

Übungsfall 24: Amtshaftung

Peter Proll aus Stralsund fuhr im Mai 2012 mit seinem tiefergelegten Sportwagen – alle Veränderungen am Wagen waren ordnungsgemäß vom TÜV abgenommen und in die Fahrzeugpapiere eingetragen worden – nach Grimmen. Auf einer Gemeindestraße innerhalb Grimmens kam es durch Bodenwellen zu Schäden am Fahrgestell. P fuhr an der Stelle nur 5 km/h über den erlaubten 50 km/h; ein Gefahrenzeichen zum Hinweis auf die unebene Fahrbahn (Zeichen 112) war nicht aufgestellt und die Bodenwellen waren aus der Perspektive eines Verkehrsteilnehmers nicht zu erkennen. Die Reparaturkosten belaufen sich auf 1.000 €. Das Unfallgutachten eines Kfz-Sachverständigen ergibt, dass ein Großteil der Schäden – etwa 90 % der Schadenssumme – auch bei Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung aufgetreten wäre. Später stellt sich heraus, dass die Abteilung Tiefbau des Bauamtes der Stadt Grimmen ihre Kollegen im Kreisbauamt des Landkreises Vorpommern-Rügen schon im November 2011 auf dem Dienstweg auf die Bodenwellen hingewiesen hatte. Die vom städtischen Bauamt ursprünglich für April 2012 geplante Ausbesserung des betroffenen Straßenabschnitts konnte witterungsbedingt erst im Juni ausgeführt werden.

P ist zwar bei der Capitol Versicherungen AG entsprechend versichert, möchte aber den Schaden i.H.v. 1.000 € lieber von einem Verantwortlichen ersetzt bekommen, wobei ihm egal ist, ob dies die Stadt Grimmen, der Landkreis Vorpommern-Rügen oder ein anderer Hoheitsträger ist. Besteht gegen einen oder mehrere Hoheitsträger ein Schadensersatzanspruch des P aus Amtshaftung?

Zusatzfrage: Bei welchem Gericht könnte er den Amtshaftungsanspruch einklagen?

Straßen- und Wegegesetz M-V:

§ 11 I 1, 2 und 4 StrWG M-V: Die Straßenbaulast umfaßt alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand anzulegen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange zu berücksichtigen. Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außerstande sind, haben sie auf den nicht verkehrssicheren Zustand, vorbehaltlich anderweitiger Anordnung der Straßenverkehrsbehörden, durch Warnzeichen hinzuweisen.

§ 14 StrWG M-V: Träger der Straßenbaulast für die Gemeindestraßen sind die Gemeinden.

§ 57 V StrWG M-V: Die Bürgermeister der Gemeinden sind Straßenbaubehörde für die in ihrer Baulast stehenden Straßen und Straßenteile sowie für die sonstigen öffentlichen Straßen.

Straßenverkehrsordnung:

§ 45 II 1 und 2 StVO: Zur Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind, können die Straßenbaubehörden – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Verkehrsverbote und -beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken. Straßenbaubehörde im Sinne dieser Verordnung ist die Behörde, welche die Aufgaben des beteiligten Trägers der Straßenbaulast nach den gesetzlichen Vorschriften wahrnimmt.

Nach § 45 III 1 StVO bestimmen im Übrigen die Straßenverkehrsbehörden, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind.

Nach § 45 III 3 StVO können die Straßenbaubehörden – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Gefahrzeichen anbringen, wenn die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße gefährdet wird.

§ 44 I 1 und 2 StVO: Sachlich zuständig zur Ausführung dieser Verordnung sind, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Straßenverkehrsbehörden; dies sind die nach Landesrecht zuständigen unteren Verwaltungsbehörden oder die Behörden, denen durch Landesrecht die Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde zugewiesen sind. Die zuständigen obersten Landesbehörden und die höheren Verwaltungsbehörden können diesen Behörden Weisungen auch für den Einzelfall erteilen oder die erforderlichen Maßnahmen selbst treffen.

Landesverordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf dem Gebiet des Straßenverkehrswesens:

§ 2 I StVZustLVO M-V: Die Landräte und Oberbürgermeister der kreisfreien Städte sind Straßenverkehrsbehörden, Zulassungsbehörden, Fahrerlaubnisbehörden sowie Verwaltungsbehörden nach dem Straßenverkehrsgesetz sowie nach den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen. Sie nehmen die diesen Behörden obliegenden Aufgaben im übertragenen Wirkungskreis wahr, soweit die Aufgaben nicht mit dieser Verordnung anderen Behörden übertragen werden.

[Exkurs: Das Gesetz zur Regelung der Staatshaftung der Deutschen Demokratischen Republik, das in den neuen Bundesländern als Landesrecht fortgalt und eine verschuldensunabhängige Staatshaftung normierte, wurde in Mecklenburg-Vorpommern 2009 aufgehoben, um Haftungsrisiken zu verringern.¹ Es kommt also als Anspruchsgrundlage nicht mehr in Betracht.]

