

III ZR 162/58

2384 018

12
54

Verkündet
am 9. November 1959
[REDACTED], Justiz-Assistent
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Rechtsanwalts Dr. Otto von G [REDACTED], [REDACTED],
A [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers, Berufungsklägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Stadt H [REDACTED]; vertreten durch den Rat der Stadt,

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 9. November 1959 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Geiger sowie der Bundesrichter Dr. Weber, Dr. Kreft, Dr. Beyer und Gähtgens

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des 10. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm vom 24. Juni 1958 wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Revisionsverfahrens zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Baufirma K [REDACTED] jr. & R [REDACTED] pachtete mit Verträgen vom 15. August/3. September 1924 und 3. Juli/27. August 1926 von der damaligen Deutschen Reichsbahn am Bahnhofsvorplatz in H [REDACTED] einen unbebauten Böschungstreifen des Bahndammes zu dem Zweck, ihn durch Bebauung mit Geschäftsräumen zu nutzen. Die genannte Firma ließ auf dem gepachteten Gelände mit erheblichen Mitteln Ladenlokale und auf der Ecke Bahnhofsvorplatz/Bahnhofstraße ein Café errichten und vermietete die Räume. Der Kläger ist durch Vereinbarung vom 12. Februar 1944 mit Wirkung vom 1. April 1944 unter Zustimmung der Reichsbahn in das Vertragsverhältnis eingetreten. Ende Mai 1954 lief das Mietverhältnis mit dem Inhaber des Cafés an der Ecke Bahnhofsvorplatz/Bahnhofstraße aus. Der Kläger faßte den Plan, das Eckgebäude umzubauen und dort sieben neue Geschäftslokale einzurichten, da er sich hiervon eine bessere Ausnutzung des Platzes versprach. Die Umbaukosten waren auf etwa 56.000,-- DM veranschlagt, die im wesentlichen durch Mietvorauszahlungen der in Aussicht genommenen Mieter gedeckt werden sollten. Nach den abgeschlossenen Mietverträgen würde der Kläger monatlich 1.930,-- DM aus diesen neuen Geschäftsräumen an dem Eckgebäude erzielt haben.

Am 29. Mai 1954 reichte der Kläger bei dem Bauaufsichtsamt der Beklagten seinen Umbauplan zur Genehmigung ein. Er strebte zunächst einen Vorbescheid an, um mit den Mieterinteressenten für die zu schaffenden Einzelläden abschließend verhandeln zu können. In mündlichen Besprechungen zwischen dem Kläger und den zuständigen Beamten des Bauaufsichtsamtes der Beklagten wurden vorerst einzelne Änderungswünsche des Bauaufsichtsamtes erörtert. Später berief sich das Bauauf-

- 3 -

sichtsamt darauf, daß die Fluchtlinie an der Ecke Bahnhofsvorplatz/Bahnhofstraße im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes geändert werden sollte. Unter dem 27. Juli 1954 beantragte der Kläger die förmliche Genehmigung für den beabsichtigten Umbau des Eckgebäudes. Mit Schreiben vom 23. September 1954 an das Bauaufsichtsamt der Beklagten forderte er, "endlich die Genehmigung zu erteilen, mindestens aber den einstweiligen Baubeginn zuzulassen", und zwar entsprechend dem am 29. Mai 1954 eingereichten Plan. Er berief sich auch darauf, daß das von der Beklagten eingeleitete Fluchtlinienverfahren ungesetzlich sei. Die Beklagte teilte ihm am 27. September 1954 mit: "Dem Bauaufsichtsamt H [REDACTED] ist es vor Klärung des Fluchtlinienverfahrens nicht möglich, Ihnen eine Genehmigung für den geplanten Umbau zu erteilen bzw. Ihnen einen vorzeitigen Baubeginn zu gestatten." Gegen diesen Bescheid hat der Kläger Beschwerde eingelegt, jedoch hierauf keine Entscheidung erhalten.

Am 29. Juni 1954 hatte sich der Kläger an die Bundesbahndirektion E [REDACTED] gewandt mit der Bitte, seinem Umbauplan zuzustimmen. Die Bundesbahndirektion hatte ihm am 21. Juli 1954 mitgeteilt, daß sie gegen die Änderung nach Maßgabe der eingereichten Pläne keine Einwendungen erhebe; sie machte aber gleichzeitig darauf aufmerksam, daß vor Baubeginn die Genehmigung der städtischen Bauaufsichtsbehörde einzuholen sei.

Der Kläger hatte alsbald nach der Räumung des Cafés durch den früheren Mieter im Inneren des Eckgebäudes damit begonnen, die Umgestaltung der Räume vorzubereiten. So hatte er die Wandbekleidung abreißen und sonstige ohne Änderung des Baukörpers mögliche Vorbereitungsmaßnahmen zur Durchführung



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

des Umbaues ausführen lassen. Die Räume konnten in diesem Zustande nicht mehr vermietet werden.

