

1. Was ist bei der Enteignung zur Anlegung städtischer Straßen unter der „neuen Anlage“ zu verstehen, deren Einfluß auf den Wert des abzutretenden Grundstücks bei der Bemessung der Entschädigung nicht in Anschlag kommen soll?

Preuß. Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 § 10 Abs. 2.

Preuß. Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 § 11.

VII. Zivilsenat. Urt. v. 27. Februar 1906 i. S. H. u. Gen. (Rl.) w. Stadtgem. M. (Bekl.). Rep. VII. 257/05.

I. Landgericht Münster.

II. Oberlandesgericht Hamm.

Die Kläger besaßen im Süden der Stadt M. ein früher von zwei Feldwegen, der Scheibenstraße A (nördlich) und dem Dahlweg (östlich), begrenztes Grundstück. In einem 1896/97 festgestellten Bebauungsplan war die Umwandlung dieser Feldwege in städtische Straßen vorgesehen und sind die Fluchtlinien festgesetzt. Die Scheibenstraße A, jetzige Augustastrafe, wurde alsbald in Angriff genommen; die Kläger traten dazu bereits im Jahre 1898 einen Streifen von ihrem Grundstück ab. Im Jahre 1901 wurde sodann der hier fragliche Teil des Dahlwegs als städtische Straße ausgebaut, und hierbei den Klägern ein 123 qm großer Streifen enteignet. Wegen die Entschädigungsfeststellung des Bezirksausschusses beschritten dieselben den Rechtsweg. Streitig war unter anderem die Frage, ob die enteignete Fläche als Bauland, oder nur als Gartenland zu entschädigen sei. Das Landgericht entschied die Frage zugunsten, das Oberlandesgericht zuungunsten der Kläger. Das Berufungsurteil wurde aufgehoben.

Aus den Gründen:

... „Die Kläger machen geltend, durch die Herstellung der Augustastrafe im Jahre 1898 sei ihr ganzes Grundstück an derselben bebaubar geworden; bei der Enteignung vom Jahre 1901/2

sei ihnen also nicht, wie der Bezirksausschuß angenommen, Gartenland (im Werte von 10,50 *M.*), sondern Bauland (im Werte von 24 *M.* für das Quadratmeter) entzogen worden. Das Landgericht hat sich diesen Standpunkt der Kläger angeeignet und demgemäß die Entschädigung um 1660,50 *M.* erhöht. Dabei hat es den Grundsatz des § 10 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes, wonach eine Werterhöhung, die das abzutretende Grundstück erst infolge der neuen Anlage erhält, bei der Bemessung der Entschädigung nicht in Anschlag kommt, wohl in Erwägung gezogen. Es erachtet aber diesen Grundsatz auf die durch die Herstellung der Augustastraße entstandene Werterhöhung nicht für anwendbar, weil für das gegenwärtige Verfahren als „neue Anlage“ im Sinne des § 10 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes nur der Dahleweg, nicht auch die Augustastraße anzusehen sei.

Das Oberlandesgericht hat die Kläger ... mit ihrem Verlangen ... abgewiesen. ... Es führt aus, die Auffassung des Landgerichts, daß die Augustastraße und der Dahleweg je für sich als neue Anlage zu gelten habe, sei zu mißbilligen. Ein Bebauungsplan sei nicht lediglich als Summe einzelner Straßenfluchtpläne anzusehen, sondern als ein organisches Ganzes, zwischen dessen einzelnen Teilen ein innerer Zusammenhang bestehe. Deshalb könnten die durch die Fluchtlinienfestsetzungen des Planes bewirkten Wertsteigerungen nur als Wirkungen des Planes in seiner Gesamtheit, nicht als Wirkungen einer einzigen in dem Plane enthaltenen Straßenfluchtlinie in Betracht kommen. Zu dieser Beurteilung nötige auch die Erwägung, daß andernfalls die Eigentümer, deren Grundstücke von mehreren Fluchtlinienfestsetzungen betroffen würden, den Eigentümern anderer Grundstücke gegenüber einen erheblichen Gewinn machen würden. Entgegen der Absicht des Gesetzes, zu verhüten, daß die Enteignung für den Enteigneten zu einer Gewinnquelle werde, würde hierdurch die Spekulation mit Gdgrundstücken zum Nachteile der Stadtgemeinden oder der Unternehmer von Straßenanlagen begünstigt werden. Hiergegen ist zu bemerken, daß das Verlangen der Kläger, daß das enteignete Terrainstück als Bauland bewertet werde, allerdings nicht gerechtfertigt ist. Denn als im Jahre 1898 die Augustastraße hergestellt wurde, stand die Fluchtlinie für den später ausgeführten Teil des Dahlwegs bereits fest; und es war