P könnte gegen die Stadt Grimmen und/oder den Landkreis Vorpommern-Rügen einen Anspruch auf Schadensersatz i.H.v. 1.000 € aus Amtshaftung gem. Art. 34 GG i.V.m. § 839 BGB haben.

I. Verletzung einer drittbezogenen Amtspflicht

Voraussetzung ist gem. § 839 I 1 BGB, Art. 34 Satz 1 GG zunächst die Verletzung einer dem P gegenüber bestehenden Amtspflicht.

1. Amtspflicht

Als verletzte Amtspflichten kommen hier die (Straßen-)Verkehrssicherungspflicht und die Verkehrsregelungspflicht in Frage.

a. Verkehrssicherungspflicht

Die allgemeine Verkehrssicherungspflicht ist die Pflicht des Schaffers oder Unterhalters einer Gefahrenlage, innerhalb seines Verantwortungsbereichs alle ihm zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um mögliche Schäden Dritter durch Realisierung der Gefahr abzuwenden. Speziell die Straßenverkehrssicherungspflicht ist die Pflicht des Erbauers und Unterhalters einer öffentlichen Straße, diese in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand anzulegen, zu unterhalten und zu verbessern oder sonstige Schutzvorkehrungen zu treffen. Diese Pflicht müsste nun auch eine Amtspflicht sein, also öffentlich-rechtlicher Art sein. Nach h.L. ist die Straßenverkehrssicherungspflicht bei öffentlichen Straßen per se eine öffentlich-rechtliche Pflicht. Bei der Gemeindestraße in Grimmen ist davon auszugehen, dass es sich um eine gem. § 2 I StrWG M-V dem öffentlichen Verkehr gewidmete, mithin öffentliche Straße handelt. Der h.L. zufolge ist die sie betreffende Verkehrssicherungspflicht also eine Amtspflicht. Da die allgemeinen Verkehrssicherungspflichten privatrechtlicher Natur sind soll sich nach Rspr. des BGH aber auch die Straßenverkehrssicherungspflicht nicht an § 839 BGB, sondern an § 823 I BGB bemessen, falls sie nicht durch oder aufgrund von Gesetz als öffentlich-rechtliche Pflicht übertragen wurde.² Die Straßenverkehrssicherungspflicht bzgl. der Gemeindestraße in Grimmen wurde jedoch als Gemeindestraße i.S.d. § 3 Nr. 3 StrWG M-V durch § 11 I StrWG M-V der Stadt Grimmen als gem. § 14 StrWG M-V Straßenbaulastträgerin der Gemeindestraßen als hoheitliche Pflicht übertragen. Es handelt sich also nach beiden Ansichten um eine Amtspflicht, so dass ein Streitentscheid nicht vonnöten ist.

b. Verkehrsregelungspflicht

Zu prüfen ist nun die Verkehrsregelungspflicht. Die §§ 45 III 1, 44 I StVO, wonach die Straßenverkehrsbehörden darüber bestimmen, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind, enthalten über die Verkehrsregelungszuständigkeitsregelung hinaus auch die Verkehrsregelungspflicht.³ Sie ist unstreitig eine öffentlich-rechtliche und damit eine Amtspflicht.

2. Drittbezogenheit

Diese Amtspflichten müssten drittbezogen sein und auch dem P gegenüber bestehen (persönlicher Schutzbereich), und sie müsste gerade auch hinsichtlich des verletzten Rechtsgutes bestehen (sachlicher Schutzbereich).

a. Straßenverkehrssicherungspflicht

Die Straßenverkehrsregelungspflicht besteht im Interesse und zum Schutz der Straßenverkehrsteilnehmer. Als Teilnehmer am Straßenverkehr fällt P also in den persönlichen Schutzbereich dieser Amtspflicht. In sachlicher Hinsicht schützt sie nach Rspr. des BGH die Rechtsgüter Leben, Gesundheit, Eigentum und sonstigen absolute Rechte, nicht jedoch das Vermögen als solches.⁴ Geschädigtes Rechtsgut des P ist hier in Gestalt seines Pkw das Eigentum. Somit ist auch der sachliche Schutzbereich der Straßenverkehrssicherungspflicht eröffnet.

b. Verkehrsregelungspflicht

Die Verkehrsregelungspflicht besteht im Interesse und zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer, die die Straße nach Art ihrer Verkehrseröffnung benutzen dürfen.⁵ P nahm mit seinem Pkw im Rahmen des Widmungszwecks am Verkehr auf der Gemeindestraße teil. Die Verkehrsregelungspflicht bestand also auch ihm gegenüber. Bezüglich der geschützten Rechtsgüter gibt es bei der Verkehrsregelungspflicht keine Einschränkung, so dass es beim unbegrenzten Schutz des § 839 I 1 BGB bleibt. Damit fällt das geschädigte Eigentum in den sachlichen Schutzbereich.