Am 27. September 1954 kündigte die Bundesbahn den Mietvertrag über das Grundstück mit dem Beklagten zum 31. März 1955, weil sie die bis dahin gezahlte Miete von jährlich (im Tatbestand des Berufungsurteils irrtümlich: monatlich) 1000,-- DM für zu niedrig hielt, der Kläger aber keine höhere Miete zahlen wollte. Der Kläger hat das Grundstück nach Ablauf der Mietzeit an die Bundesbahn zurückgegeben, und zwar das Eckgrundstück im Umbauzustande. Die Bundesbahn nutzt das Grundstück seitdem selbst. In einem Rechtsstreit (4.O.97/55 des Landgerichts Essen) hat der Kläger ein rechtskräftiges Teilurteil gegen die Bundesbahn erlangt, durch das sie verurteilt worden ist, an den Kläger 175.000,-- DM als Entschädigung für den Wert der auf dem Pachtgrundstück stehenden Gebäude zu zahlen.

Der Nichtgenehmigung des Bauantrags des Klägers liegt folgender Sachverhalt zugrunde: Die Beklagte trug sich seit längerem mit dem Gedanken, den Bahnhofsvorplatz in H umzugestalten; das war der Öffentlichkeit auch bekannt. Als der Kläger seinen Antrag vom 29. Mai 1954 eingereicht hatte, glaubte das Bauaufsichtsamt der Beklagten, aus verkehrstechnischen Belangen dem Bauantrag nicht zustimmen zu können. Es hielt an der Stelle, an der der Kläger den Umbau durchführen wollte, eine Verbreiterung der Fahrbahn und Verlegung des Bürgersteiges der Bahnhofstraße für erforderlich. Um eine rechtliche Handhabe für die Ablehnung des Baugesuches zu erhalten, wurde ein Fluchtlinienverfahren eingeleitet. Die Stadtverordnetenversammlung der Beklagten setzte daher am 26. Juli 1954 die neue Baufluchtlinie so fest, daß diese an dem vom Kläger gepachteten Eckgrundstück

im rechten Winkel zum Bahndamm - etwa 15 m gemessen am Bahndamm - zurückverlegt werden sollte. Am 6. September 1954 wurde der so beschlossene Fluchtlinienplan gemäß § 7 des Fluchtliniengesetzes offengelegt.

Gegen den Fluchtlinienplan haben der Kläger und vorsorglich die Bundesbahn Einspruch eingelegt. Der Kläger war der Ansicht, die Beklagte habe § 39 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 (BGBl I S. 955) nicht beachtet, so daß der Beschluß über die Neufestsetzung der Fluchtlinie rechtswidrig sei. Die Bundesbahn glaubte, daß die Fluchtlinie unzweckmäßig festgesetzt sei, und berief sich ebenfalls auf § 39 des Bundesbahngesetzes. Das Einspruchsverfahren vor dem Verbandsbeschlußausschuß für den Bezirk des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk erledigte sich dadurch, daß die Beklagte sich mit der Bundesbahn darüber einigte, daß die neue Fluchtlinie nicht senkrecht zur Bahnstrecke, sondern schräg - etwa als Diagonale der ursprünglich von der Beklagten für die Verbreiterung des Bürgersteiges und der Fahrbahn vorgesehenen Fläche - verlaufen sollte. Die Bundesbahn nahm daraufhin ihren Einspruch gegen die Fluchtlinienfestsetzung zurück und der Kläger erklärte, daß er an einer Entscheidung des Verbandsbeschlußausschusses kein Interesse mehr habe. Der Verbandsbeschlußausschuß sah damit das Verfahren als abgeschlossen an. Die Stadtverordnetenversammlung der Beklagten stellte durch Beschlüsse vom 28. Mai und 8. Oktober 1956 die Fluchtlinie formell fest, und zwar auf die mit der Bundesbahn vereinbarte Linienführung.

