

## **Landgericht Bochum, 6 O 443/09**

Datum: 30.07.2014

Gericht: Landgericht Bochum

Spruchkörper: 6. Zivilkammer

Entscheidungsart: Urteil

Aktenzeichen: 6 O 443/09

Tenor:

Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin zu 1), den Klägern zu 2) und 3), den Klägern zu 6) und 7) sowie dem Kläger zu 8) die Kosten für den Bau und Unterhalt sämtlicher gegenwärtiger und zukünftiger passiver Schallschutzmaßnahmen zu erstatten, die geeignet und notwendig sind, um wesentliche Beeinträchtigungen durch Verkehrsgeräusche des Betriebes der Bahnstrecke Hamm – Oberhausen abzuwenden und zwar mit der Maßgabe, dass unter Mitberücksichtigung des Schienenbonus folgende Immissionswerte nicht überschritten werden:

für das Grundstück der Klägerin zu 1) (x) und das Grundstück der Kläger zu 2) und 3) (x) tagsüber von 06 Uhr bis 22 Uhr 59 dB (A) sowie nachts von 22 Uhr bis 06 Uhr 49 dB (A),

für das Grundstück der Kläger zu 6) und 7) (x) und das Grundstück des Klägers zu 8) (x) nachts von 22 Uhr bis 06 Uhr 49 dB (A).

Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Die Gerichtskosten und die außergerichtlichen Kosten der Beklagten tragen die Klägerin zu 1) zu 21,5 % , die Kläger zu 2) und 3) zu 21,5 % , die Kläger zu 4) und 5) zu 5 % , die Kläger zu 6) und 7) zu 22,5 % , der Kläger zu 8) zu 22,5 % und die Beklagte zu 7 % .

Die außergerichtlichen Kosten der Klägerin zu 1) tragen die Beklagte zu 10 % und die Klägerin zu 1) selbst zu 90 % .

Die außergerichtlichen Kosten der Kläger zu 2) und 3) tragen die Beklagte zu 10 % und die Kläger zu 2) und 3) selbst zu 90 % .

Die außergerichtlichen Kosten der Kläger zu 6) und 7) tragen die Beklagte zu 5 % und die Kläger zu 6) und 7) selbst zu 95 % .

Die außergerichtlichen Kosten des Klägers zu 8) tragen die Beklagte zu 5 % und die Kläger zu 8) selbst zu 95 % .

Die außergerichtlichen Kosten der Kläger zu 4) und 5) tragen diese selbst.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

**Tatbestand:**

Mit der vorliegenden Klage begehren ursprünglich die Kläger zu 1) bis 3) und 6) bis 8) von der Beklagten als Betreiberin der Bahnlinie Hamm-Oberhausen/Osterfeld die Beseitigung von Lärm- und Erschütterungsimmissionen.

Die Kläger zu 4) und 5) begehren „lediglich“ die Feststellung der Schadensersatzpflicht wegen auf ihr Grundstück einwirkender Schallimmissionen bis zur Errichtung eines aktiven Schallschutzes seitens der Beklagten.

Die Bahnlinie wird seit 1905 ausschließlich für den Güterverkehr genutzt. Es handelt sich um eine zweigleisige Bahnstrecke. Die Schienen sind auf Betonschwellen im Schotterbett verlegt. Im Nahbereich der Immobilie der Kläger zu 2) und 3) verlaufen die Gleise über eine Brücke (Überquerung der Straße x).

Die Klägerin zu 1) ist Eigentümerin der Immobilie x in Herten. Der Abstand des Obergeschosses der Südost-Fassade zu den Gleisanlagen beträgt ca. 37 m.

Die Kläger zu 2) und 3) sind gemeinschaftliche Eigentümer einer Eigentumswohnung der Immobilie x. Der Abstand der Südost-Fassade zu den Gleisen beträgt 23 m.

Die Kläger zu 4) und 5) sind gemeinschaftliche Eigentümer der Immobilie x. Der Abstand der Nordost-Fassade zu den Gleisanlagen beträgt 46 m.

Die Kläger zu 6) und 7) sind Eigentümer der Immobilie x. Der Abstand der Nordost-Fassade zu den Gleisanlagen beträgt ebenfalls 46 m.

Schließlich ist der Kläger zu 8) Eigentümer der Immobilie x. Der Abstand des Dachgeschosses der Südost-Fassade zu den Gleisanlagen beträgt 42 m.

Die Kläger behaupten, ihre Grundstücke lägen sämtlichst in reinen bzw. allgemeinen Wohngebieten. Seit 2006 seien die Lärm- und Erschütterungsimmissionen durch den Güterzugverkehr kontinuierlich gestiegen.

Befahren im Jahre 2006 lediglich 55 Züge die streitgegenständliche Strecke, so seien es im Jahre 2010 bereits 90 Züge gewesen.