3. Verletzung

Festzustellen ist schließlich, ob die Amtspflichten auch verletzt wurden. In Betracht kommt hier jeweils ein pflichtwidriges Unterlassen durch den Pflichtigen.

a. Straßenverkehrssicherungspflicht

Straßenverkehrssicherungspflichtig bzgl. der Gemeindestraße in Grimmen ist als Trägerin der Straßenbaulast die Stadt Grimmen (s.o.). Diese müsste trotz einer Pflicht zum Handeln Sicherungsmaßnahmen unterlassen haben. Die Abteilung Tiefbau des Bauamtes der Stadt Grimmen hatte seit spätestens November 2011 Kenntnis von den Bodenwellen. Nicht jeder Niveauunterschied in einer Straßenoberfläche löst allerdings eine Handlungspflicht aus.⁶ Laut Gutachten wären jedoch auch bei Einhaltung der erlaubten 50 km/h Schäden an dem TÜV-geprüften Pkw entstanden. Dieser Umstand sowie die geplante Ausbesserung des betroffenen Straßenabschnitts indizieren, dass

1 Gesetz v. 12.3.2009 (GVBl. M-V 2009, S. 281). Zur Begründung siehe LT-Drs. 5/1850 v. 6.10.2008.

2 Vgl. BGH, Urt. v. 18.12.1972, Az. III ZR 121/70 = NJW 1973, S. 460 (461) mit weiteren Nachweisen.

3 Vgl. M. Sauthoff, Öffentliche Straßen. Straßenrecht – Straßenverkehrsrecht – Verkehrssicherungspflichten, 2. Aufl., München 2010, Rn 899.

4 Vgl. E. Rinne, Straßenverkehrsregelungs- und Straßenverkehrssicherungspflicht in der amtshaftungsrechtlichen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, in: NVwZ 2003, S. 9 (9).

5 Vgl. Sauthoff, Öffentliche Straßen (oben, Fußnote 3), Rn 899; Rinne (oben, Fußnote 4), NVwZ 2003, S. 9.

6 Vgl. Sauthoff, Öffentliche Straßen (oben, Fußnote 3), Rn 1043.

eine Wiederherstellung eines dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustands im Rahmen der Amtspflicht nötig war [außerhalb einer Pflicht ist es eher unwahrscheinlich, dass eine Kommune Geld für die Ausbesserung einer Straße ausgibt]. Trotz positiver Kenntnis blieb das städtische Bauamt längere Zeit untätig. Angesetzt war die Ausbesserung jedoch für nach dem Winter; sie hat lediglich witterungsbedingt verschoben werden müssen.

Möglicherweise hätte die Stadt dann aber zumindest Schilder aufstellen können und müssen. In Betracht kommt die Aufstellung eines Verkehrszeichens zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf ein Tempo, bei dem trotz Bodenwellen keine Schäden an Kfz auftreten. Der Bürgermeister der Stadt Grimmen als die gem. § 45 II 2 StVO, § 57 V StrWG M-V für die Gemeindestraßen zuständige Straßenbaubehörde ist gem. § 45 II 1 StVO befugt, zur Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung von baulichen bedingten außerordentlichen Schäden an der Straße Verkehrsverbote und -beschränkungen anzuordnen, den Verkehr umzuleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen zu lenken. Es wurden jedoch vor Juni 2012 keine Straßenbauarbeiten durchgeführt und es sollten auch keine Schäden an der Straße verhütet werden. Selbst wenn man angesichts dieses Fehlens einer Kompetenz der Stadt zur Aufstellung von Verkehrszeichen zur Geschwindigkeitsbegrenzung davon ausgeht, dass sie zumindest verpflichtet gewesen wäre, bei der dafür zuständigen Straßenverkehrsbehörde die Aufstellung eines entsprechenden Verkehrszeichens anzuregen,⁷ so ist dieser Pflicht mit dem im November 2011 auf dem Dienstweg erfolgten Hinweis auf die Bodenwellen Genüge getan.

In Betracht kommt aber auch noch die Aufstellung eines Gefahrenzeichens, hier insbes. des Zeichens 112 zum Hinweis auf die unebene Fahrbahn. Gem. § 45 III 3 StVO hatte der Bürgermeister der Stadt Grimmen als Straßenbaubehörde die Kompetenz, bei Gefährdung der Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße Gefahrenzeichen anzubringen. Durch die Bodenwellen war hier die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdet (s.o.). Die Nichtausübung dieser Kompetenz zur Sicherung des Straßenverkehrs bedeutet eine Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht durch die Stadt Grimmen.