Der Kläger behauptet, er habe durch das Bauverbot der Beklagten einen erheblichen Schaden erlitten. Die neuen Geschäftsräume in dem Eckgebäude hätten ohne die Maßnahme der Beklagten bis spätestens am 1. Dezember 1954 bezugsfertig sein können. Von diesem Zeitpunkt bis zu der

am 31. März 1955 erfolgten Rückgabe des Gebäudes an die Bundesbahn hätte er also die vereinbarte Miete für diese Räume in Höhe von monatlich 1930,-- DM, für vier Monate demnach 7720,-- DM erzielen können. Sein Schaden bestehe weiter darin, daß bei der Rückgabe des Pachtgeländes an die Bundesbahn das Eckgebäude infolge des Umbauzustandes einen erheblichen Minderwert gehabt habe, den er unter Zugrundelegung des in seinem Rechtsstreit gegen die Bundesbahn erstatteten Gutachtens des gerichtlichen Sachverständigen auf 38 203,-- DM beziffert, und daß er zu dem genannten Zeitpunkt nicht die auf Grund seiner Umbaupläne in dem Eckgebäude zu errichtenden modernen Geschäftsräume der Bundesbahn habe übergeben können. Auf Grund dieser Umstände habe er einen erheblichen Mindererlös von der Bundesbahn als Wertersatz für die Gebäude erzielt, den er in Anlehnung an das genannte Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen auf insgesamt 158 950,-- DM errechnet. Hiervon macht er einen Teilbetrag von 100 000,-- DM geltend.

Der Kläger ist der Ansicht, die Beklagte habe ihm die genannten Schäden aus dem Gesichtspunkt der Amtspflichtverletzung und der Enteignung zu ersetzen, und hat beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an ihn 107 720,-- DM nebst 4 % Zinsen seit dem 1. April 1954 zu zahlen.

Die Beklagte hat um Klagabweisung gebeten. Sie bestreitet den Anspruch dem Grunde und der Höhe nach und leugnet insbesondere Amtspflichtverletzungen ihrer Beamten und die Voraussetzungen eines Enteignungstatbestandes.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Mit

seiner Revision verfolgt der Kläger seinen Klaganspruch weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Ansprüche aus Amtspflichtverletzung.

1. In erster Linie leitet der Kläger Amtshaftungsansprüche daraus her, daß das gegen ihn ausgesprochene Bauverbot rechtswidrig sei, weil der am 26. Juli 1954 beschlossene und am 6. September 1954 erstmalig offengelegte Fluchtlinienplan mangels Zustimmung der Bundesregierung (§ 39 Bundesbahngesetz) unwirksam gewesen sei und mithin nicht Grundlage des Bauverbots habe sein können; das sei von den Beamten der Beklagten schuldhaft nicht beachtet worden.

Das Berufungsgericht läßt bei seiner Prüfung offen, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Weise in einem Fluchtlinienverfahren die Zustimmung der Bundesregierung zu einer, Rechte der Bundesbahn berührenden neuen Fluchtlinie gemäß § 39 Bundesbahngesetz, wonach "die zwangsweise Entziehung oder Beschränkung des Rechtes an Teilen des Sondervermögens der Deutschen Bundesbahn" nur mit Zustimmung der Bundesregierung zulässig ist, eingeholt werden oder vorliegen müsse. Denn eine etwaige Pflicht der Beklagten, schon vor der ersten Offenlegung der am 26. Juli 1954 beschlossenen neuen Fluchtlinie diese Zustimmung der Bundesregierung einzuholen, sei keine Amtspflicht gegenüber dem Kläger. Im übrigen sei das von der Beklagten am 27. September 1954 jedenfalls tatsächlich verfügte Bauverbot nicht gegen die Bundesbahn, sondern lediglich gegen den Kläger ausgesprochen, und es sei allgemein anerkannt, daß auch schon vor der Festlegung eines

Fluchtlinienplans ein Baugesuch zur Sicherung der späteren Fluchtlinie einstweilen abgelehnt werden könne und dürfe. Zu dem gegen den Kläger als Verfügung im Einzelfall ausgesprochene Bauverbot habe mithin eine Zustimmung der Bundesregierung nach § 39 Bundesbahngesetz nicht vorzuliegen brauchen.

Das Berufungsgericht führt weiter aus: Selbst wenn die Ansicht zutreffend wäre, daß durch das Bauverbot in Wirklichkeit doch schon die Bundesbahn betroffen sei, weil es sich bei dem Baurecht des Klägers nur um ein von der Bundesbahn abgeleitetes Recht gehandelt habe und mit dem Bauverbot wirtschaftlich ein der Bundesbahn gehöriges Grundstück betroffen worden sei, hätten sich die Beamten der Beklagten insoweit in einem entschuldbaren Rechtsirrtum befunden. Denn es spräche vieles für die Rechtsauffassung, daß die Zustimmung der Bundesregierung, wenn und soweit sie in einem Fluchtlinienverfahren überhaupt erforderlich werde, erst bis zur formellen Feststellung des Fluchtlinienplans (§§ 8, 11 FLLG) einzuholen sei.

