



Industrie- und Handelskammer
Wuppertal-Solingen-Remscheid

MERKBLATT

ENTSCHÄDIGUNG BEI GLEIS- UND STRAßENBAUMAßNAHMEN

Gleis- und Straßenbaumaßnahmen gehören zum täglichen Erscheinungsbild einer Stadt. Ärger bereiten sie regelmäßig solchen Betrieben, deren Kunden, gelegentlich auch deren Mitarbeiter dadurch behindert werden und die deshalb empfindliche Umsatzeinbußen erleiden.

Einige solcher Baumaßnahmen führen für die betroffenen Betriebe zu Ansprüchen auf staatliche Entschädigung. Wann das der Fall ist, darüber soll dieses Merkblatt einen ersten Überblick geben.

Herausgeber:

IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid
Heinrich-Kamp-Platz 2
42103 Wuppertal
Telefon: 0202 2490 0
Telefax: 0202 2490 999
E-Mail: ihk@wuppertal.ihk.de
www.wuppertal.ihk24.de

Ansprechpartner

Hugo Sattler

Telefon: 0202 2490 500
Telefax: 0202 2490 599
E-Mail: h.sattler@wuppertal.ihk.de

Ludger Benda

Telefon: 0202 2490 400
Telefax: 0202 2490 499
E-Mail: l.benda@wuppertal.ihk.de



Inhaltsverzeichnis

1. Überblick	3
2. Was rechtlich geschützt ist	3
3. Opfergrenzen	4
4. Fälle geringer Opfergrenzen	4
5. Pflichten der Behörden	5
6. Höhe der Entschädigung, Wegfall des Anspruchs	6
7. Exkurs: Folgen für Miet- und Pachtverhältnisse	6
8. Rechtsprechungs-Auswahl	6



INFORMATIONEN ZUR ENTSCHÄDIGUNG BEI STÄDTISCHEN GLEIS- UND STRAßENBAUMAßNAHMEN

1. Überblick

Nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist der Gewerbebetrieb in seiner umfassenden Erscheinungsform, d.h. in allem, was den Betrieb und seinen wirtschaftlichen Wert ausmacht, grundgesetzlich geschützt. Er fällt unter den Schutz des Eigentums nach Artikel 14 GG (Grundgesetz). Dieser Schutz umfasst jedoch nicht den Lagevorteil eines Gewerbebetriebs etwa an einer Straße mit günstiger Verkehrsanbindung.

Dieser Lagevorteil ist von Anfang an mit dem Risiko der Änderung behaftet. Verschlechtert sich eine günstige Lage als Folge von Gleis- und/oder Straßenbaumaßnahmen, so gibt es dafür keine Entschädigung.

Gleis- und/oder Straßenbauarbeiten können dagegen unter anderen Gesichtspunkten zu Entschädigungsansprüchen führen. Allerdings steht das Eigentum unter dem Vorbehalt der Sozialbindung nach Artikel 14 Abs. 2 GG. Das bedeutet, dass Verbesserungen oder Veränderungen, die allen zugute kommen, grundsätzlich hingenommen werden müssen. Zu einem Sonderopfer mit der Folge eines Entschädigungsanspruchs kommt es jedoch

- wenn die Folgen der Gleis- und Straßenbauarbeiten nach Dauer, Art, Intensität und Auswirkungen so erheblich sind, dass eine entschädigungslose Hinnahme nicht mehr zuzumuten ist, oder
- wenn die Beeinträchtigungen rechtswidrig oder unverhältnismäßig sind.

2. Was rechtlich geschützt ist

Wird das Betriebsgrundstück bei den Bauarbeiten durch Mauerrisse, Erdbeben, Überschwemmungen o.ä. beschädigt, so besteht ein Anspruch auf Schadenersatz wegen Eigentumsverletzung. Zum geschützten Eigentum zählt auch das sogenannte Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, wozu jedoch nicht z.B. bloße Umsatz- oder Gewinnchancen gehören. Neben der Substanz des Betriebes ist von diesem Schutz der Anliegergebrauch umfasst. Hierzu gehört primär der Kontakt nach außen, der dem Betrieb den Zugang von der Straße her gewährt.

