

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

BGB § 1004

Dient eine Omnibuslinie der Befriedigung eines allgemeinen Verkehrsbedürfnisses und damit unmittelbar öffentlichen Interessen, so kann der Beseitigungsanspruch des durch den Linienbetrieb gestörten Eigentümers nicht auf Maßnahmen zielen, die den Linienbetrieb lahmlegen oder erheblich beeinträchtigen.

BGH, Urt. v. 21. September 1960 - V ZR 89/59 - OLG Düsseldorf

V ZR 89/59

Verkündet
am 21. September 1960
Symalla, 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 I. V. - B. Krankenversicherung auf Gegen-
seitigkeit, vertreten durch ihren Vorstand: Dr. Erich T.,
Erich J. und Dr. Walter S. in W.-E.,
V. straße.

Klägerin, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

die R. B. Gesellschaft AG., vertreten durch ihren Vor-
stand: Dipl.-Ing. Georg R., Dipl.-Ing. Hans H. und
Gotthard Ha. in D., W. platz,

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

hat der V. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche
Verhandlung vom 21. September 1960 unter Mitwirkung des Senats-
präsidenten Dr. Tasche sowie der Bundesrichter Dr. Hückinghaus,
Dr. Rothe, Dr. Mattern und Offterdinger für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des
9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düsseldorf vom
4. März 1959 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Ent-
scheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, dem auch
die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens
übertragen wird.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

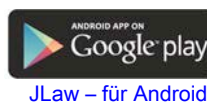
Die Klägerin ist Eigentümerin des Hausgrundstücks O●-straße Nr. ● in D●●●●. Die Beklagte betreibt die Straßenbahn- und Omnibuslinien in D●●●●. Sie hat nach der Fertigstellung der O●straße die in diesem Abschnitt zwischen der Einmündung der T●●●●straße und dem W●●●● vorgesehene Haltestelle im Jahre 1955 unter Zustimmung des Ordnungsamts (Verkehrspolizei) vor den Gebäuden Nr. 10, 12 und 14 für vier Omnibuslinien (43, 54, 55, 65) eingerichtet, wozu der Gehweg vor diesen Häusern etwa 1,70 m tief eingebuchtet worden ist. Die Haltestelletafel (mit Papierkorb) befindet sich etwa in Höhe des Eingangs zu dem Gebäude der Klägerin.

Die Klägerin, die im Gebäude O●straße Nr. ● ihr eigenes Büro untergebracht und die übrigen Stockwerke als Büro- und Wohnräume vermietet hat, hat sich zuerst ohne Erfolg an die Stadtgemeinde D●●●● gewendet; sie verlangt mit vorliegender Klage die Aufhebung der Omnibushaltestelle und Verlegung an eine andere Stelle, weil deren Betrieb ihr Eigentum beeinträchtigt. Die Geräusche der anhaltenden und anfahrenden Kraftwagen und die laute Unterhaltung der wartenden Fahrgäste stören die Arbeit ihrer Angestellten und derjenigen ihrer Mieter (insgesamt 70 Angestellte). Zwei ihrer Mieter hätten wegen dieser Belästigung schon gekündigt. Die Fahrgäste stünden nämlich zu den Hauptverkehrszeiten so dicht gedrängt vor ihrem Eingang, daß der Zugang der Angestellten und der Besucher beeinträchtigt werde. Die Wartenden beträten aber - insbesondere bei Regenwetter - auch ihr Grundstück (Türeingang, Flur und Treppenhaus), behinderten dort den Durchgang, sie beschmutzten Flur und Treppenhaus, und ihre laute Unterhaltung störe dort den Geschäftsbetrieb außerordentlich. Abfälle (Zigarettenasche, -reste,

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](#)

-schachteln und Reste von Früchten) wurden im Hause abgelegt und auch von außen durch das Kellerfenster geworfen. Schließlich lehnten sich Fahrgäste an die Klingelknöpfe und setzten dadurch die Hausklingel in Betrieb.

