

Gesetz: StVerkZulO idF. vom 25.8.1953 (BGBI I 1166,  
1554) § 41 Abs.10 Satz 1

- Rechtssatz: 1. Das zulässige Gesamtgewicht eines Anhängers mit Auflaufbremse beträgt auch dann nur 8 t, wenn der Anhänger außer der Auflaufbremse eine Druckluftbremse besitzt.
2. Wenn das in den Anhängerpapieren eines solchen Anhängers etwa eingetragene höhere Gesamtgewicht auf 8 t herabgesetzt wird, so liegt darin kein enteignungsgleicher Eingriff.
3. Ob es statthaft ist, unter Eintragung eines entsprechenden Vermerkes in den Anhängerpapieren zuzulassen, daß ein solcher Anhänger hinter Zugfahrzeugen mit Druckluftanlage mit einem 8 t übersteigenden Gesamtgewicht gefahren wird, bleibt unentschieden.

Aktenzeichen: III ZR 136/56 LG Stade

Urteil des BGH vom 9. Januar 1958 OLG Celle

III ZR 136/56

Verkündet  
lt. Protokoll  
am 9. Januar 1958  
Fieser, Just. Ang.  
als Urkundsbeamter der  
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Firma Rudolf M [REDACTED] in C [REDACTED],  
[REDACTED]straße,

Klägerin, Berufungsklägerin  
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

das Land N i e d e r s a c h s e n, vertreten durch den  
Regierungspräsidenten in Stade,

Beklagten, Berufungsbeklagten  
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die  
mündliche Verhandlung vom 9. Januar 1958 unter Mitwir-  
kung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Geiger sowie der  
Bundesrichter Dr. Weber, Dr. Arndt, Dr. Wolany und  
Dr. Hußla

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil  
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Celle  
vom 13. Juni 1956 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin hat die Kosten des Revisionsver-  
fahrens zu tragen.

Von Rechts wegen

### Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin eines im Jahre 1947 erstmals zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeug-Anhängers. Er läuft auch hinter Kraftfahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von mehr als 20 st/km. Als zulässiges Gesamtgewicht waren in dem Anhängerschein 11 t eingetragen. Auf die Vorderachse wirkt eine Auflaufbremse, die Hinterachse ist mit einer Druckluftbremse versehen.

Bei einer Überprüfung des Anhängers im Februar 1953 beanstandete der Sachverständige der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr in Hamburg-Altona (TÜV) die nach seiner Ansicht für das zulässige Höchstgewicht nicht einwandfreie Bremsanlage. Er bemerkte im Prüfungsbericht, es müsse die Vorderachse auch mit einer Druckluftbremse versehen werden, da das Gesamtgewicht 11 t betrage, oder die Nutzlast herabgesetzt werden.

Bei einer Nachprüfung im September 1953 stellte der Sachverständige des TÜV fest, daß die Klägerin dem nicht nachgekommen war. Auf seine Veranlassung setzte daraufhin das Ordnungsamt (Verkehrsabteilung) der Stadt Cuxhaven als Zulassungsstelle das zulässige Gesamtgewicht auf 8 t herab, änderte dementsprechend die Eintragungen in dem Anhänger-schein und händigte ihn der Klägerin im Februar 1954 wieder aus.

Gegen die Herabsetzung legte die Klägerin im März 1954 Beschwerde ein. Sie wurde von dem Regierungspräsidenten in Stade durch Bescheid vom 29. April 1954 zurückgewiesen. Hiergegen erhob die Klägerin Klage vor dem Landesverwaltungsgericht. In Termin am 27. Januar 1955 stellte der Regierungspräsident die Klägerin durch Erklärung des Terminsvertreters klaglos, daß er seinen Beschwerdebescheid aufhebe und die Zulassungsstelle anweisen werde, den Anhänger-schein mit seinen diesbezüglichen ursprünglichen Eintragungen wiederherzustellen. Am 19. Februar 1955 erhielt die



Klägerin den Schein mit den früheren technischen Angaben über das Gesamtgewicht vom Ordnungsamt zurück.

In der Zeit vom 4. März 1954 bis 19. Februar 1955 konnte die Klägerin nur mit einem Gesamtgewicht von 8 t fahren.