Die Zeugin C habe am Bahnübergang x eine Verkehrszählung vorgenommen. Sie habe die Durchfahrt von 88 Zügen in 24 Stunden ermittelt, davon seien 28 Züge zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr gefahren. Der längste Zug habe aus 46 Waggons bestanden.

Das Brückenbauwerk im Bereich der Überführung x trage zur Verstärkung der Geräuschkulisse bei. Es zeigten sich bereits Risse im Mauerwerk.

Der Unterbau der Bahnstrecke entspreche nicht mehr dem neuesten Stand der Lärmschutztechnik. Die Schallimmissionen überschritten die Schwelle von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts. Tatsächlich träten nachts Werte von 86 dB(A) und Einzellärmpegel von 97 dB(A) auf. Der Dauerschallpegel überschreite die Enteisungsschwelle von 62 dB(A).

Die Kläger sind der Ansicht, in die Berechnung der Lärmpegel dürfe der Schienenbonus von 5 dB(A) nicht mehr einfließen, weil dieser für nächtlichen Güterzugverkehr keinen ausreichenden Schutz der Anlieger bewirke. Umweltmedizinische Erkenntnisse sprächen

gegen die Anwendung des Schienenbonus, gerade wegen des Anstiegs der Cortisol-Belastung.

Die Klägerin zu 1) leide wegen der Immissionen unter Bluthochdruck, psychovegetativer Erschöpfung, Schlafstörungen, einem Gelenk- und Wirbelsäulensyndrom.

Bei den Klägern zu 2) und 3) bestehe ein sehr komplexes Krankheitsbild, das durch die Einwirkungen der Lärm- und Erschütterungsimmissionen verstärkt werde.

Die Kläger zu 4) und 5) litten unter extremen Schlafstörungen, Reizbarkeit und Konzentrationsstörungen und zwar trotz geschlossener Fenster mit Lärmschutzverglasung.

Gleiche bzw. ähnliche Beschwerden lägen auch bei den Klägern zu 6) bis 8) vor.

Im Übrigen sei die Anwendung des Schienenbonus auch verfassungswidrig. Er entspreche nicht mehr den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen und tatsächlichen Gegebenheiten.

Auch durch die von den Güterzügen hervorgerufenen Erschütterungen ergebe sich eine erhebliche Beeinträchtigung.

Der Beklagten sei es zumutbar, aktive Schallschutzmaßnahmen (Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h; Schleifung der Schienen; Errichten von Lärmschutzwänden; Einbau hochelastischer Schienenanlagen) baulich umzusetzen. Hierfür seien die betriebswirtschaftlichen Einnahmen an der Nutzung der Strecke einzusetzen.

Nachhaltige Maßnahmen zur Lärmreduzierung seien nur durch einen aktiven Schallschutz möglich. Allein deren hohe Kosten begründe noch keine wirtschaftliche Unzumutbarkeit. Zumindest müsse die Beklagte passive Schallschutzmaßnahmen durchführen bzw. finanzieren.

Die Beklagte schulde schließlich auch Schadensersatz für die Schädigung der Gesundheit der Kläger bis zur Realisierung eines aktiven Schallschutzes. Es fehle beispielsweise die Möglichkeit des Schlafens bei teilgeöffnetem Fenster.

Die Kläger haben zunächst beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen,

1.1 es zu unterlassen, dass der von der Bahnstrecke auf die Wohnimmobilien

der Klägerin zu 1) x in 45701 Herten,

der Kläger zu 2) x in 45699 Herten,

der Kläger zu 4) x und

des Klägers zu 5) x,

- jeweils in 45701 Herten -

einwirkende Betriebslärm der Bahnstrecke zwischen Hamm und Oberhausen-Osterfeld in der Stadtdurchfahrt von Herten die Werte

- des äquivalenten Durchschallpegels von  $L_{eq}$  6-22 Uhr 59 dB(A) am Tag zwischen 6 und 22 Uhr und
- des äquivalenten Dauerschallpegels von  $L_{eq}$  22-6 Uhr 49 dB(A) in der Nacht
- des Maximalpegels einzelner kurzzeitiger Geräuschspitzen die Immissionswerte von tags/nachts  $L_{max}$  89/69 db (A)

überschreiten.

Die Messung erfolgt nach den Vorgaben der Technischen Anleitung Lärm am Meßort 0,5 m vor den geöffneten der Bahnstrecke nächstgelegenen und höchstgelegenen Wohnraumfenster, hilfsweise erfolgt eine Berechnung nach den Vorgaben der Schall 03 ohne Berücksichtigung des Schienenbonus  $S$  von - 5 Dezibel (A).

