

11
Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BundesfernstraßenG § 9

Die Zone, in der Bauanlagen an Bundesautobahnen verboten oder genehmigungsbedürftig sind, umfaßt nicht nur das parallel zum Straßenkörper in seiner Längsrichtung gelegene Gelände, sondern am Ende der Autobahn und ihrer Anschlußstrecken auch das parallel zum Straßenkörper in seiner Querrichtung gelegene Gelände.

BGH, Urt.v. 8. Juli 1968 - III ZR 56/66 - OLG Köln

LG Köln

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 56/66

URTEIL

Verkündet am

8. Juli 1968
Schorm,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Landschaftsverbandes R [REDACTED], vertreten
durch seinen Direktor, K [REDACTED]-D [REDACTED], Ko [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Kaufmann Klaus S [REDACTED], K [REDACTED]-B [REDACTED], Be [REDACTED]-
straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 4. Juli 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrichter Dr. Kreft, Dr. Arndt, Dr. Hußla und Keßler für Recht erkannt:

Auf die Revision des Landschaftsverbandes Rheinland wird das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln vom 14. Februar 1966 aufgehoben, soweit es diesen Beklagten betrifft.

Die Berufung des Klägers gegen das Urteil der 5. Zivilkammer des Landgerichts Köln vom 3. Juli 1962 wird in vollem Umfang zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten der Rechtsmittelverfahren zu tragen, soweit darüber noch nicht entschieden ist.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger verlangt Ersatz des Schadens, der ihm durch die vorübergehende Versagung der Genehmigung zum Bau einer Tankstelle entstanden ist.

Der Kläger erwarb im Jahre 1958 ein Grundstück in Köln-Holweide an der Bergisch-Gladbacher Straße schräg gegenüber der Auffahrtrampe zur Bundesautobahn Frankfurt-Düsseldorf. Die Bergisch-Gladbacher Straße ist eine Land-



straße, die von Westen (Köln) nach Osten (Bergisch-Gladbach) verläuft; die Auffahrtrampe der Autobahn mündet nur auf die nördliche Straßenseite, während das Grundstück des Klägers an der südlichen Straßenseite liegt, im Verhältnis zur Auffahrtrampe etwas nach Osten. Der Kläger wollte eine freie Tankstelle errichten. Eine andere freie Tankstelle O befand sich bereits auf der nördlichen Seite der Straße etwas weiter nach Osten; in deren Nähe liegt noch weiter nach Osten eine Aral-Tankstelle.

Bereits dem Voreigentümer, Adolf G, war die Genehmigung zum Bau einer Werkhalle mit Büro und Ausstellungsräumen versagt worden, weil der Landschaftsverband die Zustimmung nach dem Bundesfernstraßengesetz versagte, die für Bauanlagen jeder Art "längs der Bundesautobahn in einer Entfernung bis zu 100 Metern, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn" erforderlich ist, aber nur versagt werden darf, soweit das für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs nötig ist. Auf eine Voranfrage des Klägers teilte der Landschaftsverband unter dem 3. März 1958 mit, daß die Zustimmung nicht erteilt werden könne, weil die unmittelbare Umgebung von Autobahnauffahrten zur Erhaltung eines möglichst reibungslosen Ein- und Ausfädelns von Störungspunkten frei bleiben müsse und auch hier die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs der Autobahnanschlußstelle nachteilig beeinflusst würde. Trotzdem reichte der Kläger am 5. Oktober 1959 ein förmliches Baugesuch ein. Der Landschaftsverband versagte mit Schreiben vom 27. Januar 1960 an die Stadt seine Zustimmung unter Hinweis auf das Schreiben vom 3. März 1958. Darauf lehnte das Bauaufsichtsamt der

früher mitbeklagten Stadt durch Verfügung vom 22. März 1960 das Baugesuch des Klägers ab. Der Regierungspräsident wies den Widerspruch des Klägers zurück. Der Kläger erhob daraufhin Anfechtungsklage vor dem Verwaltungsgericht Köln gegen die Stadt, das den Landschaftsverband als Beigeladenen zuzog. Hier schloß die Stadt mit dem Kläger am 15. Mai 1961 einen Vergleich. Am 10. Juli 1961 wurde dann dem Kläger - nach Erteilung eines Dispenses von der Bauordnung - die Baugenehmigung für die Tankstelle erteilt.