Die Klägerin ist der Meinung, die Herabsetzung des Gesamtgewichts und der Nutzlast sei mangels gesetzlicher Grundlage unzulässig gewesen. Der Sachbearbeiter des Regierungspräsidenten habe bei der Entscheidung über die Beschwerde die klare Vorschrift des § 41 Abs.10 Satz 1 der Straßenverkehrszulassungsordnung vom 24. August 1953 falsch ausgelegt. Sie beziehe sich nämlich lediglich auf Anhänger, die nur Auflaufbremsen hätten. Außerdem habe sich der Sachbearbeiter über die Ausnahmebestimmung des § 74 Abs.1 Ziff.b StVZO, die ältere Fahrzeuge wie diesen Anhänger betreffe, hinweggesetzt. Darin liege die schuldhafte, zum Schadensersatz verpflichtende Verletzung einer ihr gegenüber obliegenden Amtspflicht. Außerdem seien sowohl in der Änderung der Eintragung in dem Anhängerschein als auch in dem Beschwerdebescheid rechtswidrige Eingriffe in die Ausübung ihres Eigentumsrechts am Anhänger, mithin entschädigungspflichtige, enteignungsähnliche Maßnahmen zu erblicken. Ihr Schaden ergebe sich aus dem Ausfall an Beförderungsmöglichkeit und dadurch eingetretener Erhöhung der Betriebsunkosten und betrage 6 432,78 DM. Die Klägerin hat im ersten Rechtszuge einen Teilbetrag von 2 000 DM begehrt.

Das beklagte Land hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Es bringt vor, die Herabsetzung des Gesamtgewichts sei zulässig gewesen und vor allem deswegen erfolgt, weil der Anhänger nach den Feststellungen des Sachverständigen des TÜV die erforderliche mittlere Bremsverzögerung nicht erreicht habe (§ 41 Abs.9 Satz 1 StVZO). Jedenfalls liege ein Verschulden des Sachbearbeiters der Beschwerde nicht

vor. Die Auffassung des Terminsvertreters in der Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht über die Unzulässigkeit der Herabsetzung des Gesamtgewichts sei unzutreffend gewesen. Die Voraussetzungen für eine Entschädigung aus enteignungsgleichem Eingriff lägen nicht vor, zumindest sei das Land insoweit nicht zur Sache verpflichtet. Außerdem bestreitet das Land die Höhe des Schadens.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, weil eine schuldhaftes Amtspflichtverletzung nicht vorliege und von einem enteignungsgleichen Eingriff nicht gesprochen werden könne.

Im Berufungsverfahren hat die Klägerin ihre Klageforderung auf 6 432,78 DM erhöht. Ihre Berufung blieb ohne Erfolg. Mit der Revision verfolgt sie ihren Anspruch auf Zahlung dieses Betrages weiter. Das beklagte Land bittet, die Revision zurückzuweisen.

#### Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht unterstellt, daß dem Regierungspräsidenten der Klägerin gegenüber die Amtspflicht obgelegen habe, die Einschränkung der Verwendbarkeit des Anhängers, d.h. die Herabsetzung des zulässigen Gesamtgewichtes auf 8 t rückgängig zu machen, falls diese unzulässig gewesen sei. Es läßt offen, ob die Vorschrift in § 41 Abs.10 Satz 1 der Straßenverkehrszulassungsordnung idF. vom 24. August 1953 (BGBl I, 1166, 1354), wonach Auflaufbremsen nur bei Anhängern mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 8 t zulässig sind, sich auch auf solche Anhänger bezieht, die außer der Auflaufbremse noch eine Druckluftbremse haben. Auch solchenfalles gelte die Bestimmung in § 41 Abs.9 Satz 1 StVZO, daß zwei- und mehrachsige Anhänger hinter Kraftfahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von mehr als 20 km je Stunde eine Bremse haben