b. Verkehrsregelungspflicht

Verkehrsregelungspflichtig sind gem. §§ 45 III 1, 44 I 1, 1. Hs. StVO die Straßenverkehrsbehörden. Dies sind in Mecklenburg-Vorpommern gem. § 44 I 1, 2. Hs., 2. Alt. StVO i.V.m. § 2 I 1 StVZustLVO M-V die Landräte der Landkreise und die Oberbürgermeister der kreisfreien Städte; im Fall der Straße in der kreisangehörigen Stadt Grimmen also der Landrat des Landkreises Vorpommern-Rügen [ohne die lex specialis der StVZustLVO M-V wäre man über § 44 I 1, 2. Hs., 1. Alt. StVO i.V.m. § 119 I KV M-V (Landrat als untere Verwaltungsbehörde) zu demselben Ergebnis gekommen]. Der Landrat müsste trotz einer Pflicht zum Handeln Verkehrsregelungsmaßnahmen unterlassen haben. Das Kreisbauamt des Landkreises hatte seit November 2011 Kenntnis von den Bodenwellen. Trotzdem blieb der Landrat untätig, obwohl er als Straßenverkehrsbehörde die Straßenbaubehörde gem. § 45 III 1 StVO hätte anweisen können, Verkehrszeichen zur Geschwindigkeitsbegrenzung mit oder ohne zusätzlichem Gefahrenzeichen aufzustellen. Die Nichtausübung dieser Kompetenz zur Regelung des Straßenverkehrs bedeutet eine Verletzung der Verkehrsregelungspflicht durch den Landrat des Landkreises Vorpommern-Rügen.

II. Durch einen Beamten in Ausübung seines öffentlichen Amtes

Desweiteren ist Voraussetzung der Amtshaftung nach § 839 I 1 BGB, Art. 34 Satz 1 GG, dass die Amtspflichtverletzung durch einen Beamten und in Ausübung seines öffentlichen Amtes geschah.

1. Beamter

Beamter i.S.d. § 839 BGB ist nur der Beamter im statusrechtlichen, also beamtenrechtlichen Sinn. Für den hoheitlichen Bereich findet jedoch durch Art. 34 Satz 1 GG eine Erweiterung auf jeden statt, der öffentliche Aufgaben wahrnimmt, also auch auf öffentliche Bedienstete (Arbeiter, Angestellte) [ferner Parlamentsabgeordnete, Minister, Beliehene usw.]. Sowohl in Bezug auf das Bauamt der Stadt Grimmen, als auch auf das Kreisbauamt des Landkreises Vorpommern-Rügen ist nicht klar, ob es sich um die Unterlassung von Arbeitern, Angestellten oder Beamten i.e.S. handelt. Es handelt sich aber jedenfalls um Unterlassungen von Amtsträgern im Sinne des erweiterten Beamtenbegriffs.

2. Amtsausübung

Der erweiternde Art. 34 Satz 1 GG setzt voraus, dass der Amtsträger die Pflichtverletzung nicht nur bei Gelegenheit, sondern in Ausübung seines öffentlichen Amtes beging, mithin ein innerer Zusammenhang⁸ zwischen Amtstätigkeit und Unterlassung bestand. Die Abteilung Tiefbau des Bauamtes der Stadt Grimmen hatte ihre Kollegen im Kreisbauamt des Landkreises Vorpommern-Rügen nicht nur in Privatgesprächen, sondern auf dem Dienstweg auf die Bodenwellen hingewiesen. Hierdurch ist die folgende Unterlassung sowohl auf Seiten des städtischen Bauamtes als auch auf Seiten des Kreisbauamtes als in Ausübung eines öffentlichen Amtes erfolgt anzusehen.

[Die Prüfungspunkte I. und II. werden meist in umgekehrter Reihenfolge geprüft, wobei dann die individuelle Amtspflicht des bereits zuvor ermittelten Amtsträgers bestimmt werden kann. Da im vorliegenden Fall nicht an das Handeln eines individuellen Amtsträgers angeknüpft werden kann, wurde eine abweichende Reihenfolge gewählt.]

III. Verschulden

Nach § 839 I 1 BGB müsste der Amtsträger die Amtspflichtverletzung auch vorsätzlich oder fahrlässig begangen haben. Ein Vorsatz ist hier weder beim städtischen Bauamt, noch beim Kreisbauamt ersichtlich. Zu prüfen ist aber, ob Fahrlässigkeit i.S.d. § 276 II BGB gegeben ist, also die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht gelassen wurde. Dabei ist auf das Verhalten eines pflichtgetreuen Durchschnittsbeamten abzustellen. Ein solcher hätte bei Kenntnis von den Bodenwellen so schnell wie möglich die erforderlichen Verkehrssicherungs- bzw. -regelungsmaßnahmen veranlasst. Dies ist sowohl von Seiten der Mitarbeiter des städtischen Bauamtes, als auch der des Kreisbauamtes unterblieben, was dem jeweiligen Behördenleiter, in diesem Fall gem. § 38 II 2 KV M-V dem Bürgermeister der Stadt Grimmen bzw. gem. § 115 I 2 KV M-V dem Landrat des Landkreises Vorpommern-Rügen zugerechnet wird.⁹

