

J.J.
32
III ZR 70/53

Verkündet am 4. November 1954
[REDACTED], Justizangestellter
als Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle

2532 078

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

In dem Rechtsstreit

des Organisten Bernhard F [REDACTED] aus L [REDACTED]
Dorf Nr. [REDACTED]

Klägers, Berufungsklägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

das Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch den Re-
gierungspräsidenten in M [REDACTED] i.W.,

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsbe-
klagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 28. Oktober 1954 unter Mit-
wirkung des Senatspräsidenten Prof. Dr. Geiger sowie der
Bundesrichter Dr. Pagendarm, Rietschel, Dr. Weber und
Dr. Beyer

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des
4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm
vom 4. Dezember 1952 aufgehoben und die Sache
zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung,
auch über die Kosten der Revision, an das Be-
rufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger war Eigentümer eines DKW-Personenkraftwagens, der im September 1939 stillgelegt wurde. Nach seinem Vorbringen hat der damals bei dem Landratsamt C[REDACTED] als Fahrbereitschaftsleiter tätig gewesene Angestellte F[REDACTED] im Frühjahr 1945, kurz vor dem Zusammenbruch, sich von der Inhaberin der Garage, in der der Wagen aufgebockt gewesen war, die Schlüssel zur Garage geben lassen und ohne förmliche schriftliche Beschlagnahme Motor und Batterie ausgebaut und weggenommen.

F[REDACTED] war am 1. Oktober 1941 vom Landrat in C[REDACTED] zum langfristigen Notdienst herangezogen worden. Er wurde zuerst dem Fahrbereitschaftsleiter als Geschäftsführer zugewiesen und dann mit Wirkung vom 1. September 1943 vom Landrat in C[REDACTED] zum Fahrbereitschaftsleiter für den Kreis C[REDACTED] bestellt. In einem darüber aufgenommenen Protokoll vom gleichen Tag, das von F[REDACTED] und dem Landrat im Auftrag des Oberpräsidenten - Bevollmächtigter für den Nahverkehr - unterschrieben worden ist, ist darüber folgendes festgehalten:

"Arnold F[REDACTED] ... wird ab 1. September 1943 für die Dauer des Krieges nach Maßgabe der Allgemeinen Tarifordnung (ATO) und Tarifordnung A für Gefolgschaftsmitglieder im öffentlichen Dienst (TO.A.) der Allgemeinen Dienstordnung zu diesen Tarifordnungen (ADO.), der Gemeinsamen Dienstordnungen für Verwaltungen und Betriebe des Reiches und der besonderen Dienstordnung für Angestellte des Reichsverkehrsministeriums unter Einreihung in die Vergütungsgruppe V b bei dem Oberpräsidenten - Bevollmächtigten für den Nahverkehr - ins Angestelltenverhältnis übernommen ..." (Bl 24 d. Personalakten).

Der Kläger hat Klage erhoben mit dem Antrag, das beklagte Land zur Zahlung von 1.356,70 DM nebst Zinsen zu verurteilen. Er hat dazu vorgetragen, die formlose Inanspruchnahme des Motors und der Batterie seien unge-

- 3 -

setzungsgewesen. F. habe dadurch seine Amtspflicht schuldhaft verletzt. Dafür habe das beklagte Land als Rechtsnachfolgerin des Landes Preussen einzustehen.

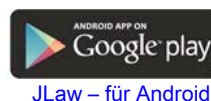
Das beklagte Land hat die Abweisung der Klage beantragt. Es hat seine Passivlegitimation bestritten, da F. Angestellter des Kreises gewesen sei. Selbst wenn das aber nicht der Fall gewesen sei, so sei er nicht Angestellter des Landes Preussen, sondern Reichsangestellter gewesen. Eine Haftung des Landes könne dann ebenfalls nicht eintreten, da dieses nicht Rechtsnachfolger des Reiches geworden sei.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht die Berufung des Klägers zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Anspruch weiter. Das Landgericht beantragt die Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht geht davon aus, daß F. zur Zeit der behaupteten Beschlagnahme nicht Kommunalangestellter des Kreises C., sondern Reichsangestellter gewesen sei. Das beklagte Land könne nicht als Rechtsnachfolger des Reiches behandelt werden, deshalb sei seine Passivlegitimation zu verneinen. Das Berufungsgericht kommt daher zu einer Abweisung der Klage.