müssen, mit der eine mittlere Verzögerung von mindestens  $2,5 \text{ m/sek}^2$  erreicht wird. Die Ausnahmenvorschrift in § 74 Abs. 1 b StVZO befreie die vor dem 1. April 1952 erstmals in den Verkehr gekommenen Anhänger nur von der Vorschrift in § 41 Abs. 9 Satz 6 StVZO, wonach Anhänger hinter Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km je Stunde, eine auf alle Räder wirkende Bremsanlage haben müssen, indem sie für diese letzteren Anhänger eine nicht auf alle Räder wirkende Bremsanlage genügen lasse. Sie ändere aber nichts daran, daß eine Bremsverzögerung von mindestens  $2,5 \text{ m/sek}^2$  erreicht werden müsse. Daß das bei dem Anhänger der Klägerin der Fall sei, habe der Sachverständige verneint. Darauf habe sich der Regierungspräsident verlassen dürfen, umso mehr, als die Klägerin nach der ersten Überprüfung ihres Anhängers auf eine Aufforderung des Ordnungsamtes vom 2. April 1953, etwaige Einwendungen gegen die Ausführungen des Sachverständigen mitzuteilen, nicht geantwortet habe. Ihm sei also aus seiner Beschwerdeentscheidung ein Vorwurf auch dann nicht zu machen, wenn die vorgeschriebene Bremsverzögerung erreicht gewesen wäre. Demnach entfalle eine Haftung des beklagten Landes für den Regierungspräsidenten aus §§ 839 BGB Art. 34 GG. Daß das beklagte Land für eine etwaige Pflichtwidrigkeit des Sachverständigen des Technischen Überwachungsvereins oder eines Beamten des Ordnungsamtes der Stadt Cuxhaven einzustehen habe, sei aus dem Vorbringen der Klägerin nicht ersichtlich.

Demgegenüber macht die Revision - der insoweit zuzustimmen ist - geltend, der Regierungspräsident habe in seiner Beschwerdeentscheidung gar nicht darauf abgestellt, daß die vorgeschriebene Bremsverzögerung nicht erreicht werde. Davon stehe auch nichts im Bericht des Sachverständigen. Daß eine Prüfung in dieser Richtung nicht vorgenommen worden sei, habe die Klägerin in ihrer Eingabe an das Ordnungsamt vom 30. März 1954 ausdrücklich hervorgehoben. Der Regierungspräsident habe daraufhin nachprü-

fen müssen, ob die vorgeschriebene Bremsverzögerung tatsächlich nicht erreicht werde. Das habe er schuldhaft unterlassen. Auch heute noch lasse die Verwaltung den Anhänger so, wie er ist, mit der höheren Belastungsmöglichkeit ohne Beanstandung laufen. Sie halte ihre Behauptung, daß die Bremsverzögerung ungenügend sei, also nicht mehr aufrecht. Das habe das Berufungsgericht unter Verstoß gegen § 286 ZPO nicht beachtet.

Es sei auch nicht richtig - so führt die Revision aus - , daß die Klägerin auf das Schreiben des Ordnungsamtes vom 2. April 1953, dem die Stellungnahme des Technischen Überwachungsvereins vom 24. März 1953 nicht beigelegt habe, nicht geantwortet habe. Sie habe damals fernmündlich mit dem Sachbearbeiter des Ordnungsamtes gesprochen, der sich ihrer Auffassung angeschlossen habe. Das würde die Klägerin unter Beweis gestellt haben, wenn das Gericht sie nach § 139 ZPO pflichtgemäß befragt hätte.

Das Berufungsgericht berücksichtige, so macht die Revision weiter geltend, unter Verstoß gegen § 286 ZPO auch nicht, daß die Schreiben des Technischen Überwachungsvereins vom 24. März 1953 und 24. März 1954 einerseits und die Beschwerdeentscheidung des Regierungspräsidenten andererseits einander nicht entsprächen. Das Schreiben des Technischen Überwachungsvereins vom 24. März 1954 stelle klar, daß der Regierungspräsident die Vorschrift in § 41 Abs.10 Satz 1 StVZO falsch ausgelegt habe, denn darin werde erklärt, daß die Klägerin selbstverständlich die Auflaufbremse beibehalten könne, wenn sie beabsichtige, den Anhänger auch hinter Zugfahrzeugen ohne Druckluftanlagen zu verwenden.