Die Beklagte, die Abweisung der Klage beantragt hat, hält die Klage für unzulässig, da die Haltestelle eine polizeilich genehmigte Betriebsanlage (ähnlich dem Fall RGZ 59, 70) darstelle. Die Klage sei aber auch unbegründet. Die gerügten Geräuschimmissionen seien nicht erheblich, in den Durchgangsstraßen jedenfalls ortsüblich, und der Zugang zu dem Haus der Klägerin werde nicht beeinträchtigt; verhielten sich aber einige Passanten, die auf den Omnibus warteten, schlecht, so hätte sie dies jedenfalls nicht zu vertreten.

Die Klage - einschließlich des in zweiter Instanz hilfsweise gestellten Antrags auf Feststellung, daß die Beklagte verpflichtet sei, an die Klägerin einen Geldbetrag als Aufopferungsschaden zu zahlen - blieb in beiden Vorinstanzen ohne Erfolg. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihre Anträge weiter, in der mündlichen Verhandlung eingeschränkt auf den Hauptantrag. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen, hinsichtlich des Hilfsantrags vorsorglich, sie als unzulässig zu verwerfen.

Entscheidungsgründe:

I.

Zur Zulässigkeit des Rechtswegs führt das Berufungsgericht aus: Der Beklagten sei ein Sondernutzungsrecht an der Straße durch Staatshoheitsakt verliehen worden. Der von der Klägerin erhobene Beseitigungsanspruch im Sinne des § 1004 BGB

richte sich jedoch nicht gegen den Genehmigungsakt, auf dem das Sondernutzungsrecht beruhe, sondern nur gegen die Störungen, die sich aus der Ausübung dieses Rechts ergäben. Der ordentliche Rechtsweg sei zulässig, weil der Klaganspruch bürgerlich-rechtlicher Natur sei.

Dazu ist vorweg zu bemerken, daß eine von der Wegepolizeibehörde durch öffentlich-rechtliche Erlaubnis oder von der Straßeneigentümerin durch privatrechtlichen Vertrag eventuell eingeräumte Sondernutzung für die Frage des Rechtswegs keine Rolle spielt. Die Erlaubnis, Straßenflächen über den Gemeingebrauch hinaus zu benutzen, läßt private Rechte Dritter unberührt. Die Klägerin macht den Beseitigungsanspruch wegen Beeinträchtigung ihres Eigentums aus § 1004 BGB geltend; es handelt sich sonach um eine bürgerlich-rechtliche Streitigkeit. Der Rechtsweg wäre aber gleichwohl dann ausgeschlossen, wenn die Klägerin ihr Klagebegehren zwar in die Form eines bürgerlich-rechtlichen Anspruchs kleidete, der abzuwehrende Eingriff aber auf Grund der Herrschaftsgewalt des Staates stattfände (BGH LM GVG § 13 Nr. 48 = NJW 1956, 1273, vgl. auch Rechtsprechung des Reichsgerichts in BGB-RGRK 11. Aufl. § 1004 Anm. 66). Dies trifft auf den Betrieb einer Omnibuslinie nicht zu. Der Rechtsweg wurde allerdings weiter als ausgeschlossen erachtet, wenn die Genehmigung für den Bau und Betrieb einer Anlage in einem besonderen Planverfahren unter Berücksichtigung der privaten Rechte Dritter erteilt worden ist (vgl. RGZ 59, 72). Diese Voraussetzung liegt aber hier schon deshalb nicht vor, weil bei der Genehmigung eines Linienverkehrs kein Bauplan im Sinn der §§ 18 bis 20 des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 (RGBl I 1217) i. d. F. vom 6. Dezember 1937 (RGBl I 1319), vom 16. Januar 1952 (BGBl I 21) und vom 12. September 1955 (BGBl I 573) - PBefG - festgestellt wird. Der Rechtsweg ist sonach nicht ausgeschlossen.

II.

Materiellrechtlich ist zu unterscheiden zwischen den Geräuschemissionen, die von der Straße auf das Grundstück einwirken, der Behinderung des Anliegergemeingebruchs und schließlich den Beeinträchtigungen, welche die Fahrgäste durch das Betreten des Grundstücks und das Ablagern fester Abfallstoffe hervorrufen.