Der Kläger hat mit seiner Klage Ersatz des Schadens wegen der vorübergehenden Bausperre von der Stadt und dem Landschaftsverband verlangt. Die Klage gegen die Stadt ist rechtskräftig abgewiesen. Bezüglich des Landschaftsverbandes hat der Kläger insbesondere folgendes vorgetragen:

Eine Baubeschränkung nach dem Bundesfernstraßengesetz habe überhaupt nicht bestanden, weil das Grundstück nicht "längs" der Autobahn bzw. der Autobahnauffahrt liege und außerdem im Bereich eines genehmigten Fluchtlinienplanes. Die Tankstelle hätte den Verkehr nie behindert, als Gegenstück zu der Tankstelle C [REDACTED] sogar erleichtert. Die Beamten hätten mißbräuchlich das alles nur vorgeschützt, weil sie das Grundstück dem C [REDACTED]-Abschleppdienst hätten in die Hand spielen wollen, dessen Betrieb neben dem Grundstück des Klägers liegt.

Durch die Pflichtverletzungen sei ihm ein erheblicher Schaden entstanden, insbesondere ein Verdienstausschlag für die Zeit von März 1960 bis Juli 1961 sowie erhöhte Baukosten. Der Kläger macht einen Teilanspruch geltend und hat zuletzt

beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 100 000 DM nebst Zinsen zu verurteilen, wovon 97 000 DM auf entgangenen Gewinn und 3 000 DM auf erhöhte Baukosten entfallen.

Der Landschaftsverband hat Abweisung der Klage beantragt und insbesondere ausgeführt:

Autobahnauffahrten gehörten zur Autobahn und der für die Abgrenzung der Schutzzone verwandte Begriff "längs der Autobahn" sei dem Zweck dieser Vorschrift entsprechend nicht gleichbedeutend mit "parallel zur eigentlichen Fahrbahn". Der Schutzbereich gehe also auch über das Ende der Autobahnauffahrten hinaus. Schon der Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen hätte diese Auffassung in einem Erlaß vom 1. Juni 1942 vertreten und die Landesregierung sie sich später zu eigen gemacht. Keinesfalls sei diese Auffassung vorwerfbar, zumal auch der Regierungspräsident und das Landgericht sich ihr angeschlossen hätten. Tankstellen in der Nähe einer Autobahnausfahrt behinderten die Leichtigkeit des Verkehrsflusses. Der Landschaftsverband als Baulastträger für die Autobahn habe niemals seine Zustimmung zu abweichenden Bebauungsplänen oder Fluchtlinienplänen gegeben. Das Interesse der Stadt an dem benachbarten Abschleppdienst sei verständlich, hätte aber bei der Entscheidung des Landschaftsverbandes keine Rolle gespielt. Die Höhe des Schadens werde bestritten.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat den gegen den Landschaftsverband gerichteten Schadensersatzanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Dagegen richtet sich die Revision des Landschafts-

verbandes, mit der er seinen Abweisungsantrag weiter verfolgt.
Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I

Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung insbesondere mit folgenden Erwägungen begründet:

Die Beamten des Landschaftsverbandes hätten insoweit nicht schuldhaft gehandelt, als sie davon ausgegangen seien, daß die Tankstelle des Klägers im Schutzbereich der Bundesautobahn nach dem Bundesfernstraßengesetz liege. Diese Auslegung lasse sich mit dem Zweck der Vorschrift vertreten. Außerdem teile der Verkehrsminister des Landes diese Auffassung und habe einen entsprechenden Erlaß des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen vom 1. Juni 1942 in Erinnerung gebracht.

Die Beamten hätten auch die Ausnahmegesetzvorschrift für Bauten im Bereich eines Fluchtlinien- oder Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 FStrG) als nicht gegeben ansehen dürfen. Denn eine Ausnahme bestehe nur, wenn derartige Pläne unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast für die Autobahnanschlußstelle, also des beklagten Landschaftsverbandes aufgestellt worden wären. Die Beweisaufnahme habe nicht ergeben, daß bei den maßgeblichen Plänen der Stadt Köln der Landschaftsverband mitgewirkt habe.

