
Datum: 05.12.2003
Gericht: Landgericht Köln
Spruchkörper: 20. Zivilkammer
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 20 O 151/02
ECLI: ECLI:DE:LGK:2003:1205.20O151.02.00

Tenor:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits tragen die Kläger.

Das Urteil ist vorläufig gegen Sicherheitsleistung von 120 % des zu vollstreckenden

Betrages vollstreckbar.

Tatbestand:

1

Die Kläger zu 1) bis 3) sind Eigentümer des Grundstücks O 3 in Köln, welches mit einem Wohn- und Geschäftshaus bebaut ist. Daneben sind die Kläger zu 1) bis 3) Gesellschafter der Beklagten zu 4); letztere ist Inhaberin des Kunsthhauses M, dessen Büro- und Ausstellungsräume sich in dem genannten Gebäude befinden. Der O stellt als zentraler Platz am Rande des Einkaufsviertels einen Verkehrsschwerpunkt auch des Straßenbahnverkehrs in Köln dar.

2

Das Grundstück O 3 ist an der Ecke O /Dstraße gelegen, an der die von der Beklagten betriebenen Straßenbahnen bei der Einfahrt in die Haltestelle O von der Dstraße kommend einen S-Bogen mit Radien von ca. 25 bzw. 42 m durchfahren. Auf diesem Streckenabschnitt verkehren vier Straßenbahnlinien, die Linien 1, 7, 8 und 9; die von Osten kommenden Linien müssen dabei häufig vor dem Gebäude der Kläger anhalten, bevor die Einfahrt in die Haltestelle O von der Signalanlage freigegeben wird.

3

Das Gebäude am O 3 war schon seit längerer Zeit den vom Straßen- und Straßenbahnverkehr verursachten Geräuschen ausgesetzt.

4

5

Im September 1995 begann die Beklagte, die oben genannten Straßenbahnlinien — zunächst eine davon — mit neu angeschafften Niederflurfahrzeugen des Typs K 4000 des Herstellers Bombardier zu bedienen. Diese Niederflurfahrzeuge verfügen über sogenannte Loseradlaufwerke. Seit 1997 werden von den Klägern die von den Niederflurfahrzeugen bei der Durchfahrt durch die S-Kurve verursachten Quietschgeräusche als störend empfunden. Bei diesen Geräuschen handelt es sich um Hochfrequenztöne, die in unregelmäßiger Abfolge bei einem Teil der am Verkehrsknotenpunkt O häufigen Durchfahrten entstehen und von bis zu acht Sekunden Dauer sein können.

Die Kläger monierten gegenüber der Beklagten die Geräusche, woraufhin es zu einer umfangreichen Korrespondenz zwischen den Parteien kam. Die Beklagte betreibt seit November 2000 im Bereich der Einfahrt zu Haltestelle O eine stationäre Schienenschmieranlage, welche Schiene und Rad mit Schmiermittel versieht und zur Geräuschminderung betragen soll. Daneben durchfährt täglich ein Gleispflegewagen den Bereich der Haltestelle O und bringt einen Schmierstofffilm auf die Schienen auf, der ebenfalls immissionshindernd wirken soll.

6

Der von den Klägern beauftragte Privatgutachter Dipl. Ing. U kam aufgrund einer Messung am 08.01.2001 in seinem Gutachten (Bl. 1 ff. AH) zu dem Ergebnis, dass die bei der Einfahrt von Straßenbahnzügen von der D Straße in die Haltestelle O auf das Grundstück O 3 einwirkenden Geräusche hohen Pegels für die davon Betroffenen als unzumutbar anzusehen seien.

7

Ein Verzicht auf den Einsatz von Niederflurfahrzeugen ist für die Beklagte bei Zugrundelegung des vorhandenen Fahrzeugbestandes nicht möglich, würde vielmehr umfangreiche Neuanschaffungen von Fahrzeugen und den Rückbau sämtlicher bereits auf Niederflurwagen abgestimmten Haltestellen erfordern.