7 Vgl. dazu BGH, Urt. v. 15.6.2000, Az. III ZR 302/99 = NVwZ 2000, S. 1209 (1209 f.).

8 Vgl. näher hierzu BGH, Urt. v. 16.4.1964, Az. III ZR 182/63 = NJW 1964, S. 1895 (1896 f.).

IV. Kein Haftungsausschluss

Weiterhin dürfte kein Haftungsausschluss greifen. Von den drei Haftungsausschlussgründen des § 839 BGB – der Subsidiaritätsklausel gem. § 839 I 2 BGB, dem Spruchrichterprivileg gem. § 839 II BGB und dem Nichtgebrauch von Rechtsbehelfen gem. § 839 III BGB – kommt hier allein die Subsidiaritätsklausel (Verweisungsprivileg) in Frage. Hiernach tritt, falls dem Beamten nur Fahrlässigkeit zur Last fällt, dann keine Beamtenhaftung ein, die gem. Art. 34 Satz 1 GG auf den Staat übergeleitet werden könnte, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag. Fraglich ist, ob dieser Haftungsausschlussgrund heute noch anzuwenden ist. Normzweck der Subsidiaritätsklausel war es, den persönlich haftenden Beamten zu schützen. Mit der unter dem Grundgesetz stattfindenden Haftungsüberleitung vom Beamten auf den Staat gem. Art. 34 Satz 1 GG entfiel dieser Schutzzweck jedoch; lediglich bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit kann der Staat den Beamten gem. Art. 34 Satz 2 GG in Regress nehmen. Der BGH hält in seiner Rspr. jedoch grundsätzlich an diesem Haftungsausschluss fest; allerdings hat er den Anwendungsbereich der Subsidiaritätsklausel eingeschränkt.¹⁰

1. Keine Anwendung bei Haftung wegen Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht

Eine erste Einschränkung betrifft Fälle, in denen ein Amtsträger durch eine Verletzung der ihm als hoheitliche Aufgabe obliegenden Straßenverkehrssicherungspflicht schuldhaft einen Schaden verursacht: Hier sei wegen der Deckungsgleichheit der hoheitlichen Straßenverkehrssicherungspflicht mit der privatrechtlichen allgemeinen Verkehrssicherungspflicht eine haftungsrechtliche Gleichbehandlung des Hoheitsträgers mit Privaten geboten, so dass dem Hoheitsträger die Subsidiaritätsklausel nicht zugute kommen könne.¹¹ Sofern man die Nichtanwendbarkeit nicht nur als im Verhältnis ggü. privaten Mithaftenden, sondern als generell geltend versteht, kann demnach die Haftung der Stadt Grimmen im vorliegenden Fall nicht nach § 839 I 2 BGB entfallen.

2. Keine Anwendbarkeit bei Haftung mehrerer Hoheitsträger

Ob der obige Nichtanwendbarkeitsgrund nur ggü. privaten Mithaftenden gilt, kann aber dahinstehen, wenn die Subsidiaritätsklausel bei mehreren haftenden Hoheitsträgern untereinander generell nicht zur Anwendung kommt. Eine Anwendbarkeit der Subsidiaritätsklausel bei zwei aus Amtshaftung haftenden Hoheitsträgern würde zu dem widersinnigen Ergebnis führen, dass keiner der beiden Hoheitsträger haften müsste, während bei Haftbarkeit nur eines der beiden dieser haften müsste. Zudem wurde ein Anwendbarkeitsausschluss der Subsidiaritätsklausel vom BGH schon bei Haftung mehrerer Hoheitsträger aus unterschiedlichen Haftungsgründen bejaht¹² und gilt erst Recht dann, wenn wie hier zwei Hoheitsträger aus Amtshaftung haften. Ohnehin ist die Subsidiaritätsklausel nach Rspr. des BGH nur anwendbar, wenn der anderweitige Ersatz, auf den verwiesen wird, nicht nur rechtlich besteht, sondern auch in absehbarer Zeit sowie in zumutbarer Weise tatsächlich durchsetzbar ist.¹³ Die Haftung der beiden Hoheitsträger entfällt hier also nicht deshalb, weil dem Rechtsgrund nach auch ein anderer Hoheitsträger haftet.

3. Keine Anwendbarkeit bei Haftung einer Versicherung

Dem Wortlaut der Klausel nach könnten die beiden Hoheitsträger den P aber auf den Ersatzanspruch gegen seine privatrechtliche Versicherung verweisen. Allerdings ist der Anspruch des P aus dem Versicherungsvertrag eine unter Aufwendung eigener Mittel des P verschaffte Schadensausgleichsmöglichkeit. Eine solche ist nach Rspr. des BGH nicht als anderweitige Ersatzmöglichkeit, auf die gem. § 839 I 2 BGB verwiesen werden könnte, anzuerkennen.¹⁴ Demnach entfällt auch hiernach die Haftung der Hoheitsträger nicht.

Zugunsten keines der Hoheitsträger greift also ein Haftungsausschluss.

V. Schaden und haftungsausfüllende Kausalität

P hat in Gestalt der Beschädigung des Fahrgestells ein unfreiwilliges Vermögensopfer, also einen Schaden erlitten.