1.2 es zu unterlassen, dass die von der o.g. Bahnstrecke auf die Anwesen der o.g. Kläger einwirkenden Erschütterungsimmissionen des Betriebes der Bahnstrecke zwischen Hamm und Oberhausen-Osterfeld in der Stadtdurchfahrt von Herten die Werte der Schwingstärke  $KBF_{max}$  ausgedrückt als Anhaltswert

- von  $A_u$  0,15 am Tag zwischen 6 und 22 Uhr und
- von  $A_u$  0,1 in der Nach zwischen 22 und 6 Uhr

überschreiten,

hilfsweise es bei häufigen Einwirkungen mit  $KBF_{max}$  größer als der Anhaltswert  $A_u$ , aber kleiner als der Wert  $A_o$  (Schwingstärke 3 tags bzw. 0,2 nachts) zu unterlassen, dass die von der Bahnstrecke ausgehende Beurteilungsschwingstärke  $KBF_{Tr}$  die Anhaltswerte

- von  $A_r$  0,07 tagsüber und
- $A_r$  0,05 nachts

überschreiten.

Dabei erfolgt die Messung der auf Menschen in Gebäuden einwirken Erschütterungen nach den Anforderung in DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ (Juni 1999) sowie nach den LAI-Hinweisen zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungswirkungen (Mai 2000).

1.3 festzustellen, dass die Beklagte dem Grunde nach zur Zahlung von Schadensersatz an die o.g. Kläger für die wesentlich beeinträchtigenden Immissionen des Bahnbetriebes für den Zeitraum ab dem 10. Dezember 2008 bis zur Errichtung eines wirksamen Immissionsschutzes zur Abwehr wesentlich beeinträchtigender Immissionen entsprechend der oben angesprochenen Schwellen verpflichtet ist,

hilfsweise zum Antrag unter Ziff. 1.1,

1.4 festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, den o.g. Klägern die Kosten für den Bau und Unterhalt sämtlicher gegenwärtigen und zukünftigen Schallschutzmaßnahmen zu erstatten, die geeignet und notwendig sind, um wesentliche Beeinträchtigungen durch Immissionen des Betriebes der Bahnstrecke Hamm - Oberhausen auf ihre o.g. Wohnimmobilien zu erstatten und

1.5 festzustellen, dass die dazu relevanten Immissionsrechtswerte des äquivalenten Dauerschallpegels im Rauminnen von Leq 6-22 Uhr 44 dB(A) und einzelner kurzfristiger Geräuschspitzen von Lmax 74 dB(A) am Tag (6-22 Uhr) und Leq 22-6 Uhr 34 dB(A) sowie der Geräuschspitzen Lmax 54 dB(A) in der Nacht (22-6 Uhr) maßgeblich sind sowie

1.6 festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, den o.g. Klägern Schadensersatz für die Gebrauchsminderung des nicht durch aktive Maßnahmen zu schützende Außenwohnbereiche auf den Hausgrundstücken

- der Klägerin zu 1) x im Zeitraum ab dem 11.12.2008
- der Kläger zu 2) x im Zeitraum ab dem 20.03.2009
- der Kläger zu 4) x im Zeitraum ab dem 20.03.2009 und
- des Klägers zu 5) x im Zeitraum ab dem 30.05.2009

für die Dauer wesentlicher Beeinträchtigungen durch Immissionen der Bahnstrecke zu zahlen.

2. der Beklagten anzudrohen, dass für jeden Fall der Zuwiderhandlung gegen die Anträge zu Nr. 1 ein Ordnungsgeld, das der Höhe nach in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, gegen sie festgesetzt wird.

Namens und in Vollmacht des Klägers zu 3) beantragen wir,

festzustellen, dass die Beklagte dem Grunde nach zur Zahlung von Schadensersatz für die auf das Hausgrundstück x in Herten einwirkenden wesentlich beeinträchtigenden Schallimmissionen für den Zeitraum ab dem 10. Dezember 2008 bis zur Errichtung eines wirksamen Immissionsschutzes zu verurteilen.

Mit Schriftsatz vom 29.07.2014 haben die Kläger zu 2) und 3) und die Kläger zu 6) und 7) ihre Klage hinsichtlich der Geltendmachung von Unterlassungsansprüchen wegen der behaupteten Erschütterungsimmissionen zurückgenommen.

Die Kläger beantragen nunmehr,

1. Die Beklagte wird verurteilt, es zu unterlassen, von der Eisenbahnstrecke zwischen Hamm und Oberhausen-Osterfeld in der Ortsdurchfahrt Herten aus auf die Wohngrundstücke der Klägerin zu 1) in der x in 45701 Herten, der Kläger zu 2) und 3) im x in 45699 Herten, der Kläger zu 4) und 5) im x in 45701 Herten, der Kläger zu 6) und 7) im x in 45701 Herten und des Klägers zu 8) im x in 45701 Herten mit Betriebslärm einzuwirken, , der vor den geöffneten der Bahnstrecke nächstgelegenen Fenstern des jeweils höchstgelegenen Wohnraumes die Werte des Beurteilungspegels von Leq 59 dB(A) im Beurteilungszeitraum zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr an einem Tag und vor dem höchstgelegenen Schlafraumfensters die Werte des Beurteilungspegels von Leq 49 dB(A) im Beurteilungszeitraum zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr in einer Nacht überschreitet; einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen Beurteilungspegel von tags/nachts Lmax 89/69 dB(A)

nicht überschreiten. Eine zur Vollstreckung gebotene Schallmessung erfolgt nach den Vorgaben der 6. Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm).

