

Verkündet am 11. Juli 1955
Fieser, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den
Bundesminister der Finanzen,

Beklagten, Berufungsklägerin
und Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Oberbaurat a.D. Dipl.Ing. Paul H. [REDACTED] in V. [REDACTED]/
A. [REDACTED], L. [REDACTED]weg [REDACTED],

Kläger, Berufungsbeklagten
und Revisionsbeklagten,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof.Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 27. Juni 1955 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Dr.Pagendarm, Rietschel, Dr.Kreft,
Dr.Wolany und Dr.Hußla

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in
Köln vom 9. November 1953 wird zurückgewiesen.

Die Beklagte hat die Kosten der Revision zu
tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger war Wehrmachtsbeamter auf Lebenszeit. Am 1. November 1940 war er nach jahrelanger Tätigkeit im öffentlichen Dienst zum Marineoberbaurat bei der Kriegsmarinewerft W [REDACTED] ernannt und im Jahre 1941 zum obersten Betriebsleiter der Marinebahn W [REDACTED] berufen worden. Diese Bahn war nach einer am 13. Januar 1945 ergangenen "Dienstanweisung für die technischen Marinebetriebe und Marinebetriebsdienststellen" Marinebetriebsdienststelle als "örtliche Instanz". Sie unterstand dem "technischen Marinebetrieb" W [REDACTED] als "Mittelinstanz", der dem Oberkommando der Kriegsmarine unmittelbar untergeordnet war. Die Marinebahn diente ursprünglich ausschliesslich den Zwecken der Kriegsmarinewerft W [REDACTED]. Im Kriege wurde sie jedoch in steigendem Maße zur allgemeinen Personenbeförderung herangezogen. Sie ist als normalspurige Bahn erbaut, hatte ein Personal von rund 600 Personen, eine Gleisanlage von rund 200 km und nach dem Vortrag des Klägers einen aus 20 Dampf- und Diesellokomotiven, 400 Güter- und Personenwagen und 2.000 Kesselwagen bestehenden Wagenpark.

Nach der Kapitulation wurde die Marinebahn zuerst der Royal Navy, von dieser anders als die der Sowjetunion zugesprochenen Anlagen der Marinewerft der Property Control und von letzterer der treuhänderischen Verwaltung des Oberfinanzpräsidenten in Ha [REDACTED] in seiner Eigenschaft als Abwicklungsstelle für Wehrmachtsvermögen unterstellt. Unter der Bezeichnung "Vorortbahn W [REDACTED]" diente sie deutschen zivilen Zwecken (Personen- und Güterbeförderung).

Im März 1947 verfassten die Property Control Branch Fi-

- 3 -

nance Division und die Railwys Branch Transport Division bezüglich der Bahn ein Memorandum. In Ausführung des Memorandums schlossen sodann der Oberfinanzpräsident Ha [REDACTED] als Abwicklungsstelle für Wehrmachtsvermögen und die Deutsche Reichsbahn am 17. und 25. Juli 1947 einen Vertrag, der rückwirkend ab 1. März 1947 in Kraft treten sollte und das Memorandum als seinen Bestandteil erklärte. Nach dem Memorandum wird die Reichsbahn als staatliche Eisenbahnabteilung die Wilhelmshavener Vorortbahn als eine besondere Bahn betreiben. Die Reichsbahn wird (Ziff 9 des Memorandums) aus den Mitteln der Marinebahn die Gehälter und Löhne sowie etwaige Pensionen und Altersversorgungen der Beamten und Bediensteten bezahlen. Das erwähnte Vertragswerk besagt u.a.: Die Deutsche Reichsbahn verwalte die Vorortbahn unter eigener Rechnungs- und Geschäftsführung durch die Reichsbahndirektion Münster; die Vorortbahn führe ihren Betrieb mit eigenem Personal, über dessen Rechtsstellung besondere Vereinbarungen vorbehalten blieben; als Abgeltung für die Betriebs- und Geschäftsführung erhalte die Reichsbahn aus Mitteln der Vorortbahn die Kosten der zentralen Verwaltung nach näherer Vereinbarung; alle Kosten, die daraus entstünden, dass durch den Betrieb der Vorortbahn Personen verletzt und getötet oder Sachen einschliesslich der Betriebsmittel beschädigt würden, trage die Vorortbahn; der Vertrag laufe auf unbestimmte Zeit und sei mit einer Frist von 90 Tagen kündbar.