8

Die Kläger behaupten, die von den Niederflurfahrzeugen verursachten Geräusche wiesen, unabhängig davon, ob durch sie Grenzwerte der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung) überschritten würden, eine Intensität auf, die es verbiete, die entsprechenden Einwirkungen auf das Grundstück der Kläger als unwesentlich zu bezeichnen. Die bei geschlossenen Fenstern im Inneren des Gebäudes auftretenden Spitzenpegel ließen ein ungestörtes Arbeiten und eine Kommunikation nicht zu. Zudem behaupten die Kläger unter Verweis auf eine Expertise des Betriebsarztes der Klägerin zu 4), der hochfrequente Ton könne bei den im Gebäude arbeitenden Personen psychosomatische Reaktionen hervorrufen. Daneben führten die Geräuschimmissionen zu erheblichen geschäftlichen Nachteilen für die Klägerin zu 4), da z.B. Film- und Rundfunkaufnahmen schon wegen der Geräuschbelästigung hätten abgebrochen werden müssen. Die Ursache für die auftretenden Geräusche sei ein Konstruktionsfehler der Niederflurfahrzeuge des Typs Bombardier, mit denen enge Kurven nicht befahren werden könnten.

9

Eine Duldungspflicht nach § 906 BGB bestehe nicht. Selbst wenn man die 16. BImSchV für anwendbar halte und deren Werte eingehalten würden, produzierten die Niederflurfahrzeuge vermeidbaren Lärm, da sie nicht dem Stand der Technik entsprechend konstruiert seien. Die von diesen Fahrzeugen produzierten impulsartigen hohen Pegel seien auch nicht ortsüblich. Das Unterlassen des Einsatzes von Niederflurfahrzeugen sei der Beklagten auch wirtschaftlich zumutbar, da der Straßenbahnverkehr mit Fahrzeugen anderen Typs aufrechterhalten werden könne. Ein Planfeststellungsbeschluss existiere für den fraglichen Bereich nicht. Die Beklagte könne sich nicht darauf berufen, ein gemeinwichtiger Betrieb zu sein, da der Betrieb auch ohne Niederflurfahrzeuge aufrechterhalten werden könne.

10

Die Kläger beantragen,	11
die Beklagte zu verurteilen, es zu unterlassen, die Gleisanlagen im Bereich Ecke D straße/O in Köln in Ost-West-Richtung mit Niederflurfahrzeugen der Bauserie K 4000 des Herstellers Bombardier zu befahren.	12
Die Beklagte beantragt,	13
die Klage abzuweisen.	14
Sie ist der Auffassung, die 16. BImSchVO sei auf die von den Niederflurfahrzeugen verursachten Geräusche weder in sachlicher noch in zeitlicher Hinsicht anwendbar. Sie behauptet, die Niederflurwagen des oben bezeichneten Typs wiesen keinen Konstruktionsfehler auf, sondern seien hinsichtlich der Lärmvermeidung nach dem neuesten Stand der Technik konstruiert und verkehrten in der S-Kurve O /Ecke D straße auf ausreichend großen Gleisradien. Sie behauptet in diesem Zusammenhang weiter, das Konstruktionsprinzip der sogenannten Loseradlaufwerke sei bei allen Anbietern von Niederflurfahrzeugen am Markt gleich.	15
Die Beklagte behauptet zudem, die Geräuschimmissionen seien letztlich unvermeidbar, da dem Systemzusammenhang von Rad und Schiene das Quietschen beim Durchfahren enger Kurven immanent sei. Jedoch seien durch den Einbau der Schienenschmieranlage sowie den Einsatz des Gleispflegewagens die Geräuschimmissionen vermindert worden; beide Vorgehensweisen entsprächen dem neuesten Stand der Technik. Die von den Straßenbahnen vor dem Grundstück der Kläger verursachten Geräusche träten an entsprechenden Stellen, also engen Kurven, auch im übrigen Stadtgebiet auf, sie seien somit als ortsüblich zu qualifizieren.	16
Die Beklagte trägt schließlich vor, etwaige Unterlassungsansprüche der Kläger, welche eine Betriebseinstellung zur Folge hätten, seien schon deshalb ausgeschlossen, weil es sich bei dem Betrieb der Straßenbahn in Köln um einen gemeinwichtigen Betrieb handle. An den betroffenen Bahnlinien seien sämtliche Bahnsteige in Umsetzung der politischen Beschlusslage des Rates der Stadt Köln für die Befahrung mit Niederflurfahrzeugen umgebaut worden, um Behinderten, Alten und Personen mit Kinderwagen ein problemloses Einsteigen zu ermöglichen. Eine Neuanschaffung von Niederflurfahrzeugen sei zudem mit einem Kostenaufwand von 223,2 Mio. € verbunden, somit wirtschaftlich unzumutbar.	17
Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die wechselseitigen Schriftsätze nebst Anlagen, die Protokolle der Sitzungen sowie den sonstigen Akteninhalt Bezug genommen. Das Gericht hat Beweis erhoben nach Maßgabe des Beweisbeschlusses vom 23.08.2002 durch Einholung zweier schriftlicher Sachverständigengutachten sowie durch Inaugenscheinnahme der Örtlichkeit. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Gutachten des Sachverständigen X vom 31.03.2003 (Bl. 122 ff. d.A.) und vom 28.07.2003 (Bl. 185 ff. d.A.) verwiesen sowie auf das Protokoll der Sitzung vom 11.07.2003.	18
Entscheidungsgründe:	19
Die Klage ist unbegründet.	20
Weder haben die Kläger zu 1) bis 3) einen Anspruch gegen die Beklagte gemäß den §§ 1004, 903 BGB, dass die Niederflurfahrzeuge im Bereich des O es nicht mehr zum Einsatz kommen, noch die Klägerin zu 4) nach den §§ 1004, 858 BGB, da sie nämlich nach § 906 I	21