Hilfsweise erfolgt eine Berechnung nach den Vorgaben der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV.

Der Beklagten wird für jede Zuwiderhandlung gegen die Verpflichtungen unter Nr. 1 des Urteils ein Ordnungsgeld bis zu 250.000,00 Euro oder eine Ordnungshaft bis zu sechs Monaten - Ordnungshaft auch für den Fall, dass das Ordnungsgeld nicht beigetrieben werden kann - angedroht.

2. Die Beklagte wird verurteilt, es zu unterlassen, von der Eisenbahnstrecke zwischen Hamm und Oberhausen-Osterfeld in der Ortsdurchfahrt Herten aus auf die Wohngrundstücke der Klägerin zu 1) in der x in 45701 Herten und des Klägers zu 8) im x in 45701 Herten mit Erschütterungen des Bahnbetriebs einzuwirken, der im Beurteilungszeitraum einer Nacht zwischen 22 und 6 Uhr den Wert der Schwingstärke  $KBF_{max}$  als Anhaltswert von  $A_u 0,1$  (gemäß DIN 4150) überschreitet.

Hilfsweise wird die Beklagte verurteilt, es bei häufigen Einwirkungen mit  $KFB_{max}$  größer als  $A_u$ , aber kleiner als  $A_o$  (Schwingstärke 0,2 nachts, zu unterlassen, dass die von der Bahnstrecke ausgehende Beurteilungs-Schwingstärke  $KBF_{Tr}$  den Anhaltswert von  $A_r 0,05$  nachts überschreitet.

Eine zur Vollstreckung gebotene Messung der Beurteilungswerte erfolgt anhand der Anforderungen in DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ (Juni 1999 bzw. neueste Fassung) sowie den LAI-Hinweisen zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungswirkungen (Mai 2000 bzw. neueste Fassung). Der Beklagten wird für jede Zuwiderhandlung gegen die Verpflichtungen unter Nr. 2 des Urteils ein Ordnungsgeld bis zu 250.000,00 Euro oder eine Ordnungshaft auch für den Fall, dass das Ordnungsgeld nicht beigetrieben werden kann - angedroht.

Nur hilfsweise zum Antrag zu Nr. 1 und 2

Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, den Klägern die Kosten für den Bau und Unterhalt sämtlicher gegenwärtigen und zukünftigen Schallschutzmaßnahmen zu erstatten, die geeignet und notwendig sind, um die Schall- und Erschütterungseinwirkungen von der Eisenbahnstrecke durch Herten auf die Wohnräume aller Kläger im Beurteilungszeitraum eines Tages zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr keine Korrektur unterhalb des Beurteilungspegels im Rauminnen von  $L_{eq} 44 \text{ dB(A)}$  und für einzelne kurzfristige Geräuschspitzen tags von  $L_{max} 74 \text{ dB(A)}$  sowie der Geräuschspitzen von  $L_{max} 54 \text{ dB(A)}$  in der Nacht (22 - 6 Uhr) zu halten und ihnen jährlich rückwirkend Geldersatz für die bahnimmissionsbedingte Gebrauchsminderung der Außenwohnbereiche auf den Hausgrundstücken der Klägerin zu 1) in der x in Herten im Zeitraum ab dem 11.12.2008, der Klägerin zu 2) und 3) in x in Herten, im Zeitraum ab dem 20.03.2009, der Kläger zu 6) und 7) im x in Herten im Zeitraum ab dem 20.03.2009, der Kläger zu 8) im x in Herten im Zeitraum ab dem 30.05.2009 zu leisten.

3. Es wird festgestellt, dass die Beklagte dem Grunde nach verpflichtet ist, den Kläger zu 1) bis 39 sowie den Klägern zu 6) bis 8) den Schaden zu ersetzen, der ihnen seit dem 10. Dezember 2008, längstens aber bis zur Errichtung eines nach Nr. 1 und 2 des Urteils

wirksam aktiven Immissionsschutzes , dadurch entstanden ist, und noch entstehen wird, dass die Beklagte auf das in Nr. 1 bezeichneten Wohneigentum mit Betriebslärm eingewirkt hat bzw. einwirkt, der in Nr. 1 bezeichneten Werte des Beurteilungspegels durch Erschütterungen überschreitet.