Der Kläger blieb auch nach der Kapitulation bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres am 25. August 1949 der örtliche Betriebsleiter der Bahn. Er ging am 22. Juni 1949 mit der durch die Deutsche Reichsbahn vertretenen Vorortbahn einen Vertrag ein. Nach diesem wird er ab 1. März 1947 in das Angestelltenverhältnis übernommen, erhält Gehalt einschliesslich Dienstalterszulagen und Wohnungsgeld nach Besoldungsgruppe A 2 b der Reichsbesoldungsordnung A zugebilligt; ferner wird



der Kläger nach Massgabe der Gemeinsamen Dienstordnung für die Verwaltungen und Betriebe des Reichs über die zusätzliche Alters- und Hinterbliebenenversorgung bei der Zusatzversorgungsanstalt des Reichs und der Länder überversichert. Zusätzlich nahmen die Vertragsteile in der in dem Vertrag zum Ausdruck gebrachten Annahme, das Beamtenverhältnis des Klägers sei durch Kontrollratsgesetz Nr 34 erloschen, noch eine Abrede in den Vertrag dahingehend auf:

"Rechte, die sich durch irgend eine gesetzliche Regelung der Rechtsstellung der ehemaligen Wehrmachtsbeamten oder der früheren Beamten der ehemaligen Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven für den Vertragsnehmer (= Kläger) ergeben sollten, bleiben durch diesen Vertrag unberührt."

Ferner verpflichtet sich die den Vertrag schliessende Reichsbahndienststelle, gelegentlich der Klärung der endgültigen Rechtsstellung der Vorortbahn W [REDACTED] bei den Verhandlungen mit dem zukünftigen Eigentümer im Sinn einer Wiederzuerkennung der Beamteneigenschaft für den Vertragsnehmer zu wirken, auch wenn der Vertragsnehmer inzwischen in den Ruhestand versetzt worden sei.

Nach seinem am 25. August 1949 erfolgten Ausscheiden aus dem aktiven Dienst hat der Kläger nur einen Unterhaltsbeitrag von der Landesversicherungsanstalt und eine "Beihilfe" von der Vorortbahn erhalten. Seit dem 1. April 1951 erhält er Ruhegehalt nach dem Gesetz zur Regelung der Rechtsverhältnisse der unter Art 131 des GrundG fallenden Personen vom 11. Mai 1951 / 1. September 1953.

Der Kläger hält die Beklagte dagegen bereits mit Wirkung ab 25. August 1949 für verpflichtet, ihm das von ihm erdiente

Ruhegehalt eines Marineoberbaurats zu zahlen, und begehrt im Klageweg zu Lasten der Beklagten die Feststellung dieser Verpflichtung. Er ist der Meinung, seine Dienststelle, die Marinebahn, sei nicht fortgefallen und er habe sein Amt als Betriebsleiter und zwar in Beamteneigenschaft über den Zusammenbruch hinaus bis zur Erreichung der Altersgrenze beibehalten. In den Vorinstanzen hat der Kläger obgesiegt. Die Beklagte, die den Rechtsausführungen des Klägers entgegentritt und Art 131 GrundG sowie das Ausführungsgesetz hierzu auf den Kläger für anwendbar hält, verfolgt mit der Revision ihren Antrag auf Klagabweisung weiter. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht gründet seine Entscheidung auf folgende Überlegungen:

Der Kläger sei auch nach der Kapitulation und dem Inkrafttreten des KRG Nr 34 unmittelbarer Reichsbeamter geblieben. Die Marinebahn, eine Dienststelle gemäss § 1 Abs 1 Nr 1 a G 131, sei nicht ersatzlos weggefallen, ihre Aufgaben seien vielmehr im Sinn jener Bestimmung von der Vorortbahn Wilhelmshaven übernommen worden. Für eine Entscheidung der Bundesminister des Innern und der Finanzen über die Übernahme von Aufgaben der Bahn im Sinn des § 1 Abs 2 G 131 sei kein Raum. Als Vorortbahn W [REDACTED] sei die Marinebahn seit der Kapitulation ständig eine deutsche Dienststelle gewesen. Der Kläger habe über die Kapitulation hinaus sein Amt als Leiter bzw. örtlicher Betriebsleiter der Bahn bis zur Erreichung

der Altersgrenze behalten, bis zu jenem Zeitpunkt eine seinem Dienstrang als Oberbaurat entsprechende Tätigkeit ausgeübt und das dementsprechende Gehalt bezogen. Auch der Vertrag vom 22. Juni 1949 habe das von den Beteiligten damals irrtümlich verneinte Beamtenverhältnis des Klägers nicht zum Erlöschen gebracht. Da sonach § 1 Abs 1 Nr 1 a G 131 im Falle des - im Sinne von § 3 Ziff 1 G 131 entsprechend seiner früheren Rechtsstellung weiterverwendeten - Klägers nicht zutreffe, da der Kläger ferner nicht unter Kapitel II und III. G 131 falle, könne das Regelungsgesetz auf den Kläger nicht angewendet werden. Als örtlicher Betriebsleiter der Vorortbahn sei der Kläger anfänglich Reichsbeamter, sodann Zonenbeamter nach § 5 des Gesetzes über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr vom 12. September 1948 (WiGB1 S 95) gewesen. Seit dem 25. August 1949 sei er Bundesbeamter im Ruhestand. Das ergebe sich aus Art 130 GrundG in Verbindung mit Ziff V Nr 1, Ziff IV A Nr 4 Abs 2 der 2. VO zur Durchführung des Gesetzes zur vorläufigen Regelung der Rechtsverhältnisse der im Dienste des Bundes stehenden Personen vom 10. Oktober 1950 (BGB1 I, 726), den Bestimmungen des Bundespersonalgesetzes und des Bundesbeamtengesetzes. Die Anwendung des 2. Überleitungsgesetzes vom 21. August 1951 (BGB1 I, 774) komme für den Kläger nicht in Betracht.

Dem Berufungsgericht ist im Ergebnis, wenn auch nicht in vollem Umfang in der Begründung beizutreten.

II.

Ob der Kläger sein Klagbegehren im Hinblick auf Art 131 GrundG und das zu dieser Bestimmung vom Bund erlassene Ausführungsgesetz vom 11. Mai 1951 / 1. September 1953 zu Recht

geltend macht oder nicht, hängt davon ab, ob er von dem Anspruchsausschluss in § 77 G 131 betroffen wird oder nicht. Hierbei ist zu beachten, dass der in § 77 G 131 in Bezug genommene Art 131 GrundG und das sich an die Verfassungsbestimmung anschliessende Ausführungsgesetz nur Tatbestände regeln wollen, die infolge des Zusammenbruchs des Reichs regelungsbedürftig geworden und geblieben sind. Ist zwar das Dienstverhältnis eines Beamten aus politischen Gründen regelungsbedürftig geworden, ist es aber von einem bestimmten Zeitpunkt vor dem Inkrafttreten des Grundgesetzes und des Ausführungsgesetzes bereits im Sinn einer entsprechenden Wiederverwendung des Beamten endgültig geregelt worden, so fällt der betreffende Beamte von diesem Zeitpunkt an nicht mehr unter das Ausführungsgesetz zu Art 131 GrundG (vgl. Urteil des Senats vom 5. Juli 1954 - III ZR 53/53; auch BGHZ 15, 126 [128/97]). Erst recht trifft § 77 G 131 auf denjenigen Beamten nicht zu, dessen Dienstverhältnis zwar von dem Zusammenbruch berührt, aber mit Rücksicht darauf nicht regelungsbedürftig geworden ist, dass der Beamte unmittelbar nach dem 8. Mai 1945 "entsprechend" weiterverwendet worden ist. Ein solcher Tatbestand liegt hier vor.