Darüber hinaus hat das Oberlandesgericht in seinem Urteil in einem anderen Zusammenhang (nämlich bei der Prüfung, ob in dem Bauverbot ein "rechtswidriger" Eingriff liege - B.U.S. 20) auch noch ausdrücklich ausgesprochen, daß mit der ersten Offenlegung des Fluchtlinienplans (nach § 7 FLLG) eine "zwangsweise" Beschränkung von Rechten an Teilen des Sondervermögens der Bundesbahn noch nicht eintrete, wie sie § 39 Bundesbahngesetz voraussetze. Die erste Offenlegung des Fluchtlinienplans gebe nur die Möglichkeit, im Einzelfall eine Beschränkung auszusprechen; hier sei aber nur gegen den Kläger, nicht aber gegen die Bundesbahn die Baubeschränkung verfügt worden; eine Zustimmung der Bundesregierung brauche im sog. Planungsverfahren noch nicht vorzuliegen.

Auch das Landgericht hat die von der Beklagten ausgesprochene Versagung der von dem Kläger beantragten Umbaue-
nehmung mit näherer Begründung ausdrücklich als recht-
mäßig bezeichnet.

Soweit demnach der Kläger Amtspflichtverletzungen der Beamten der Beklagten daraus herleitet, daß sie das Bauverbot auf Grund eines mangels rechtzeitiger Beteiligung der Bundesregierung angeblich nicht gesetzmäßig festgestellten Fluchtlinienplans, also in rechtswidriger Weise ausgesprochen hätten, scheitern die Angriffe der Revision gegen das Berufungsurteil schon daran, daß bei der gegebenen Sachlage den Beamten der Beklagten ein Verschulden nicht vorgeworfen werden kann. Denn beide Vorinstanzen haben als Kollegialgerichte den Rechtsstandpunkt vertreten, daß das gegen den Kläger Ende September ausgesprochene Bauverbot zulässig und rechtmäßig gewesen sei und insoweit insbesondere eine Zustimmung der Bundesregierung, wie sie § 39 Bundesbahngesetz vorsehe, nicht habe vorzuliegen brauchen. Billigt aber ein Kollegialgericht rechtlich das Vorgehen von Beamten, so kann ihnen dieses Verhalten in der Regel nicht zum Schuldvorwurf gereichen. Es sind hier auch keine Anhaltspunkte ersichtlich, von diesem Grundsatz für den vorliegenden Fall abzuweichen, da es sich zumindest um eine schwierige, zweifelhafte Rechtsfrage handelt. Es kann also in diesem Zusammenhang offenbleiben, ob - worauf die Revision abhebt - der am 26. Juli 1954 beschlossene und am 6. September 1954 erstmalig offengelegte Fluchtlinienplan nichtig und (oder) das Bauverbot vom 27. September 1954 rechtswidrig waren.

Auf die von der Revision erhobenen Verfahrensrügen nach § 286 ZPO braucht ebenfalls nicht eingegangen zu werden. Denn diese betreffen lediglich die Hilferwägung des Oberlan-

desgerichts, die Beamten hätten auf jeden Fall in einem entschuldbaren Rechtsirrtum gehandelt. Auf diese Hilferwägung kommt es aber bei der dargelegten Rechtslage, die die Annahme einer schuldhaften Amtspflichtverletzung der Beamten der Beklagten ausschließt, nicht mehr an.

Dafür, daß die Beamten der Beklagten etwa aus unsachlichen Gründen - z.B. aus persönlichen Motiven gegenüber dem Kläger - das Bauverbot verhängt hätten, bestehen keine Anhaltspunkte. Die Tatsache, daß sie den Bauantrag des Klägers zum Anlaß nahmen, ein Fluchtlinienverfahren einzuleiten und alsdann ein Bauverbot auszusprechen, kann ihnen nicht zum Vorwurf gereichen. Denn erst durch den Bauantrag des Klägers wurden die Frage der Neufestsetzung einer Fluchtlinie im Zuge der unstreitig seit langem geplanten Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und die Frage eines Bauverbotes akut.

Soweit die Behauptung des Klägers dahin gehen sollte, eine schuldhafte Amtspflichtverletzung liege auch darin, daß die Beamten der Beklagten beim Ausspruch des Bauverbotes die Bestimmung des § 39 Bundesbahngesetz überhaupt nicht gekannt und deshalb übersehen oder nicht beachtet hätten, gilt folgendes:

Aus dem vorgetragenen Inhalt der Verwaltungsakten der Beklagten betreffend das Fluchtlinienverfahren ergibt sich, daß der Kläger selbst in seiner schriftlichen Beschwerde vom 10. September 1954 gegen den am 6. September 1954 offen gelegten Fluchtlinienplan das Bauaufsichtsamt der Beklagten auf die Vorschrift des § 39 Bundesbahngesetz und deren Bedeutung für seinen Fall hingewiesen hat. Auch in seinem, das Bauverbot vom 27. September 1954 auslösenden Schreiben vom 23. September 1954 an das Bauaufsichtsamt der Beklagten