4. Es wird festgestellt, dass die Beklagte dem Grunde nach verpflichtet ist, den Klägern zu 4) und 5) den Schaden zu ersetzen, der ihnen seit dem 10. Dezember 2008, längstens aber bis zur Errichtung eines nach Nr. 1 des Urteils wirksam aktiven Schallschutzes, dadurch entstanden ist und noch entstehen wird, dass die Beklagte auf das in Nr. 1 bezeichnete Wohneigentum dieser Kläger mit Betriebslärm eingewirkt hat bzw. einwirkt, der die in Nr. 1 bezeichneten Werte des Beurteilungspegels der Schallimmissionen überschreitet.

5. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin zu 1) einen Betrag von Euro 1.419,19, an die Kläger zu 2) und 3) von Euro 1.741,21, an die Kläger zu 4) und 5) von Euro 949,14, an die Kläger zu 6) und 7) von Euro 1.741,21 und an den Kläger zu 8) von Euro 1.419,19 jeweils nebst 5 % Zinsen über dem Basiszins seit Zustellung dieses Schriftsatzes zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie behauptet, es läge die Vermutung nahe, dass die Immobilien der Kläger nicht in einem allgemeinen bzw. reinen Wohngebiet lägen, da in der Nachbarschaft Gewerbebetriebe und Industrie angesiedelt seien.

Die Bahnstrecke sei in einem technisch einwandfreien Zustand. Sie sei 1905 errichtet worden, 1912 sei ein zweites Gleis hinzugefügt worden. 1967 sei sie elektrifiziert worden. 2006 bzw. 2008 seien die Holzschwellen entfernt und Geräusch- und schwingärmere Betonschwellen verlegt worden. Auch sei ein neues Gleis eingebaut worden, das durchgängig verschweißt sei.

Die Wohnhäuser der Klägerseite seien erst nach Errichtung der Bahnstrecke gebaut worden. Der von der Klägerseite ermittelte Zugverkehr werde bestritten.

Da die Güterverkehrsstrecke zuerst gebaut worden sei, fände die 16. BImSchV keine Anwendung. Anspruchsgrundlage für das Begehren der Kläger könne ausschließlich § 906 BGB sein.

Der Schienenbonus sei zwingend zu berücksichtigen.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen seien der Beklagten wirtschaftlich nicht zumutbar. Kurze Schallschutzwände zeigten keine Wirkung. Für längere durchgehende Wände müssten Kosten in Höhe von ca. 7,5 Mio. aufgewendet werden.

Auch passive Lärmschutzmaßnahmen müsse die Beklagte nicht durchführen bzw. finanzieren. Auch wenn sich der konkrete finanzielle Aufwand derzeit nicht abschätzen ließe, so würde jedoch ein Präjudiz für andere Anwohner geschaffen.

Hinsichtlich eventueller Erschütterungsimmissionen fehle es an einem substantiierten Vortrag. Das Gleiche gelte für eventuelle Schadensersatzansprüche. Hier sei weder eine Anspruchsgrundlage noch ein Verschulden der Beklagten ersichtlich.

Die Kammer hat Beweis erhoben durch Einholung zweiter Gutachten hinsichtlich der Schall- und Erschütterungsimmissionen. Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das Gutachten und Ergänzungsgutachten des Sachverständigen L1 vom 26.07.2011 und 12.11.2013 sowie auf das Gutachten und Ergänzungsgutachten des Sachverständigen L2 vom 21.01.2013 und 12.02.2014 Bezug genommen.

Mit Schriftsatz vom 16.08.2010 haben die Kläger beantragt, das Verfahren auszusetzen und wegen der Verletzung der Artikel 14 und 2 des GG die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zur Verfassungswidrigkeit des sogenannten Schienenbonus einzuholen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des umfangreichen Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

### **Entscheidungsgründe:**

Die Klage ist hinsichtlich des Hilfsantrages zum Antrag Nr. 1 teilweise begründet. Im Übrigen ist sie unbegründet.

I.

1.) Den Klägern zu 1) bis 3) und 6) bis 8) steht der mit dem Hauptantrag zu 1) geltend gemachte aktive Schallschutz gem. §§ 862 Abs. 1 Satz 2, 1004, 906 Abs. 1 Satz 1 BGB nicht zu.

Trotz des Vorliegens einer durch die Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. L1 belegten wesentlichen und damit grundsätzlich unzumutbaren Geräuscheinwirkung auf die Grundstücke der obigen Kläger müssen sie diese Beeinträchtigung dulden, weil die Beklagte jedenfalls den Schutz des § 906 Abs. 2 Satz 1 BGB für sich in Anspruch nehmen kann. Nach dieser Vorschrift sind wesentliche Beeinträchtigungen hinzunehmen, wenn die Geräusche durch eine ortsübliche Bebauung des anderen Grundstücks herbeigeführt werden und nicht durch Maßnahmen verhindert werden können, die wirtschaftlich zumutbar sind.

