

52. 1. Haftet das Unternehmen „Reichsautobahnen“ oder die Deutsche Reichsbahn für den Ersatz des Schadens, den ein dem Unternehmen „Reichsautobahnen“ zur Dienstleistung zugeteilter Beamter, Angestellter oder Arbeiter der Deutschen Reichsbahn in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt einem Dritten schuldhaft zufügt?

2. Werden die Unternehmerarbeiter an der Reichsautobahn in Ausübung öffentlicher Gewalt im Sinne des Art. 131 WeimVerf. betreut?

BOB. § 839. WeimVerf. Art. 131. Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 27. Juni 1933 (RGBl. II S. 509) in der Fassung des Gesetzes vom 18. Dezember 1933 (RGBl. I S. 1081). Erste Verordnung zur Durchführung dieses Gesetzes vom 7. August 1933 (RGBl. II S. 521) in der Fassung der Zweiten Durchführungsverordnung vom 8. März 1935 (RGBl. II S. 177). Satzung der Gesellschaft „Reichsautobahnen“ vom 10./22. August 1933

(RMBl. S. 439). Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der „Reichsautobahnen“ vom 1. Juni 1938 (RMBl. II S. 207). Dritte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 1. Juni 1938 (RMBl. II S. 208). Drittes Gesetz zur Änderung dieses Gesetzes vom 25. Juli 1938 (RMBl. I S. 951). Viertes Gesetz zur Änderung dieses Gesetzes vom 29. Mai 1941 (RMBl. I S. 309). Neufassung des Reichsautobahngesetzes vom 29. Mai 1941 (RMBl. I S. 313). Vierte Verordnung zur Durchführung dieses Gesetzes vom 29. Mai 1941 (RMBl. I S. 311). Neufassung der Verordnung zur Durchführung des Reichsautobahngesetzes vom 29. Mai 1941 (RMBl. I S. 315). Satzung der „Reichsautobahnen“ vom 1./3. Juni 1938 (RMBl. S. 374).

III. Zivilsenat. Urt. v. 4. Februar 1942 i. S. Reichsautobahnen u. a. (Bekl.) w. R. (Kl.). III 69/41.

- I. Landgericht Bayreuth.
- II. Oberlandesgericht Bamberg.

Der Erstbeklagte, Reichsbahnoberinspektor G., war seit dem 1. Mai 1934 dem zweitbeklagten Unternehmen Reichsautobahnen, und zwar dessen Oberster Bauleitung in N., zur Dienstleistung zugeteilt und dort seit dem Jahre 1935 im „Sozialen Büro für Unterkunft“, dann als „Beauftragter für die soziale Betreuung der Unternehmerarbeiter“ tätig. Auf Grund des schriftlichen Auftrags seiner Dienststelle vom 6. Juni 1936 hatte er in der Zeit vom 8. bis 11. Juni 1936 mit Kraftwagen eine Dienstreise nach R.-S. zum Zwecke der „Kantinenrevision, Lagerkontrolle und Bestimmung der Aufstellplätze für Lager“ zu machen. Als Fahrer wurde ihm der ebenfalls von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft der Obersten Bauleitung des Zweitbeklagten in N. zur Dienstleistung zugeteilte Kraftwagenführer R. beigegeben. Die Dienstreise wurde mit einem Dienstkraftwagen ausgeführt. Am letzten Tage der Reise, am 11. Juni 1936, hatte G. vormittags eine Lagerkontrolle in L. vorgenommen, wo er auch eine Besprechung mit dem Bauführer S. der Unternehmerfirma T. hatte. Anschließend, kurz vor 12 Uhr, fuhr er mit S. in dessen Kraftwagen nach B. zu einem Kaffee. R. folgte auf Veranlassung des G. mit dem Dienstkraftwagen, in dem noch ein Angestellter des Zweitbeklagten mitfuhr. In dem Kaffee tranken G. und R. neben Kaffee Kirchwasser

