetzes zu beurteilen sei. Die Prüfung, ab wann der Fluglärm in der Zeit vor dem Inkrafttreten des Fluglärmschutzgesetzes für einen Nachbarn unter Berücksichtigung all der beim nachbarrechtlichen Ausgleich mit einem Flughafen maßgeblichen Gesichtspunkte unzumutbar werde, hätte zur gleichen Abgrenzung geführt, wie sie das Fluglärmschutzgesetz später vorgenommen habe. Durch diese Regelung sei der Inhalt des Grundeigentums bestimmt. Sie stelle - im Hinblick auf die Situationsgebundenheit des Grundstücks - eine "verstärkte Einbindung von Grundeigentum in seine Sozialpflichtigkeit" dar. Die Lärmbelastung sei gleichsam eine rechtmäßige Grundstückslast.

b) Entgegen dieser Meinung bestimmt das Fluglärmschutzgesetz jedoch nicht den Inhalt des Eigentums im Verhältnis der Eigentümer zueinander; es trifft vielmehr in den §§ 5 und 6 öffentlichrechtliche Beschränkungen der baulichen Nutzung; es errichtet damit in Ergänzung der Vorschriften des Bundesbaugesetzes planungsrechtliche Schranken hinsichtlich der "bisher zulässigen baulichen Nutzung" des Grundeigentums und ordnet gleichzeitig die nach Art. 14 GG verfassungsrechtlich gebotene Entschädigungsverpflichtung - zu Lasten des Begünstigten - an (§§ 8, 12). Auch aus dem Umstand, daß der Erstattungsanspruch nach § 9 des Gesetzes, der zu freiwilligen Maßnahmen zum Schutz der Bewohner von Altbauten wenigstens in Zone 1 anregen soll, auf die Altbauten in der Zone 1 beschränkt ist und nicht auf die Altbauten in der Zone 2 oder gar auf neue Bauvorhaben erstreckt wird, läßt sich nichts anderes entnehmen.

Soweit das Berufungsgericht zur Begründung der von ihm angenommenen nachbarrechtlichen Sonderregelungen der privatrechtlichen Beziehungen zwischen Flughafenunternehmen und Grundstücksnachbarn gar den Gedanken der Einbindung dieses Grundstückseigentums in seine Sozialpflichtigkeit heranzieht, kann ihm schon deshalb nicht gefolgt werden, weil der Begriff der Sozialpflichtigkeit nicht auf die privatrechtlichen Beziehungen zwischen Grundstückseigentümern angewendet werden kann (BGHZ 62, 361, 368; Mittenzwei MDR 1977 S. 99, 101 unter 2 a). Umgekehrt scheidet allerdings eine Enteignung von vornherein aus, wenn die Einwirkung von hoher Hand das Eigentum nicht in größerem Umfang beeinträchtigt, als der Eigentümer

schon nach privatem Recht entschädigungslos dulden muß. Daran vermag der Umstand, daß das Flughafenunternehmen öffentliche Aufgaben von gemeinschaftswichtiger Bedeutung wahrnimmt, nichts zu ändern. Dieser Umstand mag allenfalls Einfluß auf die nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB gebotene Abwägung haben. Die Frage, ob ein Grundstück durch Fluglärm über das zumutbare Maß im Sinne des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB hinaus beeinträchtigt ist, kann daher nicht schon dann verneint werden, wenn die Lärmbelastung unter dem im Fluglärmschutzgesetz für die Schutzzone 1 festgesetzten Mindestmaß (75 dB(A)) bleibt.