1. Soweit die Beeinträchtigungen der Klägerin durch den Aufenthalt von Fahrgästen im Türeingang und im Hausflur (Behinderung des Büroverkehrs, Beschmutzung sowie Lärm), durch Wegwerfen von Abfall und Unrat und durch unnötiges Klüngeln hervorgerufen werden, ist die Beklagte nach Ansicht des Berufungsgerichts nicht Störerin. Zwar komme die Beklagte auch hinsichtlich der mittelbaren Folgen des Haltestellenbetriebs als Störerin in Betracht. Zu den mittelbaren Folgen könnten aber nicht die Störungen gerechnet werden, die von den Fahrgästen ausgingen und nicht notwendig mit dem Omnibusbetrieb verbunden seien. Die laufend wiederholte, mehr oder weniger starke Ansammlung der Fahrgäste sei eine Folge des Haltestellenbetriebs. Die sich daraus zwangsläufig ergebenden Störungen gingen zu Lasten der Beklagten. Sie sei aber nicht Störerin, soweit sich die Fahrgäste im Haltestellenbereich ungebührlich benähmen, da sie insoweit keine Einwirkungsmöglichkeit habe.

Die Geräusche der anhaltenden und anfahrenden Omnibusse gingen zu Lasten der Beklagten; die Klägerin habe aber nicht dargetan, daß die durch die Haltestelle bewirkten Geräusche erheblich seien. Selbst wenn diese Geräusche wesentlich wären, so wären sie doch ortsüblich.

Die Ansammlung der Fahrgäste auf dem Bürgersteig führe ausweislich der von der Klägerin vorgelegten Lichtbilder zu

keiner wesentlichen Behinderung des Fußgängerverkehrs. Eine vorübergehende Behinderung des Zugangs zum Grundstück der Klägerin könne nicht als wesentliche Störung des Eigentums angesehen werden, weil sich im Hause der Klägerin keine Ladengeschäfte und auch kein Betrieb sonstiger Art mit starkem Personenverkehrs befänden. Die Klägerin habe nicht behauptet, daß das Betreten ihres Hauses - etwa zur Zeit des stärksten Verkehrs - unmöglich sei.

2. Die Ausführungen des Berufungsgerichts zu den Belästigungen, welche die Fahrgäste im Hause der Klägerin ausüben, müssen in ihrem Zusammenhang dahin aufgefaßt werden, der Beklagten könne dieses Verhalten schon deshalb nicht als Folge ihres Betriebs angerechnet werden, weil es nicht notwendig oder zwangsläufig mit diesem Betrieb verbunden sei. Dagegen wendet sich die Revision zutreffend mit dem Hinweis, daß ein adäquater Kausalzusammenhang zwischen der Willensbetätigung des Störers und der Beeinträchtigung des Eigentümers genüge. Das Berufungsgericht lehnt die Passivlegitimation der Beklagten aber auch mit der weiteren Begründung ab, daß diese keine Einwirkungsmöglichkeit auf die unmittelbaren Störer habe. Diese Begründung hält einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

a) Störer ist, wer unmittelbar oder mittelbar in adäquater Weise die Beeinträchtigung durch eine Willensbetätigung veranlaßt und - soweit Dritte unmittelbar das Eigentum beeinträchtigen - die rechtliche Möglichkeit hat, diese Einwirkung zu verhindern. Störer der hier in Rede stehenden Einwirkungen sind in erster Linie die Fahrgäste, die in das Haus der Klägerin eindringen, dort Abfälle niederlegen und das Eigentum der Klägerin in der von ihr behaupteten Art und Weise beeinträchtigen. Daß diese Fahrgäste aus eigenem Antrieb und selbstverantwortlich handeln, schließt nicht aus, daß auch die Beklagte Störerin

ist (RGZ 134, 231, -234; 149, 205, 210), wenn nur die unmittelbaren Beeinträchtigungen der Fahrgäste in adäquater Weise durch die Willensbetätigung der Beklagten verursacht werden.