in solchem Ausmaße, daß sie stark angetrunken waren. Gegen 14 Uhr traten beide mit dem Dienstkraftwagen die Weiterreise an, in der Absicht, noch das Arbeitslager am Fuße des B. Berges zu kontrollieren und von dort aus die Rückreise anzutreten. Im Ausgange von B. kam ihnen der Kläger auf seinem Kraftrad, auf dem auch sein Vater mitfuhr, entgegen. Obwohl der Kläger vorschriftsmäßig die rechte Straßenseite einhielt, fuhr R. mit seinem Wagen das Kraftrad an. Der Zusammenstoß hatte für den Kläger und seinen Vater schwere Folgen. Während der Vater eine so schwere Kopfverletzung erlitt, daß der Tod eintrat, trug der Kläger Brüche des linken Unter- und Oberschenkels sowie verschiedener Finger davon; außerdem wurde ihm der linke Fuß in Höhe der Mitte der Mittelfußknochen abgequetscht, so daß er abgenommen werden mußte. Das linke Bein ist um 7 cm verkürzt. G. und ein im Wagen mitfahrender Angestellter wurden ebenfalls verletzt.

Der Zweitbeklagte hat als Halter des Kraftwagens dem Kläger den aus dem Unfall entstandenen Schaden auf Grund der Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes teilweise erstattet und zahlt ihm eine Rente von monatlich 112 RM. Der Kläger verlangt von den Beklagten als Gesamtschuldnern über diese Leistungen hinaus eine monatliche Rente von noch 64,50 RM. vom 1. August 1936 bis zu seinem vollendeten 65. Lebensjahre, da die Aufwendungen in seiner Landwirtschaft für eine andere Arbeitskraft wegen des Ausfalls seiner Arbeitskraft 176,83 RM. betragen, ferner die Zahlung eines Schmerzensgeldes in Höhe von 8000 RM. und die Feststellung, daß die Beklagten gesamtschuldnerisch verpflichtet seien, ihm allen weiteren aus dem Unfall entstandenen und noch entstehenden Schaden zu ersetzen. Für diesen Schaden habe der mitbeklagte G. gemäß §§ 823 flg. BGB., der Zweitbeklagte auf Grund des Art. 131 WeimVerf. in Verbindung mit § 839 BGB. sowie nach §§ 31, 89, 831 BGB. aufzukommen, weil G. und R. den Unfall fahrlässig herbeigeführt hätten.

Die Beklagten bestreiten den Anspruch. Der erstbeklagte G. meint, weil es sich um eine Dienstfahrt gehandelt habe, müsse nicht er, sondern seine Dienstbehörde für den Schaden eintreten. Der Zweitbeklagte lehnt für den Fall der Anwendbarkeit des Art. 131 WeimVerf. und des § 839 BGB. seine Haftung für den Schaden deshalb ab, weil im Sinne der ersten Gesetzesbestimmung nicht er der Dienstherr

des G. und des R. gewesen sei, sondern die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, zu der G. als bei ihr angestellter Beamter und R. als Angestellter im Dienstverhältnis gestanden hätten. Er macht auch geltend, daß die Fahrt des G. und des R. nicht in Ausübung öffentlicher Gewalt, sondern in Wahrnehmung bürgerlichrechtlicher Belange des Zweitbeklagten geschehen, daß insbesondere der Absteiger nach B. eine Vergnügungsfahrt gewesen sei und mit der dem G. obliegenden Dienstverrichtung in keinem inneren Zusammenhange gestanden habe. Eine Haftung des Zweitbeklagten aus § 831 BGB. sei nicht begründet, weil er hinsichtlich des G. und R. seiner Auswahl- und Überwachungs-pflicht genügt habe.

Das Landgericht hat den Zweitbeklagten verurteilt, an den Kläger ein Schmerzensgeld von 6000 RM. und für die Zeit vom 1. August 1936 bis zum vollendeten 65. Lebensjahr des Klägers eine vierteljährlich im voraus zahlbare Rente von monatlich 38 RM. zu zahlen; es hat weiter dem Feststellungsanspruch entsprochen. Die Klage gegen G. und R. hat es abgewiesen.