2. a) Zur Erfassung und Feststellung der Lärmeinwirkungen auf Menschen in der Wohnung als der hier in Rede stehenden Beeinträchtigung nach ihrer Art und ihrem Ausmaß geht das Berufungsgericht davon aus, der Lästigkeit des Lärms, als interner Wirkung einer Lärmbelastung, korrespondiere jeweils ein bestimmtes Maß der Lärmbelastung, welches angesichts der Subjektbezogenheit der Lästigkeit allein als Meßgröße in Betracht komme. Aufgrund deutscher und ausländischer wissenschaftlicher Arbeiten gelte als "genormte Meßgröße" der Schallbelastung durch solche Geräusche der äquivalente Dauerschallpegel. Dieser sei nunmehr im Umkreis des Flughafens der Beklagten bestimmt und danach seien in der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen D[REDACTED] vom 4. März 1974 die Schutzzonen festgelegt. Nach diesen Werten sei das Grundstück des Klägers einer Fluglärmbelastung in der Höhe eines äquivalenten Dauerschallpegels zwischen 67 dB(A) und 75 dB(A), mehr zum letzten Wert hin, ausgesetzt. Bei dieser Lärmbelastung

des Grundstücks sei das Wohnen nicht über das - auch vor Inkrafttreten des Gesetzes anzulegende - Maß hinaus unzumutbar beeinträchtigt.

b) Das Berufungsgericht verwendet danach, ohne die Lästigkeit der Langzeitbelastung anhand eigener Wahrnehmungen zu prüfen, den äquivalenten Dauerschallpegel, wie er aufgrund bestimmter Meßgrößen nach der Anlage zu § 3 FlugLSchG zu errechnen ist (zum energie-äquivalenten Dauerschallpegel als Mittelungspegel und zu dessen Berechnung vgl. DIN 45 641, insbesondere 2.4; Kurtze/Schmidt/Westphal, Physik und Technik der Lärmbekämpfung 2. Aufl. S. 14, 214; Vornorm DIN 18005 1.2; VDI-Richtlinie 2058 unter 5.2; zur entsprechenden Bestimmung der Geräuschemissionen nach der TA-Lärm vgl. Bethge/Meuners, TA-Lärm 2. Aufl. unter 2.4.2 S. 129), nicht nur zur Abgrenzung der objektiven Zurechnung des Fluglärms, sondern auch als Grenzwert für das Ausmaß der Lärmeinwirkung als Langzeitbelastung, das dem beeinträchtigten Nachbarn bei der ortsüblichen Benutzung seines Grundstücks ohne Geldausgleich zuzumuten ist. Die nach dem Fluglärmschutzgesetz aufgrund bestimmter Größen des äquivalenten Dauerschallpegels ermittelten Lärmschutzbereiche werden jedoch nach diesem Gesetz zum Schutz der Allgemeinheit, wie dargelegt, für bestimmte planungsrechtliche Regelungen festgesetzt und sind nicht Richtwerte zum Beurteilen der Zumutbarkeit im Sinne des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB oder gar verbindliche Grenzwerte für diese Zumutbarkeit. In dem im Auftrag des Bundesministers für Gesundheitswesen von W. Bürck, M. Grützmacher, F.J. Meister und E.-A. Müller erstatteten Gutachten:

"Fluglärm, seine Messung und Bewertung, seine Berücksichtigung bei der Siedlungsplanung, Maßnahmen zu seiner Minderung" (Göttingen Mai 1965 - "Göttinger Gutachten"), das der Berechnungsformel in der Anlage zu § 3 FlugLSchG zugrunde liegt, wird daher auch abschließend bemerkt, daß die Frage nach der "Zumutbarkeit" von Lärm nicht durch die Angabe eines bestimmten Zahlenwerts beantwortet werden könne (7.3 S. 182 und 2.4 S. 27/28). Desgleichen ist in der DIN-Norm 45641 (unter 1) ausdrücklich bemerkt, daß Festlegungen zum Beurteilen der Zumutbarkeit und das Festlegen von Grenzwerten nicht Gegenstand dieser Norm, sondern besonderen Vorschriften, Richtlinien oder Normen vorbehalten sind.