Im vorliegenden Fall hält die Beklagte zwar nicht den Zustand einer Sache aufrecht, der als solcher fremdes Eigentum beeinträchtigt (vgl. Motive zum BGB III, 424); die Beeinträchtigung ergibt sich vielmehr erst aus dem Verhalten ihrer Fahrgäste in Verbindung mit einer von ihr eingerichteten und beherrschten Betriebseinrichtung. Sie ist Störerin, weil die Einrichtung einer Haltestelle unmittelbar vor dem Eingang eines Bürohauses geeignet ist, ein solches Verhalten der Fahrgäste, die an dieser Haltestelle in größeren Mengen zusammengedrängt und der Witterung preisgegeben sind, im allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen und ganz unwahrscheinlichen Umständen herbeizuführen und daher die Belästigungen adäquate Folgen eben dieser Betriebseinrichtung der Beklagten sind (vgl. zur objektiven Zurechenbarkeit der durch Dritte selbstverantwortlich ausgeübten Beeinträchtigungen BGHZ 14, 174; 17, 266, 292; NJW 1960, 771; OLG Marienwerder HRR 1940 Nr. 295).

b) Das Berufungsgericht verneint jede Möglichkeit der Beklagten, auf das gerügte Verhalten ihrer Fahrgäste einzuwirken, da die Erstellung einer Wartehalle nicht möglich sei; zur Aufnahme der Papierabfälle habe sie einen entsprechenden Behälter aufgestellt. Dabei übersieht es, daß jedenfalls die Aufhebung der Haltestelle als nachhaltigste Maßnahme die Ansammlungen der wartenden Fahrgäste verhindern und damit auch deren Einwirkungen auf das Eigentum der Klägerin beseitigen würde. An dieser Aufhebung ist die Beklagte entgegen ihrer Ansicht nicht deswegen rechtlich gehindert, weil die von ihr betriebenen Omnibuslinien nach dem Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande behördlich genehmigt sind. Die Beklagte

hat zwar die Bedingungen, unter welchen die Genehmigung erteilt ist (§ 14 Abs. 1 Nr. 5 Durchführungsverordnung zum Personenbeförderungsgesetz vom 26. März 1935, RGBI I 413 - DV PBefG -), einzuhalten, und sie kann notfalls durch Verwaltungszwang dazu angehalten werden (vgl. §§ 11 - 13 PBefG); es ist aber nicht behauptet und auch nicht anzunehmen, daß die Genehmigung Bestimmungen über die vorliegende Haltestelle enthält. Der Antrag des Beförderungsunternehmers soll zwar den Fahrplan aufführen (§ 7 Abs. 2 Buchst. c Nr. 3 DV PBefG), der seinerseits möglichst die Haltestellen enthalten muß (§ 34 DV PBefG). Auch soll sich die Prüfung, ob die öffentlichen Interessen gewahrt sind, auf die Wahl der Halteplätze erstrecken (§§ 11 DV PBefG). Die Bestimmung der Haltestellen war jedoch bis zum 1. August 1960, in welchem Zeitpunkt § 65 Abs. 1 BOKraft durch Gesetz vom 7. Juli 1960 (BGBl I 485, Art. 1 Nr. 28) geändert worden ist, dem Unternehmer überlassen, wobei er sich allerdings das Einvernehmen des Ordnungsamtes (Verkehrspolizeibehörde) sichern mußte. Auch im vorliegenden Fall ist die Bestimmung der Haltestellen durch die Beklagte erfolgt (vgl. Schreiben des Rechtsamts der Stadt D [REDACTED] vom 8. Februar 1956 an die Beklagte und Schriftsatz der Beklagten vom 8. Januar 1959, Bl. 88). Der Umstand, daß die einzelnen Linien als solche genehmigungspflichtig sind und genehmigt worden sind, hindert die Beklagte daher nicht, die von ihr bestimmte Haltestelle vor dem Gebäude der Klägerin aufzuheben und damit die Quelle der Störung zu beseitigen. Auf sie treffen daher alle Voraussetzungen des Störers zu.

Daran ändert auch nichts, daß nach dem 1. August 1960 laut § 32 BOKraft idF der Bekanntmachung vom 7. Juli 1960 (BGBl I 551) die Lage der Haltestelle von der Verkehrsbehörde "nach Maßgabe des genehmigten Fahrplans entsprechend den Erfordernissen des Betriebs und des Verkehrs" festgesetzt wird.