dennach das jetzt enteignete Trennstück schon damals gemäß § 11 des Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 mit der öffentlichrechtlichen Last der Unbebaubarkeit über die Fluchtlinie hinaus behaftet. Diese Beschränkung war als rechtliche Folge der Fluchtlinienfestsetzung für den Dahleweg eingetreten, gleichgültig ob die Festsetzung im nämlichen Bebauungsplan, wie diejenige für die Augustastrafe, oder ob sie in einem besonderen Verfahren, ob sie gleichzeitig, oder früher oder später als die Festsetzung für die Augustastrafe erfolgt war. Die Tatsache einer bestehenden Fluchtlinie für den Dahleweg verhinderte mit rechtlicher Notwendigkeit die Umwandlung des Trennstücks in Bauland, gleichgültig ob man die Herstellung des Dahlewegs mit dem Landgerichte als eine besondere neue Anlage, oder, wie das Oberlandesgericht, zusammen mit der Augustastrafe als eine einzige neue Anlage ansieht. Hiergegen verstößt das landgerichtliche Urteil, und auch dem Berufungsgerichte scheint dieser Gesichtspunkt entgangen zu sein, da es ihn nicht berührt. Dagegen spricht allerdings hohe Wahrscheinlichkeit dafür, daß durch die Herstellung der Augustastrafe das gesamte ihr benachbarte Gelände, insbesondere die Grundstücke am unregulierten Dahleweg, eine Werterhöhung im allgemeinen, auch in ihrer Eigenschaft als unbebaubares Gartenland, erfahren haben, und an dieser allgemeinen Wertsteigerung nahm auch das enteignete Trennstück teil. Für die Entscheidung der Frage nun, ob auch diese Wertsteigerung außer Ansatz zu bleiben hat, kommt es darauf an, was man bei der allmählichen Ausführung eines mehrere Straßen umfassenden Bebauungsplanes unter der „neuen Anlage“ zu verstehen hat, deren werterhöhende Wirkung bei der Festsetzung der einzelnen Enteignungsentwürfe außer Ansatz bleiben muß. Das Landgericht beantwortet diese Frage durch die Aufstellung des Rechtsgrundsatzes: Jede Straße ist für sich ein selbständiges Unternehmen, eine besondere neue Anlage, während das Berufungsgericht den Rechtsgrundsatz aufstellt: Alle im nämlichen Bebauungsplan vorgesehenen Straßen (und Plätze) bilden ein einheitliches Unternehmen, eine einzige neue Anlage im Sinne des § 10 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1875. In dieser scharfen Zuspitzung kann weder die eine noch die andere Begriffsbestimmung für zutreffend erachtet werden. Zwar ist im § 15 des Fluchtliniengesetzes, woselbst im Abs. 1 von dem „Unternehmer der

neuen Anlage“, im Abs. 2 von den Kosten der „gesamten Straßenanlage“ die Rede ist, unter der neuen Anlage unzweifelhaft nur die einzelne gerade ausgeführte Straße, jede Straße als Anlage für sich, zu verstehen.

Vgl. Entsch. des Oberverwaltungsgerichts vom 21. Februar 1898 Nr. 361, IV; v. Strauß u. Torney, Komm. zum Fluchtliniengesetz 5. Aufl. S. 232.

Allein diese für die Kostenverteilung gegebene Bestimmung kann nicht ohne weiteres auf die Anwendung des § 10 des Enteignungsgesetzes übertragen werden. Wenn mehrere Straßen nach ihrer ganzen Anlage, nach dem Zuge des sich darin entfaltenden Verkehrs und ähnlichen Gesichtspunkten in einem inneren Zusammenhange, einem gegenseitigen Abhängigkeitsverhältnisse zueinander stehen, so können sie sehr wohl als eine Anlage, ihre Herstellung als ein Unternehmen erscheinen. Eine solche Einheit als rechtlich notwendig aber schon deshalb anzunehmen, weil die Straßen im nämlichen Bebauungsplane vorgesehen sind, wie dies das Berufungsgericht tut, das geht zu weit. Was das Berufungsgericht über die Aufstellung größerer Bebauungspläne, über die von den Gemeinden hierbei zu beachtenden Gesichtspunkte, über den organischen Zusammenhang der einzelnen Teile des Planes ausführt, mag in der Regel zutreffen. Allein daraus folgt noch nicht, daß auch die Ausführung des ganzen Planes nur ein einziges und einheitliches Unternehmen ist. Bebauungspläne werden „nach dem voraussichtlichen Bedürfnisse der näheren Zukunft“ aufgestellt. Diese kann sehr erhebliche Zeiträume umfassen; zwischen der Ausführung der ersten und der letzten der im Plane vorgesehenen Straßen können Jahrzehnte liegen. Der Plan kann Straßen umfassen, deren alsbaldige Ausführung einem dringenden Verkehrsbedürfnisse entspricht und deshalb von der Gemeinde selbst ins Werk gesetzt wird, und wieder andere, an deren Herstellung hauptsächlich nur die angrenzenden Grundeigentümer interessiert sind, denen deshalb die Bestimmung des Zeitpunktes der Herstellung überlassen werden kann. Die eine Straße kann die vorgängige, gleichzeitige oder alsbaldige Ausführung einer anderen zur notwendigen Voraussetzung oder Folge haben, wenn nicht die Anlage verfehlt sein soll; bei anderen Straßen kann dieser innere Zusammenhang fehlen. Die gebotene Abwägung dieser tatsächlichen Verhältnisse kann nicht