Gegen das Urteil legte der Zweitbeklagte mit dem Ziele völliger Klageabweisung Berufung ein. Die Anschlußberufung des Klägers erstrebte die Zuerkennung des vollen verlangten Schmerzensgeldes in Höhe von mindestens 8000 RM. nebst Zinsen. Er legte außerdem insoweit Berufung ein, als die Klage gegen G. abgewiesen worden war. Das Verfahren gegen diesen Beklagten ist ausgesetzt worden. Das Berufungsgericht hat durch Teilurteil die Berufung des Zweitbeklagten zurückgewiesen und auf die Anschlußberufung dem Kläger 4 v. H. Zinsen zu dem Schmerzensgeld von 6000 RM. zuerkannt, im übrigen auch die Anschlußberufung zurückgewiesen.

Die Revision des Zweitbeklagten hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Das angefochtene Urteil hat nur über die gegen den Zweitbeklagten, das Unternehmen „Reichsautobahnen“, gerichtete Klage entschieden. Insoweit stützt sich die Klage in erster Linie auf Art. 131 WeimVerf. in Verbindung mit § 839 BGB. Nach diesen Bestimmungen trifft, wenn ein Beamter in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt, die Verantwortlichkeit den Staat oder die Körperschaft, in deren Dienst der Beamte steht. Für die Frage,

welche Körperschaft im gegebenen Falle haftet, kommt zunächst folgendes in Betracht:

Durch das Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 27. Juni 1933 — Reichsautobahngesetz — in der Fassung des Gesetzes vom 18. Dezember 1933 wurde die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ermächtigt, zum Bau und Betrieb eines leistungsfähigen Netzes von Kraftfahrbahnen ein Zweigunternehmen zu errichten, welches den Namen „Reichsautobahnen“ tragen sollte. Es wurde bestimmt, daß das Unternehmen eine juristische Person des öffentlichen Rechts sei (§ 1). Die Kraftfahrbahnen wurden zu öffentlichen Wegen erklärt, die ausschließlich für den allgemeinen Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt sein sollten (§ 2). Das Unternehmen „Reichsautobahnen“ erhielt das ausschließliche Recht zum Bauen und Betreiben der Kraftfahrbahnen und der auf ihnen befindlichen Nebenbetriebe (§ 3). Die Reichsregierung übernahm die Aufsicht über das Unternehmen „Reichsautobahnen“ (§ 4). Die Verwaltung und Vertretung des Unternehmens „Reichsautobahnen“ wurde der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft übertragen (§ 5 Abs. 2). Dem Unternehmen „Reichsautobahnen“ wurde zur Erfüllung seiner Aufgaben das Enteignungsrecht verliehen (§ 9). Nach der Ersten Verordnung zur Durchführung dieses Gesetzes vom 7. August 1933 — § 7 und § 15 Abs. 1 Nr. 1 in der Fassung der Zweiten Durchführungsverordnung vom 8. März 1935 — errichtete die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gemäß jenen Bestimmungen als Zweigunternehmen die Gesellschaft „Reichsautobahnen“ als selbständige juristische Person des öffentlichen Rechts mit dem ausschließlichen Recht zum Bauen und Betreiben von Kraftfahrbahnen (§§ 1 und 8). Im § 13 wurde das Enteignungsrecht der Gesellschaft und im § 15 das Aufsichtsrecht der Reichsregierung über die Gesellschaft näher geregelt und bestimmt, daß sie befugt sei, ihre Aufsichtsrechte ganz oder teilweise auf den Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen zu übertragen und ihn mit der Durchführung aller ihr notwendig erscheinenden Maßnahmen zu betrauen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erließ weiter gemäß §§ 2 und 3 der letztbezeichneten Verordnung unter dem 10. August 1933, genehmigt am 22. August 1933, die Satzung der Gesellschaft „Reichsautobahnen“, in der als Organe der Gesellschaft der Verwaltungsrat und der Vorstand vorgesehen sind (Nr. 3 flg.). Der Vorstand vertritt die Gesellschaft gerichtlich und außergerichtlich

(Nr. 10). Für den Bau der Kraftfahrbahnen bildet die Gesellschaft „Reichsautobahnen“ besondere Geschäftsstellen. Die Geschäftsstellen werden im Einvernehmen mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in erster Linie mit Reichsbahnbeamten besetzt. Durch Vereinbarung der Gesellschaft „Reichsautobahnen“ mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft können einzelne Reichsbahnbeamte und Reichsbahnstellen beauftragt werden, Geschäfte der Gesellschaft „Reichsautobahnen“ in deren Namen und auf deren Rechnung zu führen. In diesen Fällen hat die Gesellschaft „Reichsautobahnen“ der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Selbstkosten zu erstatten. Während der Tätigkeit für die „Reichsautobahnen“ erhalten die der Gesellschaft überwiesenen Reichsbahnbeamten ihre sachlichen Weisungen von der Gesellschaft „Reichsautobahnen“ (Nr. 13).