Dabei sind bloße Lagevorteile nicht geschützt, so lange der Zugang als solcher nicht beeinträchtigt wird. Dieses gilt auch, wenn diese Lagevorteile den Betrieb wirtschaftlich begünstigen und ggf. ausschlaggebend für die Standortwahl waren sowie selbst in den Fällen, in denen der Betrieb durch den Fortfall dieser Vorteile über kurz oder lang eingestellt werden muss (Beispiel: Fortbleiben der Kundschaft nach Bau einer Umgehungsstraße; oder: Erreichbarkeit nur noch auf Umwegen).

Eine Entschädigungspflicht wegen Beeinträchtigung des Anliegergebrauchs besteht jedoch, wenn der Betrieb durch die Baumaßnahmen endgültig vom öffentlichen Wegenetz abgeschnitten oder der Zugang wesentlich erschwert wird. Wann eine solche erhebliche Beeinträchtigung des Anliegergebrauchs vorliegt, ist nicht für jedes Unternehmen einheitlich zu beantworten; entscheidend ist vielmehr der konkrete Einzelfall. Während etwa ein Reparaturbetrieb für Lkw eine besonders leicht zugängliche und ausreichend breite Einfahrt benötigt, muss ein Restaurant lediglich in dem allgemein üblichen Umfang an das Straßennetz angeschlossen sein. Dabei ist von entscheidender Bedeutung, ob die jeweiligen



Besonderheiten der örtlichen Lage für die konkret ausgeübte gewerbliche Grundstücksnutzung bzw. Betriebsart unverzichtbar sind.

3. Opfergrenzen

Der Betrieb muss es bis zu einer gewissen Opfergrenze hinnehmen, wenn der Zugang oder sonstige Außenkontakt beeinträchtigt wird. Das z. B. ist der Fall, wenn auf Grund von Arbeiten am Straßenkörper, die der Verbesserung und Modernisierung dienen,

- nur noch Fußgänger den Betrieb erreichen können,
- Autos nur noch in einer Richtung oder überhaupt nicht mehr durch die Straße fahren oder nicht mehr vor dem Betrieb halten dürfen
- LKW infolge den Verkehrsregelungen oder Einengungen der Straße den Betrieb nicht mehr anfahren können,
- Umwege zu machen sind,
- die Sicht auf den Betrieb, z.B. durch Bauzäune, beeinträchtigt wird
- Schutzgitter am Straßenrand aufgestellt werden, um das Überqueren der Straße durch Fußgänger zu verhindern.

In solchen Fällen müssen Umsatzrückgänge für einige Wochen oder gar Monate entschädigungslos hingenommen werden, sofern die Baumaßnahmen den Betrieb nicht ungewöhnlich schwer treffen oder seine Existenz gefährden. Es gibt keine festen Grenzen für hinnehmende Bauzeiten oder Größenordnungen eines noch vertretbaren Umsatzeinbruchs. Eine Überschreitung der Opfergrenze kommt jedoch insbesondere in Betracht im Falle ungewöhnlich schwerer Ertragsrückgänge. Maßstab ist dabei der gesunde Betrieb, der über Jahre auch Rücklagen für solche Fälle gebildet hat. Stellen sich bei einem Betrieb schon nach kurzer Zeit der Baumaßnahmen tiefgreifende Schwierigkeiten ein, so ist dies nach Auffassung der Rechtsprechung ein Indiz dafür, dass der Betrieb schon vorher wirtschaftlich krank war.

Bei derselben Baumaßnahme kann es daher auch vorkommen, dass nicht alle Anlieger gleichermaßen Anspruch auf Entschädigung haben, da etwa kleine Ladengeschäfte eher betroffen sind als große Kaufhäuser, die Sperrung nur der Fahrbahn eine Tankstelle stärker beeinträchtigt als den Einzelhandel oder die Sperrung nur des Gehweges Ladengeschäfte mehr betrifft als Bürobetriebe.

4. Fälle geringerer Opfergrenzen

Die Grenze für hinzunehmende Opfer ist allerdings geringer, wenn das Bauvorhaben überwiegend überörtliche Zwecke verfolgt bzw. seine Verkehrsbedeutung weit über die von Modernisierungsmaßnahmen an einer einzelnen betroffenen Straße hinausreicht, wie etwa beim U-Bahn-Bau oder der tunnelartigen Absenkung von Bundesstraßen. In solchen Fällen muss die Beeinträchtigung nicht wie sonst ungewöhnlich schwer sein. Es kommt lediglich darauf an, ob die Maßnahme ohne Entschädigung unzumutbar wäre, wobei wiederum der Einzelfall entscheidend ist.