durch die Bezugnahme darauf, daß ja die mehreren Straßen in einem Bebauungsplane festgesetzt sind, ersetzt werden. Ein einheitlicher Plan kann sehr wohl eine ganze Reihe selbständiger Unternehmungen umfassen. Dies zeigt sich deutlich an den älteren Bebauungsplänen aus der Zeit vor Erlassung des Fluchtliniengesetzes, insbesondere an den durch Königliche Kabinettsorder festgestellten Berliner Bebauungsplänen. Daß auch diese nicht zufällig zusammengewürfelt, sondern nach wohlbedachten Gesichtspunkten aufgestellt waren, ist zweifellos. Ihre allmähliche Ausführung aber ist noch nie und nirgends als ein einheitliches Unternehmen angesehen worden. Nun waren freilich jene Pläne nicht veröffentlicht. Allein wie die Veröffentlichung sollte bewirken können, daß die allmähliche Ausführung des Planes rechtlich als ein Unternehmen anzusehen wäre, während sie ohne Veröffentlichung in mehrere Unternehmungen zerfiel, ist nicht wohl abzusehen. Wichtig ist nur so viel, daß die Ausführung des einzelnen Unternehmens mit der Offenlegung des Planes beginnt, daß demnach auch von diesem Zeitpunkte an die werterhöhenden Wirkungen des Unternehmens, der neuen Anlage, zu beurteilen sind. Von dieser zeitlichen Einheit des einzelnen Unternehmens ist aber die sozusagen räumliche Einheit mehrerer Unternehmungen wohl zu unterscheiden. Diese Erwägungen führen zu der Entscheidung, daß es in jedem einzelnen Falle von den besonderen, nötigenfalls unter Zuziehung von Sachverständigen zu prüfenden Verhältnissen abhängt, ob die Herstellung mehrerer Straßen eine Anlage bildet, oder nicht. Von besonderer Bedeutung wird hierbei der zeitliche Zusammenhang der Ausführung sein. Zusammengehörige Straßen werden wohl in der Regel auch gleichzeitig oder unmittelbar nacheinander ausgeführt werden. Bleibt nach Herstellung der einen Straße die andere noch jahrelang zurückgestellt, so scheint dies gegen ein nahes Abhängigkeitsverhältnis zu sprechen. Von diesen, bisher vom Verfassungsgericht nicht gewürdigten Gesichtspunkten aus bedarf die Sache nochmaliger Prüfung. Hierbei mag noch bemerkt werden, daß die Befürchtung ungesunder Spekulation besonders mit Eckgrundstücken, die das Verfassungsgericht verwertet hat, um die Notwendigkeit seiner Auffassung zu begründen, nicht so schwer ins Gewicht fällt. In der Hauptsache ist der Spekulation, wie oben gezeigt, durch die Festsetzung einer Fluchtlinie der Boden entzogen. Bisher unbebaubare Flächen, die

künftig zur Straße fallen sollen, können von da an nicht mehr Baulandseigenschaft erlangen. Wenn aber den Eigentümern die allgemeine Wertsteigerung des unbebaubaren Landes zugute kommt, so ist dies nichts Unberechtigtes. Denn diesem ihrem Vorteile steht der Vorteil der Gemeinde gegenüber, daß es von ihr abhängt, den Zeitpunkt der Enteignung zu bestimmen. Die Auffassung, daß es eine nach den Verhältnissen des jeweiligen Einzelfalles zu beantwortende Tatfrage ist, um die es sich hier handelt, ist auch der bisherigen Rechtsprechung des Reichsgerichts nicht fremd. So hat der V. Zivilsenat in einem Urteile vom 30. März 1887 (Wolze, Praxis des Reichsgerichts Bd. 4 Nr. 976) die tatsächliche Feststellung gebilligt, daß die Verbreiterung der neuen Friedrichstraße und die Anlage der Kaiser-Wilhelmstraße in Berlin Teile derselben neuen Anlage seien. Freilich ist beizufügen, einmal, daß jene Unternehmungen gleichzeitig ausgeführt wurden, sodann, daß derselbe Senat in einem Urteile vom 19. Oktober 1889 (Wolze, a. a. O. Bd. 9 Nr. 568) auch die gegenteilige Annahme bezüglich der nämlichen Straßen gebilligt hat. . . .