1) Der Auffassung des Berufungsgerichts, daß F. im Zeitpunkt der Inanspruchnahme Reichsangestellter gewesen ist, ist zuzustimmen. Der Senat hat zwar bereits entschieden, daß die Fahrbereitschaftsleiter auf Grund des Runderlasses des Reichsministers des Innern vom 8. März 1943 (MinBliv 412), soweit sie nicht im Beamtenverhältnis standen, mit dem 1. April 1943 Angestellter des Kreiskommunalverbandes geworden sind und daß sie auch bei späteren Einstellungen infolgedessen Kreisangestellte wurden (BGHZ 6, 215). Das Berufungsgericht hat sich mit dieser Entscheidung auseinandergesetzt und die Anwendbarkeit des Runderlasses auf die Fahrbereitschaftsleiter bezweifelt, hat diese Frage aber nicht endgültig entschieden, da F. jedenfalls schon nach dem Protokoll vom 1. September 1943 ausdrücklich als Reichsangestellter übernommen worden sei.

Das läßt keinen Rechtsirrtum erkennen. Die Frage, ob F. auf Grund des Erlasses vom 8. März 1943 als Kreisangestellter hätte eingestellt werden müssen, kann in der Tat auf sich beruhen bleiben, da sich aus dem Protokoll über die Übernahme des Klägers seine Einstellung als Reichsangestellter eindeutig ergibt. Das Protokoll wurde von dem Landrat im Auftrag des Oberpräsidenten unterschrieben. F. wurde ausdrücklich "bei dem Oberpräsidenten - Bevollmächtigter für den Nahverkehr - ins Angestelltenverhältnis übernommen". Auch wurde in dem Protokoll u.a. ausdrücklich auf die für F. geltenden gemeinsamen Dienstordnungen für die Verwaltungen und Betriebe des Reichs und die besonderen Dienstordnungen für Angestellte des Reichsverkehrsministeriums hingewiesen. Deshalb muß F. auch als Reichsangestellter angesehen werden, gleichviel ob dies dem Runderlaß vom 8. März 1943 entsprach oder nicht.

2) Das Berufungsgericht hat hieraus nun gefolgert, daß das beklagte Land für den Anspruch des Klägers deshalb nicht passiv legitimiert sei, weil es nicht als Rechtsnachfolger des Reichs angesehen werden könne. Der Kläger könne sich nur an den Reichsfiskus halten und müsse deshalb die Regelung der Begleichung der Reichsschulden abwarten.

Die hiergegen gerichtete Rüge der Revision ist begründet. Nach den in dem Urteil des Senats über die Funktionsnachfolge (BGHZ 8, 169) entwickelten Grundsätzen haftet ein Land grundsätzlich dann und insoweit für die Verbindlichkeiten des Reichs aus Amtspflichtverletzung seiner früheren Beamten, als das Land die rechtsstaatlichen Funktionen des Reichs für sein Gebiet übernommen hat. Das war hier aber der Fall.

Vor dem Zusammenbruch waren die Fahrbereitschaften bei den Kreisen ein Teil der unmittelbaren Reichsverwaltung, also nicht eine Auftragsangelegenheit der Kreise (vgl. BGHZ 6, 215 [222]). Nach dem Zusammenbruch wurden Grundlage für die organisatorische Gestaltung der Straßenverkehrsverwaltung in Westfalen die Rundschreiben des Oberpräsidenten der Provinz Westfalen vom 29. Mai und 15. Juni 1945. Danach wurden bei den Stadt- und Landkreisen Straßenverkehrsämter gebildet.

In dem an die Landräte und Oberbürgermeister der Provinz gerichteten Rundschreiben vom 29. Mai 1945 wird zunächst mitgeteilt, daß für Angelegenheiten des Straßenverkehrs als Abteilung des Oberpräsidiums eine Straßenverkehrsdirektion gebildet worden ist und daß bei den Regierungspräsidenten der Provinz Beauftragte für Angelegenheiten des Straßenverkehrs eingesetzt werden. Im Anschluß daran wird bestimmt: "Bei den Stadt- und Landkreisen sind Straßenverkehrsämter zu bilden", denen u.a.

