

9

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : nein

LuftVG idF v. 10. Januar 1959, BGBl I 9, §§ 12 ff

Die Festlegung des Bauschutzbereiches im Sinne des Luftverkehrsgesetzes hat in der Regel nicht die Bedeutung, daß die im Bauschutzbereich liegenden Grundstücke von jeder konjunkturellen Weiterentwicklung - etwa von Ackerland zu Bauerwartungsland - ausgeschlossen werden.

LuftVG idF v. 10. Januar 1959, BGBl I 9, § 19 Abs. 6;
SchutzbereichG v. 7. Dezember 1956, BGBl III 54-2, § 15

Handelt es sich bei den von einem Flughafen ausgehenden Beschränkungen des in der Bauschutzbereichszone belegenen Grundbesitzes nur um vorübergehende Beschränkungen, so ist bei der Entschädigung nach den in BGHZ 30, 338 für zeitlich beschränkte Bausperren entwickelten Grundsätzen auf die "Bodenrente" zu erkennen, die ein Bauwilliger für die Erlaubnis baulicher Nutzung gezahlt haben würde.

Das gilt jedenfalls dann, wenn die Aufhebung der Beschränkungen unmittelbar bevorsteht und mit Sicherheit zu erwarten ist.

BGH, Urt. v. 29. April 1968 - III ZR 141/65 - OLG Oldenburg
LG Oldenburg

9

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 141/65

URTEIL

Verkündet am
29. April 1968
Schorm,
Justizangestellter

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1.

2. des Landwirts Christian R. [REDACTED],
Kriegsbau bei B. [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die V. [REDACTED] Flugzeugwerke GmbH, früher
"W. [REDACTED]"-Flugzeugbau-Fo. [REDACTED] Wulf H. [REDACTED]-Flugzeugbau,
B. [REDACTED], Hü. [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch ihre
Geschäftsführer Dipl.Ing. Hans Pa. [REDACTED] und
Dr. Otto Pr. [REDACTED], beide B. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. Januar 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrichter Dr. Beyer, Dr. Hußla, Gähtgens und Dr. Reinhardt

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten Rowehl wird das Urteil des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Oldenburg vom 5. Mai 1965 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten des Revisionsrechtszuges - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der beklagte Landwirt R. (im folgenden: Beklagter) ist Eigentümer der im Grundbuch von Al. Band 7 Bl. 9 eingetragenen Flurstücke Nr. 8/30, 3/7, 7/1 und 0/1 der Flur 3 der Gemeinde Al. von insgesamt 40.972 qm, die innerhalb des Umkreises von 1,5 km Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt westlich des von der Klägerin betriebenen



Sonderflughafens Le[REDACTED] belegen sind. Dieser Flughafen war auf Grund einer Genehmigung des Reichsministers der Luftfahrt angelegt worden, die der Klägerin unter ihrer damaligen Firma "W[REDACTED]flugzeugbau GmbH" unter dem 14. Dezember 1936 erteilt worden war. Nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges wurde die W[REDACTED]-flugzeugbau GmbH auf die Demontageliste der britisch-amerikanischen Zone vom 17. Oktober 1947 gesetzt. Durch Erlaß vom 11. August 1956 genehmigte der Niedersächsische Minister für Wirtschaft und Verkehr der Klägerin unter Bezugnahme auf die Genehmigung aus dem Jahre 1936 eine Änderung des Betriebszustandes des Flughafens. Durch Erlaß vom 8. Januar 1960 wurde diese Genehmigung geändert und ergänzt.

Mit der Begründung, daß er infolge des nahen Flughafens in der Nutzung seiner Grundstücke beeinträchtigt werde und diese nicht als Baugrundstücke verkaufen könne, hat der Beklagte im Jahre 1959 bei dem Landkreis We[REDACTED] die Gewährung einer Entschädigung von 2,40 DM je qm für die Wertminderung seines Grundbesitzes beantragt. Durch Bescheid vom 7. April 1961 wurde sein Antrag zurückgewiesen. Auf den Widerspruch des Beklagten hob der Präsident des Niedersächsischen Verwaltungsbezirks Oldenburg den Bescheid des Landkreises We[REDACTED] durch Beschwerdeentscheidung vom 21. Oktober 1963 auf und setzte die von der Klägerin zu zahlende Entschädigung auf 151 000 DM nebst Zinsen fest.

