

Anwohnerklagen gegen Linienverkehr

Christoph Zinger, Hanau; Philip Merkel, Frankfurt

Der Bedarf an Mobilitätsangeboten im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist ungebremst. Zur Umsetzung der ambitionierten Klimaschutzziele ist eine konsequente Stärkung und Ausweitung des Verkehrsangebots unerlässlich. Durch die Vorgaben der Clean-Vehicle-Directive [1] kommen peu à peu auch mehr „saubere“ Fahrzeuge zum Einsatz. Gleichwohl verursachen die Fahrzeuge im Linienverkehr Immissionen, insbesondere in Form von Lärm, aber auch Geruch und Erschütterungen. Überschreiten diese Immissionen die subjektive Toleranzschwelle von Anwohnern, die ihren Wohnsitz in unmittelbarer Nähe zum Linienverlauf haben, sind gerichtliche Auseinandersetzungen nicht ausgeschlossen. Dieser Beitrag gibt einen Überblick zu den rechtlichen Grundlagen einer Abwehrklage vor den Zivilgerichten.

Zivilrechtliche Streitigkeit

Erhebt der betroffene Anwohner Klage vor einem Zivilgericht, so stellt sich zunächst die Frage, ob der ordentliche Rechtsweg nach § 13 Gerichtsverfassungsgesetz (GVG) überhaupt eröffnet ist. Maßgeblich ist hierfür die Natur des Rechtsverhältnisses, aus dem der Kläger seinem Vortrag nach den Klageanspruch herleitet. Macht der Kläger einen Abwehranspruch geltend, so teilt dieser die Rechtsnatur des Verursachungsbeitrages, das heißt desjenigen Verhaltens, gegen das sich der Kläger zur Wehr setzt [2]. Lässt die jeweilige Kommune den ÖPNV durch ein von ihr beherrschtes privatrechtlich verfasstes Unternehmen betreiben (zum Beispiel eine GmbH) und klagt der betroffene Anwohner gegen dieses Nahverkehrsunternehmen, so handelt es sich beim Beklagten um ein Privatrechtssubjekt, welches nicht öffentlich-rechtlich handeln kann und dem Kläger auf der Ebene der Gleichordnung gegenübersteht. Störungen, welche durch den Buslinienbetrieb eines solchen Unternehmens hervorgerufen werden, gehen damit nicht auf die Ausübung staatlicher Hoheitsgewalt zurück, weshalb nicht der Verwaltungsrechtsweg eröffnet ist, sondern der Zivilrechtsweg [3].

Anspruchsgrundlagen

Hat der Kläger seine Klage zulässigerweise vor dem Zivilgericht erhoben, so stellt sich die Frage, ob er sein Begehren mit Erfolg auf eine Anspruchsgrundlage des bürgerlichen Rechts stützen kann. In Betracht kommen ein Abwehr- und Unterlassungsanspruch aus § 1004 Abs. 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) sowie Ansprüche aus unerlaubter Handlung nach § 823 Abs. 1 BGB und § 823 Abs. 2 BGB.

Unterlassungsanspruch gemäß § 1004 Abs. 1 BGB

§ 1004 Abs. 1 BGB normiert explizit einen Anspruch auf Beseitigung und Unterlassung. Er setzt seinem Wortlaut nach voraus, dass der Anspruchsteller Eigentümer ist, wird jedoch auf alle deliktisch geschützten Rechte und Rechtsgüter, wie beispielsweise die Gesundheit oder den berechtigten Besitz [4], entsprechend angewendet. Weiter ist Voraussetzung, dass das Recht beziehungsweise das Rechtsgut durch den Anspruchsgegner als Störer beeinträchtigt wird und den Anspruchsteller keine Pflicht zur Duldung der Beeinträchtigung trifft (§ 1004 Abs. 2 BGB).

Was die erste Voraussetzung betrifft, so ist entscheidend, dass stets nur der Inhaber des jeweiligen Rechts(guts) anspruchsberechtigt ist. Damit scheidet eine ganze Reihe von möglichen Beeinträchtigungen, die der Kläger vortragen könnte, von vornherein als Anknüpfungspunkte für eine Rechts(guts)verletzung aus. So kann der betroffene Anwohner weder Rechte beziehungsweise Interessen Dritter (zum Beispiel anderer Anwohner oder Familienmitglieder) noch der Allgemeinheit (beispielsweise ungestörte Nutzung eines naheliegenden Spielplatzes, Verkehrssicherheit) geltend machen. Gleiches gilt für das Eigentum an der Straße, welches möglicherweise durch den Busbetrieb übermäßig beansprucht wird, da sich öffentliche Straßen im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. Macht der Kläger eine Belastung als Steuerzahler beziehungsweise aufgrund von Straßenbeiträgen geltend, so ist dem entgegenzuhalten, dass das Vermö-

gen als solches nicht als „sonstiges Recht“ i.S.v. § 823 Abs. 1 BGB geschützt ist. Ein möglicher Verstoß gegen die in § 13 PBefG normierte Genehmigungspflicht scheidet als Anknüpfungspunkt für eine Rechtsverletzung des Klägers ebenfalls aus, da es sich bei § 13 PBefG jedenfalls gegenüber den Anwohnern einer Straße, durch welche die betreffende Buslinie führt, nicht um ein Schutzgesetz handelt, das heißt um ein Gesetz, welches zumindest auch dem Schutz ihrer Interessen bestimmt ist [5]. Damit werden in der Regel als möglicherweise beeinträchtigte Rechte/Rechtsgüter des klagenden Anwohners lediglich sein Eigentum/Besitz am Grundstück sowie seine Gesundheit in Betracht kommen.

Für die Beeinträchtigung seines Rechts beziehungsweise seiner Rechtsgüter ist der Kläger als Anspruchsteller darlegungs- und beweisbelastet. Denkbar ist zunächst eine Beeinträchtigung der physischen oder psychischen Gesundheit durch den Busverkehr, etwa in Form von Atemwegserkrankungen oder Schlafstörungen. Was die Beeinträchtigung des Eigentums am Grundstück betrifft, so sind im Wesentlichen zwei verschiedene Beeinträchtigungen denkbar: Zum einen kann es durch den Busverkehr selbst oder, sofern sich beispielsweise eine Haltestelle in unmittelbarer Nähe des Grundstücks befindet, durch wartende Fahrgäste zu Substanzverletzungen am Grundstück, insbesondere am Haus des Klägers kommen. Zum anderen kann es, was der weitaus häufigere Fall sein wird, zu einer Zuführung „unwägbarer Stoffe“ (§ 906 Abs. 1 S. 1 BGB) kommen, insbesondere Gase und Gerüche (Abgase), Geräusche (Motorengeräusch, Türöffnen/schließen, Bremsen, Kommunikation wartender Fahrgäste an einer Haltestelle) sowie Erschütterungen. Maßgeblich ist aber stets eine Objektivierung der Immissionen; bloß subjektive Wertungen des Klägers sind nicht ausreichend [6].

Im Vergleich zur Rechts(guts)beeinträchtigung ist die Störereigenschaft des Verkehrsunternehmens einfach zu bejahen. Hinsichtlich des Betriebs des Linienverkehrs ist es unmittelbarer, hinsichtlich des Verhaltens wartender Fahrgäste mittelbarer Störer, da die unmittelbaren Be-