BGB die Geräuschbelästigung zu dulden haben.

Das Gericht ist aufgrund der durchgeführten Beweisaufnahme der Überzeugung, dass die von den Niederflurfahrzeugen der Beklagten unstreitig ausgehenden 22

Quietschgeräusche unwesentlich im Sinne des § 906 I BGB sind. 23

Nach § 906 1 Satz 2 und 3 BGB ist eine Beeinträchtigung in der Regel unwesentlich, wenn die in Gesetzen oder Rechtsverordnungen vorgesehenen Grenz- oder 24

Richtwerte nicht überschritten werden. Vorliegend werden die vorgegebenen 25

Grenzwerte nicht überschritten. 26

Dabei geht das Gericht von der analogen Geltung der 16. BImSchVO 27
(VerkehrslärmschutzVO) aus. Zwar gilt diese Verordnung unmittelbar nur für, den Bau oder eine wesentliche Änderung eines Schienenweges; für bestehende Verkehrswege fehlt bislang eine solche Rechtsgrundlage, da die TA-Lärm für die Beurteilung von Gewerbe- und Industrielärm aus Anlagen, die dem 2. Teil des BImSchG unterliegen, gilt, nicht dagegen für die in §§ 38 ff. BImSchG geregelten Fahrzeuge sowie für Verkehrswege im Sinne von § 41 BImSchG (vgl. Landmann/Rahner, Umweltrecht, Rn 7 zu Nr. 1 TA-Lärm). Es erscheint aber im Hinblick auf die ähnliche Interessenlage angemessen, sich auch für bestehende Verkehrswege bei einer Änderung ihrer Nutzung an den Werten der Verkehrslärmschutzverordnung zu orientieren, wenn man berücksichtigt, dass sie nicht unmittelbar gelten (vgl. OLG Düsseldorf, OLGR Düsseldorf 1997, 205).