Gegen diese ihr am 24. Oktober 1963 zugestellte

Entscheidung hat die Klägerin am 2. Dezember 1963 sowohl gegen den Beklagten als auch gegen das Land Niedersachsen Klage erhoben, mit der sie die Aufhebung der Entscheidung und die Feststellung begehrt hat, daß eine Verpflichtung der Klägerin zur Leistung einer Entschädigung für die Beeinträchtigung der Nutzung der Grundstücke des Beklagten durch den Betrieb des Flughafens Le [REDACTED] nicht bestehe.

Die Klägerin hat im wesentlichen vorgetragen: Nur die ihr am 14. Dezember 1936 erteilte Genehmigung zur Anlage des Flughafens könne als eine Maßnahme angesehen werden, durch die eine Entschädigungspflicht nach dem Luftverkehrsgesetz habe ausgelöst werden können. Damals seien aber, wie unstreitig ist, die Grundstücke des Beklagten nur landwirtschaftlich nutzbar gewesen und als Baugrundstücke nicht in Betracht gekommen. Da die Grundstücke nach Anlegung des Flughafens unverändert weiter landwirtschaftlich genutzt werden könnten, sei der Beklagte durch den Flughafen nicht beeinträchtigt. Im übrigen stehe einer Bebauung der Grundstücke auch jetzt nichts entgegen, da das Luftamt die hierzu erforderliche Zustimmung nicht verweigern werde. Denn die Grundstücke des Beklagten könnten nur von einem etwaigen Flugverkehr auf der seit 1936 bestehenden kurzen Quer-(Ost-West-)Startbahn, nicht aber von dem Flugverkehr auf der auf Grund der Genehmigung vom 11. August 1956 angelegten Nord-Süd-Startbahn betroffen sein. Die Querstartbahn sei seit der 1956 genehmigten Änderung des Betriebszustandes praktisch nicht mehr benutzt

worden. Infolge der Änderung des Betriebszustandes werde der Beklagte praktisch überhaupt nicht mehr betroffen, seine Situation sei durch die Änderung besser geworden. Der Beklagte könne sich auch nicht darauf berufen, daß das Gelände, das seine Grundstücke umgebe, einen Wert als Bauland darstelle. Denn erst durch den Flughafen und seinen Betrieb sei das ganze Gelände erschlossen worden. Soweit dem Beklagten Entschädigungsansprüche wegen der 1936 erteilten Genehmigung zur Anlegung des Flughafens zustehen könnten, seien die Ansprüche verjährt.

Der Beklagte und das Land Niedersachsen haben um Abweisung der Klage geheten. Während sich das Land Niedersachsen auf die fehlende Passivlegitimation berufen hat, hat der Beklagte im wesentlichen geltend gemacht: Erst die 1956 erteilte Genehmigung sei eine Maßnahme gewesen, welche die Klägerin zur Leistung einer Entschädigung verpflichte, da die Genehmigung aus dem Jahre 1936 nach 1945 gegenstandslos geworden sei; Damals seien die Grundstücke Bauland gewesen. Die Gemeinde A [REDACTED] habe in ihren Flächennutzungsplänen 1951 und 1956 sämtliche in den Ortsteilen De [REDACTED]-Mitte und De [REDACTED]-Süd liegenden Grundstücke, darunter auch seine Grundstücke, als Wohnbauflächen vorgesehen. Erst auf Veranlassung der Klägerin seien diese Grundstücke in dem vorläufigen Flächennutzungsplan als Wohngebiete gestrichen und als solche in den genehmigten Plan nicht aufgenommen worden. Infolgedessen sei der be-

reits im Jahre 1956 in die Wege geleitete Verkauf der Grundstücke an die Gew[erkschaft] B[auarbeiter] gescheitert, die bereit gewesen sei, diese zum Preise von 3 DM pro qm zu erwerben. Es sei nicht damit zu rechnen, daß die Bebauung seiner Grundstücke genehmigt werde. Die Gemeinde A[lsleben] habe eine an sie gerichtete Bauvoranfrage am 19. September 1963 ablehnend beantwortet. Anderen Grundstückseigentümern, deren Grundstücke ebenfalls im Bauschutzbereich des Flughafens gelegen seien, sei die beantragte Baugenehmigung versagt worden. Eine Baugenehmigung werde auch dann nicht erteilt werden, wenn die Querstartbahn aufgehoben werde. Eine Vorteilsausgleichung komme nicht in Betracht, weil sich sein Grundbesitz auch ohne den Betrieb der Klägerin zu Baugelände entwickelt haben würde.

Das Landgericht hat die Klage gegen das Land Niedersachsen durch inzwischen rechtskräftiges Urteil vom 28. April 1964 und gegen den Beklagten durch Urteil vom 20. Oktober 1964 abgewiesen. Das Berufungsgericht hat der gegen den Beklagten gerichteten Klage stattgegeben.