5. Pflichten der Behörden

Im Falle von Beschränkungen und Beeinträchtigungen der Betriebe durch Gleis- und/oder Straßenbaumaßnahmen müssen die Behörden den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachten. Daher sind sie unter anderem gehalten, die Gleis- bzw. Straßenbaumaßnahmen so zu planen und zu gestalten, dass sie die Anlieger nicht unnötig beeinträchtigen.

Beeinträchtigungen bleiben nur dann entschädigungslos, wenn sie nach Art und Dauer nicht über das hinausgehen, was bei ordnungsgemäßer Planung und Durchführung der Arbeiten notwendig und unvermeidbar ist. Bei einer nicht unerheblichen Überschreitung dieser Grenze besteht dagegen ein Anspruch auf Entschädigung. Überflüssige Verzögerungen sind deshalb durch sorgfältige Planung und Durchführung zu vermeiden. Unter diesem Gesichtspunkt kann es auch geboten sein, mehrere Gleis- bzw. Straßenbaumaßnahmen nicht zeitgleich, sondern zeitlich versetzt durchzuführen, wenn ansonsten ein Fernbleiben der Kundschaft in großem Ausmaß zu erwarten wäre. Sofern die Behörden etwa mit nur geringen zusätzlichen öffentlichen Mitteln die Gefahr einer Existenzvernichtung abwenden können, müssen sie dieses auch tun.

Problematisch ist dabei allerdings, dass die Notwendigkeit der konkreten Planung und Durchführung einer Gleis- bzw. Straßenbaumaßnahme für Außenstehende zumeist schwer nachprüfbar ist. Dieses gilt umso mehr, als die Darlegungs- und Beweislast grundsätzlich bei demjenigen liegt, der Schadenersatz bzw. Entschädigungsansprüche geltend macht. Hat allerdings die Behörde ursprünglich die Zeitspanne der Gleis und/oder Straßenbauarbeiten wesentlich kürzer veranschlagt, so ist eine nicht nur geringfügige Überschreitung ein Indiz dafür, dass die Arbeiten im rechtlichen Sinne „unverhältnismäßig lange“ gedauert haben. In solchen Fällen obliegt es grundsätzlich der Behörde darzulegen, aus welchen Gründen die Gleis- bzw. Straßenbaumaßnahmen so viel Zeit beansprucht haben.

6. Höhe der Entschädigung, Wegfall des Anspruchs

Die Höhe der Entschädigung kann hinter der eines Schadenersatzanspruchs zurückbleiben, da im Wege der Entschädigung kein voller Ersatz, sondern nur ein angemessener Ausgleich erfolgen soll.

Bei vorübergehenden Eingriffen in den Gewerbebetrieb ist die Minderung der Erträge maßgebend, höchstens aber der Wert des Betriebes. Dabei kommt es auf den gesamten Betrieb an, nicht nur auf den Ertrag einer einzelnen beeinträchtigten Filiale. Nicht zu berücksichtigen sind bloße Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen oder Chancen.

Gelegentlich erlangt ein Betrieb durch die Gleis- und/oder Straßenbaumaßnahmen auch einen Vorteil, z. B. in Form einer verbesserten Geschäftslage innerhalb einer neu gestalteten Fußgängerzone oder neu geschaffener Parkplätze. Solche Vorteile führen nur dann zu einer Minderung der Entschädigung, wenn lediglich dieser Betrieb und nicht auch andere Anlieger den betreffenden Vorteil erlangen.

Einen Anspruch auf Entschädigung hat der Betrieb jedoch dann nicht, wenn er die Beeinträchtigungen dadurch hätte vermeiden können, dass er sich mit Rechtsmitteln bereits gegen die Gleis- und/oder Straßenbaumaßnahme an sich bzw. deren Planung zur Wehr setzt.

Wird aber eine Gleis- und/oder Straßenbaumaßnahme aus für den Betrieb nicht erkennbaren Gründen unnötig verzögert und dauert die Beeinträchtigung länger als ursprünglich bekannt gegeben wurde oder wurde die Gleis- und/oder Straßenbaumaßnahme notwendig, weil beispielsweise Rohrleitungen erneuert werden müssen, dann muss der Betrieb hingegen keine Rechtsmitteleinlegen, sondern kann direkt eine Entschädigung verlangen.