1. Art der Schadensersatzpflicht

Grundsätzlich findet bei der Amtshaftung, da die Zivilgerichte nicht in den Zuständigkeitsbereich der Verwaltungsgerichte übergreifen dürfen und die Haftung dem Grundsatz der Eigenhaftung des Amtsträgers entsprechend auch nur auf das gehen kann, was der Amtsträger unabhängig von seiner Amtsstellung selbst zu leisten vermag, keine Naturalrestitution nach § 249 I BGB, sondern nur Schadensersatz in Geld statt.¹⁵ Hier verlangt P ohnehin Schadensersatz in Geld.

2. Kausalität

Der Schaden müsste auch kausal auf zumindest einer der beiden Amtspflichtverletzungen beruhen. Wäre die Stadt Grimmen pflichtgemäß ihrer Straßenverkehrspflicht etwa durch Aufstellung eines Gefahrenzeichens nachgekommen, hätte P entsprechend langsamer und aufmerksamer fahren und so die Beschädigung des Fahrgestells verhindern können. Ebenso hätte P den Schaden verhindern können, wenn der Landrat pflichtgemäß seiner Verkehrsregelungspflicht als Straßenverkehrsbehörde nachgekommen und die Aufstellung eines Verkehrszeichens zur Geschwindigkeitsbegrenzung mit oder ohne zusätzlichem Gefahrenzeichen veranlasst hätte. In diesem Fall der alternativen Kausalität sind beide Amtspflichtverletzungen als kausal anzusehen.

9 Vgl. zur Objektivierung durch Organisationsverschulden BGH, Urt. v. 20.10.1977, Az. III ZR 142/75 = VerwRSpr 1978, S. 796 (796); BGH, Urt. v. 21.2.1991, Az. III ZR 245/89 = NJW 1991, S. 2701 (2702).

10 Vgl. hierzu E. Rinne, Aus der neueren Rechtsprechung des BGH zur Haftung der öffentlichen Hand bei Verletzung der Räum- und Streupflicht auf öffentlichen Verkehrsflächen, in: NJW 1996, S. 3303 (3303 f.); stark verallgemeinernd H. Maurer, Allgemeines Verwaltungsrecht, 18. Aufl., München 2011, § 26, Rn 31.

11 Vgl. BGH, Urt. v. 1.7.1993, Az. III ZR 167/92 = NJW 1993, S. 2612 (2613).

12 Vgl. zur Amtshaftung im Verhältnis zur Haftung aus enteignungsgleichem Eingriff BGH, Beschl. v. 12.4.1954, Az. GSZ 1/54 = NJW 1954, S. 993; zum Amtshaftungsanspruch im Verhältnis zum Grundrentenanspruch aus Bundesversorgungsgesetz BGH, Urt. v. 4.7.1974, Az. III ZR 63/72 = NJW 1974, S. 1769; ferner bei gleichzeitiger Haftung aus Amtshaftung und Halterhaftung BGH, Urt. v. 27.6.1968, Az. III ZR 63/65 = NJW 1968, S. 1962.

13 Vgl. BGH, Urt. v. 5.11.1992, Az. III ZR 91/91 = NJW 1993, S. 1647 (1647 f.).

14 Vgl. BGH, Urt. v. 28.10.1982, Az. III ZR 89/81 = NJW 1983, S. 1668 (1668).

15 Vgl. BGH, Beschl. v. 19.12.1960, Az. GSZ 1/60 = NJW 1961, S. 658 (660).

3. Mitverschulden

Zu prüfen ist, ob sich ein Mitverschulden des P haftungsmindernd auswirkt. P fuhr auf dem Straßenabschnitt mit den Bodenwellen statt der erlaubten 50 km/h 55 km/h. Das Sachverständigengutachten hat ergeben, dass 90 % der Schadenssumme auch bei Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung aufgetreten wäre, also von der Schadenssumme i.H.v. 1.000 € 10 % auf die überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen sind. Den P trifft also ein Mitverschulden i.H.v. 100 €, das von seinem Schadensersatzanspruch abzuziehen ist. In Betracht kommt auch eine Verletzung der Sorgfaltspflicht durch P. Gem. § 1 I StVO hat er als Straßenverkehrsteilnehmer ständige Vorsicht walten zu lassen; als Fahrzeugführer hat er gem. § 3 I 2 StVO seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßenverhältnissen sowie den Eigenschaften des Fahrzeugs anzupassen. Die Bodenwellen waren aus der Perspektive eines Verkehrsteilnehmers jedoch nicht zu erkennen, so dass P insofern keine Sorgfaltspflichtverletzung vorzuwerfen ist. Auch durfte er sich trotz Tieferlegung seines Kfz darauf verlassen, dass auf der Straße – anders als in Gefahrenbereichen wie Einfahrten, Bordsteinen oder Baustellenstraßen¹⁶ – keine erhöhte Gefahr für das tiefergelegte Kfz bestand [andere Ansicht vertretbar].

