

77. Was ist unter der Werterhöhung zu verstehen, die das abzutretende Grundstück erst infolge der neuen Anlage erhält? Verbindung mehrerer Unternehmungen, die sich gegenseitig bedingen, als wertsteigernder Umstand.

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

VII. Zivilsenat. Ur. v. 19. Februar 1909 i. S. preuß. Eisenbahn-
fiskus (Kl.) w. Sch.'sche Erben (Bekl.). Rep. VII. 215/08.

I. Landgericht II Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Aus den Gründen:

... „Was die Revision des Klägers betrifft, so war ihr im wesentlichen stattzugeben. Sie wendet sich gegen die Annahme des Berufungsrichters, daß die enteignete Parzelle $\frac{588}{1}$ als sog. rohes Bauland zu schätzen sei, und rügt Verletzung des § 10 Abs. 2 des preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874. Die Klage ist begründet. Nach § 10 Abs. 2 soll eine Werterhöhung, die das abzutretende Grundstück erst infolge der neuen Anlage erhält, bei Bemessung der Entschädigung nicht in Anschlag kommen. Der Ausdruck „infolge“ soll, wie in der Rechtsprechung des Reichsgerichts anerkannt ist, den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Unternehmen und der Werterhöhung bezeichnen. Es sollen solche preissteigernde Umstände außer Betracht bleiben, die auf die Tätigkeit des Unternehmers zurückzuführen sind. Der Berufungsrichter stellt fest, daß das Gelände der Beklagten, wie es im Tatbestande beschrieben ist, durch die Veröffentlichung des Fluchtlinienplanes vom 23. Februar 1903 und die dadurch in Aussicht genommene Errichtung einer „Prachtstraße“ die Eigenschaft als rohes Bauland erlangt habe, daß auch dieses Straßenprojekt mit der vom Kläger ins Werk gesetzten Gleisanlage zusammenhänge, daß indessen dieser Zusammenhang nur ein tatsächlicher, nicht auf technischer Notwendigkeit beruhender sei. Der Sachverhalt war nach der Feststellung des Berufungsrichters im einzelnen folgender: ein früherer Plan der Eisenbahnverwaltung, der den gleichen Zweck verfolgte, wie der demnächst ausgeführte, aber eine Durchschneidung des Grundstücks der Beklagten etwa in der Mitte vorsah, fand den Widerspruch der Stadt Sch., die wegen des

alten, den Bahnkörper der bereits bestehenden Linien mittels einer Überführung kreuzenden Weges Sch.-L. beteiligt war. Die eingeleiteten Verhandlungen endeten mit dem Abschlusse des Vertrages vom ^{16. September} ~~11. 17. Oktober~~ 1902 (genehmigt durch die Aufsichtsinstanzen, zuletzt vom Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 16. April 1903). Nach ihm sollte das alte Überführungsbauwerk beseitigt und durch eine Unterführung mit neu herzustellenden Anschlußstraßen ersetzt werden. Das neue Unterführungsbauwerk hatte der Eisenbahnfiskus zu errichten und zu unterhalten, wozu ihm die Stadt Sch. einen Zuschuß von 120000 M bewilligte. Der Plan der neuen Gleisanlage gewann nun seine jetzige Gestalt, in der er die Enteignung der Parzelle $\frac{63}{1}$ bedingte; sie wurde für die Ausnahme des neuen Gleises mit der vorgesehenen Unterführung bestimmt, die einschließlich der Unterführung unter den schon vorhandenen Bahnanlagen einen Teil der geplanten städtischen Straße bildete.

Dieser Sachverhalt ergibt, daß das Straßenprojekt und die Gleisanlage nicht voneinander zu trennen sind; der Eisenbahnfiskus führte die letztere, wie geschehen, aus, weil die Stadt sich für den veränderten Straßenzug entschieden hatte, und die Stadt war zu dieser Entscheidung gekommen, weil der Fiskus die Unterführung baute. Der Fluchtlinienplan konnte nur unter Berücksichtigung der neuen Gleisanlage aufgestellt werden; ohne sie war er in der vorliegenden Form nicht denkbar. Daraus folgt aber weiter, daß er als wertsteigernder Faktor nur einschließlich des Eisenbahnunternehmens gewirkt hat, nicht selbständig und unabhängig von ihm, daß also die Werterhöhung durch dieses bedingt worden ist. Dies genügt aber zur Anwendung des § 10 Abs. 2 a. a. D. Es ist nicht erforderlich, daß die Anlage technisch notwendig so ausgeführt werden mußte, wie sie ausgeführt worden ist. Nur darauf kommt es an, daß sie durch ihre tatsächliche Ausführung den Vorteil herbeigeführt hat, den der Enteignete bei der Bemessung der Entschädigung berücksichtigen will. Dies trifft auch dann zu, wenn die wertsteigernde Bedeutung des Unternehmens auf seiner Verknüpfung mit einem anderen Unternehmen beruht, da der Grund, worauf jene Bedeutung sich stützt, nicht ins Gewicht fällt; das Wesentliche ist nur, daß sie wirklich vorhanden ist.

Der Berufungsrichter hat hiernach den § 10 Abs. 2 des Ent-

eignungsgesetzes durch Nichtanwendung verletzt. Seine Entscheidung ist aber (soweit sie zu Ungunsten des Klägers lautet) auch aus einem anderen Grunde unhaltbar. Wäre selbst sein Standpunkt als richtig anzuerkennen, so würde doch, wie aus dem Sachverhalt sich ohne weiteres ersehen läßt, die durch das Straßenprojekt bewirkte Preissteigerung nur dem Restgelände, nicht der enteigneten Parzelle zugute gekommen sein. Denn diese war für die neue Gleisanlage mit der Unterführung bestimmt, konnte also auch durch den die Gleisanlage voraussetzenden Fluchtlinienplan nicht die Eigenschaft von Bauland gewinnen. Damit ist die Schätzung der Sachverständigen und des ihnen folgenden Berufungsrichters, die den Wert der enteigneten Parzelle als rohen Baulandes auf 50 *M* für das Quadratmeter beziffern, der Boden entzogen.“ . . .