(vgl. Bl. 3 und Anlage 2 zur Klageschrift) hat der Kläger nochmals auf das (wegen Nichtbeachtung des § 39 Bundesbahngesetz) angeblich ungesetzliche Verfahren der Beklagten aufmerksam gemacht. Bei diesem vom Kläger selbst vorgetragenen Sachverhalt, daß nämlich das Bauaufsichtsamt der Beklagten - also die Behörde, die das Bauverbot auch verfügte - schon vor dem Erlaß des Bauverbotes auf die genannte Gesetzesvorschrift zweimal ausdrücklich vom Kläger selbst hingewiesen worden ist, reicht seine nur allgemeine Behauptung, die Beamten der Beklagten hätten die Bestimmung des § 39 Bundesbahngesetz nicht gekannt und deshalb übersehen, nicht aus, um insoweit den Vorwurf einer Amtspflichtverletzung begründen zu können.

2. Der Kläger erblickt eine Amtspflichtverletzung des Oberstadtdirektors der Beklagten darin, daß er den Beschluß des Gemeinderats vom 26. Juli 1954 nicht als gesetzwidrig beanstandet habe, obwohl er hierzu im Hinblick auf § 39 Bundesbahngesetz in Verbindung mit § 39 Abs. 2 der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1952 verpflichtet gewesen sei.

Es bedarf hierzu keiner Entscheidung, ob und gegebenenfalls in welchem Falle und Umfang die Pflicht des Gemeindevorstehers zu Beanstandungen von Beschlüssen des Gemeinderats, sofern diese das geltende Recht verletzen (§ 39 Abs. 2 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen), eine Amtspflicht gegenüber einem Dritten im Sinne des § 839 BGB ist oder werden kann. Denn auch hier hat das Oberlandesgericht - allerdings in einem anderen Zusammenhang, nämlich bei der Prüfung der Frage, ob das Bauverbot ein "rechtswidriger" Eingriff sei, BU. S. 10 - die Rechtsansicht vertreten, daß eine Zustimmung der Bundesregierung nach § 39 Bundesbahngesetz im "Planungs-

verfahren" noch nicht erforderlich gewesen sei, mithin eine Pflicht des Oberstadtdirektors zur Beanstandung des Beschlusses des Gemeinderats vom 26. Juli 1954 wegen Nichtbeachtung des § 39 Bundesbahngesetz nicht bestanden habe. Demnach entfällt auch hier ein Verschulden des Oberstadtdirektors, so daß es auf die von der Revision erhobenen Rügen nicht ankommt.

3. Soweit der Kläger das von der Beklagten nach der Einigung mit der Bundesbahn durchgeführte Verfahren betreffend die gegenüber dem Beschluß vom 26. Juli 1954 abgeänderte endgültige Fluchtlinie mit näherer Begründung als rechtswidrig beanstandet und als amtspflichtwidrig angesehen hat, braucht dem nicht nachgegangen zu werden. Denn unstreitig beruht das am 27. September 1954 verfügte Bauverbot, aus dem allein der Kläger seine Ersatzansprüche herleitet, überhaupt nicht auf diesem weiteren, zeitlich erheblich später liegenden Fluchtlinienverfahren, das erst 1956 durchgeführt und abgeschlossen worden ist, also zu einer Zeit, in der der Kläger das gepachtete Gelände schon lange an die Bundesbahn zurückgegeben hatte.

Wenn das Berufungsgericht sich mit diesem Argument des Klägers nicht ausdrücklich auseinandergesetzt hat, so liegt darin keine Gesetzesverletzung entsprechend § 551 Nr 7 ZPO, die die Revision rügt. Denn aus der gesamten Würdigung des Vorbringens des Klägers durch das Oberlandesgericht ergibt sich genügend deutlich, daß es auch diesen Vortrag des Klägers als nicht geeignet ansieht, den Klageanspruch aus dem Gesichtspunkt der Amtshaftung zu begründen. Zudem hat es in anderem Zusammenhang (BU. S. 20 letzter Satz) ausdrücklich gesagt, das spätere Ortsstatut (mit der abgeänderten, schräg verlaufenden, endgültigen Fluchtlinie) sei

rechtmäßig. Danach würde bei dieser Charakterisierung des späteren Ortsstatuts auch hier ein Verschulden der Beamten der Beklagten entfallen.