Weiter fehle es an hinreichenden Anhaltspunkten dafür, daß die Beamten des Landschaftsverbandes aus sachfremden Erwägungen gehandelt und die Zustimmung nur versagt hätten, um den Kläger zu einer Veräußerung seines Grundstückes an den C[REDACTED]-Abschleppdienst zu veranlassen; die vorgetragenen Indizien reichten für einen solchen Beweis nicht aus.

Den Beamten sei jedoch zum Vorwurf zu machen, daß sie zu Unrecht angenommen hätten, die Versagung der Baugenehmigung sei für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs nötig. Das Berufungsgericht folge insoweit dem Gutachten des Sachverständigen Dr. Sc[REDACTED], wonach die Tankstelle im Gegenteil einen positiven Einfluß auf den örtlichen Kraftfahrzeugverkehr habe. Die auf der Bergisch-Gladbacher Straße von Westen kommenden Fahrzeuge störten den Verkehr nach und von der Autobahn nicht. Dasselbe gelte für den auf dieser Straße vom Osten kommenden Verkehr, weil dieser entweder bei der Aral-Tankstelle oder bei der freien Tankstelle O[REDACTED] an der nördlichen Straßenseite tanken würde. Eine Beeinträchtigung sei nur denkbar bei den aus Köln auf der Landstraße kommenden Fahrzeugen, die beim Kläger tanken und dann zurückfahren wollten; aber diese Fahrzeuge hätten sonst die Tankstelle O[REDACTED] aufgesucht und den Verkehr dann noch stärker behindert. Die von der Autobahn kommenden und nach Osten fahrenden Verkehrsteilnehmer hätten sich schon vorher in den nach Osten fließenden Verkehr auf der Bergisch-Gladbacher Straße eingeordnet und störten durch eine Einfahrt in die Tankstelle nicht noch mehr; im Gegenteil müßten diese Verkehrsteilnehmer sonst zur Tankstelle O[REDACTED] nochmals links abbiegen.

Die Beamten hätten auch schuldhaft gehandelt. Sie hätten nicht nach ihrem Ermessen entscheiden dürfen, sondern eine Tat- und Rechtsfrage zu entscheiden gehabt. Die entscheidenden Umstände seien überschaubar gewesen, und der Anwalt des Klägers hätte mit Nachdruck darauf hingewiesen. Die Beamten hätten sich diesen Hinweisen verschlossen.

II

Der Revision ist ein Erfolg nicht zu versagen.

1. Der rechtliche Ausgangspunkt des Berufungsgerichts ist richtig.

§ 9 des Bundesfernstraßengesetzes - FStrG - in der damals geltenden Fassung vom 6. August 1953 (BGBl I 903) bestimmt u.a. folgendes:

(1) Längs der Bundesfernstraßen dürfen Hochbauten in einer Entfernung bis zu 40 m bei Bundesautobahnen und bis zu 20 m bei Bundesstraßen, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden ...

(2) Im übrigen dürfen für die Errichtung oder wesentliche Änderung von Bauanlagen jeder Art längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 m und längs der Bundesstraßen bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, oder wenn die Grundstücke eine unmittelbare Zufahrt erhalten, Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen nur mit Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde erteilt werden.

(3) Die Zustimmung nach Abs. 2 darf nur versagt oder mit Auflagen erteilt werden, soweit dies für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, besonders wegen der Sichtverhältnisse, Verkehrsgefährdung, Ausbauabsichten und Straßenbaugestaltung nötig ist ...

(7) Die Absätze 1-5 gelten nicht, wenn das Bauvorhaben im Bereich von Fluchtlinienplänen, Bebauungsplänen oder anderen förmlich festgesetzten städtebaulichen Plänen liegt, die unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast aufgestellt worden sind oder denen der Träger der Straßenbaulast nachträglich zugestimmt hat ...