Davon ist vorliegend zu Gunsten der Beklagten auszugehen. Das Grundstück der Beklagten, deren Benutzung durch Züge den Klägern besonders laut erscheint, wird ortsüblich benutzt. Die Bahnstrecke ist bereits seit 1905 als Güterzugstrecke in Betrieb. Demnach können keine Zweifel daran bestehen, dass die Beklagte ihr Grundstück ortsüblich nutzt, nachdem dort seit mehr als 100 Jahren Güterzugverkehr existiert.

Die bei Benutzung dieses Grundstücks von Zügen ausgehende Lärmbeeinträchtigung ist nicht durch wirtschaftlich zumutbare Maßnahmen einzuschränken.

Unabhängig von der Frage, ob durch eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit der Lärmpegel genügend reduziert werden kann, darf nicht übersehen werden, dass die Beklagte zunächst nur ein Infrastrukturunternehmen und nicht die Betreiberin des eigentlichen Zugverkehrs ist. Zwar ist der mittelbare Handlungsstörer verpflichtet, den unmittelbaren Störer, der sein Eigentum nutzt, davon abzuhalten, in unerlaubter Weise von dort aus auf fremdes Eigentum einzuwirken. Es ist aber sehr zweifelhaft, ob der Beklagten ein solches Tätigwerden aufgegeben werden kann. Denn es handelt sich bei den Gesellschaften, die den Schienenverkehr durchführen um sogenannte lebens- oder gemeingewichtige Betriebe, selbst wenn diese mittlerweile in privatrechtlicher Form betrieben werden.



Die von den Klägern angesprochene Möglichkeit der Reduzierung der Lärmbelastung durch Verminderung der Zugverbindungen bzw. Verminderung der Geschwindigkeit würde zu einer klaren Betriebseinschränkung der Betreiberfirmen führen.

Entscheidender Gesichtspunkt ist aber, dass nach den Ausführungen des Sachverständigen L1 Maßnahmen im Bereich der Schienen und der Züge bzw. Tempobegrenzungen und Zugverkehrsreduzierungen nur in Kombination mit der Errichtung von Schallschutzwänden eine geeignete Maßnahme zur Lärmreduzierung darstellen. Der Sachverständige errechnet hierfür Kosten, die Aufwendungen von mindestens 2 Mio. Euro nötig machen.

Unabhängig davon, dass solche Lärmschutzwände lärmphysikalisch nur bedingt Abhilfe für die betroffenen Anwohner schaffen, ist es der Beklagten wirtschaftlich nicht zumutbar, für einen relativ kleinen Streckenabschnitt derart hohe Kosten aufzuwenden.

2.) Der Hilfsantrag zu Ziff. 1) ist aber teilweise begründet.

Den Klägern zu 1) bis 3) und den Klägern zu 6) bis 8) steht aus eigenem Recht ein Anspruch gem. § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB zu, der die Kosten für einen passiven Schallschutz umfasst.

Die Voraussetzungen des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB liegen vor. Die bei der Benutzung der Bahnlinie Hamm-Oberhausen/Osterfeld entstehende Lärmbelästigung beeinträchtigt die Grundstücke der oben genannten Kläger wesentlich im Sinne von § 906 Abs. 1 Satz 1 BGB.

Der Maßstab der Wesentlichkeit ist nicht das subjektive Empfinden des Gestörten, sondern das Empfinden des verständigen Durchschnittsmenschen und das, was diesem unter Würdigung anderer öffentlicher und privater Belange zuzumuten ist.

Gem. § 906 Abs. 1 Satz 2 BGB ist allerdings in der Regel davon auszugehen, dass die Beeinträchtigung unwesentlich ist, wenn die in Gesetzen oder Rechtsverordnungen festgelegten Grenz- oder Richtwerte nicht überschritten werden.

Für den vorliegenden Fall gibt es kein unmittelbar anwendbares Regelwerk. Die Verkehrslärmschutzverordnung von 1990 (16. BImSchV) basiert auf dem Bundesimmissionsschutzgesetz von 1974 und erfasst originär nur den Neubau oder die wesentliche Veränderung öffentlicher Straßen- oder Schienenwege und betrifft damit Fragen der Lärmvorsorge auf der fachplanerischen Ebene. Das hindert die Kammer aber nicht daran, zur Beurteilung der Wesentlichkeit, die in § 2 der 16. BImSchV zusammengefassten Werte heranzuziehen, auch wenn es sich vorliegend um die Beurteilung des Lärms von Altschienenwegen handelt, die Verordnung über § 906 Abs. 1 Satz 2 BGB also nicht unmittelbar Anwendung findet.

Die Werte der 16. BImSchV als maßgebliches Kriterium im vorliegenden Verfahren heranzuziehen, liegt schon deshalb nahe, weil diese Verordnung sich ganz besonders mit Schienenlärm beschäftigt und deren Anlage 2 genau bestimmt, wie der Beurteilungspegel für Schienenlärm zu errechnen ist.