1.) Auf das, was das Berufungsgericht über die Bremsverzögerung ausführt, und was die Revision in

dieser Beziehung geltend macht, kommt es nicht an; denn die vom Berufungsgericht offengelassene Frage, ob die Vorschrift, daß Auflaufbremsen nur bei Anhängern mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 8 t zulässig sind, auch auf Anhänger anzuwenden ist, die neben der Auflaufbremse noch eine Druckluftbremse besitzen, ist zu bejahen.

a) Liest man den Abs. 10 des § 41 StVZO für sich allein, so mag sein Wortlaut den Eindruck erwecken, als ob sich die darin enthaltene Vorschrift nur auf solche Anhänger beziehe, die lediglich Auflaufbremsen haben. Betrachtet man die Vorschrift aber im Zusammenhang mit der Gesamtregelung der Zulassung von Anhängern und mit deren Zweck, und zieht man in Erwägung, daß die Auslegung des Gesetzes den Vorzug verdient, die die größere Sicherheit für den öffentlichen Verkehr mit Kraftfahrzeugen gewährleistet, so ergibt sich, daß Anhänger mit Auflaufbremsen auch dann nur ein zulässiges Gesamtgewicht von 8 t haben dürfen, wenn sie noch eine weitere Bremsanlage besitzen. Dafür sprechen insbesondere folgende Erwägungen:

Anhänger mit Ausnahme der in § 18 Abs. 2 Ziff. 4 StVZO aufgeführten Art dürfen wie Kraftfahrzeuge auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind (§ 18 Abs. 1 StVZO). Zwei- oder mehrachsige Anhänger werden hinsichtlich der Bremsanlage in der Straßenverkehrszulassungsordnung grundsätzlich als selbständige Fahrzeuge behandelt, die hinter verschiedenartigen Zugfahrzeugen mit unterschiedlichen Bremsanlagen benutzt werden können und dementsprechend eingerichtet sein müssen. Ausnahmen bestehen nur für Anhänger, deren Höchstgeschwindigkeit begrenzt ist und die als solche gekennzeichnet sein müssen (§ 41 Abs. 9 Satz 2, 6, 7, § 58 StVZO).

11

Mit Recht führt das beklagte Land in seinem Schriftsatz vom 8. Dezember 1955 aus, daß bei der statthaften Freizügigkeit in der Verwendung von Anhängern dem Umstand Rechnung zu tragen ist, daß Anhänger sowohl hinter Zugfahrzeugen mit Druckluftanlagen als auch hinter solchen mit anderen Bremsanlagen mitgeführt werden können. Hat das Zugfahrzeug keine Druckluftanlage, an die die Druckluftbremse des Anhängers angeschlossen werden könnte, dann kommt eine am Anhänger vorhandene Druckluftbremse nicht zur Wirkung. Bremsend wirkt dann nur die Auflaufbremse. Eine Auflaufbremse ist aber nach der in § 41 Abs.10 zum Ausdruck gelangten Auffassung der Straßenverkehrszulassungsordnung bei einem Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 8 t keine ausreichende Bremsanlage, wie sie Anhänger nach § 41 Abs.9 Satz 1 StVZO haben müssen.

Es mag sein, daß die Druckluftbremse des hier in Rede stehenden Anhängers, wenn dieser hinter einem Zugfahrzeug mit Druckluftanlage gefahren wird, deren Bedienungsvorrichtung die Druckluftbremse des Anhängers mitbetätigt (§ 41 Abs.9 Satz 6 StVZO), beim Anhänger eine Bremsverzögerung von  $2,5 \text{ m/sek}^2$  erreicht, möglicherweise sogar allein ohne Mitwirkung der Auflaufbremse. Wird der Anhänger aber hinter einem Zugfahrzeug gefahren, das keine Druckluftanlage hat, deren Bedienungsvorrichtung die Druckluftbremse des Anhängers mitbetätigen könne, so kommt allein die Bremswirkung der Auflaufbremse zur Auswirkung. Selbst wenn diese im gegebenen Falle auch bei einem Gesamtgewicht von über 8 t allein die vorgeschriebene Bremsverzögerung erreichen sollte, würde der Anhänger den bestehenden Vorschriften nicht genügen. Denn Auflaufbremsen sind - bei richtiger Auslegung der Vorschrift - schlechthin nur bei Anhängern mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 8 t zulässig. Diese Vorschrift beruht nach der Begründung (Bundesratsdrucksache 1951 Nr.666) auf Erfahrungen der Praxis, auf technischen Untersuchungen und auf Anhang 6 des Genfer Internationalen Abkommens über den Straßenverkehr vom 19. September 1949, nach