Mit der Revision verfolgt der Beklagte die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils vom 20. Oktober 1964. Die Klägerin bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

1. Das Berufungsgericht geht entgegen der Auffassung der Revision ohne Rechtsirrtum davon aus, daß die Beschwerdeentscheidung des Präsidenten des Niedersächsischen Verwaltungsbezirks Oldenburg vom 21. Oktober 1963 über die an den Beklagten zu leistende Entschädigung im ordentlichen Rechtsweg nicht nur der Höhe nach, sondern auch daraufhin überprüft werden kann, ob der Beklagte durch die auf den Flughafen zurückzuführenden Baubeschränkungen überhaupt Vermögensnachteile erlitten hat, für die ihn die Klägerin als Flughafenunternehmerin nach dem Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 (im folgenden: LuftVG) angemessen entschädigen muß. Nach gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung ist es bei einem Streit über eine Entschädigung für enteignende Maßnahmen gemäß Art. 14 Abs. 3 Satz 3 GG Aufgabe der ordentlichen Gerichtsbarkheit, nicht nur über die Höhe der Entschädigung, sondern auch über die Vorfrage zu entscheiden, ob ein Tatbestand vorliegt, der eine Enteignung oder einen enteignungsähnlichen Eingriff darstellt, ohne insoweit an die Auffassung der Verwaltungsbehörde, deren Festsetzungsbescheid angegriffen worden ist, gebunden zu sein (BGHZ 15, 268, 270 m.v.N.). Dieser Grundsatz gilt entsprechend für die Entschädigung, die der Flughafenunternehmer für die auf den Flughafen zurück-

zuführenden Baubeschränkungen nach dem Luftverkehrsgesetz zu leisten hat. Demgemäß sieht § 25 Abs. 1 des Schutzbereichsgesetzes vom 7. Dezember 1956 - BGBl I 899 - (SchutzberG), der für das Verfahren zur Festsetzung der von dem Flughafenunternehmer geschuldeten Entschädigung nach § 19 Abs. 6 LuftVG i.d.F. der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1965 - BGBl I 1730 - sinngemäß anzuwenden ist, die Anfechtung des Festsetzungsbescheides der Verwaltungsbehörde durch Klageerhebung im Zivilrechtsweg ohne Einschränkung vor.

2. Nach dem sinngemäß anzuwendenden § 25 Abs. 5 SchutzberG ist die Klage des Flughafenunternehmers gegen den Festsetzungsbescheid der Verwaltungsbehörde darauf zu richten, daß die Entschädigung unter Aufhebung oder Abänderung des Festsetzungsbescheides anderweitig festgesetzt wird. Mit Rücksicht darauf, daß die Klägerin das Bestehen einer Entschädigungspflicht schon dem Grunde nach bestreitet, hält das Berufungsgericht nach dieser Bestimmung das von der Klägerin geltend gemachte, mit dem Verlangen nach Aufhebung des Festsetzungsbescheides verbundene negative Feststellungsbegehren für zulässig. Hiergegen bestehen schon deshalb keine rechtlichen Bedenken, da das Begehren von der Klägerin ersichtlich nicht als selbständiger Feststellungsantrag gewollt worden ist, sondern nur den Antrag auf Aufhebung des Festsetzungsbescheides modifizieren und klarstellen sollte, in welchem Umfang die Klägerin die Abänderung des Bescheides begehrt.

II.

1. Das Berufungsgericht legt als Rechtsgrundlage für einen Entschädigungsanspruch des Beklagten § 10 Abs. 1 und 3 des LuftVG i.d.F. des Gesetzes vom 27. September 1938 - RGBl I 1246 - zugrunde. Nach dieser Vorschrift war von dem Flughafenunternehmer für die Beschränkung des Eigentums durch den in § 10 a näher bezeichneten Bauschutzbereich, in dem sich der Grundbesitz des Beklagten unstreitig seit 1936 befunden hat, eine Entschädigung zu leisten, sofern durch die Beschränkung ein Wirtschaftsbetrieb unwirtschaftlich wurde oder die entschädigungslose Beschränkung eine unbillige Härte sein würde, insbesondere wenn bei Eintritt der Beschränkung eine nach sonstigen Vorschriften zulässige Anlage bereits geplant war oder alsbald ausgeführt werden sollte oder wenn die Weiterbenutzung der Anlage zu dem bisherigen Zweck unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert wurde.