2. Der Senat hat keine Bedenken dagegen, daß das Grundstück des Klägers in dieser Autobahnschutzzone liegt. Dabei kommt es nicht darauf an, ob der Ausdruck "längs der Autobahn" in seiner wörtlichen Bedeutung noch Grundstücke umfaßt, die gegenüber der Einmündung einer Autobahnzufahrt parallel zu einer Landstraße liegen. Denn wichtiger als der reine Wortlaut sind für die Auslegung einer jeden Bestimmung ihr Sinn und ihr Zweck. Die Vorschrift des § 9 FStrG will -wie ihr Gesamtinhalt und ihre lange zurückreichenden Vorbilder erkennen lassen - im Bereich der Autobahn Bauten oder Anlagen verhindern, die durch eine Sichtbehinderung oder auch nur durch eine Ablenkung der Fahrer den schnellen Verkehrsfluß auf den Autobahnen beeinträchtigen können. Dabei gehören zu den Autobahnen auch ihre "besonderen Anschlußstellen", wie sich aus § 1 Abs. 3 FStrG ergibt. Das Gesetz befaßt sich nicht besonders mit den Anschlußstrecken, die bei der Verbindung mit dem allgemeinen Wegenetz vielfach senkrecht auf eine andere Straße führen. Auch hier gibt es einen "äußeren Rand der befestigten Fahrbahn" der Autobahn, nämlich die Linie, bei der die beiden Straßen zusammenstoßen, die oftmals durch andere Pflasterung

und bisweilen durch Grenzsteine oder Bezeichnungen der verschiedenen Straßenbaulastträger gekennzeichnet, aber jedenfalls feststellbar ist. Auch dieses Ende oder der Beginn der Autobahnanschlußstrecke hat damit einen Fahrbahnrand, von dem man eine Schutzzone von 100 m messen kann, der dann "längs" einer gedachten Begrenzungslinie verläuft. Sinn und Zweck der Vorschrift verlangen, daß auch dieser der Einmündung der Anschlußstelle gegenüberliegende Bereich von Anlagen mit störenden Einflüssen freigehalten werden muß. Denn Stauungen auf den Anschlußstrecken können schnell die Ausfahrten behindern und sich dann auf den Verkehr auf der Autobahn auswirken. Störende Bauten, bauliche Anlagen oder gar Anlagen der Außenwerbung gegenüber dem Ende der Autobahnanschlußstellen sind deshalb ebenso unerwünscht, hinderlich oder gefährlich wie im freien Gelände parallel der Autobahn errichtete entsprechende Anlagen. Der Senat stimmt daher der Auffassung zu, daß das Grundstück des Klägers in der Schutzzone nach § 9 FStrG liegt.

3. Keine Bedenken bestehen weiter gegen die Würdigung des Berufungsgerichts, daß die Ausnahmebestimmung des § 9 Abs. 7 FStrG nicht gegeben war, weil nicht festgestellt ist, daß förmlich festgesetzte städtebauliche Pläne bestanden, die unter Mitwirkung oder mit Genehmigung des Trägers der Straßenbaulast aufgestellt worden waren. Dabei muß auch hier bezüglich der Schutzzone der Autobahn nach dem Zweck des Gesetzes derjenige Straßenbaulastträger mitwirken, der für die Autobahn zuständig ist, weil seine Belange berücksichtigt werden sollen. Baulastträger für die Autobahn ist entgegen der Annahme des Berufungsgerichts zwar nicht der Landschaftsverband, sondern die Bundesrepublik

(§ 5 FStrG). Die Bundesrepublik hat jedoch die Verwaltung und Unterhaltung der Autobahnen den Ländern und in Nordrhein-Westfalen den Landschaftsverbänden übertragen (vgl. Art. 90 GG und § 5 der Landschaftsverbandsordnung des Landes Nordrhein-Westfalen v. 12. Mai 1953 - GVBl 271). Daraus folgt, daß der Landschaftsverband die für eine Mitwirkung nach § 9 Abs. 7 FStrG zuständige Stelle ist. Das Urteil ist daher insoweit im Ergebnis nicht zu beanstanden, da es in der Tat auf die Mitwirkung oder Genehmigung des Landschaftsverbandes ankam.

4. Das angefochtene Urteil hat weiter ohne Rechtsfehler - insoweit auch unangefochten - dargelegt, daß sachfremde Erwägungen durch eine angebliche Bevorzugung des Colonia-Abschleppdienstes bei der Verweigerung der Zustimmung seitens des Landschaftsverbandes nicht mitgewirkt hätten. Es muß aber aufgehoben werden, weil der Senat nicht der Auffassung des Berufungsgerichts folgen kann, daß die Beamten des beklagten Landschaftsverbandes in schuldhaft vorwerfbarer Weise ihre Zustimmung zur Baugenehmigung versagt, also § 9 Abs. 3 FStrG verletzt hätten.