7. Exkurs: Folgen für Miet- und Pachtverhältnisse

Nicht direkt zum Thema, aber zu den häufig gestellten Fragen gehört, ob das von Gleis und/oder Straßenbaumaßnahmen betroffene Unternehmen bei erheblichen Beeinträchtigungen den Miet- oder Pachtvertrag kündigen oder zumindest Miete oder Pacht mindern kann. So muss ein Unternehmen bei einem längerfristigen Mietvertrag mit gelegentlichen Straßenbaumaßnahmen rechnen, ohne dass es deshalb die Miete mindern kann. Eine Mietminderung kann das Unternehmen aber nur dann vornehmen, wenn es sich um langandauernde Gleis- und/oder Straßenbaumaßnahmen handelt die mit erheblichen Folgen für dieses verbunden sind. Folgen, die zur Mietminderung berechtigen sind z. B. der stark erschwerte Zugang zum Gebäude, ein insgesamt weniger attraktives Erscheinungsbild des Gebäudes, so dass auch das Ansehen eines Unternehmens darunter leidet, und natürlich, wenn der Betrieb nicht mehr aufrechterhalten werden kann. Wird aber infolge der Gleis- und/oder Straßenbaumaßnahme die Verkehrsführung geändert und tritt deshalb eine erhöhte Lärmbelastung auf, dann ist dies noch kein Grund die Miete zu mindern.

Etwas anderes kann u. U. gelten, wenn die Baumaßnahmen von dem Vermieter bzw. Verpächter von den Planungen wusste und sie dem Mieter vor Vertragsabschluss nicht mitteilte oder wenn die Baumaßnahmen vom Vermieter/Verpächter selber in Auftrag gegeben worden sind.

Mit gelegentlichen Gleis- und/oder Straßenbaumaßnahmen begrenzten Ausmaßes in der Nähe eines innerstädtischen Ladenlokals muss der Mieter eines langfristigen Mietvertrages von vornherein rechnen. Es kann keine Mietminderung geltend gemacht werden.

7. Rechtsprechungs-Auswahl

Die Rechtsprechung zu dieser Thematik ist äußerst vielfältig, im Kern hat es jedoch zumindest seit den 70er Jahren keine Änderungen gegeben. Die nachfolgend abschnittsweise aufgeführten Urteile spiegeln die Rechtsprechung in ihren Kernaussagen wider.

Dass es daneben eine unübersehbare Fülle anderer Urteile auch der Obergerichte gibt, bedarf keiner besonderen Betonung.

Schutzgegenstand:	BVerfG NVwZ 1991, 358/NJW 1992, 1878 BVerwG NVwZ 1993, 477/NJW 1994, 1080 BverwG 4 B 93/03 vom 21.10.2003 OLG Düsseldorf NJW 1994, 3173 OLG Hamm, OLGR Hamm 2003, 396/ZfIR 2004, 114 Opfergrenzen: OLH Hamm NVwZ-RR 1995, 308 OLG Düsseldorf NVwZ 1994, 6 OLG Koblenz, OLGR Koblenz 2000, 457 BGH III ZR 245/85 vom 27.11.1986
verringerte Opfergrenzen:	BGH NJW 1980, 2703 BGHZ 57, 359 BGH NJW 1983, 1663
Pflichten der Behörden:	BGH NJW 1978, 373 OLG Hamm NVwZ-RR 1995, 308



Industrie- und Handelskammer
Wuppertal-Solingen-Remscheid

	BGH GewArch 1998, 154 OLG Koblenz, OLGR Koblenz, 2000, 457
Entschädigungshöhe:	BGH NJW 1983, 1663 BGH III ZR 138/88 vom 31.05.1990 BGH Z 140, 285 OLG Hamm, NVwZ 2004, 1148
Mieten und Pachten:	OLG Düsseldorf NJW-RR 1998, 1236 OLG Hamburg, WuM 2003, 146 OLG Dresden 5 U 1774/98 vom 18.12.1998 BGH, NJW – RR 2004, 79 ff. LG Singen, WuM 1990, 17 AG Frankfurt, ZMR 2003, 268 f.

Das Merkblatt wurde in Zusammenarbeit mit Herrn Rainer Bock, Industrie- und Handelskammer zu Kiel, Lorentzendamm 24, 24103 Kiel, www.ihk-kiel.de, erstellt.