

gelegte Verantwortlichkeit kann nicht durch Ortssatzungen eingeschränkt werden.

Hartmann weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß die Diskussion über die aufgeworfenen Fragen auch nichtöffentliche Straßen, Wege und Plätze erfassen sollte./2/ Dagegen ist nichts einzuwenden. Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß der Begriff der öffentlichen Straße i. S. der VO über das Straßenwesen ein anderer ist als der Begriff der öffentlichen Straße i. S. des § 1 StVZO. Die VO über das Straßenwesen rechnet zu den öffentlichen Straßen nur die Staats-, Bezirks-, Kreis- und kommunalen Straßen, die in Rechtssträgerschaft des Ministeriums für Verkehrswesen oder der örtlichen Räte stehen, während öffentliche Straßen i. S. des Straßenverkehrsrechts alle für den Straßenverkehr oder für einzelne Arten des Straßenverkehrs bestimmte Flächen, also auch Werkzufahrtsstraßen, Eisenbahnzufahrtsstraßen, Bahnhofsvorplätze, Land- und Forstwirtschaftswege und auch sog. Privatwege, sind. Deshalb ist vorgesehen, bei der Neufassung der VO über das Straßenwesen nach klassifiziertem und nichtklassifiziertem Straßennetz zu unterscheiden, um Kollisionen mit dem verkehrsrechtlichen Begriff der Öffentlichkeit i. S. der StVZO zu vermeiden.

Unter Beachtung dieser begrifflichen Abgrenzung gelten für Ansprüche gegen die Rechtsträger der klassifizierten Straßen die Vorschriften über die Staatshaftung und für Ansprüche gegen die Rechtsträger und Eigentümer der nichtklassifizierten Straßen, die Hartmann als nichtöffentlich bezeichnet, die Vorschriften des Zivilrechts. Im letzteren Fall sind Schadenersatzansprüche vor den Gerichten durchsetzbar.

Charakter der sich aus der Tätigkeit der Straßenverwaltung ergebenden Rechtsbeziehungen

Die Organe des Straßenwesens, also auch die Räte der Städte und Gemeinden, sind zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf den öffentlichen Straßen verpflichtet, was sich aus den §§ 11,12 der VO über das Straßenwesen ergibt. Diese Pflicht umfaßt u. a. die Pflichten zur Erhaltung und Unterhaltung der Straßenverkehrsanlagen, zur Sicherung des reibungslosen Gemeindegebrauchs der Straßen, zur Kennzeichnung und Beschilderung der Straßen, zur Beseitigung von Hindernissen sowie zur Durchführung des Straßenwintendienstes. Diese Pflichten sind staatsrechtlicher Natur und bleiben das auch dann, wenn mit ihrer Durchführung Betriebe beauftragt werden, die nach der wirtschaftlichen Rechnungsführung arbeiten./3/

Duckwitz/Moschütz ist daher — entgegen der Ansicht von Göhring/4/ — insbesondere darin zuzustimmen, daß die Räte der Städte und Gemeinden als Rechtssubjekte in den konkreten Rechtsbeziehungen zu den anderen Rechtssubjekten (Bürgern, Anliegern, Nutzern öffentlicher Straßen) mit einheitlicher Zielstellung in Ausübung der ihnen übertragenen Verantwortung für die Straßenverwaltung und Straßenreinigung handeln, selbst wenn es um technisch-operative Maßnahmen geht. Richtig ist auch, daß der örtliche Rat dem Bürger, dem Anlieger, dem Nutzer öffentlicher Straßen nicht als gleichberechtigter Partner gegenübertritt, son-

/2/ Vgl. Hartmann, „Rechtsfolgen bei Verletzung der Aufgaben der Straßenverwaltung und -reinigung sowie von Anliegerpflichten“, NJ 1971 S. 325 ff. (326).

/3/ Diese Auffassung entspricht der Rechtsprechung der Gerichte (vgl. insbesondere OG, Urteil vom 19. September 1958 - 2 ZzV 2/58 - OGZ Bd. 6 S. 237; NJ 1959 S. 142, und BG Potsdam, Urteil vom 23. April 1969 - 3 BCB 58/68 - NJ 1970 S. 560). Siehe auch Hohlwein, „Straßenschäden und Schadenersatz“, KRAFTVERKEHR 1970, S. 296 ff.