4. Das Berufungsgericht hat schließlich auch Amtspflichtverletzungen von Beamten der Beklagten verneint, die nach Ansicht des Klägers darin liegen sollten, daß die Beklagte bei der ersten Festsetzung der neuen Fluchtlinie am 26. Juli 1954 sowie bei der Versagung der Baugenehmigung am 27. September 1954 ihr Ermessen mißbräuchlich angewandt und willkürlich gehandelt habe, weil die Fluchtlinie unnötig weit zurückverlegt worden und nicht damit zu rechnen gewesen sei, daß die geplante Fluchtlinie auch endgültig festgesetzt werde. Das Oberlandesgericht führt aus: Zwar sei dem Kläger darin zuzustimmen, daß ein Baufluchtlinienplan, der keine Aussicht auf spätere Feststellung habe, eine ausreichende Grundlage für ein vorläufiges Bauverbot nicht abgeben könne; von einer völlig unzweckmäßigen oder aussichtslosen "Planung" könne aber bei der von der Beklagten ursprünglich geplanten Fluchtlinie nicht gesprochen werden; zudem hätte selbst der Fluchtlinienplan mit der später abgeänderten, schräg verlaufenden, endgültig festgestellten Linienführung noch das einstweilige Bauverbot gegen den Kläger so, wie es gegen ihn verhängt worden sei, gerechtfertigt.

Das greift die Revision vergeblich mit Verfahrensrügen an, wenn sie meint, insoweit habe das Berufungsgericht entscheidungserheblichen Prozeßstoff übergangen (§ 286 ZPO). Die Revision irrt nämlich mit ihrer Ansicht, aus dem Sachvortrag des Klägers ergebe sich, daß "damals (1954) überhaupt noch keine Planung vorgelegen" habe, diese vielmehr erst Ende 1955 mit einem von der Beklagten eingeholten Gut-

achten eines Verkehrssachverständigen über die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes begonnen habe. Denn die Ausführungen des Berufungsgerichts beziehen sich offensichtlich lediglich auf eine "Planung" im Sinne der vorläufigen Festsetzung der Fluchtlinie, und insoweit sind die Ausführungen des Oberlandesgerichts revisionsmäßig nicht zu beanstanden. Auch aus dem Sachvortrag des Klägers, das Eckgebäude, das durch die neue Fluchtlinie betroffen worden sei, stehe nach wie vor unverändert, kann auf ein willkürliches, fehlerhaftes Verhalten der Beklagten bei der Verhängung des Bauverbots nicht geschlossen werden. Denn erfahrungsgemäß tritt eine tatsächliche Änderung der Bauflucht auf Grund und entsprechend der Neufestsetzung einer Fluchtlinie, durch die bereits bestehende Gebäude betroffen werden, erst nach Jahren - manchmal erst nach Jahrzehnten - ein.

Hiernach ist die Revision, soweit das Berufungsgericht Ansprüche des Klägers aus behaupteten Amtspflichtverletzungen von Beamten der Beklagten für nicht begründet hält, erfolglos.

II. Ansprüche aus enteignendem oder enteignungsgleichem Eingriff.

1. Das Berufungsgericht legt die Vertragsbeziehungen zwischen dem Kläger und der Bundesbahn dahin aus, daß dem Kläger im Rahmen seines Miet- oder Pachtrechts nur ein obligatorisches Bebauungsrecht in den Grenzen des örtlichen Baurechts zugestanden habe. Es führt weiter aus: Der Kläger mache nicht etwaige, aus dem neuen Fluchtlinienplan resultierende Enteignungs-Entschädigungsansprüche der Bundesbahn als Grundstückseigentümerin geltend, er verlange vielmehr außer den ihm entgangenen Mieten aus dem Eckgrundstück nur

den Schaden, der ihm dadurch entstanden sei, daß er auf dem Eckgrundstück infolge des Bauverbots die werterhöhenden Umbauten nicht habe durchführen (oder vollenden) können und deswegen nach Beendigung des Pachtverhältnisses nicht den Wertersatz für die Gebäude von der Bundesbahn erhalten habe, den er erhalten hätte, wenn der geplante Umbau des Eckgebäudes durchgeführt (oder vollendet) worden wäre.

Enteignungsansprüche des Klägers verneint das Oberlandesgericht mit im wesentlichen folgender Begründung:

Der Kläger habe infolge des gegen ihn verhängten Bauverbots kein Sonderopfer erbringen müssen. Die Beklagte habe mit ihrer Verfügung weder den Abbruch der vorhandenen Bauten verlangt noch sonst in die bisher mögliche wirtschaftliche Nutzbarkeit des Eckgrundstücks eingegriffen, sondern nur die zukünftigen Gestaltungsmöglichkeiten des Klägers in seinem Bebauungsrecht beschränkt. Der Kläger habe dadurch, daß er trotz Kenntnis von den Umgestaltungsplänen der Beamten hinsichtlich des Bahnhofsvorplatzes - und ohne die notwendige Umbauerlaubnis abzuwarten - den Umbau im Inneren des Gebäudes begonnen habe, so daß die Räume in diesem Zustand nicht mehr vermietet werden konnten, die wirtschaftliche Nutzbarkeit des Eckgrundstücks in dem bis dahin möglichen Umfang selbst beseitigt.