An der Hand dieser Regelung, die für das Unternehmen oder die Gesellschaft „Reichsautobahnen“ zur Zeit des schadensstiftenden Ereignisses (11. Juni 1936) bestand, ist die hier streitige Frage zu beurteilen, ob nach Art. 131 WeimVerf. in Verbindung mit § 839 BGB. die Deutsche Reichsbahn oder das Unternehmen „Reichsautobahnen“ haftet, wenn ein für das Unternehmen tätiger Beamter, Angestellter oder Arbeiter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft einem Dritten in Ausübung ihm anvertrauter öffentlicher Gewalt einen Schaden zufügt. In Verfolg der Neuordnung der Verhältnisse der Deutschen Reichsbahn durch das Gesetz vom 10. Februar 1937 (RGBl. II S. 47) wurde zwar auch die Ordnung des Unternehmens „Reichsautobahnen“ durch das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der „Reichsautobahnen“ vom 1. Juni 1938, die Dritte Verordnung zur Durchführung des Reichsautobahngesetzes vom 1. Juni 1938, das Dritte Gesetz zur Änderung dieses Gesetzes vom 25. Juli 1938 sowie das Vierte Gesetz zur Änderung dieses Gesetzes vom 29. Mai 1941 (RGBl. I S. 309) — vgl. die neue Fassung des Reichsautobahngesetzes vom 29. Mai 1941 — und die Vierte Verordnung zur Durchführung dieses Gesetzes vom 29. Mai 1941 — vgl. die neue Fassung der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes vom 29. Mai 1941 — insofern geändert, als durch sie die Dienststellen der „Reichsautobahnen“ zu Reichsbehörden erklärt wurden (§ 1 Abs. 2 des Gesetzes vom 1. Juni 1938 in der Fassung vom 29. Mai 1941) und die — weiter bestehende — enge Zusammenarbeit zwischen ihr und der Deutschen Reichsbahn an Stelle ihrer bisherigen

Verwaltung und Vertretung durch letztere durch die von dem Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister und Reichsminister der Finanzen zu erlassende Satzung der „Reichsautobahnen“ (vgl. die unter dem 3. Juni 1938 genehmigte Satzung vom 1. Juni 1938) sichergestellt wurde (§ 5 Abs. 2 des Gesetzes in der neuen Fassung). Diese Änderung berührt aber die Beurteilung jener Frage nicht weiter. Insbesondere findet danach keine Haftung des Deutschen Reiches an Stelle des Unternehmens „Reichsautobahnen“, an die angesichts der Erklärung der Dienststellen der „Reichsautobahnen“ zu Reichsbehörden gedacht werden könnte, statt. Jene Neuordnung der Verhältnisse der „Reichsautobahnen“ hat an der Rechtsgestalt des Unternehmens „Reichsautobahnen“ als juristischer Person des öffentlichen Rechts (§ 1 Satz 2 des Reichsautobahngesetzes) nichts geändert. Soweit daran nach der Fassung des Gesetzes vom 1. Juni 1938 Zweifel bestehen konnten, waren sie schon nach der Dritten Verordnung zur Durchführung des Reichsautobahngesetzes vom 1. Juni 1938 nicht berechtigt. Denn diese Verordnung, die in ihren wesentlichen Punkten nur eine Änderung der Satzung (Vorstand und Beirat statt Vorstand und Verwaltungsrat als Organe des Unternehmens; Erlaß durch den Generalinspekteur für das Deutsche Straßenwesen statt durch die Reichsbahn-Gesellschaft im Einverständnis mit ihm) brachte, ging im übrigen von dem Weiterbestehen des Reichsautobahngesetzes und damit seines § 1 Satz 2 aus. Dasselbe gilt von der von dem Generalinspekteur auf Grund dieser Verordnung erlassenen, vorbezeichneten Satzung (vgl. besonders Nr. 1 daf.), in welcher der Vorstand weiter zum gesetzlichen Vertreter des Unternehmens erklärt und für dieses der allgemeine Gerichtsstand bestimmt wurde (Nr. 8 und 9 daf.). Daß das Unternehmen als selbständige öffentlichrechtliche Körperschaft fortbesteht, wird schließlich noch durch die Neufassung des Reichsautobahngesetzes vom 29. Mai 1941 hergestellt. Diese enthält die Bestimmung des § 1 Satz 2 ebenfalls unverändert, und es ist ihr nur gemäß dem Gesetz vom 1. Juni 1938 als Absatz 2 die Erklärung der Dienststellen der Reichsautobahnen zu Reichsbehörden angefügt worden. Dadurch ist das Unternehmen nicht etwa zu einem Zweige der Reichsverwaltung geworden und auf das Reich übergegangen. Vielmehr hat es seine eigene Rechtspersönlichkeit mit gesetzlicher Vertretung behalten, und es bleibt weiter im gegebenen Falle seine Sachverpflichtung zu prüfen.

Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts (u. a. RGZ. Bd. 125 S. 11, Bd. 126 S. 81/83, Bd. 137 S. 38, Bd. 140 S. 126, Bd. 152 S. 385 [388/389]) haftet für Amtspflichtverletzungen eines Beamten diejenige öffentlichrechtliche Körperschaft, in deren Dienst der Beamte steht, regelmäßig also diejenige, von der er angestellt worden ist, während es nicht darauf ankommt, von wem sich die von ihm ausgeübte öffentliche Gewalt herleitet. Nr. 13 der oben angeführten Satzung des Unternehmens „Reichsautobahnen“ sah vor, daß die für den Bau der Kraftfahrbahnen zu bildenden besonderen Geschäftsstellen in erster Linie mit Reichsbahnbeamten zu besetzen waren, die aber Beamte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft blieben; weiter, daß durch Vereinbarung mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft einzelne Reichsbahnbeamte und Reichsbahnstellen beauftragt wurden, Geschäfte der Gesellschaft „Reichsautobahnen“ in deren Namen und auf deren Rechnung zu führen. Die so dem Unternehmen zugeteilten Beamten, Angestellten oder Arbeiter blieben ebenfalls weiter in Dienstverhältnis zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, von der auch ihre Personalverhältnisse verwaltet wurden; aber sie erhielten während ihrer Tätigkeit für die Reichsautobahnen ihre sachlichen Weisungen von der Gesellschaft „Reichsautobahnen“, die auch der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Selbstkosten für sie zu erstatten hatte. Zu solchen Reichsbahnbeamten und Angestellten gehörten nach dem Sachverhalt der Reichsbahnoberinspektor G. und der Kraftwagenführer R.

Wenn auch die den Reichsautobahnen für bestimmte Geschäfte besonders zugeteilten Reichsbahnbeamten, wie bemerkt, im Dienstverhältnis zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft verblieben, so erscheint es doch gerechtfertigt, sie mit den Vorinstanzen im Sinne des Art. 131 WeimVerf. als „im Dienste“ des Unternehmens „Reichsautobahnen“ stehend anzusehen. Dieses besaß, wie bemerkt, eine eigene Rechtspersönlichkeit mit entsprechenden Organen (Verwaltungsrat und Vorstand) und eigener gesetzlicher Vertretung durch den Vorstand (§ 3 der Ersten DurchfVO. vom 7. August 1933 und Nr. 3 flg., 10 der Satzung) und hatte eigenes Vermögen und eine selbständige Finanzgebarung (§§ 6 und 7 der genannten Verordnung, Nr. 11 und 12 der Satzung). Die dem Unternehmen zugeteilten Reichsbahnbeamten waren für dieses allein tätig, und die mit ihren Stellungen verbundenen Unkosten (Gehälter und Löhne) trug im

Ergebnis, durch Rückvergütung an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, das Unternehmen. Es entspricht dem Grundgedanken des Art. 131 WeimVerf., diejenige öffentlichrechtliche Körperschaft, die in solcher Weise uneingeschränkt über die Dienste eines, wenn auch von einer anderen Körperschaft angestellten Beamten verfügt und der die Ergebnisse seiner Tätigkeit zugute kommen, auch für die in Ausübung seines Dienstes hoheitlicher Art Dritten schuldhafterweise zugefügten Schäden eintreten zu lassen.

