# OLG Stuttgart zum Urheberpersönlichkeitsrecht am (alten) Stuttgarter Bahnhof (Paul Bonatz)

Beigesteuert von Weller
Saturday, 20. November 2010

Der unter anderem für Urheberrechtsstreitigkeiten zuständige 4. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Stuttgart hat am 06.10. 2010 die Klage des Erben von Paul Bonatz (Kläger) gegen die Deutsche Bahn AG und eine weitere Bahngesellschaft (Beklagte) zurückgewiesen. Die Pressemitteilung lautet:

"Die Parteien des Rechtsstreits streiten darüber, ob der Kläger als Erbe des Architekten Paul Bonatz die sogenannten Urheberpersönlichkeitsrechte seines Großvaters an einer Unveränderlichkeit des Bahnhofs geltend machen kann oder ob im Rahmen einer vorzunehmenden Interessenabwägung die Veränderungsinteressen der Beklagten an einer Modernisierung des Bahnhofs als sogenannter Zweckbau überwiegen.

Im Berufungsverfahren hat der Kläger wegen des mittlerweile erfolgten Abbruchs des Nordflügels dessen Wiederaufbau gefordert und er begehrt weiter die Unterlassung des Abbruchs des Südflügels und der Treppe in der großen Schalterhalle.

Der Senat hat die Berufung zurückgewiesen, also entsprechende Ansprüche des Klägers verneint, weil die Interessen der Beklagten im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung überwiegen.

Dabei ist anerkannt, dass ein sogenanntes urheberrechtliches Änderungsverbot existiert. Dieses Änderungsverbot bestimmt, dass auch der Eigentümer des Werkoriginals (das ist hier das Bahnhofsgebäude, in dem sich die urheberrechtliche Leistung verkörpert) grundsätzlich keine in das fremde Urheberrecht eingreifenden Änderungen an dem ihm gehörenden Original vornehmen darf. Der Urheber hat ein Recht darauf, dass das von ihm geschaffene Werk in einer unveränderten Gestalt erhalten bleibt. Da sich insbesondere bei Werken der Baukunst – urheberrechtlich geschützten Gebäuden - im Laufe der Zeit ein Bedürfnis des Eigentümers an Veränderungen ergeben kann, ist jedoch anerkannt, dass dieser Konflikt zwischen Urheberrecht und Eigentum durch eine Abwägung der jeweils betroffenen Interessen im konkreten Einzelfall zu lösen ist. Abzuwägen sind das Bestands- und Integritätsinteresse des Urhebers an der Erhaltung des Werks und die Interessen des Eigentümers an einer Beeinträchtigung und Veränderung des Werks, also das Erhaltungsinteresse des Urhebers gegen das Änderungsinteresse des Eigentümers. Für die Abwägung dieser Interessen hat die Rechtsprechung Kriterien entwickelt.

Insoweit gelten aber keine starren und allgemein gültigen Regeln, sondern maßgeblich sind die Umstände des Einzelfalles.

Maßgeblicher und wesentlicher Abwägungsfaktor ist zunächst der individuelle Schöpfungsgrad, der Rang des Werkes. Je höher die Gestaltungs- und Schöpfungshöhe ist, desto stärker sind die Erhaltungsinteressen zu gewichten. Das Erhaltungsinteresse hängt weiter von der Art und dem Ausmaß des Eingriffs ab. Auch können die Urheberinteressen Jahre und Jahrzehnte nach dem Tod eines Urhebers an Gewicht verlieren. Weiter ist maßgeblich der Gebrauchszweck und die bestimmungsgemäße Verwendung des Bauwerks. Der Urheber muss mit wechselnden Bedürfnissen des Eigentümers und des Lebens rechnen. Er weiß, dass der Eigentümer das Bauwerk für einen bestimmten Zweck verwenden möchte und muss daher damit rechnen, dass sich aus wechselnden Bedürfnissen ein Bedarf nach Veränderungen ergeben kann. In diesem Zusammenhang spielen auch die sogenannten Modernisierungsinteressen des Eigentümers eine Rolle, wirtschaftliche Gesichtspunkte können ebenfalls eine Rolle spielen. Demgegenüber sind bloße ästhetische und geschmackliche Gründe unbeachtlich.

Im Rahmen der Interessenabwägung waren für den Senat folgende Gesichtspunkte entscheidend: Trotz des hohen Schöpfungsgrads und des überragenden Rangs des Bahnhofs als Werk der Baukunst und einem deshalb hohen Erhaltungsinteresse des Urhebers und trotz des erheblichen Eingriffs in das Gesamtbauwerk überwiegen im hier vorliegenden Sachverhalt die Eigentümerinteressen der Beklagten. Das Bestands- und Integritätsinteresse des Urhebers Bonatz damit tritt hinter dem Veränderungsinteresse der Beklagten zurück. Maßgeblich und wesentlich ist insoweit, dass die berechtigten Modernisierungsinteressen der Beklagten bei dem ca. 90 Jahre alten Bahnhof als Zweck- und Verkehrsbau – Änderung des Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof – nach dem von der Bahn geplanten Entwurf nur mit einem Abriss der Seitenflügel und einer Veränderung der Treppenanlage in der großen Schalterhalle erreicht werden können, da der Durchgangsbahnhof die Seitenflügel durchsticht und in deren Fundamente hereinragt, die neue Decke des Tiefbahnhofs die Flügel statisch nicht tragen kann und die Treppenanlage nicht mehr als Zugang zu den Bahngleisen dienen kann. Der Abriss ist daher erforderlich, um den Durchgangsbahnhof wie geplant schaffen zu können.