Allerdings irrt hier die Revision mit ihrem Vortrag, der Beklagte habe insoweit nach seinem Ermessen entscheiden können. Bei einer Ermessensentscheidung hat die Behörde bei einem bestimmten Sachverhalt die Wahl zwischen mehreren Möglichkeiten des Verhaltens. Nach § 9 Abs. 3 FStrG durfte der Landschaftsverband jedoch seine Zustimmung nur versagen, soweit das für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs nötig war. Die Frage, ob etwas nötig oder unnötig ist, ist nicht gleichbedeutend

mit der Frage, was zweckmäßig ist. Führt eine bauliche Anlage zu einer Beeinträchtigung der Leichtigkeit oder Sicherheit des Verkehrs und verhindert nur ein Bauverbot diese Beeinträchtigung, dann ist das die nötige und notwendige Maßnahme. Es ist zwar im Einzelfall schwierig, festzustellen, ob eine bauliche Anlage die Sicherheit oder die Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt und was zur Verhinderung dieser Beeinträchtigung notwendig ist, doch ist damit der Behörde keine Ermessensentscheidung überlassen. Der Senat stimmt deshalb der Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts zu (BVerwG 16, 116; 19, 238), daß die Entscheidung nach § 9 Abs. 2 und 3 FStrG keine Ermessensentscheidung ist.

Die Behörde hatte vielmehr die Tat- und Rechtsfrage zu entscheiden, ob die Bauanlage die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigte und ob zur Verhinderung die Ablehnung oder Änderung des Bauvorhabens nötig war. Selbst wenn die Beamten des Landschaftsverbandes dabei falsch entschieden hätten, gelten zu ihren Gunsten die Grundsätze, die die Rechtsprechung insoweit für Fehler bei der Gesetzesauslegung entwickelt hat:

Die unrichtige Gesetzesauslegung durch einen Beamten ist nur dann eine schuldhaftes Amtspflichtverletzung, wenn sie gegen den klaren, bestimmten und völlig eindeutigen Wortlaut des Gesetzes verstößt oder wenn die Auslegung sich in Gegensatz zu einer gefestigten höchstrichterlichen Rechtsprechung stellt. Ein Verschulden ist in der Regel zu verneinen, wenn eine objektiv unrichtige Auslegung eine Vorschrift betrifft, deren Inhalt zweifelhaft sein kann und durch eine höchstrichterliche Rechtsprechung noch

nicht geklärt ist. Kann die nach sorgfältiger Prüfung gewonnene Rechtsansicht des Beamten bei der Anwendung eines Gesetzes als rechtlich vertretbar angesehen werden, und hält er daran bis zur Klärung der Rechtsfrage durch die dazu berufenen Gerichte fest, so kann ihm der Umstand, daß seine Rechtsauffassung später von den Gerichten mißbilligt wird, nicht rückschauend als Verschulden angelastet werden (BGHZ 30, 19; BGH Warn 1963, 90 = NJW 1963, 1453).

Hinzu kommt hier, daß die Behörde in diesem Falle sogar einen sogenannten unbestimmten Rechtsbegriff anzuwenden hatte. Denn bei ihrer Entscheidung, ob die Baumaßnahme die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigte und ob deshalb ein Verbot nötig war, hatten die Beamten Erfahrungssätze zu verwerten und eine vorausschauende Wertung vorzunehmen. Mit der Verwendung derartiger Begriffe hat der Gesetzgeber der rechtsanwendenden Behörde einen gewissen Beurteilungsspielraum eingeräumt. Dabei kann dahingestellt bleiben, ob nicht überhaupt eine Pflichtverletzung zu verneinen ist, weil die Beamten sich in diesem ihnen gewährten Beurteilungsspielraum gehalten hatten (vgl. dazu BVerwG 11, 139; 15, 251; BGH Urt.v. 13. Juni 1960 - III ZR 173/58 und Urt.v. 30. September 1963 - III ZR 114/62). Denn auf jeden Fall muß bei der Schwierigkeit der zu entscheidenden Fragen und der weiten Fassung des anzuwendenden unbestimmten Rechtsbegriffes ein Verschulden der Beamten verneint werden, falls sie etwa bei Anwendung des § 9 Abs. 2 und 3 FStrG fehlgegriffen haben sollten. Die Entscheidung war abhängig von der Wertung vielfältiger Gesichtspunkte, von der richtigen Abwägung der ungünstigen und entlastenden Umstände sowie der angemessenen Einordnung der Grenzfälle. Dabei konnte der

eine Betrachter diesem Gesichtspunkt, der andere jenem Umstand größeres Gewicht beimessen. Das zeigt sich deutlich durch einen Blick in die umfangreichen Schriftsätze der Parteivertreter in dem vorliegenden Verfahren. Mit teilweise bestechender Formulierung betont jede Partei die eine oder andere Seite des Falles so, daß jede Darstellung für sich einleuchtend klingt oder erscheint, obwohl beide im Ergebnis zu widersprechenden Lösungen kommen.