Sofern also der Reichsbahnoberinspektor G. zur Zeit des Unfalls in Ausübung ihm von dem Unternehmen „Reichsautobahnen“ anvertrauter öffentlicher Gewalt tätig war und dabei dem Kläger schuldhafterweise einen Schaden zugefügt hat, hat die Zweitbeklagte, nicht die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, dafür einzutreten. Bei dem Kraftwagenführer K., der nicht in einem Beamtenverhältnis, sondern in einem Angestelltenverhältnis zu der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft stand, ergibt sich, sofern auch er bei der Unglücksfahrt in Ausübung öffentlicher Gewalt gehandelt hat, dieselbe Folge ohne weiteres. Denn bei einer in einem bürgerlichen Dienstverhältnis tätigen Person kommt es nach feststehender Rechtsprechung nur darauf an, von welcher Seite sie mit der Ausübung der öffentlichen Gewalt betraut worden ist (RGZ. Bd. 142 S. 190 [196/197], Bd. 158 S. 95 [98/99]). Das ist hier der Zweitbeklagte. Danach ist der Zweitbeklagte für den Anspruch des Klägers aus Art. 131 WeimVerf. in Verbindung mit § 839 BGB. der richtige Beklagte.

Mit Recht hat das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Landgericht angenommen, daß die dem Reichsbahnoberinspektor G. obliegende Aufgabe, die soziale Betreuung der bei dem Bau der Reichsautobahn beschäftigten Unternehmerarbeiter, eine hoheitliche ist. Das Unternehmen „Reichsautobahnen“ erhielt auf Grund des Gesetzes vom 27. Juni 1933 mit dem Bau und dem Betriebe der Kraftfahrbahnen, wie schon in dem Urteil RGZ. Bd. 159 S. 129 [131] dargelegt ist, Aufgaben staatshoheitlicher Natur übertragen. Das besagt freilich nicht, daß die gesamte Betätigung des Unternehmens in Erfüllung dieser Aufgaben ohne weiteres als Ausübung öffentlicher Gewalt erscheinen müßte. Das Reichsgericht hat wiederholt ausgesprochen (u. a. RGZ. Bd. 158 S. 83 [89], Bd. 161 S. 341 [345], Bd. 166 S. 1 [8 mit Nachweisungen]), daß das öffentliche Gemeinwesen und die öffentlichrechtliche Körperschaft sich zur Erreichung eines

hoheitlichen Zweckes auf das Gebiet des bürgerlichen Rechts begeben und der sich dort anbietenden Rechtsmöglichkeiten bedienen kann. Ob und inwieweit das auch für das Unternehmen „Reichsautobahnen“ in Frage kommt, kann dahinstehen. Die soziale Betreuung der an den Reichsautobahnen beschäftigten Unternehmerarbeiter, die im besonderen dem nationalsozialistischen Gedankengut entsprungen ist und als Ausfluß staatlicher Fürsorge erscheint, liegt jedenfalls auf staatshoheitlichem Gebiete. Welche Bedeutung die Reichsregierung gerade solcher Fürsorge allgemein beimißt, zeigt schon der Umstand, daß sie die dabei zu beachtenden Grundsätze in einem besonderen Gesetze, dem Gesetz über die Unterkunft bei Bauten vom 13. Dezember 1934 (RGBl. I S. 1234), festgelegt und in der Ausführungsverordnung zu diesem Gesetze vom 10. Januar 1935 (RGBl. I S. 10) näher ausgestaltet hat.