Der funktionale Zweck der Seitenflügel wird (zumindest teilweise) entfallen. Die Seitenflügel haben beim Stuttgarter Bahnhof neben dem Zweck einer Abgrenzung des Südflügels zum Schlossgarten hin, der Nordflügel dient als Anschluss zur Kopfseite der Kopfbahnsteighalle, weiter die Funktion einer Einfassung der Gleise des Kopfbahnhofs. Die Einfassungs- und Abgrenzungsfunktion entfällt aber durch den Wegfall des Kopfbahnhofs. Die tiefer gelegten Gleise und der neue Tiefbahnhof müssen nicht mehr umfasst werden.

Hinzu kommt, dass die Urheberinteressen angesichts der verbleibenden Schutzdauer von lediglich 16 Jahren erheblich an Gewicht verloren haben, und ferner, dass die Beklagten mit dem Umbau des Bahnhofs ihrer öffentlichen Pflicht genügen, der Allgemeinheit eine moderne Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Soweit die Beklagten geltend gemacht haben, im Rahmen der Interessenabwägung seien auch städtebauliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen, ist der Senat dem nicht gefolgt. Es handelt sich nicht um originäre Eigeninteressen der Bahn. Die von den Beklagten geltend gemachten städtebaulichen Interessen betreffen nicht den Abriss der Seitenflügel und die Umgestaltung der Treppenanlage. Sie soll vielmehr im wesentlichen auf den freiwerdenden dahinter liegenden Gleisflächen erfolgen. Doch wurden die Interessen der Beklagten an der Schaffung einer modernisierten Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Abwägung anerkannt.

Der Senat ist der vom Kläger vertretenen Auffassung, es bestehe eine Pflicht zur Prüfung von weniger einschneidenden Planungsvarianten, nicht gefolgt. Zwar muss der Eigentümer eines urheberrechtlich geschützten Bauwerks bei Abänderungen grundsätzlich eine die urheberrechtlichen Interessen möglichst wenig berührende Lösung suchen. Wenn der Eigentümer sich aber für eine bestimmte Lösung entschieden hat, geht es bei der Interessenabwägung nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nur noch darum, ob die geplanten konkreten Änderungen des Bauwerks zumutbar sind. Ob daneben noch andere, dem Urheber gegebenenfalls weniger beeinträchtigende Lösungen denkbar sind, ist hierfür nicht mehr von entscheidender Bedeutung.

Nicht entschieden hat der Senat die Frage, ob und inwieweit der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamts der Klage entgegensteht.

Die Revision wurde vom Senat nicht zugelassen, das Urteil kann aber mit einer sogenannten Nichtzulassungsbeschwerde zum Bundesgerichtshof angefochten werden. Über die Zulassung der Revision entscheidet dann der Bundesgerichtshof.

Aktenzeichen: 4 U 106/10

Zum Sachverhalt:
Der Kläger ist ein Erbe des Architekten Paul Bonatz, der den Stuttgarter Hauptbahnhof gemeinsam mit Friedrich Eugen Scholer geplant und dessen Bauausführung in den Jahren 1914 bis 1928 geleitet hat. Nach der Ausschreibung eines Architektenwettbewerbs zum Umbau des Hauptbahnhofs in Stuttgart vom Februar 1997 wurde am 4. November 1997 als Siegerentwurf der Vorschlag des damaligen Büros Ingenhoven, Overdiek, Kahlen und Partner gekürt. Danach sollen die Seitenflügel des Kopfbahnhofs und die Treppenanlage in der großen Schalterhalle abgerissen werden. Der Planfeststellungsantrag vom 30. Oktober 2001 endete mit dem Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamts vom 28. Januar 2005, der am 28. Februar 2005 öffentlich bekannt gemacht wurde. Der Kläger hatte bereits im Planfeststellungsverfahren Einwendungen erhoben, die zurückgewiesen wurden. Der Planfeststellungsbeschluss, der den Umbau und den Abbruch erlaubt, ist bestandskräftig. Nach einem sogenannten "Memorandum of Understanding" vom 19. Juli 2007 wurden am 2. April 2009 die Finanzierungsverträge für das Projekt unterzeichnet.

Zum Urteil des Landgerichts Stuttgart:
Das Landgericht Stuttgart hat die auf Unterlassung des Abrisses der Seitenflügel und der Treppe der großen Schalterhalle erhobene Klage mit Urteil vom 20. Mai 2010 abgewiesen.

Der Planfeststellungsbeschluss stehe einer Geltendmachung von urheberrechtlichen Unterlassungsansprüchen zwar nicht entgegen. Der Kläger könne aber keine Unterlassung verlangen, da die Abwägung der maßgeblichen Gesichtspunkte ergebe, dass das Erhaltungsinteresse hinter den überwiegenden Änderungsinteressen der Beklagten zurücktrete. Wegen der hohen Gestaltungshöhe und des hohen künstlerischen Wert des Bahnhofsgebäudes bestehe zwar ein gesteigertes urheberrechtliches Interesse an seiner Erhaltung, dieses Erhaltungsinteresse sei jedoch im Hinblick auf den Zeitablauf von mehr als 54 Jahren seit dem Tod des Urhebers abgeschwächt (insgesamt beträgt die Schutzdauer 70 Jahre). Dem Erhaltungsinteresse stünden gewichtige Interessen des Eigentümers gegenüber."