Die Geeignetheit der konkreten Werte der Verordnung ergibt sich ferner daraus, dass sie keine Idealwerte aufstellt, sondern gerade darauf abhebt, dass die Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm geschützt werden soll. Daraus kann nur der Schluss gezogen werden, dass die dort für die 4 Gebiete genannten Schwellenwerte

nicht vorbeugend oder bei einer gewissen Lästigkeit des Schienenlärms eingreifen, sondern auf der Annahme basieren, dass Lärm schädigende Auswirkungen auf die Gesundheit hat.

Die in § 2 Nr. 2 aufgestellten Werte für allgemeine oder reine Wohngebiete werden bezogen auf die Immobilien der Klägerin zu 1) und der Kläger zu 2) und 3) tagsüber und nachts wesentlich überschritten, bezogen auf die Immobilien der Kläger zu 6) bis 8) werden sie nur nachts wesentlich überschritten. Die Überschreitung tagsüber beträgt nur 1 bzw. 2 dB(A) und ist damit unwesentlich.

Die Überschreitung ist im Übrigen so erheblich, dass nach Auffassung der Kammer keine Zweifel am Erreichen der Wesentlichkeitsgrenze bestehen können. Der Sachverständige L1 hat für den Tag bei der Klägerin zu 1) bzw. den Klägern zu 2) und 3) einen Beurteilungspegel von 66 bzw. 67 dB(A) und für die Nacht bei der Klägerin zu 1), den Klägern zu 2) und 3) sowie den Klägern zu 6) bis 8) einen Beurteilungspegel zwischen 62 und 69 dB(A) ermittelt. Dem stehen für Wohngebiete Werte von 59 dB(A) (tags) und 49 dB(A) (nachts) gegenüber. Damit werden sowohl tagsüber wie nachts gravierende Überschreitungen der Durchschnittswerte der Verordnung belegt. Insbesondere hinsichtlich des Nachtwertes ist die Überschreitung offensichtlich. Der ermittelte Nachtwert hält noch nicht einmal den im Rahmen der enteignungsrechtlichen Zulässigkeitschwelle genannten Wert von 60 dB(A) für Wohngebiete ein.

Soweit die Beklagte bezweifelt, dass sich die Immobilien der Kläger in allgemeinen bzw. reinen Wohngebieten befinden, weil dort auch Gewerbebetriebe angesiedelt seien, ist ihr Vorbringen nicht genügend substantiiert. Hier hätte sie im Einzelnen vortragen müssen, inwieweit die Kriterien für allgemeine und reine Wohngebiete nicht erfüllt sind.

Gegen die schalltechnischen Berechnungen des Sachverständigen bestehen keine Bedenken. Soweit die Kläger bemängeln, dass der Sachverständige seinen Berechnungen nicht die Werte der TA Luft zugrunde gelegt habe, ist festzustellen, dass die TA Luft auf die Berechnung der Schallimmissionen ausgehend von Zugverkehr nicht anzuwenden ist.

Der aus der 16. BImSchV abgeleitete Maßstab ist nicht nach oben anzuheben. Es ist zwar richtig, dass hier zwei unterschiedliche Grundstücksnutzungen aufeinander stoßen, nämlich die Wohnungsnutzung einerseits und der Eisenbahnverkehr andererseits. Treffen Gebiete von unterschiedlicher Qualität und Schutzwürdigkeit zusammen, so ist die Grundstücksnutzung mit einer speziellen Pflicht zur Rücksichtnahme belastet. Den widerstreitenden Interessen trägt die Verordnung dadurch Rechnung, dass sie die Immissionswerte hoch ansetzt, jedenfalls wenn man sie etwa mit den in der TA Lärm vergleicht. Beim Schienenverkehr ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass er grundsätzlich als geringer störend angesehen wird und die berechneten Werte daher generell um 5 dB(A) nach unten hin korrigiert werden.

Gegen die Anwendung des Schienenbonus bestehen keine Bedenken. Es besteht kein Anlass für eine Vorlage der Sache an das Bundesverfassungsgericht nach Artikel 100 GG, da die hier einschlägigen förmlichen Gesetze keinen verfassungsrechtlichen Bedenken begegnen.

## II.

1.) Die Klägerin zu 1) und der Kläger zu 8) sind jedoch gem. § 1004, 906 BGB zur Duldung der durch den Zugverkehr hervorgerufenen Erschütterungsimmissionen verpflichtet, weil nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme lediglich eine unwesentliche Beeinträchtigung im Sinne von § 906 Abs. 1 BGB vorliegt.

Maßstab für die Beurteilung der Wesentlichkeit der Beeinträchtigung ist auch hier das Empfinden eines verständigen Durchschnittsmenschen und das, was diesem unter Würdigung anderer öffentlicher und privater Belange zuzumuten ist.