Dieses nach dem Erlaß des angefochtenen Urteils ergangene Gesetz ist vom Revisionsgericht nur insofern zu berücksichtigen, als es nach seinem zeitlichen Geltungswillen das streitige Rechtsverhältnis erfaßt (BGHZ 9, 101). Die im Streit befangene Haltestelle ist noch nicht von der Straßenbehörde festgelegt worden. Die Klägerin ist daher nach dem bisherigen Sachvortrag nicht durch einen Verwaltungsakt, sondern nach wie vor durch das Verhalten der Beklagten in ihrem Eigentum gestört.

Die Klägerin könnte allerdings, wie das Berufungsgericht schon zutreffend ausgeführt hat, allenfalls die Aufhebung der Haltestelle, nicht aber die Verlegung an einen anderen Ort verlangen, da eine völlige Aufhebung der Haltestelle ihre Rechte nicht berührte. Dies gilt erst recht auf Grund der Neuregelung, da die Haltestelle nach einer Aufhebung durch die Beklagte nicht mehr von ihr festgesetzt werden könnte.

c) Die Klägerin kann jedoch die Aufhebung der Haltestelle als letzte und zweifelsfrei wirksamste Maßnahme zur Beseitigung der Störung nur verlangen, wenn andere Mittel zur Abhilfe nicht gegeben sind. Grundsätzlich muß die Art der Beseitigung der Störung der Beklagten überlassen bleiben (BGB-RGRK aaO Anm. 41 mit Nachweisen). Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Beklagte etwa über die allgemeinen Beförderungsbedingungen auf ihre Fahrgäste Einfluß nimmt. Das Verhalten an einer Betriebseinrichtung, wie es eine Haltestelle darstellt, an der notwendig eine Menge anonymer Personen zusammendrängt und warten muß, gehört zu dem Bereich, der notfalls zwischen der Beklagten und ihren Fahrgästen zu regeln ist (vgl. § 25 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr - BOKraft - vom 13. Februar 1939, RGBl I 231, jetzt § 13 in der Bekanntmachung vom 7. Juli 1960, BGBl I 553). Die Fahrgäste halten sich einzig und allein in diesem Bereich auf, um die Omnibusse der Beklagten zu besteigen, und

die Beklagte kann von jedem Fahrgast erwarten, daß räumlich eng benachbartes fremdes Eigentum respektiert wird. Die Beklagte könnte ein solches Verhalten von ihren Fahrgästen in zweckentsprechender Weise verlangen, solange die Gefahr einer Beeinträchtigung fremden Eigentums besteht. Eine Schwierigkeit kann für die Beklagte allenfalls darin bestehen, dieser Forderung tatsächlich Wirksamkeit zu verschaffen. Es ist aber nichts darüber vorgetragen oder festgestellt, daß es der Beklagten - falls es ihr unmöglich sein sollte, die Haltestelle von sich aus dort unterzubringen, wo ihre Fahrgäste nicht fremdes Eigentum in Anspruch nehmen - unmöglich wäre, ein solches Verhalten an ihren Haltestellen, äußerstenfalls durch Ausschluß von der Beförderung, zu erzwingen.

d) Kann sonach ein Beseitigungsanspruch mit dem Inhalt auf Entfernung der Haltestelle nach dem jetzigen Sach- und Streitstand nicht ausgeschlossen werden, so erhebt sich die vom Berufungsgericht dahingestellte Frage, ob dieser Anspruch nicht etwa daran scheitert, daß er auf die Beseitigung einer Betriebshandlung abzielt, dies aber gegenüber einem für das allgemeine Wohl bedeutsamen und behördlich genehmigten Betrieb nur mit der Einschränkung verlangt werden kann, daß dadurch der Betrieb nicht lahmgelegt oder erheblich beeinträchtigt wird (BGB-RGRK aaO Anm. 47, 48).