Hinzu kommt hier noch folgendes: Das Landgericht hat insoweit das Vorgehen der Beamten als objektiv rechtmäßig, nämlich als "nicht fehlsam" bezeichnet; bezeichnet aber ein Kollegialgericht nach mündlicher Verhandlung eine dienstliche Maßnahme als objektiv rechtmäßig, dann ist es grundsätzlich nicht mehr gerechtfertigt, diese Maßnahme noch als schuldhaftes Pflichtverletzung des Beamten zu werten (BGH Warn 1961, 268 = NJW 1962, 763). Weiter fiel ins Gewicht, daß die Beamten sich, worauf die Revision zutreffend hinweist, auf entsprechende Richtlinien und Erlasse des Bundesverkehrsministers stützen konnten. Der Runderlaß des Bundesverkehrsministers RE 7/58 vom 3. November 1958 (teilweise abgedruckt bei Marschall, Bundesfernstraßengesetz 2. Aufl. S. 383) verweist mit besonderer Dringlichkeit darauf, daß von Bauvorhaben im Bereiche einer Anschlußstelle zur Bundesautobahn fast in jedem Falle unerwünschte Nebenwirkungen zu erwarten seien; die Zahl der Kollisionspunkte an derartigen wichtigen Knotenpunkten müsse niedrig gehalten werden; Beschleunigungs-, Verzögerungs- und Verflechtungsstrecken seien mit besonderen Ausmaßen in das System der Anschlußstelle eingefügt; die Überdeckung von Beschleunigungsvor-

gängen mit Verzögerungsvorgängen im Verkehr sei stets gefährlich; es müsse genügend Zeit und Übersicht vorhanden sein, um sich unter den besonderen Verkehrsverhältnissen einer Anschlußstelle zurechtzufinden; gerade durch die Anlage verkehrsintensiver Betriebe wie Tankstellen würde in dieses Gefüge verkehrstechnischer Beziehungen an den Anschlußstellen in erheblichem Maße eingegriffen, weil zusätzliche Kreuzungs-, Ein- und Ausmündungspunkte entstünden; die Orientierungsmöglichkeit würde erschwert, besonders nachts, wenn durch die Beleuchtung der Betriebe die Aufmerksamkeit abgelenkt und die Erkennbarkeit der Verkehrsführung an der Anschlußstelle vermindert werde; deshalb dürften Tankstellen nur in ausreichendem Abstand von diesen Gefahrenpunkten errichtet werden. Der Beklagte hatte schon nach der Voranfrage des Klägers auf diese Richtlinien hingewiesen, die ihrerseits auf ein Merkblatt der Forschungsgemeinschaft über das Straßenwesen für die Anlagen von Tankstellen an öffentlichen Straßen von 1951 Bezug nahmen, auf das wiederum ein Erlaß des Bundesverkehrsministeriums vom 22. Oktober 1951 (VkB1 1951, 427) verwiesen hatte (siehe dazu auch Thiel, Baurechtsammlung Bd. 4, 100). In diesem Erlaß von 1951 war empfohlen, zwischen dem Beginn der Tankstelle und einer Straßeneinmündung mindestens einen Abstand von 300 m einzuhalten. Gewiß hatten die Beamten nicht starr auf Grund dieses Erlasses mit seinen abstrakten Erwägungen allen Baugesuchen zu widersprechen, sondern die Auswirkungen der einzelnen Tankstelle auf den konkreten Fall zu prüfen, der besonders dadurch beeinflusst war, daß sich an der gegenüberliegenden Straßenseite eine weitere freie Tankstelle befand. Aber immerhin brachten diese

Merkblätter, Richtlinien und Erlasse Gesichtspunkte von ganz besonderem Wert, weil sie von der Zentralstelle für den Verkehr in der Bundesrepublik erlassen waren. Zwar hat auch die Rechtsprechung grundsätzlich anerkannt, daß doppelseitige Tankstellen geradezu erwünscht sind und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs grundsätzlich durch eine Tankstelle beeinträchtigt wird, der keine Tankstelle mit gleichartigem Warenangebot gegenüber liegt (BVerwG 16, 133 vom 28. Mai 1963), doch lag diese Entscheidung den Beamten noch nicht vor. Sie durften trotzdem wegen der besonders großen Nähe der Tankstelle des Klägers zu der Autobahnanschlußstelle ihre Bedenken aufrecht halten.