Mit Wirkung vom 10. Januar 1959 ist diese Vorschrift durch § 19 LuftVG ersetzt worden (vgl. das Änderungsgesetz vom 5. Dezember 1958 - BGBl I 899 - i.d.F. der Neubekanntmachung vom 10. Januar 1959 - BGBl I 9 -). Danach hat der Flughafenunternehmer unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten eine angemessene Entschädigung für solche Vermögensnachteile zu leisten, die einem Grundstückseigentümer durch die Festlegung des Bauschutzbereichs und die in diesem Bereich geltenden Baubeschränkungen entstehen.

Es kann auf sich beruhen, ob diese Neuregelung der Entschädigungspflicht des Flughafenunternehmers im vorliegenden Fall deshalb nicht anzuwenden ist, weil, wie das Berufungsgericht meint, nach dem 10. Januar 1959 nach dem Klagevorbringen keine Maßnahmen getroffen worden seien, durch die der Beklagte beeinträchtigt sein könnte. Der Beklagte verlangt von der Klägerin eine Entschädigung dafür, daß seine Grundstücke durch die von dem Flughafen ausgehenden Baubeschränkungen angeblich im Jahre 1956 ihren Wert als Bauland verloren haben und nur noch als Ackerland genutzt werden können. Treffen seine Behauptungen zu, so sind die Voraussetzungen für eine Entschädigungspflicht der Klägerin auch nach der ihrem Wortlaut nach engeren Bestimmung des § 10 g LuftVG a.F. gegeben. Die Entschädigung, die der durch die Genehmigung des Flughafens Begünstigte dem Betroffenen für die Beschränkung seines Eigentums zu gewähren hat, ist ihrem Charakter nach Ausgleich für ein den Betroffenen im Verhältnis zu anderen ungleich belastendes Sonderopfer, das ihm zur Sicherung der Luftfahrt durch einen Eingriff in seine verfassungsrechtlich geschützte Eigentümerstellung abverlangt wird. Unter Beachtung von Art. 14 Abs. 3 GG sind für die Beurteilung der Ausgleichspflicht des Flughafenunternehmers deshalb die Grundsätze, die für die Entschädigung enteignender Maßnahmen allgemein gelten, jedenfalls insoweit anzuwenden, als gemäß einer seit Inkrafttreten des Grundgesetzes gegebenen verfassungskonformen Auslegung des § 10 g LuftVG a.F. "eine entschädigungslose Beschränkung

des Eigentums" durch die von dem Flughafen ausgehenden Baubeschränkungen "eine unbillige Härte" im Sinne dieser Vorschrift dann bedeuten würde, wenn diese Baubeschränkungen nicht mehr als auch nach Art. 14 Abs. 3 GG entschädigungslos hinzunehmende Beschränkung des Eigentumsinhalts beurteilt werden können, sondern wenn das Eigentum durch sie unmittelbar in seinem Kern betroffen wird.

Ein in diesem Sinne wie eine teilweise Enteignung wirkender und somit von dem Flughafenunternehmer sowohl nach § 19 LuftVG n.F. als auch nach § 10 g LuftVG a.F. zu entschädigender Eingriff liegt vor, wenn ein Grundstückseigentümer durch die mit dem Flughafen verbundenen Baubeschränkungen unmittelbar dadurch einen Schaden erleidet, daß er sein Grundstück, das er bis dahin bebauen konnte und auch wollte oder dessen Bebaubarkeit jedenfalls unmittelbar bevorstand, nicht mehr zu Bauzwecken nutzen kann.

2. Für die Beurteilung, ob der Beklagte einen solchen von der Klägerin zu entschädigenden Vermögensnachteil erlitten hat, stellt das Berufungsgericht allein auf die Verhältnisse ab, die bei Erteilung der Genehmigung zur Anlegung des Flughafens vom 14. Dezember 1936 vorgelegen haben. Auf dieser Grundlage verneint es eine Entschädigungspflicht und führt hierzu im wesentlichen aus:

Als Maßnahme, durch die eine Entschädigungspflicht der Klägerin entstanden sein könnte, komme