Soweit bei der Rückgabe des Grundstücks an die Bundesbahn der von ihr zu zahlende Wertersatz für das Eckgebäude wegen seines Umbauzustandes gemindert worden sei (oder werde), sei dieser Minderwert nicht durch das einstweilige Bauverbot, sondern allein durch den Kläger selbst verursacht worden.

Der Mindererlös dafür, daß der Kläger der Bundesbahn die auf Grund seiner Umbaupläne zu errichtenden Geschäftsräume in dem Eckgrundstück - also eine Wertsteigerung des Gebäudes - nach Beendigung des Pachtverhältnisses nicht habe übergeben können, sowie der Mietausfall für die Zeit vom 1. Dezember 1954 bis zum 31. März 1955 bedeuteten für ihn lediglich entgangenen Gewinn. Die Entziehung oder Beschränkung eines solchen sei aber kein Sonderopfer nach Enteignungsgrundsätzen, d.h. keine Einbuße am gegenwärtigen Vermögensstand.

Außerdem sei zu berücksichtigen; daß im Zeitpunkt der Verhängung des Bauverbots (27. September 1954) bereits das Vertragsverhältnis des Klägers mit der Bundesbahn von dieser zum 31. März 1955 gekündigt worden sei. Es sei aber für einen Mieter oder Pächter weder wirtschaftlich vernünftig noch mit dem Sinn und Zweck eines Nutzungsvertrages vereinbar, nach der Kündigung des Vertragsverhältnisses noch Bauten auszuführen, da der nur Nutzungsberechtigte damit rechnen müsse, daß ihm solche Bauten bei der Rückgabe des Grundstücks lediglich mit den Baukosten angerechnet würden. Selbst die unter Umständen - im Falle einer, aber nicht üblichen, termingerechten Fertigstellung der Umbauarbeiten - noch für einige Monate erzielbar gewesenen Mieteinnahmen würden erfahrungsgemäß durch unvorhergesehene Sonderanlagen oder -einrichtungen aufgezehrt.

Schließlich verneint das Berufungsgericht auch einen Anspruch aus enteignungsgleichem Eingriff, da weder der von der Beklagten am 26. Juli 1954 beschlossene Fluchtlinienplan noch das gegen den Kläger am 27. September 1954 verhängte vorläufige Bauverbot rechtswidrig gewesen seien.

2. Zutreffend hat das Berufungsgericht das Schreiben des Bauaufsichtsamts der Beklagten an den Kläger vom

27. September 1954 bei der gegebenen Sachlage als (tatsächliches) Bauverbot charakterisiert. Die Vorinstanzen sind weiterhin mit Recht davon ausgegangen, daß auch ein im Rahmen eines Miet- oder Pachtvertrages eingeräumtes Nutzungsrecht an einem fremden Grundstück ein vermögenswertes Recht ist, in das enteignend eingegriffen werden kann (vgl. Urt. des Senats vom 11. Mai 1959 III ZR 18/58 = MDR 1959, 918).

Es kann in diesem Zusammenhang offen bleiben, ob das Fluchtlinienfestsetzungsverfahren den gesetzlichen Erfordernissen entsprach oder nicht, und ob das gegen den Kläger verhängte Bauverbot rechtmäßig oder rechtswidrig war. Denn das Berufungsurteil ist - ohne daß es auf die weiteren Revisionsrügen im einzelnen ankommt - in seinem Ergebnis schon auf Grund folgender Erwägungen richtig:

Auszugehen ist davon, daß der Kläger nicht mehr Rechte hinsichtlich der Nutzung des gepachteten Grundstücks, also keine stärkere Rechtsposition - in die enteignend eingegriffen werden konnte - hatte als der Eigentümer. Zwar hat, wenn auf einem gepachteten Gelände ein Gewerbebetrieb unterhalten wird, der Pächter eine doppelte Rechtsposition; denn der "eingerichtete Gewerbebetrieb" ist auch ein Vermögenswert, der durch die Eigentumsgarantie geschützt wird. Daß die vom Kläger ausgeübte Nutzung des von der Bundesbahn gepachteten Geländes den rechtlichen Charakter eines "Gewerbebetriebes" hat, dafür hat der Kläger aber nichts an Tatsachen vorgetragen; auch in der Revisionsverhandlung hat er eine solche Ansicht nicht vertreten. Er macht deshalb auch nicht "entgangenen Gewinn" aus einem "Gewerbebetrieb" geltend.