Nach § 2 der 16. BImSchVO ist für den Tag für das hier vorliegende Mischgebiet ein Beurteilungspegel von 64 Dezibel (A) als Immissionsgrenzwert anzunehmen. 28

Die insoweit beweispflichtige Beklagte hat vorliegend den Nachweis geführt, dass dieser Wert eingehalten wird. 29

Der Sachverständige X ist in seinem Gutachten vom 31.03.2003 unter Berücksichtigung der einschlägigen Normen aufgrund der von ihm an zwei Tagen über einen Zeitraum von jeweils 16 Stunden durchgeführten Lärmmessungen und unter Bestimmung des energieäquivalenten Dauerschallpegels der Geräuschimmissionen durch die L, die aufgrund der spektralen Zusammensetzung aus dem Gesamtgeräusch separiert worden sind, zu dem dokumentierten und nachvollziehbaren Ergebnis gelangt, dass am 11.02.2003 der Beurteilungspegel bei 62,2 dB (A) und am 19.02.2003 bei 60,7 dB (A) lag, somit die Grenzwerte nicht überschritten worden sind. Von daher kommt es auf die Frage, ob der Beklagten noch ein Schienenbonus hätte zugestanden werden müssen oder nicht , nicht an. 30

Zweifel an der Richtigkeit der sachverständigen Feststellungen bestehen nicht, so dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden mit der Folge, dass gemäß § 906 I S. 2 BGB in der Regel von einer unwesentlichen und damit hinzunehmenden Einwirkung auszugehen ist. 31

Es oblag von daher den Klägern zu beweisen, dass die Immissionen gleichwohl wesentlich sind. Dieser Nachweis ist den Klägern — auch unter Berücksichtigung des Gutachtens des Sachverständigen X vom 28.07.2003 nicht gelungen. 32

Beim Ortstermin vom 11.07.2003 haben sich wesentliche, nicht hinnehmbare Immissionen nach Auffassung der Richterin nicht ergeben, dies auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass einzelne Spitzenpegel — wie auch der Sachverständige bereits in seinem Gutachten 33

vom 31.03.2003 unter Ziffer 4. dargestellt hat — den Wert von 64 dB (A) überschritten haben und die Werte der Arbeitsstättenverordnung jedenfalls bei gekipptem oder offenen Fenster nicht eingehalten werden und die Geräusche eine hohe Frequenz aufweisen. Insoweit hat sich bei der Inaugenscheinnahme zwar ergeben, dass die Geräusche der Niederflurfahrzeuge der Beklagten zwar häufig störend sind, dass aber andererseits der übliche Straßenlärm an diesem Verkehrsknotenpunkt nicht weniger störend ist. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass der Verkehrslärm permanent vorhanden ist, wogegen die Quietschgeräusche jeweils nur wenige Sekunden dauern und diese nicht bei jeder Vorbeifahrt einer Bahn gleich laut und störend sind. Es hat sich zudem ergeben, dass diese Geräusche im wesentlichen nur in zwei Räumen zu hören sind und dies insbesondere auch nur bei gekippten Fenstern. Die Geräuschbelästigung im vom Kreuzungsbereich weiter weg gelegenen Ausstellungsraum war geringer als im Büro, in dem seitens des Sachverständigen auch die Messungen durchgeführt worden sind. Insgesamt war die Abhaltung der Sitzung in diesem Raum ohne größere Störung möglich. Bei geöffnetem oder gekippten Fenster ging nach Auffassung der Richterin vom normalen Verkehrslärm der unmittelbar am Fenster in Ost-West-Richtung vorbeiführenden vierspurigen Straße eine genau so hohe Lästigkeit aus, wie vom Lärm der Niederflurfahrzeuge. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Verkehrslärm mehrfach auch den Lärm von Martinshörnern umfasste und sich unmittelbar unter dem Büro eine Lichtzeichenanlage befindet mit den damit ständig verbundenen Geräuschen anfahrender und bremsender Fahrzeuge. Von daher kommt der Tatsache, dass die Werte der Arbeitsstättenverordnung bei Spitzenpegeln nicht eingehalten werden, insgesamt nur untergeordnete Bedeutung zu. Insgesamt sind die von den Niederflurfahrzeugen ausgehenden Immissionen noch als unwesentlich im Sinne des § 906 BGB zu bezeichnen.

Die prozessualen Nebenentscheidungen folgen aus den §§ 91, 709 ZPO.

34

Streitwert: 50.000 €

35