Zwar hat der Sachverständige L2 aufgrund der von ihm durchgeführten Messungen der Intensität der vom Betrieb der Bahnlinie ausgehenden Erschütterungen festgestellt, dass die Richtwerte der DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen/Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“ hinsichtlich der Grundstücke der Klägerin zu 1) und des Grundstücks des Klägers zu 8) in der Nacht überschritten worden sind. Dieser Umstand allein genügt jedoch nicht für die Feststellung der Wesentlichkeit der Erschütterungsimmissionen. Es ist zwar möglich und sachgerecht, die Einwirkungen von Erschütterungen auf Gebäuden anhand der DIN-Norm 4150 zu beurteilen. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die DIN-Normen keine Rechtsnormen, sondern lediglich private technische Regeln mit Empfehlungscharakter sind.

Für den Fall der Überschreitung der sich für Erschütterungsimmissionen aus der DIN-Norm 4150 ergebenden Richtwerte ist nicht automatisch die Schlussfolgerung gerechtfertigt, dass in der Regel eine wesentliche Beeinträchtigung vorliegt. Der Überschreitung von Richtwerten kommt nur eine geringere indizielle Bedeutung für die Wesentlichkeit der Beeinträchtigung zu.

Allerdings setzt die Feststellung der Unwesentlichkeit voraus, dass ein entsprechender Nachweis zur Überzeugung des Gerichts erbracht wird, weil der Einwirkende für die Unwesentlichkeit der Beeinträchtigung beweispflichtig ist. Dieser Nachweis ist im vorliegenden Fall nach Ansicht der Kammer aufgrund des Ergebnisses der Beweisaufnahme bei zutreffender Würdigung der maßgeblichen Umstände erbracht.

So hat der Sachverständige L2 ausgeführt, dass die Anforderungen der DIN 4150-2 im Hinblick auf das Grundstück der Klägerin zu 1) nachts nicht erfüllt sind. Der zulässige Wert der Beurteilungsgröße  $A_r$  von 0,05 ist in zwei von zehn Nächten leicht überschritten worden (0,058 und 0,051).

Beim Grundstück des Klägers zu 8) ist dieser Wert in drei von zehn Nächten leicht überschritten worden (0,053, 0,057 und 0,061).

Der Sachverständige erachtet die festgestellte Überschreitung der Kriterien der DIN 4150-2 bei den Gebäuden x und x für relativ gering.

Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass nach der DIN 5669 bei solchen Erschütterungsmessungen eine Messtoleranz von 15 % berücksichtigt werden muss. Zieht man im konkreten Fall die 15 % ab, so wäre für das Gebäude x die Unzumutbarkeit der Erschütterung nicht mehr nachweisbar. Beim Gebäude x läge sie noch vor.

Entscheidend ist aber, dass der Sachverständige L2 im Ergebnis ausgeführt hat, dass nur sehr moderate Überschreitungen der Beurteilungskriterien vorliegen. Unter Würdigung aller Aspekte ist nach Ansicht der Kammer demgemäß die Wesentlichkeitsgrenze noch nicht überschritten.

2.) Da demnach nur eine unwesentliche Beeinträchtigung vorliegt, haben die Klägerin zu 1) und der Kläger zu 8) auch keinen Anspruch darauf, dass die Beklagte die Kosten eines passiven Erschütterungsschutzes übernimmt.

### III.

Da die Beklagte nicht verpflichtet ist, einen aktiven Schallschutz zu errichten, besteht für die Kläger dem Grunde nach auch kein Schadensersatzanspruch bis zur Errichtung eines solchen aktiven Schallschutzes.

### IV.

Auch besteht kein Anspruch auf Geldersatz für die immissionsbedingte Gebrauchsminderung der Außenwohnbereiche der Klägerin zu 1), der Kläger zu 2) und 3) sowie der Kläger zu 6) bis 8). Eine Anspruchsgrundlage für dieses Begehren ist nicht ersichtlich. Für die Anwendung der einschlägigen Schadensersatznormen des Bürgerlichen Gesetzbuches fehlt es bereits an einem vorwerfbaren Verschulden der Beklagten. Im Übrigen scheidet ein solcher Anspruch bereits daran, dass die Kläger die Immissionen dulden müssen, sie jedenfalls keinen Anspruch auf die Errichtung eines aktiven Schallschutzes haben, sondern lediglich darauf, dass Maßnahmen des passiven Schallschutzes seitens der Beklagten in ihren Immobilien finanziert werden.

### V.

Schließlich besteht auch kein Anspruch auf Erstattung der vorgerichtlichen Anwaltskosten. Die Kläger haben bereits nicht vorgetragen, dass sie die entsprechenden Rechnungen ihres Prozessbevollmächtigten bezahlt haben. Dies ist auch eher unwahrscheinlich, da der Prozessbevollmächtigte der Kläger die entsprechenden Gebühren erst am 29.07.2014 mithin einen Tag vor der letzten mündlichen Verhandlung den Klägern in Rechnung gestellt hat.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1, 269 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 709 Satz 1 ZPO.