dessen Abschnitt I b Auflaufbremsen nur bei Anhängern mit einem Gesamtgewicht bis zu 3,5 t zulässig sind (abgedruckt bei Müller, Straßenverkehrsrecht 20. Aufl. Anhang 7).

Die Revision macht geltend, bei der hier vertretenen Auffassung stehe der Halter, dessen Anhänger neben einer - ausreichenden - Druckluftbremsanlage auch noch eine Auflaufbremse habe, schlechter da, als der Halter, an dessen Anhänger sich lediglich eine Druckluftbremse befindet. Letzterer würde, wenn die Druckluftbremse die vorgeschriebene Bremsverzögerung erreiche - wie das beim Anhänger der Klägerin der Fall sei - den Anhänger mit einem Gesamtgewicht von mehr als 8 t benutzen dürfen, ersterer - obwohl sein Anhänger sogar zwei Bremsanlagen habe - aber nicht. Dem ist entgegenzuhalten, daß ein Anhänger, der nur eine Druckluftbremse hat, auch nur hinter Zugfahrzeugen benutzt werden kann, die eine Druckluftanlage haben, während der Anhänger, der auch eine Auflaufbremse hat, auch hinter Zugfahrzeugen ohne Druckluftanlage gefahren werden kann, also - wenn auch nur mit 8 t zulässigem Gesamtgewicht - vielseitiger verwendbar ist. Dem von der Revision hervorgehobenen Nachteil steht somit auf der anderen Seite ein Vorteil gegenüber. Hätte der Gesetzgeber die Beschränkung des zulässigen Gesamtgewichts auf 8 t nur für solche Anhänger vorschreiben wollen, die ausschließlich Auflaufbremsen haben, so hätte es nahe gelegen, das in der Vorschrift des § 41 Abs. 10 StVZO klar zum Ausdruck zu bringen.

b) Ob es statthaft gewesen wäre, im Hinblick auf das Vorhandensein auch einer Druckluftbremse ausnahmsweise (§ 70 StVZO) zuzulassen, daß der Anhänger der Klägerin hinter Zugfahrzeugen mit Druckluftanlage auch mit einem 8 t übersteigenden Gesamtgewicht gefahren werde, und ob ein dementsprechender Vermerk in den Anhängerpapieren hätte eingetragen werden können, kann dahinstehen. Der Technische Überwachungsverein hatte in seiner Stellungnahme vom 24. März 1954 darauf hingewiesen, daß die Auflaufbremse beibe-

halten werden könne, wenn die Klägerin den Anhänger hinter Fahrzeugen ohne Druckluftanlage verwenden wolle. Dazu hatte sich die Klägerin in ihrer Eingabe vom 30. März 1954 nicht geäußert. Sie hat nicht etwa geltend gemacht, daß sie den Anhänger nur hinter druckluftgebremsten Zugfahrzeugen verwenden wolle, und sie hat nicht beantragt, den Anhänger mit einem 8 t übersteigenden Gesamtgewicht für eine solche Verwendungsart zuzulassen. Es war also davon auszugehen, daß auch eine Verwendung hinter Zugfahrzeugen ohne Druckluftanlagen in Frage kam. Denn aber war der Vorschrift in § 41 Abs.10 Satz 1 StVZO - wie geschehen - Geltung zu verschaffen, von der eine Ausnahme auch für vor dem 1. April 1952 erstmals in den Verkehr gekommene Fahrzeuge in den Schlußbestimmungen der StVZO nicht gemacht ist.