nur die im Jahre 1936 erteilte Genehmigung in Betracht. Denn der Grundbesitz des Beklagten habe bereits damals innerhalb des Umkreises von 1,5 km Halbmesser um den Rollfeldmittelpunkt des genehmigten Flughafens gelegen, sei somit spätestens mit Inkrafttreten des § 10 a des Gesetzes zur Änderung und Ergänzung des Luftverkehrsgesetzes vom 27. September 1938 - RGBI I 1246 - denselben Baubeschränkungen wie heute ausgesetzt gewesen und habe deshalb hinsichtlich seiner Bebaubarkeit in der Folgezeit durch den Flughafen nicht mehr zusätzlich beeinträchtigt werden können. Hieran habe auch der Umstand nichts geändert, daß der Betrieb der Klägerin im Jahre 1947 auf die Demontageliste gesetzt worden sei, da rechtlich hierdurch weder die Genehmigung aus dem Jahre 1936 erloschen noch der Grundbesitz des Beklagten von den Baubeschränkungen befreit worden sei. Ob solche Beschränkungen in Anbetracht der von den Besatzungsmächten seinerzeit getroffenen Maßnahmen als nicht bestehend behandelt worden seien, könne dahingestellt bleiben. Denn ein Irrtum der zuständigen Behörden über die Rechtslage hätte nicht dazu führen können, dem Beklagten einen Vermögensstand zu verschaffen, den er nach der wirklichen Rechtslage nicht erlangt habe. Im Jahre 1936 sei der Grundbesitz des Beklagten unstreitig ausschließlich landwirtschaftlich genutzter Besitz ohne jede Bebauungserwartung gewesen. Deshalb sei der Beklagte durch die Baubeschränkungen auf Grund der Genehmigung des Flughafens nicht beeinträchtigt worden.

III.

Mit der ihm gegebenen Begründung kann das Berufungsurteil keinen Bestand haben, da das Berufungsgericht der Genehmigung des Flughafens und der mit ihr verbundenen Festsetzung des Bauschutzbereiches für die konjunkturelle Entwicklung der in dem Bauschutzbereich belegenen Grundstücke eine Bedeutung zumißt, die diesen Maßnahmen weder rechtlich noch wirtschaftlich zukommt.

Nach § 10 a LuftVG a.F., dem insoweit § 12 LuftVG n.F. im wesentlichen entspricht, bewirkte die Festlegung des Bauschutzbereiches auch für solche Grundstücke, die wie die Grundstücke des Beklagten innerhalb des Umkreises von 1,5 km um den Rollfeldmittelpunkt gelegen waren, zunächst nur, daß Bauwerke über der Erdoberfläche von der zuständigen Baubehörde nur mit Zustimmung des Luftamtes genehmigt werden durften. Das bedeutete jedoch nicht, daß die Festlegung des Bauschutzbereiches etwa wie ein verbindlicher Bebauungsplan oder ein Fluchtlinienplan ein Bauverbot für das betroffene Gebiet beinhaltete (ebenso BVerwGE 21, 354, 357 f für § 12 LuftVG n.F.). Der Bauschutzbereich dient der Förderung und Sicherung des Flugbetriebes; an diesem im Gesetz verdeutlichten Zweck bestimmt sich, ob das Luftamt die erforderliche Zustimmung zu einem Bauvorhaben im Bauschutzbereich eines Flughafens zu erteilen oder zu versagen hat. Deshalb bestimmte § 10 a Abs. 3 LuftVG a.F., daß das Luftamt die Zustimmung von Auflagen abhängig machen

konnte, deren Anordnung "zur Wahrung der Verkehrssicherheit geboten" war. Darüber hinaus konnte das Luftamt nach § 10 b LuftVG a.F. für bestimmte Geländeteile, für die infolge der örtlichen Verhältnisse Baubeschränkungen "für die Sicherung der Luftfahrt" nicht notwendig waren, Höhen über der Erdoberfläche festlegen, bis zu welchen Bauwerke ohne Zustimmung genehmigt werden durften. Wird demnach die Zustimmung des Luftamtes zu einem Bauvorhaben im Bauschutzbereich maßgebend von Art und Umfang des Sicherheitsbedürfnisses und dieses wiederum von Art und Ausmaß des Flugbetriebes im Einzelfall bestimmt, so ist es nicht gerechtfertigt, in den Folgen, die das Luftverkehrsgesetz an die Genehmigung eines Flughafens für diese Bauvorhaben knüpft, ein grundsätzliches Bauverbot im Bauschutzbereich zu sehen, das seine Wirkungen nur im Wege der Befreiung durch die Zustimmung des Luftamtes verlieren kann. Eine solche Betrachtungsweise würde auch dem Umstand nicht gerecht werden, daß der Umfang der Baubeschränkungen durch die Genehmigung eines Flughafens nicht ein für allemal festliegt, da der Luftverkehr schon durch die technische Entwicklung ständigen Veränderungen unterliegt, die sich auf die Bedürfnisse der Flugsicherheit im Bauschutzbereich auswirken müssen. Vielmehr enthält grundsätzlich erst die Versagung der Zustimmung des Luftamtes zu einem Bauvorhaben im Einzelfall ein entschädigungspflichtiges Bauverbot.