Gewiß hatte die Errichtung der Tankstelle des Klägers als Gegenstück zu der gegenüberliegenden freien Tankstelle Offermann einen günstigen Einfluß auf bestimmte Verkehrsvorgänge, trotzdem läßt sich nicht leugnen, daß sie wieder für andere Verkehrssituationen unter bestimmten Voraussetzungen den Verkehr behinderte, also die Leichtigkeit des Verkehrsflusses beeinträchtigte. Dann darf es den Beamten nicht als schuldhafte Pflichtverletzung vorgeworfen werden, wenn sie es unter diesen Umständen für notwendig hielten, zur Sicherung der Leichtigkeit des Verkehrs die Errichtung einer Tankstelle an dieser Stelle zu verhindern.

Schon damit entfällt ein Anspruch auf Schadensersatz wegen Amtspflichtverletzung.

5. Der Klaganspruch kann auch nicht als Entschädigungsanspruch wegen enteignungsgleichen Eingriffs aufrechterhalten werden.

Es bedarf dabei keiner Vertiefung, ob der Kläger diesen rechtlichen Gesichtspunkt wirklich - stillschweigend - geltend gemacht hat. Denn der Kläger verlangt hier mit seiner Klage nur entgangenen Gewinn wegen der verzögerten Tankstellenerrichtung und einen Ausgleich für die während des Bauverbots gestiegenen Baupreise. Aus dem Gesichtspunkt eines enteignungsgleichen Eingriffs kann der Kläger derartige Schäden nicht ersetzt verlangen.

Dabei liegt ein Eingriff in einen Gewerbebetrieb - nämlich in den Betrieb einer Tankstelle - insoweit noch nicht vor, weil die Behörde gerade die Eröffnung dieses beabsichtigten Betriebes verhindert hat. Eine Enteignungsent-schädigung wird in solchen Fällen nicht gewährt, weil die Enteignung einen Eingriff in bereits vorhandene, konkrete Werte voraussetzt (BGH Urt.v. 20. November 1967 - III ZR 161/65 = BGH Warn 1967 Nr. 265). In solchen Fällen kann ein Entschädigungsanspruch nur aus den Bestimmungen über Amtspflichtverletzung hergeleitet werden. Es liegt hier also höchstens ein Eingriff in das mit der Baufreiheit verbundene Grundeigentum des Klägers vor. Für derartige Eingriffe kann der Betroffene aus dem Gesichtspunkt einer Enteignung - anders als bei Amtshaftungsansprüchen - aber nur eine Entschädigung für die aus dem Grund und Boden entgangenen Nutzungen verlangen, also regelmäßig nur die Bodenrente, die ein Bauwilliger dafür bezahlt hätte,

falls ihm gestattet wäre, auf dem Grundstück ein Bauwerk zu errichten. Das hat der Senat im einzelnen im Freiburger Bausperrenurteil entwickelt (BGHZ 30, 338); die Rechtsprechung ist kürzlich nochmals zusammenfassend dargestellt worden (Steffen DRiZ 1968, 126). Darauf wird hier Bezug genommen. Der Kläger hat diesen Anspruch, wie er ihm bei Annahme eines enteignungsgleichen Eingriffs in sein Grundeigentum höchstens zustehen könnte, bisher nicht geltend gemacht, so daß das Urteil auch mit anderer Begründung nicht aufrechterhalten werden kann.

Dr. Pagendarm

Bundesrichter Dr. Kreft
ist beurlaubt und orts-
abwesend; er ist an der
Leistung der Unterschrift
verhindert.

Dr. Arndt

Dr. Pagendarm

Dr. Hußla

Bundesrichter Keßler
ist beurlaubt; er ist
an der Leistung der
Unterschrift verhindert.

Dr. Pagendarm