4. Mitverursachung

Unabhängig von einem Verschulden haftungsmindernd in Rechnung zu stellen ist aber auch noch die Betriebsgefahr des Kfz, falls nicht der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wurde,¹⁷ mithin durch ein außergewöhnliches, betriebsfremdes, durch Naturkräfte oder Handlungen Dritter herbeigeführtes unvorhersehbares Ereignis, das vernünftigerweise nicht verhütet werden kann noch in Kauf genommen werden muss.¹⁸ Dies ist bei den durch die Bodenwellen verursachten Schäden jedoch nicht zu bejahen; die Betriebsgefahr ist also anspruchsmindernd zu berücksichtigen. Diese wird bei einem tiefergelegten Fahrzeug über den Grundsatz von 20 % hinausgehend hier mit 30 % zu veranschlagen sein.

Nach alledem hat P einen Anspruch auf Schadensersatz i.H.v. 600 €.

VI. Haftender Hoheitsträger

Zu ermitteln ist schließlich, welche Hoheitsträger Anspruchsgegner sind. Nach Art. 34 Satz 1 GG ist dies der Staat oder die Körperschaft, in deren Dienst der amtspflichtsverletzende Amtsträger steht. Als Anspruchsgegner kommen nach allgemeiner Meinung nicht nur ein Staat oder andere Körperschaften, sondern jede juristische Person des öffentlichen Rechts in Betracht. Fraglich kann indessen sein, in wessen Dienst ein Amtsträger steht.

1. Anstellungstheorie

Nach der früher vertretenen Anstellungstheorie haftet diejenige jur. Pers. d. ö. R., die den Amtsträger angestellt hat. Im Falle der Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht durch den Bürgermeister der Stadt Grimmen ist die Stadt Grimmen die anstellende und somit haftende Körperschaft. Im Falle der Verletzung der Verkehrsregelungspflicht durch den Landrat des Landkreises Vorpommern-Rügen wäre anstellende und haftende Körperschaft der Landkreis Vorpommern-Rügen. Für die Anstellungstheorie spricht der Wortlaut des Art. 34 Satz 1 GG, der auf denjenigen Hoheitsträger verweist, in deren Dienst der Amtsträger steht.

2. Funktionstheorie

Nach der früher ebenfalls vertretenen Funktionstheorie hingegen haftet diejenige jur. Pers. d. ö. R., deren Aufgaben der Amtsträger bei der Pflichtverletzung wahrgenommen hat bzw. hätte wahrnehmen müssen. Im Falle der Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht durch den Bürgermeister der Stadt Grimmen handelte es sich um eine Pflicht, die der Stadt aufgrund des Baus und der Indienststellung der Gemeindestraße und damit der Eröffnung der Straßenverkehrsgefahr oblag. Die Übertragung der Straßenverkehrssicherungspflicht nach § 11 I StrVG M-V war also insoweit rein deklaratorisch und nur in Bezug auf die Hoheitlichkeit dieser Pflicht konstitutiv, so dass es sich um die Verletzung eigener Aufgaben der Stadt handelte [andere Ansicht vertretbar]. Folglich haftet für die Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht auch nach der Funktionstheorie die Stadt Grimmen. Im Falle der Verletzung der Verkehrsregelungspflicht durch den Landrat des Landkreises Vorpommern-Rügen handelte der Landrat in seiner Eigenschaft als Straßenverkehrsbehörde (s.o.), deren Aufgaben er gem. § 2 I 2 StVZustLVO M-V ausdrücklich im übertragenen Wirkungskreis wahrnimmt. Durch diese Funktionsträgerschaft des Landrats als Landesbehörde haftet für die Verletzung der Verkehrsregelungspflicht nach der Funktionstheorie das Land Mecklenburg-Vorpommern. Für die Funktionstheorie spricht, dass nach ihr kein Hoheitsträger für Amtspflichtverletzungen in Aufgabenbereichen haftet, die nicht zu den eigenen gehören. Auch diese Theorie lässt sich bei entsprechender Auslegung mit Art. 34 Satz 1 GG vereinbaren. Allerdings wäre es bei dieser Theorie für einen geschädigten Bürger schwieriger, den richtigen Anspruchsgegner zu bestimmen.

3. Amtsübertragungs-/Anvertrauensstheorie

Nach der heute vorherrschenden und vom BGH vertretenen Amtsübertragungs- bzw. Anvertrauensstheorie schließlich haftet grds. der Anstellungstheorie entsprechend diejenige jur. Pers. d. ö. R., die dem Amtsträger das Amt, in dessen Rahmen es zur Amtspflichtverletzung gekommen ist, übertragen und ihm damit die Möglichkeit zur Amtsausübung eröffnet hat. Ob auch die konkrete Aufgabe, bei deren Erfüllung die Amtspflichtverletzung begangen wurde, in den Aufgabenkreis des Anstellungshoheitsträgers fällt, ist nur ausnahmsweise beachtlich, nämlich dann, wenn eine Anknüpfung an die Anstellung versagt, weil – wie etwa bei Beliehenen oder Verwaltungshelfern – kein Dienstherr oder – wie bei abgeordneten Beamten, Beamten im Nebenamt oder Beamten mit echter Doppelstellung – mehrere Dienstherrn vorhanden sind.¹⁹ Demnach haftet für die Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht durch den Bürgermeister der Stadt Grimmen die Stadt Grimmen und für die Verletzung der Verkehrsregelungspflicht durch den Landrat des Landkreises Vorpommern-Rügen der Landkreis Vorpommern-Rügen.