Von dem Vorbehalt des Art. 125 EGBGB hat Preußen und das Land Nordrhein-Westfalen keinen Gebrauch gemacht, so daß § 26 GewO, wie das Berufungsgericht zutreffend festgestellt hat, nicht anzuwenden ist. Nach § 10 PBefG läßt die Genehmigung für die Einrichtung und den Betrieb einer Linie im Sinn des § 5 Abs. 1 Nr. 2 PBefG die Rechte anderer ausdrücklich unberührt. Das ergibt sich auch schon daraus, daß in dem der Genehmigung vorausgehenden Anhörungsverfahren nur die in § 9 DV PBefG bezeichneten Behörden, Körperschaften und Unter-

nehmen zu hören sind. Dies schließt aber nicht aus, daß der Beseitigungsanspruch auch gegenüber dem Betrieb von Omnibuslinien in dem erwähnten Sinn eingeschränkt sein kann, wenn der Betrieb dieser Linien der Befriedigung eines allgemeinen Verkehrsbedürfnisses und damit unmittelbar öffentlichen Interessen und dem gemeinen Wohl dient (RGZ 159, 129, 135; 167, 14, 25).

Dies trifft auf den vorliegenden Omnibuslinienbetrieb der Beklagten zu. Er befriedigt in erster Linie das öffentliche Verkehrsbedürfnis im Bereich der Stadt D[REDACTED]. Gegenüber diesem Ziel tritt der Vermögenserwerb zurück. Ein Anspruch auf Aufhebung der Haltestelle entfielen daher, wenn die ersatzlose Aufhebung der Haltestelle und auch die Verlegung der Haltestelle an einen anderen Ort, an dem keine unbehebbar Beeinträchtigung fremden Eigentums ausgelöst würde, nur unter erheblicher Beeinträchtigung des Linienbetriebs möglich sein sollte. Dagegen könnten zusätzliche finanzielle Aufwendungen allein den Anspruch auf Aufhebung der Haltestelle an der jetzt vorhandenen Bucht nicht ausschließen. Bei der Prüfung, ob die Aufhebung ohne die erwähnte Beeinträchtigung erfolgen könnte, wären alle Gesichtspunkte für eine sachgemäße und modernen Großstadtverhältnissen angepaßte Verkehrsplanung in dem von der Beklagten betreuten Verkehrsraum in Betracht zu ziehen. Selbst wenn danach eine Aufhebung der Haltestelle in Betracht kommen sollte, würde aber die alsdann erforderliche Festsetzung der Haltestelle durch die seit dem 1. August 1960 dafür zuständige Straßenverkehrsbehörde in eigener Zuständigkeit erfolgen. Sollte jedoch der auf Aufhebung der Haltestelle gerichtete Beseitigungsanspruch im öffentlichen Verkehrsinteresse schon auf Grund der bisherigen Rechtslage ausgeschlossen sein, so könnte ein Entschädigungsanspruch der Klägerin in Frage kommen (vgl. BGHZ 28,

225, 232), soweit die Klägerin nicht ihrerseits mit geringer Mühe und unwesentlichen Aufwendungen sich unmittelbarer Einwirkungen der wartenden Fahrgäste erwehren kann, wie etwa durch eine Anbringung der Klingelknöpfe, die eine Betätigung beim Anlehnen verhütet.

Die Sache ist sonach nicht zur Endentscheidung reif, da die von der Klägerin dargelegten Beeinträchtigungen, soweit sie von den Fahrgästen bewirkt werden, bestritten sind. Sollten solche Störungen festgestellt werden, so hätte die Klägerin weiter darzutun, daß eine anderweitige Beseitigung durch die Beklagte nicht möglich ist. Sollte auch diese Voraussetzung zutreffen, so bliebe schließlich zu klären, ob die Aufhebung der Haltestelle den Linienbetrieb der Beklagten wesentlich beeinträchtigte.

3. Die übrigen Angriffe der Revision sind dagegen nicht begründet.

a) Zur rechtlichen Würdigung der Behinderung des Zugangs und der Belästigungen infolge der Geräuschemissionen - in beiderlei Hinsicht geht das Berufungsgericht davon aus, daß die Beklagte als Störerin in Betracht kommt - rügt die Revision Verletzung des § 1004 BGB, indem das Berufungsgericht klagbegründende Tatsachen und Einwendungen nicht gehörig auseinandergehalten, die Beweislast verkannt sowie zum Umfang der Geräusche verschiedene Beweisantritte übergangen und dadurch § 286 ZPO verletzt habe.