Richtwerte solcher Art enthalten die VDI-Richtlinien 2058 (Beurteilung von Arbeitslärm in der Nachbarschaft) unter 3. Bestimmte Größen des äquivalenten Dauerschallpegels (mit dem Halbierungsparameter $q = 3$) sind bisher weiter in der Vornorm DIN 18005 (Schallschutz für den Städtebau) als Planungsrichtpegel (unter 1.2 und 5) und nach den Veröffentlichungen im Schrifttum für den Immissionsgrenzwert im Sinne der §§ 42, 43 BImSchG vorgesehen (vgl. Schroeter, DVBl 1976, 759, 762; Nedden, DVBl 1977, 265; Fickert, Baurecht 1976, 1, 10). Die im planungs- und entschädigungsrechtlichen Bereich verwendeten oder vorgesehenen Größen des äquivalenten Dauerschallpegels können auch Anhalt für die Beurteilung der nachbarrechtlichen Zumutbarkeit im Sinne des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB sein. Sie entheben den Zivilrichter jedoch nicht der eigenverantwortlichen Feststellung des Ausmaßes

der mit der Langzeitbelastung verbundenen Belästigung und der Prüfung, bis zu welchem Ausmaß eine Langzeitbelastung der festgestellten Art dem beeinträchtigten Nachbarn im Sinne des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB zuzumuten ist. Dem Fluglärmschutzgesetz kann zu dieser Frage allenfalls entnommen werden, daß eine Fluglärmbelastung über 75 dB(A) bzw. über 67 dB(A) so groß ist, daß für die Zukunft die Wohnbebauung eines Grundstücks - abgesehen von Ausnahmen - überhaupt bzw. ohne bestimmte Schallschutzeinrichtungen ausgeschlossen sein soll.

Das klagabweisende Urteil kann sonach auch nicht schon allein aufgrund der Festsetzungen des Lärmschutzbereichs und der Schutzzonen in der Verordnung für den Flughafen D[REDACTED] vom 4. März 1974 aufrechterhalten werden. Die Sache ist zur Feststellung der Lärmeinwirkung auf das klägerische Grundstück und der damit verbundenen Lärmbelästigung der Hausbewohner an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Da nach dem Geschäftsverteilungsplan des Oberlandesgerichts Düsseldorf ein Fachsenat für Streitigkeiten aus Eigentum und dinglichen Rechten an Grundstücken bestimmt ist, ist es angezeigt, die Sache an diesen Senat, den 9. Zivilsenat, zurückzuverweisen.

3. Soweit das Berufungsgericht zum Zwecke der gebotenen Feststellungen im Interesse einer möglichst objektiven Erfassung der Lärmeinwirkung die der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen D[REDACTED] zugrunde liegenden äquivalenten Dauerschallpegel verwenden will, wird es gegebenen-

falls unter Heranziehung eines Sachverständigen, sich die in Nr. 1 bis 4 der Anlage zu § 3 FlugLSchG näher bestimmten Meßgrößen (höchste Schallpegel, Frequenzzusammensetzung, Dauer und Häufigkeit des Geräuschs, Bezugszeitraum), die Bedeutung der Bewertungsfaktoren g_i und die in dieser Formel zum Ausdruck kommende Beziehung der eingegangenen Größen vor Augen halten müssen. Es kann dabei zu prüfen sein, inwieweit oder unter welchen zusätzlichen Voraussetzungen die für die Erfassung des Fluglärms entwickelten Mittelungspegel dem Zusammenhang zwischen den meßbaren Schallgrößen und ihren physiologischen und psychologischen Auswirkungen bei Menschen im Durchschnitt gerecht werden. Insbesondere wird unter diesem Gesichtspunkt der vom Kläger angetretene Beweis durch einen medizinischen Sachverständigen zu würdigen sein (vgl. zur Bedeutung der Spitzenschallpegel Zeitler, BayVBl 1974, 353, 354 links). Soweit das Gericht nicht über hinreichende eigene Anschauung einer durch zeitlich schwankende Schallvorgänge ausgelösten Lärmbelästigung der vorliegenden Art verfügt, wird es ähnlich dem Fall der früheren Messung der Lautstärke von konstanten Geräuschen in DIN-phon (vgl. BGHZ 46, 35, 38) seine eige-

nen Wahrnehmungen zur Beurteilung des Empfindens eines Durchschnittsmenschen heranziehen müssen.

Hill

Offterdinger

Dr. Eckstein

Hagen

Linden