Ein im sog. Planungsverfahren verhängtes Bauverbot, das ein bebaubares oder bebautes Grundstück betrifft, greift

regelmäßig im Sinne des Enteignungsrechts nur in die "gegenwärtige Vermögenssubstanz" ein, d.h. nur in den Wert des Grund und Bodens; die Nutzungsmöglichkeiten des Grundstückseigentümers aus erst künftig auf dem Grundstück zu errichtenden Bauten oder Umbauten sind nicht Objekt jenes Eingriffs (vgl. die Zusammenstellung der Rechtsprechung des Senats in WM 1958 S. 1350 zu Ziff. 6 und 7 mit Nachweisen, und das zur Veröffentlichung bestimmte Urteil des Senats vom 25. Juni 1959 III ZR 220/57). Daß der Kläger eine solche, den Grundstückseigentümer treffende Minderung des Bodenwertes mit seiner Klage nicht geltend macht, ist unstreitig. Er verlangt vielmehr eine Enteignungsentschädigung dafür, daß durch das Bauverbot ihm eine bestimmte künftige Nutzbarkeit des gepachteten Geländes untersagt und die daraus resultierende Wertsteigerung der auf dem Pachtgelände stehenden Gebäude unterbunden worden ist. Aber ebenso wie der Grundstückseigentümer in einem solchen Fall als sog. Planungsschaden nicht den Ausgleich für derartige erst künftige Wertsteigerungen als Enteignungsentschädigung verlangen kann, da es sich insoweit nicht um einen Eingriff in konkret vorhandene Vermögenswerte handelt, genau so wenig kann es der Klägertun, der hinsichtlich der Nutzung des gepachteten Geländes nicht mehr Rechte hat als ein Grundstückseigentümer. Ihm als Pächter gegenüber ist durch das Bauverbot im Planungsverfahren nicht in die bisher ausgeübte Nutzung des Pachtgeländes, also in seine "Vermögenssubstanz", eingegriffen worden. Der Kläger wäre trotz des Bauverbotes rechtlich und auch tatsächlich - wenn er nicht den festgestellten unvermietbaren Zustand des Eckgebäudes durch seine vorzeitigen Umbauarbeiten selbst herbeigeführt hätte - in der Lage gewesen, das Eckgebäude in der bisherigen Weise zu verwenden.

Mithin scheiden die Schäden, die dem Kläger nach seiner Behauptung durch Entgang von Mieten aus erst zu errichtenden Wertobjekten und deren Wertsteigerung selbst, die er bei der Rückgabe des Pachtgrundstücks an die Bundesbahn von dieser nicht ersetzt bekommen hat (oder nicht ersetzt bekommt), bei der Bemessung der Enteignungsschädigung auf Grund des Bauverbotes der Beklagten aus.

Soweit aber tatsächlich eine Minderung des von der Bundesbahn an den Kläger gezahlten (oder noch zu zahlenden) Wertersatzes für die Gebäude deshalb eingetreten ist, weil das Eckgrundstück im Umbauzustand, also in einem wertmindernden Zustand zurückgegeben worden ist, hat das Berufungsgericht unangefochten festgestellt, daß dieser Schaden durch die vorzeitig in Angriff genommenen Umbauarbeiten vom Kläger selbst verursacht worden und nicht auf das Bauverbot der Beklagten zurückzuführen ist. Dem begegnen keine rechtlichen Bedenken, so daß auch der in dieser Beziehung vom Kläger behauptete Schaden als Enteignungsopfer nicht geltend gemacht werden kann.

Der Kläger hat in der Revisionsverhandlung noch darauf hingewiesen, daß er Vermögenseinbußen auch dadurch erlitten habe, daß er die Verträge nicht habe erfüllen können, die er mit den Mietern für die durch den beabsichtigten Umbau herzustellenden neuen Räume des Eckgebäudes bereits abgeschlossen hatte. Demgegenüber ist festzustellen: Der Kläger hat in dem ganzen bisherigen Verfahren eindeutig nur auf einen behaupteten enteignungsgleichen Eingriff der Beklagten in seine Pacht- und Nutzungsrechte, die er gegenüber der Bundesbahn auf Grund des bestehenden Pachtvertrages hatte, abgestellt und hiernach auch seinen Schaden berechnet.

niemals aber auf einen Eingriff in seine Rechts- und Vermögensposition im Verhältnis zu seinen künftigen Mietern der erst noch zu erstellenden Räume des Eckgebäudes. Da insoweit eine in der Revisionsinstanz unzulässige Klageänderung vorliegen würde, bedarf es keines Eingehens auf diese Frage.

Nach alledem ist die Revision des Klägers, da seine Klageansprüche aus keinem Gesichtspunkt begründet sind, mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Geiger

Dr. Weber

Dr. Kreft

Dr. Beyer

Gähtgens