die Aufgaben der Fahrbereitschaften zu übertragen sind, und deren Leiter der Bestätigung durch den Oberpräsidenten bedürfen. In dem Rundschreiben vom 15. Juni 1945, ebenfalls an die Landräte und Oberbürgermeister gerichtet, heißt es unter Bezugnahme auf den Erlaß vom 29. Mai 1945, daß damit "den unteren Verwaltungsbehörden die Bildung von Straßenverkehrsämtern aufgegeben worden sei. Das Rundschreiben fährt dann fort: "Diese Dienststellen sind ein Teil der Kreisverwaltung. Die Besetzung mit dem erforderlichen Personal ist eigene Angelegenheit der unteren Verwaltungsbehörde ... Die Aufbringung der Kosten und zwar sowohl der persönlichen wie der sächlichen ist Aufgabe der Kreisverwaltung ... Die auf Reichskosten für die Fahrbereitschaften beschafften Ausstattungsgegenstände werden den Straßenverkehrsämtern zu Eigentum überlassen."

Die Bedeutung und Tragweite dieser Entschlüsse ist, wie der mitgeteilte Wortlaut ergibt, unklar. Es läßt sich ihnen insbesondere nicht entnehmen, ob damit eine Änderung der Aufgabenverteilung im Bereich des Straßenverkehrswesens zwischen Staat und Landkreis gegenüber der Aufgabenverteilung auf diesem Gebiet in der letzten Zeit vor dem Zusammenbruch herbeigeführt werden sollte oder ob damit nur unter einstweiliger Fortführung des früheren Zustandes die Verwaltungszuständigkeiten innerhalb der Behörden klargestellt werden sollte. Entscheidend für die Auslegung im letzteren Sinn spricht folgendes: Beide Entschlüsse stammen aus der Zeit unmittelbar nach dem Zusammenbruch; sie sind erste Äußerungen der sich in diesen Wochen allmählich auf überörtlicher Ebene wieder organisierenden staatlichen Verwaltung. An die Entscheidung einer so grundsätzlichen Frage wie die der Neuordnung der Aufgabenverteilung zwischen Staat und Landkreis als Selbst-

verwaltungskörperschaft war damals noch nicht zu denken. Sie wurde tatsächlich auch, wie die weitere Entwicklung ergab, erst in den Jahren 1946/48 getroffen. Im Mai/Juni 1945 ging es nur darum, zunächst einmal die Behörden wieder funktionsfähig zu machen. Das bedeutet aber, daß sich nach dem Zusammenbruch an der Stellung der Fahrbereitschaften für den Bereich der Landkreise - jetzt Straßenverkehrsämter - als unmittelbare Staatsbehörden grundsätzlich nichts geändert hat. Daraus folgt, daß diese Funktion des Reichs nicht auf die Landkreise als Selbstverwaltungskörper, sondern auf sie als Staatsbehörden der unteren Verwaltungsstufe übergegangen sind. Spitze dieser Verwaltung war damals der Oberpräsident als Inhaber der höchsten deutschen Staatsgewalt im Bereich der Provinz Westfalen. Seine Funktionen und die Funktionen der ihm nachgeordneten Behörden sind dem sich später bildenden Land Nordrhein-Westfalen zuzurechnen, in das die Provinz Westfalen und die nördliche Rheinprovinz aufgegangen sind. Dabei ist es unerheblich, ob und wann in der Folgezeit die Kreise die Aufgaben der Straßenverkehrsämter als Auftragsangelegenheit übernommen haben. Der "alte Funktionsträger", d.h. das Land, ist nicht untergegangen, noch hat es seine Funktionsfähigkeit verloren, so daß insoweit für einen weiteren Haftungsübergang auf die Kreise kraft Funktionsnachfolge kein Platz ist. Eine ausdrückliche Überleitung dieser Haftung vom Land auf den Kreis durch Gesetz hat nicht stattgefunden.

3) Da die Passivlegitimation des Landes somit zu bejahen ist, kann das angefochtene Urteil mit der gegebenen Begründung nicht aufrechterhalten bleiben. Der Senat ist jedoch nicht in der Lage, in der Sache

selbst zu entscheiden, da das Berufungsgericht - von seinem Standpunkt aus folgerichtig - sich abgesehen von der Frage der Passivlegitimation mit dem Vorbringen des Klägers noch nicht auseinandergesetzt hat.

Das angefochtene Urteil war daher aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuweisen.

Dr. Geiger	Dr. Pagendarm ist erkrankt und da- durch verhindert, seine Unterschrift beizufügen.	Rietschel
	Dr. Geiger	

Dr. Weber	Dr. Beyer
-----------	-----------