Das hat zur Folge, daß der Grundsatz, nach dem

die Enteignungsentschädigung in der Regel für ein Bauverbot auf Grund eines verbindlichen Bebauungsplanes oder einer Fluchtlinienfestsetzung nach der "Qualität" des betroffenen Grundstücks in dem Zeitpunkt, in dem die Planung verbindlich geworden ist, zu bemessen ist, auch wenn das Grundstück ohne die Planung sich zu einer höheren "Qualität" entwickelt haben würde, auf die Bemessung des Entschädigungsanspruchs für die sich aus dem Bauschutzbereich eines Flughafens ergebenden Nachteile nicht ohne weiteres angewendet werden kann. Dieser Grundsatz beruht auf der Erwägung, daß bereits durch die Planfeststellung in das Grundeigentum in der Weise eingegriffen wird, daß das betroffene Grundstück aus der konjunkturellen Weiterentwicklung herausgenommen wird, eine höhere Qualität also nicht mehr erlangen kann und die bloße Zukunftshoffnung der Weiterentwicklung, die infolge dieses Eingriffs zunichte wird, kein zu entschädigender konkreter Wert ist. Diese Erwägung trifft für die Genehmigung eines Flughafens und die mit ihr verbundene Festlegung des Bauschutzbereichs nicht zu. Es kann in diesem Zusammenhang dahinstehen, ob bereits die Festlegung des Bauschutzbereichs überhaupt einen ausgleichspflichtigen Eingriff in die Substanz der in dem Schutzbereich belegenen Grundstücke etwa deshalb darstellen kann, weil der Grundstücksverkehr den Umstand, daß Bauvorhaben in diesem Gebiet der Zustimmung des Luftamtes bedürfen, bei der Preisbildung möglicherweise wertmindernd berücksichtigt (so von Spreckelsen, SchutzBerG § 12 Anm. 2; von Schalburg, SchutzBerG § 12 Anm. 1, 4

für die Anordnung des Schutzbereichs nach dem Schutzbereichsgesetz), oder ob der Grundstückseigentümer für diese Belastung eine Entschädigung nur unter den Voraussetzungen beanspruchen kann, unter denen die Enteignung seines Grundstücks gemäß § 15 Abs. 1 SchutzBerG auf seinen Antrag zulässig ist. Denn jedenfalls schließt die Festlegung des Bauschutzbereichs nicht schon endgültig die Möglichkeit aus, daß sich die in diesem Bereich belegenen Grundstücke zu einer höheren Qualität - etwa von Ackerland zu Bauerwartungsland oder zu Bauland - weiter entwickeln können, da diese Festlegung nach dem Gesagten nicht schon ein Bauverbot beinhaltet, das diese Grundstücke von der konjunkturellen Entwicklung ausschließen würde.

Deshalb ist für die Frage, ob den Grundstückseigentümern durch Maßnahmen im Sinne von § 10 g Abs. 1 LuftVG a.F. bzw. § 19 Abs. 1 LuftVG n.F. ein von dem Lufthafenunternehmer zu entschädigender Vermögensnachteil entstanden ist, regelmäßig nicht allein auf die Verhältnisse in dem Zeitpunkt abzustellen, in dem der Flughafen errichtet und der Bauschutzbereich festgelegt worden ist. Maßgebend ist vielmehr in erster Linie der Zeitpunkt, in dem die Festlegung des Bauschutzbereichs im Einzelfall auf das Vermögen des Grundstückseigentümers tatsächlich nachteilig "eingewirkt" (so § 12 Abs. 1 SchutzBerG) hat, in dem also der Grundstückseigentümer die mit dem Flughafen verbundenen Baubeschränkungen im Einzelfall nachteilig zu spüren bekommen hat.