1. Die Marinebahn Wilhelmshaven hat als Teil des Wehrmachtsvermögens im Eigentum des Deutschen Reichs gestanden. Wie anerkannt, ist das Deutsche Reich über die Kapitulation hinaus, mag es auch handlungsunfähig geworden sein, als Subjekt des Staats- und Verwaltungsrechts erhalten und damit wenigstens vorerst Eigentümer des Wehrmachtsvermögens geblieben. Die Marinebahn war, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, eine eigene Dienststelle des Deutschen Reichs gewesen.

An diesem Zustand änderte die Unterstellung der Marinebahn unter die Royal Navy und die Property Control nichts. Insoweit die Besatzungsmacht die Verwaltung der Marinebahn übernahm, nahm sie materiell deutsche Hoheitsbefugnisse wahr, und etwa von der Besatzungsmacht eingesetzte Amtsträger wurden grundsätzlich nicht Organe der Besatzungsmacht. Die Unterstellung der Bahn unter die treuhänderische Verwaltung des Oberfinanzpräsidenten in Ha [REDACTED] in dessen Eigenschaft als Abwicklungsstelle für Wehrmachtsvermögen stand im Einklang mit der Anordnung Nr 23 der britischen Militärregierung vom 10. Dezember 1945. Die Anordnung ordnete in der britischen Zone dem durch die Kapitulation handlungsunfähig gewordenen Deutschen Reich in Gestalt der Oberfinanzpräsidenten und der ihnen untergeordneten Behörden Organe bei. Durch die Anordnung wurde für die Erfassung und Verwaltung aller Grundstücke, die der Kontrolle der deutschen Wehrmacht unterstanden, darunter die dem Reich gehörigen, in jeder Provinz eine Abwicklungsstelle geschaffen, mit deren Leitung der zuständige Oberfinanzpräsident beauftragt wurde. Dieser hatte die Verwaltung des in seinem Dienstbereich gelegenen Wehrmachtsvermögens, das von der Militärregierung als Vermögen des Deutschen Reichs behandelt wurde, nach den Anweisungen der provinziellen Militärregierung zu führen und hatte gegebenenfalls über das Vermögen zu verfügen.

Die ihm in seiner Eigenschaft als Abwicklungsstelle des Wehrmachtsvermögens zugefallene Treuhandverwaltung über die Marinebahn brachte für den Oberfinanzpräsidenten Aufgaben mit sich, die seinem Aufgabenbereich wesensfremd waren. Diesem Umstand trug das Memorandum vom März 1947 und das Vertrags-

werk vom Juli 1947 Rechnung. Danach übertrug der Oberfinanzpräsident in kündbarer Weise die Verwaltung der Marinebahn auf die Reichsbahn zu dem Zweck, die bahntechnische und volkswirtschaftliche Ausnutzung der Bahn unter der Oberleitung der Reichsbahn vor sich gehen zu lassen. Dies geschah dann in der Weise, dass die Marinebahn, jetzt Vorortbahn, als eigener Betrieb erhalten blieb; die Bahn behielt ihre eigene Rechnungs- und Geschäftsführung bei, führte den Betrieb mit eigenem Personal weiter, über dessen Rechtsstellung besondere Vereinbarungen vorbehalten blieben; sie vergütete aus ihren Mitteln der Reichsbahn die Kosten der zentralen Verwaltung und blieb Träger der eine Eisenbahn treffenden Haftpflicht.

War dem aber so, dann wurde die Vorortbahn nicht eine einer Hauptverwaltung der Reichsbahn unterstellte Behörde und wurde bei der Schaffung der Verwaltung für Verkehr des Vereinigten Wirtschaftsgebietes nicht in diesen Aufbau eingegliedert. Die Vorortbahn war vielmehr, ohne dass sich an ihrem Rechtsträger und Inhaber etwas geändert hätte, ein ausserhalb der neugeschaffenen Verwaltung für Verkehr stehendes Beförderungsunternehmen, und zwar nach seiner ganzen Gestaltung und seinen sachlichen Mitteln derselbe Betrieb wie die ehemalige Marinebahn. An der Identität des Betriebs ändert es nichts, dass die Kleinbahn nach dem Zusammenbruch immer weniger militärischen und dann ausschliesslich zivilen Verkehrszwecken diente.