/4/ Vgl. Göhring, „Zulässigkeit des Gerichtswegs für Ansprüche der Bürger aus Maßnahmen der Straßenunterhaltung“, NJ 1969 S. 114 ff. (116).

dem als autoritativer Vertreter und Durchsetzer der gesamtstaatlichen Interessen am Gemeingebrauch öffentlicher Straßen, Wege und Plätze und als Organisator der Verwirklichung des objektiven Rechts, in dem diese Interessen zum Ausdruck kommen.

Ein weiteres, in der Praxis bisher noch nicht gelöstes Problem ist, ob die Rechtsbeziehungen zwischen Bürgern, Anliegern oder Nutzern von öffentlichen Straßen und den Räten der Städte und Gemeinden als Organe der Straßenverwaltung dann in zivil- oder wirtschaftsrechtliche Beziehungen umgewandelt werden, wenn zur technisch-operativen Durchführung der Aufgaben der Straßenverwaltung und der Straßenreinigung selbständige Betriebe und Einrichtungen, die nach dem Prinzip der wirtschaftlichen Rechnungsführung oder nach der Leistungsfinanzierung arbeiten, eingeschaltet werden. Duckwitz/Moschütz verneinen dies und stimmen damit mit der bekannten Rechtsprechung überein./5/ Dabei ist unbeachtlich, ob die Funktionen der Straßenunterhaltung, der Straßenreinigung oder des Straßenwintendienstes diesen Betrieben und Einrichtungen auf Grund ihres Statuts obliegen (z. B. Stadtdirektionen Straßenwesen) oder ob sie ihnen durch Vereinbarungen oder Verträge übertragen worden sind (z. B. bei Stadtreinigungsbetrieben). Es handelt sich bei den Rechtsbeziehungen immer um solche, die dem Staatsrecht zuzuordnen sind.

Wenn Hartmann dieser Rechtsauffassung widerspricht, so kann dem nicht gefolgt werden. Richtig ist, daß die Auftragserteilung der örtlichen Räte an Betriebe, Einrichtungen und Genossenschaften zur Bereitstellung zusätzlicher Arbeitskräfte und Technik zur Durchführung des Straßenwintendienstes gemäß Ziffer 7 der Winterordnung vom 12. November 1970 (GBl. II S. 632) vollziehend-verfügende Tätigkeit ist und demgemäß staatlichen Charakter hat. Beizupflichten ist Hartmann auch darin, daß die demgemäß abzuschließenden Verträge zwischen den Organen des Straßenwesens und diesen Betrieben u. a. wirtschaftsrechtlicher Natur sind und bei Vertragsverletzungen das Vertragsgesetz zur Anwendung kommt. Das ist kein Widerspruch, weil durch derartige Verträge die Aufgaben der Organe des Straßenwesens zur Durchführung des Straßenwintendienstes nicht ihren staatlichen Charakter verlieren. Dasselbe gilt für die Erweiterungsmaßnahmen des Straßenwesens, die durch Straßenbaubetriebe durchgeführt werden.

Nicht zu folgen ist Hartmann aber darin, daß der ausführende Betrieb bei Verletzung seiner ihm durch Vertrag übertragenen Pflichten dem geschädigten Dritten als Subjekt eines Zivilrechtsverhältnisses gegenübertritt und daß Schadenersatzansprüche in diesem Falle gemäß § 831 BGB gegen das staatliche Leitungsorgan auf dem Rechtsweg geltend gemacht werden können. Richtig ist, daß bei Pflichtverletzungen des vertraglich gebundenen Betriebes keine Rechtsbeziehungen zwischen ihm und dem geschädigten Bürger entstehen/6/, sondern zwischen dem staatlichen Leitungsorgan und dem Bürger. Diese Rechtsbeziehungen sind aber staatsrechtlicher Natur und regeln sich nach dem Staatshaftungsgesetz. Das hat auch das Oberste Gericht in dem bereits mehrfach erwähnten Urteil bejaht.

Es ist auch kein Grund vorhanden, von dieser Rechtsauffassung des Obersten Gerichts abzugehen, zumal sie den Bedürfnissen der Praxis gerecht wird. Für den Ge-

/5/ Vgl. die in Fußnote 3 erwähnten Entscheidungen.

/6/ Insoweit kann ich auch Göhring nicht zustimmen, der in Fußnote 11 seines Beitrags „Staatlich-rechtliche Leitung zur Überwindung der Folgen von Verletzungen der Aufgaben der Straßenverwaltung und -reinigung sowie Anliegerpflichten“ (NJ 1971 S. 482) eine unmittelbare zivilrechtliche Haftung des handelnden Betriebes gegenüber dem geschädigten Bürger bejaht.