Nach dem Vortrag des Beklagten kommt hierfür frühestens der Zeitpunkt in Betracht, in dem Ende 1956/Anfang 1957 der Verkauf seiner Grundstücke an die Gew[] zu Bauzwecken allein deshalb nicht zustande gekommen sein soll, weil nur infolge der erneuten Inbetriebnahme des Flughafens Le[] auf Grund der Genehmigung vom 11. August 1956 das Vorhaben der Gemeinde A[], die Grundstücke als Wohngebiet zur Bebauung freizugehen, nicht verwirklicht werden konnte. Dafür, daß die Grundstücke in diesem Zeitpunkt von dem Grundstücksverkehr nicht mehr als reines Ackerland bewertet worden sind, sprechen bereits die von dem Landgericht eingeholten Auskünfte der Gemeinde A[] vom 22. Juni 1964 und vom 1. September 1964 sowie des Präsidenten des Niedersächsischen Verwaltungsbezirks Oldenburg vom 4. September 1964 über die Bebauungsplanung der Gemeinde aus dem Jahre 1950 bis 1956. Danach lagen die Grundstücke des Beklagten in dieser Zeit ohne Einschränkung im Aufbaugbiet der Gemeinde A[]. In dem Entwurf der Gemeinde zum Flächennutzungsplan 1954 war das Flurstück 3/7 als Wohngebiet ausgewiesen; in dem Entwurf zum Flächennutzungsplan 1957 waren sämtliche Grundstücke des Beklagten als Wohngebiet aufgenommen. Wenn es sich auch insoweit nur um unverbindliche Entwürfe gehandelt hat, spricht diese Planung doch dafür, daß auch der Grundstücksverkehr den betroffenen Grundstücken ungeachtet ihrer Nähe zum Flughafen damals einen über die Qualität als Ackerland hinausgehenden Wert in Richtung auf eine Baulandqualität hin beigemessen hat. Daß die

Grundstücke in den verbindlichen Plänen der Gemeinde A. [REDACTED] als Bauland nicht aufgenommen worden sind, würde dieser Annahme nicht entgegenstehen. Der erkennende Senat hat wiederholt ausgeführt, daß die "Qualität" eines Grundstücks nicht allein nach rein formalen Gesichtspunkten (Ortsplanung etc.) zu bestimmen ist, sondern daß es vielmehr darauf ankommt, wie das Grundstück bei vernünftiger wirtschaftlicher Betrachtung unter Berücksichtigung aller Umverhältnisse einschließlich der historischen Entwicklung, also aus seiner Situationsgebundenheit heraus, objektiv nutzbar gewesen ist (vgl. BGH IM Art. 14 (Cc) GG Nr. 24 und 25; BGHZ 39, 198, 209 ff).

2. Das Berufungsurteil läßt sich auch nicht mit einer anderen Begründung halten. Ergibt sich nämlich, daß der Grundbesitz des Beklagten in den Jahren 1956/1957 bereits in die Qualität von Bauerwartungsland oder von Bauland hineingewachsen war, so ist nicht auszuschließen, daß das Eigentum des Beklagten in seiner Nutzbarkeit durch die mit dem Flughafen verbundenen Baubeschränkungen wesentlich beeinträchtigt worden ist. Die Gemeinde A. [REDACTED] hat dem Beklagten auf seine Bauvoranfrage mit Schreiben vom 19. September 1963 mitgeteilt, daß die Grundstücke des Beklagten in die Bauleitplanung der Gemeinde als Baugebiet solange nicht aufgenommen werden könnten, als der Erlaß des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr vom 25. November 1957 mit den Bestimmungen über die Flugsicherungs-

bereiche im Ortsteil De [REDACTED] bestände, und daß eine Bebauung der Grundstücke mit Einzelbauvorhaben nach § 35 BBauG ausscheide, weil die Gemeinde gehalten sein müsse, im Interesse der öffentlichen Belange keine Splittersiedlungen entstehen zu lassen. Möglicherweise hat deshalb allein der Umstand, daß die Errichtung von Bauvorhaben im Bauschutzbereich des Flughafens Le [REDACTED] ohne die Zustimmung des Luftamtes nicht mehr möglich war, eine allgemeine Zustimmung von dem Luftamt zu Bauvorhaben für das hier in Betracht kommende Gelände im Gegensatz zu anderen Teilen des Bauschutzbereichs nicht erteilt worden und deshalb eine zusammenhängende Bebauung für dieses Gelände nicht mehr gewährleistet war, mit Rücksicht auf die in diesen Fällen einer Bebauung entgegenstehenden Vorschriften (§ 3 Abs. 1 der Verordnung über die Bebauung vom 15. Februar 1936 - RGBl I 104 -; § 35 Abs. 1 und 3 BBauG) bewirkt, daß die Grundstücke des Beklagten nicht bebaut werden konnten. War dies der Fall, was noch einer weiteren Prüfung bedarf, so hat der Bauschutzbereich des Flughafens in den Jahren 1956/1957 faktisch zu einer Bausperre für das westlich der Querstartbahn gelegene Gebiet geführt und sich damals unmittelbar auch auf das Vermögen des Beklagten nachteilig ausgewirkt, soweit die Grundstücke damals von dem Beklagten, wie er unter Beweis gestellt hat, ohne diesen Eingriff als Baugelände genutzt worden wären. Für diese hierdurch erlittene konkrete Vermögenseinbuße müßte die Klägerin dem Beklagten deshalb nach den

oben gemachten Ausführungen eine Entschädigung gewähren. Der Umstand, daß sich dieser Vermögensnachteil unter anderem auch als eine Folge der Unbebaubarkeit von Nachbargrundstücken darstellt, würde hieran nichts ändern, da der unmittelbare Zusammenhang zwischen dem Flughafen und den von ihm ausgehenden Wirkungen, welche die Nutzbarkeit des Grundbesitzes des Beklagten beeinträchtigt haben, hierdurch nicht beseitigt wird.