Bei diesen Rügen hält die Revision die Behinderung des Zugangs und die Geräuschemissionen nicht genügend auseinander. Der unbehinderte Zugang zum Grundstück steht dem Eigentümer kraft seines Anliegergemeingebruchs und daher nur in den Grenzen dieses Gemeingebruchs zu, während er sich in der Tat

jeglicher Immissionen auf sein Grundstück erwehren kann (§§ 903, 1004 Abs. 1 BGB), soweit nicht der Störer nachweist (§ 1004 Abs. 2 BGB), daß sich die von ihm verursachten Beeinträchtigungen im Rahmen des § 906 BGB halten.

aa) Die Prüfung des Oberlandesgerichts, ob die Ansammlung der Fahrgäste das Betreten und Verlassen des Gebäudes in unzumutbarer Weise behindert oder gar unmöglich macht, war daher nicht abwegig, sondern zur Feststellung, ob sich die Ansammlungen noch im Rahmen der Gemeinverträglichkeit bei der Benutzung öffentlicher Verkehrswege halten, geboten. Das Berufungsgericht hat bei dieser Würdigung die vorgelegten Lichtbilder als Sachvortrag der Klägerin behandelt. Die Revision meint weiter, dabei sei der in der Klagschrift mit dem Zeugnis des Karl K. angetretene Beweis übergangen worden. Auf S. 3 und 4 der Klagschrift (Bl. 3/4 GA) ist jedoch für die Zahl der Fahrgäste, die vor dem Eingang des Hauses herumstehen, kein Zeugenbeweis angetreten. Es ist überhaupt nur ganz unbestimmt vorgetragen, es handele sich um "eine sehr große Zahl von Fahrgästen". Dieser Sachvortrag ist für sich nicht hinreichend substantiiert; er ist erst durch die Lichtbilder, auf die anschließend hingewiesen ist, konkretisiert. Das Berufungsgericht ist daher bei der rechtlichen Würdigung des Sachvortrags ohne prozeßrechtlichen Verstoß von den vorgelegten Lichtbildern ausgegangen.

bb) Hinsichtlich der auf das Grundstück der Klägerin dringenden Geräusche, die durch die Ansammlung der Fahrgäste sowie das Abbremsen und Anfahren der Omnibusse bewirkt werden, führt das Berufungsgericht aus, die Klägerin habe nicht dargelegt, daß von dem Haltestellenbetrieb erhebliche Geräuscheinwirkungen ausgingen, nach der Darstellung der Klägerin handle es sich um Einwirkungen, die an Haltestellen dieser Art üblich

seien; die Fahrgäste unterhielten sich aber nach der Lebens-
erfahrung an Haltestellen nicht laut. Der Lebenserfahrung
widerspreche auch, daß Omnibusse beim An- und Abfahren stär-
kere Geräusche verursachten als beim Vorbeifahren.

Der Revision ist einzuräumen, daß diese Formulierung
den Eindruck erweckt, es fehlte der zur Schlüssigkeit des
Klaganspruchs erforderliche Tatsachenvortrag oder der Beweis
dieser Tatsachen sei nicht geführt. Zur Begründung des Besei-
tigungsanspruchs genügt aber, wie die Revision zutreffend aus-
führt, das Eindringen von Geräuschen, und es obliegt der Be-
klagten der Nachweis dafür, daß die Voraussetzungen des
§ 906 BGB vorliegen, daß also die beanstandeten Einwirkungen
die Benutzung des Grundstücks nicht oder nur unwesentlich
beeinträchtigten oder daß die Geräusche durch eine Benutzung
des anderen Grundstücks herbeigeführt werden, die nach den
örtlichen Verhältnissen bei Grundstücken dieser Lage gewöhn-
lich sind. Es ist auch unbestritten, daß die Haltestelle
Geräusche erzeugt, die auf das Grundstück der Klägerin dringen.
Die Klägerin hat sonach ihrer Darlegungspflicht genügt.