2. Im Zuge der Gründung der beklagten Bundesrepublik ist die Beklagte Eigentümer des dem Reich gehörenden aktiven Vermögens geworden; jedenfalls im Gebiet der britischen Zone wurde der unmittelbare Übergang des Reichsvermögens auf die

Beklagte durch Art 134 GrundG vollzogen (siehe u.a. BGHZ 3, 308; 8, 197). Damit erlangte die Beklagte auch das Eigentum an den zu dem Betrieb der Vorortbahn gehörenden Vermögens- teilen. Sie führte den Betrieb der Kleinbahn, die nunmehr bereits ausschliesslich zivilen Zwecken diente, in der Form unverändert fort, dass sie es bei der Führung des Betriebs durch die Reichsbahn, jetzt Bundesbahn, wie in dem Memorandum und dem Vertragswerk niedergelegt, beliess. Die Beklagte wurde damit Inhaber des Kleinbahnbetriebs. Wenn die Revision darauf verweist, dass der Betrieb einer rein innergemeind- lichen Verkehrseinrichtung eine rein kommunale Aufgabe sei, so verkennt sie, dass es für die Beurteilung der hier zu ent- scheidenden Rechtsbeziehungen nicht darauf ankommt, ob die Beklagte nach den ihr zustehenden Betätigungsbereichen einen Vorortverkehr unterhalten darf, sondern darauf, ob sie eine Vorortbahn tatsächlich betrieb.

3. Der Betrieb der W [REDACTED] Kleinbahn hat sich nach alledem ungeachtet des Zeitgeschehens kontinuierlich entwickelt. In dem Betrieb blieb der Kläger tätig. Wie er bis zu dem Zusammenbruch Betriebsleiter der Marinebahn war, so hatte er später - im deutschen Dienst - die Leitung der Vor- ortbahn inne, wenn auch unter der Aufsicht erst der Besatzungs- macht, dann deutscher Stellen; auch nach dem Inkrafttreten des Grundgesetzes blieb er in seinem Amt als örtlicher Be- triebsleiter der Kleinbahn. Seine Dienste wurden in unverän- derter Form nicht nur angenommen, sondern auch abgegolten; er wurde weiterhin aus der beamtenrechtlichen Besoldungsgrup- pe A 2 b weiterbesoldet. Diese "Identität des Arbeitsplatzes" in dem heute von der Beklagten fortgeführten Betrieb bedeutet rechtlich:

Der Kläger wurde nach dem Zusammenbruch des deutschen Reichs nicht dienstherrenlos. Sein zu dem Reich begründetes Dienstverhältnis wurde mit ihm vielmehr, und zwar auf beamtenrechtlicher Grundlage, fortgeführt. Es wurde durch den Zusammenbruch des Reichs und durch das Kontrollratsgesetz Nr 34, das vom 20. August 1946 datierte und erst zu einem Zeitpunkt in Kraft trat, als der Kläger schon über den Zusammenbruch hinaus weiter Dienst leistete, nur insoweit berührt, als der Kläger seiner ihm etwa zustehenden Rechte als Wehrmachtsangehöriger entkleidet wurde. Das Dienstverhältnis wurde auf die Beklagte übergeleitet, als sie die Vorortbahn als Eigentümer und Inhaber übernahm und den Kläger in seinem bisherigen Status weiterbeschäftigte. Zweizonenbeamter ist der Kläger, wie die Revision mit Recht ausführt, nicht gemäss § 5 des Gesetzes über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr vom 12. September 1948 geworden. Denn die Vorortbahn ist, wie unter 1) dargetan, nicht in den Aufbau der Verkehrsverwaltung eingegliedert worden.