3. Mangels ausreichender Feststellungen ist dem Senat ebensowenig eine Entscheidung zugunsten des Beklagten möglich. Abgesehen davon, daß das Berufungsurteil Feststellungen über die Qualität der Grundstücke des Beklagten für die Jahre 1956/1957 nicht enthält, bedarf es für die Entschädigungspflicht der Klägerin noch weiterer Ermittlungen zu der Behauptung der Klägerin, daß die erforderliche Zustimmung für eine Bebauung des westlich der Querstarthahn gelegenen Geländes von dem Luftamt erteilt worden wäre. Stand in dem Zeitpunkt, in dem der Beklagte seine Grundstücke Bauzwecken zuführen wollte, entgegen der Mitteilung der Gemeinde A. vom 19. September 1963 über die Bauvoranfrage des Beklagten fest, daß das Entstehen von Streusiedlungen in dem betroffenen Gebiet durch eine Versagung der erforderlichen Zustimmung des Luftamtes im Einzelfall nicht zu befürchten war, so fehlt es an einem unmittelbaren Zusammenhang zwischen der Unbebaubarkeit der Grundstücke und den von dem Flughafen ausgehenden Beschränkungen und

damit an den erforderlichen Voraussetzungen für eine Entschädigungspflicht der Klägerin. Ebenso bedarf es Feststellungen darüber, ob für das Gelände westlich der Querstartbahn ohne den Flughafen in den Jahren 1956/1957 eine zusammenhängende Bebauung nach der damaligen Entwicklung gewährleistet gewesen wäre, da nur in diesem Fall ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den mit dem Flughafen verbundenen Beschränkungen und der Unbebaubarkeit der Grundstücke des Beklagten wegen der Gefahr des Entstehens von Streusiedlungen gegeben ist.

4. Da das Revisionsgericht die danach erforderlichen Feststellungen nicht selbst treffen kann, muß das Berufungsurteil auf die Revision des Beklagten aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

Sollte das Berufungsgericht nach erneuter Verhandlung zu dem Ergebnis gelangen, daß der Beklagte infolge der mit dem Flughafen verbundenen Baubeschränkungen einen Vermögensnachteil erlitten hat, den die Klägerin nach dem Luftverkehrsgesetz zu entschädigen hat, so wird es sich bei der nach dem Klageantrag ebenfalls gebotenen Überprüfung der Höhe der Entschädigung auch damit auseinanderzusetzen haben, ob der Grundbesitz des Beklagten durch die von dem Flughafen ausgehenden Beschränkungen auf nicht abschbare Zeit belastet wird, oder ob es sich

nur um vorübergehende Beschränkungen handelt. Jedenfalls dann, wenn es sich um vorübergehende Beschränkungen handelt, deren Aufhebung, wie die Klägerin behauptet hat, unmittelbar bevorsteht und mit Sicherheit zu erwarten ist, wäre nach den Grundsätzen, die der erkennende Senat in BGHZ 30, 338 ff für zeitlich beschränkte Bausperren entwickelt hat, in der Regel auf die "Bodenrente" abzustellen, die ein Bauwilliger für die Erlaubnis baulicher Nutzung gezahlt haben würde und die sich weithin der Höhe nach mit einer angemessenen Verzinsung des bei endgültiger (Teil-) Enteignung für die entzogene Substanz geschuldeten Kapitals decken wird, dagegen nicht auf den aus dem Unterschied zwischen den Preisen von Bauland und Ackerland errechneten Betrag, der nur im Falle einer dauernden Entziehung der Baulandqualität der Entschädigungsberechnung zugrunde gelegt werden kann.

Dem Berufungsgericht war auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsrechtszuges vorzuehalten, da diese Entscheidung von dem Ausgang des Rechtsstreits abhängt (§ 97 ZPO).

Dr. Pagendarm

Bundesrichter
Dr. Beyer ist
erkrankt und an
der Leistung der
Unterschrift ver-
hindert.

Dr. Hußla

Dr. Pagendarm

Gähtgens

Dr. Reinhardt