Zu der Rüge der Revision ist aber zuerst festzustellen,
daß nach dem Tatsachenvortrag der Klägerin die laute Unterhal-
tung der im Hausflur und im Treppenhaus wartenden Fahrgäste
störend empfunden wird, das angefochtene Urteil sich aber hier
über die Unterhaltung der Fahrgäste auf dem Bürgersteig aus-
läßt. Eine Prüfung des Klagvortrags zeigt weiter, daß zu den
Geräuschen, die von der öffentlichen Straße her eindringen,
nur ausgeführt ist, durch das ständige Bremsen und Anhalten der
besonders großen Zahl von Omnibussen wirkten "erhebliche Immissi-
onen" auf das Grundstück der Klägerin ein; in der Berufungs-
schrift ist nur zusammenfassend bemerkt, in der ersten Instanz
sei unter Beweisantritt dargetan, daß die Beeinträchtigung
sehr wesentlich sei. Offensichtlich mangels irgendwelchen wei-
teren konkreten Tatsachenvortrags beider Parteien über das Aus-

maß der Geräusche ging das Berufungsgericht davon aus, es handle sich um solche Einwirkungen, die an Haltestellen dieser Art üblich sind. Das Ausmaß solcher üblicher Einwirkungen entnimmt das Berufungsgericht der allgemeinen Lebenserfahrung. Dieses Ausmaß hat es der rechtlichen Würdigung zu Grunde gelegt und als unwesentliche Beeinträchtigung im Sinne des § 906 BGB erachtet. In Wirklichkeit ging das Berufungsgericht daher hinsichtlich des Ausmaßes des Geräusches von einem unstreitigen Sachverhalt aus. Mangels eines anderen Sachvortrags der Klägerin, konnte es ohne Verstoß gegen prozeßrechtliche Vorschriften von einer üblichen Geräuscentwicklung ausgehen. Der Beweis durch Bezirksdirektor K. war für die Lautstärke der Unterhaltungen im Gebäude, nicht derjenigen an der Haltestelle angetreten. Daß dort die Unterhaltung gewöhnlich nicht laut ist, zieht auch die Revision nicht in Abrede. Es bestehen auch keine Anhaltspunkte dafür, das Berufungsgericht hätte bei seiner rechtlichen Würdigung nicht die Zahl der Omnibusse entsprechend dem vorgelegten Fahrplan berücksichtigt.

Unrichtig ist allerdings der von dem Berufungsgericht zu Grunde gelegte Erfahrungssatz, daß Omnibusse im Linienverkehr beim An- und Abfahren keine stärkeren Geräusche verursachten als beim Vorüberfahren. Gewöhnlich erzeugt nämlich der zwecks Beschleunigung im ersten und zweiten Gang auf höhere Drehzahlen gebrachte Motor größeren und unangenehmeren Lärm, als dies bei einem Kraftfahrzeug mit gleichmäßiger Geschwindigkeit der Fall ist. Dies gilt insbesondere bei rascher Beschleunigung. Die Revision hat aber auch insofern im Ergebnis keinen Erfolg. Beeinträchtigte ein derartiges Anfahren die Benutzung des Bürohauses nicht nur unwesentlich, so ginge der Beseitigungsanspruch auf die Einstellung einer derart lärmerzeugenden stark beschleunigten Anfahrt. Die Beseitigung der Haltestelle könnte auch in diesem Fall die Klägerin nur beanspruchen, wenn diese Geräuscheinwirkung nicht anders beseitigt werden könnte. Überdies hat

der Tatrichter aber hilfsweise ausgeführt, daß die von ihm als allgemein übliche zu Grunde gelegten Geräusche, welche die Omnibusse beim Anhalten und Anfahren erzeugen, in der Oststraße nach den örtlichen Verhältnissen ortsüblich sind. Diese Würdigung läßt keinen Rechtsverstoß erkennen, da der Sachvortrag auf Grund zutreffender rechtlicher Gesichtspunkte über die Ortsüblichkeit erörtert ist.

4. Da die Sache hinsichtlich des Hauptantrags nach den Ausführungen unter Nr. 2 nicht zur Endentscheidung reif ist, ist sie insoweit zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht, dem auch die Entscheidung über die Kosten zu übertragen war, zurückzuverweisen (§ 565 ZPO).

Über den Hilfsantrag ist nicht mehr zu entscheiden, da insoweit die Revision zurückgenommen ist.

Dr. Tasche

Dr. Hückinghaus

Rothe

Dr. Mattern

Offterdinger