An dem Bestand des Beamtenverhältnisses hat, wie das Berufungsgericht zutreffend gewürdigt hat, der Vertrag nichts geändert, den der Kläger am 22. Juni 1949 mit der von der Reichsbahn vertretenen Vorortbahn geschlossen hat. Das Berufungsgericht erwägt, dass der Kläger sich nur widerstrebend in die Rechtsstellung eines Angestellten habe fügen können, dass die Vertragsteile bei Eingehung des Vertrages fälschlich das Beamtenverhältnis des Klägers als erloschen angesehen hätten, und folgert daraus, der Vertrag habe das Beamtenverhältnis des Klägers nicht beendet. Ob es sich insoweit um eine das Revisionsgericht bindende Auslegung eines Vertrags durch das Berufungsgericht handelt, mag dahinstehen. Die Überprüfung des Vertragsinhalts könnte, wäre sie statthaft,

zu keinem anderen Ergebnis als zu dem führen: Die Vertragspartner wollten mit dem Vertrag nicht eine beamtenrechtliche Stellung des Klägers beseitigen, wollten sie vielmehr grundsätzlich gewahrt sehen und nur für den Fall, dass ein Beamtenverhältnis nicht bestehe, ein arbeitsrechtliches Dienstverhältnis begründen und es so ausgestalten, dass der Kläger nach Möglichkeit wie ein Beamter dastehe.

4. Auf Grund der vorstehend angestellten, den Besonderheiten des Streitfalles Rechnung tragenden Erwägungen hat die Beklagte mithin in Ansehung der in Rede stehenden Versorgungsleistungen an den Kläger die Verpflichtungen zu erfüllen, die dem öffentlichrechtlichen Dienstherrn aus dem Beamtenverhältnis des Klägers erwachsen. Ohne Belang ist, ob auch die von der Revision herangezogenen allgemeinen beamten- und versorgungsrechtlichen Bestimmungen eine solche Verpflichtung für die Beklagte ergeben oder nicht.

Tatsächlich hat nun die Beklagte von ihrem abweichenden Rechtsstandpunkt aus dem am 25. August 1949 infolge Erreichens der Altersgrenze aus dem aktiven Dienst geschiedenen Kläger zunächst keine Versorgung gewährt. Auch dieser Umstand kann jedoch nicht dazu führen, das Dienstverhältnis des Klägers als etwa teilweise regelungsbedürftig anzusehen und auf den Kläger die Ausschlussvorschrift des § 77 G 131 anzuwenden. Für die Frage, ob eine "nichtentsprechende" Versorgung auf andere als beamtenrechtliche Gründe zurückzuführen ist, ist zwar ebenso wie bei der Frage nach dem Verlust des Amtes grundsätzlich auf die rein tatsächliche Nichtzahlung der Versorgungsbezüge, den rein tatsächlichen Verlust des Amtes aus politischen Gründen abzustellen. Es muss jedoch feststehen, dass solche allgemeinen politischen Gründe überhaupt die Ur-

sache für die Nichtzahlung der (vollen) Versorgungsbezüge, den Verlust des Amts gewesen sind (siehe u.a. Urteil des Senats vom 5. Juli 1954 - III ZR 53/53 -). Dem Kläger ist aber nach seinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst eine Versorgung nur deswegen nicht gewährt worden, weil die Rechtslage zu seinen Ungunsten unter beamtenrechtlichen Gesichtspunkten unrichtig beurteilt worden ist. Dann aber ist die Zahlung von Versorgungsbezügen aus einem beamtenrechtlichen Grund unterblieben. Der Kläger kann daher nicht wegen der vorübergehenden Nichtzahlung der ihm zustehenden Versorgungsbezüge in den Personenkreis des Art 131 GrundG und die Vorschrift des § 77 G 131 einbezogen werden.

Ihm steht vielmehr, wie die Vordergerichte zutreffend entschieden haben, der Anspruch zu, dessen Feststellung er begehrt. Demgemäss ist die Revision der Beklagten mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Pagendarm

Rietschel

Dr. Kreft

Wolany

Dr. Hußla