Die Oberste Bauleitung der Reichsautobahnen in R. hat denn auch in Erfüllung dieser Fürsorgepflicht für die Unternehmerarbeiter ein besonderes „soziales Büro für Unterkunft“ eingerichtet, dessen Aufgabe nach der Erklärung dieser Dienststelle zunächst die Überwachung der Unterkunfts-lager und die Bearbeitung der damit zusammenhängenden Fragen war, und dann in einer besonderen Geschäftsanweisung vom 28. Februar 1936 in Abteilung B II die Aufgaben des „Beauftragten für die soziale Betreuung der Unternehmerarbeiter bei der Obersten Bauleitung“ bestimmt. Danach gehörten im besonderen zu dem Aufgabekreise des Beauftragten: die Beteiligung bei der Auswahl des Platzes für die Errichtung von Wohnlagern, die Feststellung der Eignung von Wohnlagern der Unternehmer und von Einzelquartieren für die Unterbringung von Unternehmerarbeitern, die laufende Prüfung der Wohnlager und Einzelquartiere für diese sowie der Nebeneinrichtungen und des Betriebes der Wohnlager, die Anforderung der den Unternehmerfirmen vorzuschlagenden Lagerführer und Unterführer und deren Ausbildung sowie die Überwachung des Lagerpersonals nach näherer Weisung des Beauftragten der Direktion, die Überwachung des Verpflegungs- und Kantinenwesens, die Freizeitgestaltung und sonstige soziale Betreuung der Unternehmerarbeiter außerhalb der eigentlichen Arbeitszeit, endlich die laufende Unterrichtung der Obersten Bauleitung und Berichte über alle wichtigeren Vorfälle innerhalb seines Aufgabengebiets. In Erfüllung dieser ihm übertragenen öffentlichen, aus der Staatsgewalt

fließenden fürsorgerischen und hoheitlichen Aufgaben war G. als Beauftragter für die soziale Betreuung der Unternehmerarbeiter tätig und hat er im besonderen auch die auf Grund des Auftrages seiner Dienststelle vom 6. Juni 1936 in der Zeit vom 8. bis 11. Juni 1936 durchzuführende Fahrt zum Zwecke der Kantinenrevision, Lagerprüfung und Bestimmung der Aufstellplätze für Lager unternommen. Abzulehnen ist die Meinung der Revision, diese Überwachungs- und Prüfungstätigkeit des Beauftragten für die soziale Betreuung habe im bürgerlichrechtlichen Rahmen gelegen; sie habe nur den Zweck gehabt, zu prüfen, ob die Unternehmer bei der Durchführung ihrer Arbeiten an der Reichsautobahn auch die vertraglichen Verpflichtungen zur Fürsorge für die Arbeiter einhielten, die ihnen gemäß den von der Obersten Bauleitung in N. herausgegebenen „Besonderen Vertragsbedingungen“ (vgl. Nr. 20 derselben) nebst „Sozialpolitischen Zusatzbedingungen“ zu ihnen und den „Richtlinien für die Verpflegung in den Wohnlagern an den Reichsautobahnen“ besonders auferlegt waren. Nicht in Wahrnehmung dem Unternehmen zustehender bürgerlichrechtlicher Belange geschah jene Überprüfung, sondern in Ausübung des staatlichen, dem Unternehmen übertragenen Aufsichtsrechts (§ 4 des Gesetzes vom 27. Juni 1933, § 15 Abs. 2 der Ersten DurchfB.D. vom 7. August 1933, Erlass über die Übertragung von Aufsichtsrechten über das Unternehmen „Reichsautobahnen“ vom 23. Januar 1935 [RGBl. II S. 37] sowie besonders § 3 Abs. 2 des vorbezeichneten Gesetzes über die Unterkunft bei Bauten und § 1 der AusfB.D. hierzu) und der öffentlichen, sozialpolitischen Fürsorgepflicht, die in den Verträgen nur einen entsprechenden Niederschlag gefunden hatten.

(Es folgen Ausführungen darüber, ob die Fahrt mit dem Kraftwagen, die zu dem Unfall führte, noch im Rahmen des dienstlichen Auftrags des G. lag und das Wesen der Ausübung öffentlicher Gewalt hatte, sowie zu den Fragen des Verschuldens des G. und des Kraftfahrers N. und zur Höhe des Schadens.)