¹⁶ Vgl. *Sauthoff*, Öffentliche Straßen (oben, Fußnote 3), Rn 1043.

¹⁷ Vgl. OLG Jena, Urt. v. 18.8.1998, Az. 3 U 139/98 = NVwZ-RR 1999, S. 361 (361); *Sauthoff*, Öffentliche Straßen (oben, Fußnote 3), Rn 1114. Das Urteil stammt noch aus der Zeit vor der Schadensersatzrechtsreform von 2002, bei der der Einwand des unabwehrbaren Ereignisses durch den Einwand der höheren Gewalt ersetzt wurde; *Sauthoff*, der 2010 ebenfalls noch auf die Unabwehrbarkeit abstellt, ist insofern ein Fehler unterlaufen.

¹⁸ Vgl. LG Itzehoe, Urt. v. 11.7.2003, Az. 7 O 130/03 = NJW-RR 2003, S. 1465 (1466).

Da die Theorien zu teils unterschiedlichen Ergebnissen kommen ist ein Streitentscheid vonnöten. Für die Haftung des anstellenden Hoheitsträgers nach der Anstellungs- wie auch der Amtsübertragungstheorie spricht, dass es dieser ist, dem die Auswahl des amtspflichtwidrig handelnden Amtsträgers zuzurechnen ist. Zudem ist die Bestimmung des Anspruchsgegners für den Bürger nach diesen Theorien einfacher als nach der Funktionstheorie. Sie sind daher der Funktionstheorie vorzuziehen. Ob von den beiden verbleibenden Theorien der Anstellungs- oder der Amtsübertragungstheorie der Vorzug zukommt kann hier dahinstehen, zumal sie vorliegend zu demselben Ergebnis kommen. Haftende Hoheitsträger sind nach alledem die Stadt Grimmen sowie der Landkreis Vorpommern-Rügen.

VII. Ergebnis

P hat gegen die gem. § 840 I BGB gesamtschuldnerisch haftenden Hoheitsträger Stadt Grimmen und Landkreis Vorpommern-Rügen einen Anspruch auf Schadensersatz i.H.v. 600 € aus Amtshaftung gem. Art. 34 GG i.V.m. § 839 BGB. Der Anspruch ist innerhalb der regelmäßigen Verjährungsfrist gem. §§ 195, 199 BGB durchsetzbar.

Zusatzfrage:

- Rechtswegzuständigkeit: zuständig ist gem. Art. 34 Satz 3 GG, § 40 II 1 VwGO die ordentliche Gerichtsbarkeit
- sachlich und erstinstanzlich zuständiges Gericht der ordentlichen Gerichtsbarkeit ist gem. § 71 II Nr. 2, 2. Alt. GVG ein Landgericht
- örtlich zuständiges Landgericht: für Amtshaftungsklagen sind vorliegend einschlägig
 - der allgemeine Gerichtsstand juristischer Personen gem. § 17 I ZPO [Exkurs: falls haftender Hoheitsträger der Bund oder ein Land wäre, wäre stattdessen der allgemeine Gerichtsstand des Fiskus gem. § 18 ZPO als *lex specialis* einschlägig]
 - der besondere Gerichtsstand der unerlaubten Handlung gem. § 32 ZPO
 - mangels Einschlägigkeit eines ausschließlichen Gerichtsstandes kann der Kläger gem. § 35 ZPO zwischen den beiden Gerichtsständen wählen, wobei hier aber ohnehin in beiden Fällen i.V.m. §§ 3 V, 4 XVIII GerStrG M-V die örtliche Zuständigkeit beim LG Stralsund liegt

P könnte den Amtshaftungsanspruch also beim LG Stralsund einklagen.

19 Vgl. BGH, Urt. v. 15.1.1987, Az. III ZR 17/85 = NJW 1987, S. 2737 (2737 f.); BGH, Urt. v. 21.4.1983, Az. III ZR 2/82 = NJW 1984, S. 228 (228); OLG Brandenburg, Urt. v. 6.11.2001, Az. 2 U 2/01 = LKV 2002, S. 389 (390). Die st. Rspr. hingegen fehlinterpretierend *Maurer*, Allgemeines Verwaltungsrecht (oben, Fußnote 10), § 26, Rn 42, der von einer Doppelstellung schon bei Wahrnehmung der Aufgaben zweier Hoheitsträger ausgeht.