Bei der geschilderten Rechtslage hat der Sachverständige in seinem Prüfungsbericht vom 24. März 1953 mit Recht die Auffassung vertreten, daß das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers mit Auflaufbremse 8 t betrage und daß eine Änderung des Anhängerbriefes auf jeden Fall erforderlich sei, sofern der Weiterbetrieb des Anhängers mit Auflaufbremse beabsichtigt sei. Ordnungsamt und Regierungspräsident haben mit Recht unter Hinweis auf § 41 Abs.10 Satz 1 StVZO denselben Standpunkt vertreten.

Ob die vom Sachverständigen des TÜV bei Ausbau der Auflaufbremse für erforderlich gehaltene Anbringung einer auf die Vorderräder des Anhängers wirkenden Druckluftbremse von der Verwaltung hätte erzwungen werden können, oder ob ein solches Verlangen etwa angesichts der Ausnahmegesetzgebung in § 74 Abs.1 Buchstabe b ungerechtfertigt gewesen wäre, kann dahinstehen. Bei den Äußerungen des TÜV hat es sich nur um gutachtliche Auslassungen gehandelt, deren Befolgung weder vom Ordnungsamt noch vom Regierungspräsidenten gefordert worden ist. Diese haben lediglich, da die Auflaufbremse beibehalten worden war, die Herabsetzung des zulässigen Gesamtgewichts für erforderlich erklärt.

2.) Daraus, daß der Regierungspräsident im Verwaltungsvorgang seine zutreffende Beschwerdeentscheidung aus rechtlich unzutreffenden Erwägungen zurückgenommen hat, daß der Klägerin der Anhängerschein nach Wiederherstellung der ursprünglichen Eintragung eines zulässigen Gesamtgewichts von 11 t wieder ausgehändigt worden ist und daß die Verwaltungsbehörden gegen die Weiterbenutzung des Anhängers mit diesem Gesamtgewicht nicht mehr eingeschritten sind, kann die Klägerin nichts herleiten. Ihre Behauptung, die Änderung des Anhängerscheins durch das Ordnungsamt im Februar 1954 und die Beschwerdeentscheidung des Regierungspräsidenten beruhten auf falscher Gesetzesanwendung und stellten schuldhaft Amtspflichtverletzungen dar, ist unrichtig. Beide Stellen haben vielmehr sachlich richtig entschieden. Damit entfällt der auf Amtshaftung gestützte Klagsanspruch.

3.) Zugleich ergibt sich aus Vorstehendem, daß auch der Anspruch auf Entschädigung wegen enteignungsgleichen Eingriffes nicht begründet ist. Da die Herabsetzung des zulässigen Gesamtgewichtes auf 8 t nicht rechtswidrig war, kommt es auf alle Erörterungen, die das Berufungsgericht und die Revision - von der Rechtswidrigkeit der Maßnahmen des Ordnungsamtes und des Regierungspräsidenten ausgehend - hinsichtlich der Entstehung eines Entschädigungsanspruches angestellt haben, nicht an. Daß die rechtmäßigen Maßnahmen des Ordnungsamtes und des Regierungspräsidenten - zu denen § 17 StVZO die Handhabe bot - nicht geeignet waren, Entschädigungsansprüche nach Enteignungsgrundsätzen auszulösen, liegt auf der Hand. Mit ihnen wurde nur der Vorschrift in § 41 Abs. 10 Satz 1 StVZO Geltung verschafft und die Klägerin in die durch diese Vorschrift gesetzten Schranken der Benutzbarkeit ihres Anhängers zurückgewiesen. Ihr wurde aber kein Sonderopfer zugunsten der Allgemeinheit auferlegt und nichts enteignet (vgl. BGHZ 5, 144 = NJW 1952, 586). Unter diesen Umständen kann es dahinstehen, ob den Ausführungen, mit denen das Berufungs-

gericht - trotz Annahme eines rechtswidrigen Eingriffs - einen Entschädigungsanspruch versagt hat (veröffentlicht MDR 1956, 739); beigetreten werden könnte.

Da die Klagforderung nach alledem weder auf Amtshaftung noch auf die Grundsätze des Enteignungsrechtes gestützt werden kann und sonstige Klaggründe weder geltend gemacht noch ersichtlich sind, ist die Abweisung der Klage gerechtfertigt. Die Revision ist deshalb zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr. Geiger

Dr. Weber

Dr. Arndt

Wolany

Dr. Hußla