



A und B sind Gesellschafter der A&B OHG, die mit Spielwaren handelt. Der Gesellschaftsvertrag enthält in § 10 für den Fall des Todes des Gesellschafters B folgende Regelung:

*„Stirbt der persönlich haftende Gesellschafter B, so geht sein Gesellschaftsanteil zu je 1/2 Anteil auf seinen Sohn S und seine Tochter T über; mit dem Tode von B treten S und T in die Stellung des persönlich haftenden Gesellschafters B zu gleichen Teilen ein.“*

Als B im Februar 2018 stirbt, ist seine Ehefrau bereits vorverstorben. B wird von seinen Kindern S und T zu gleichen Teilen beerbt. S ist 17 Jahre, die T ist 16 Jahre alt; ein Vormund ist nicht bestellt worden.

S beansprucht für sich die Stellung eines persönlich haftenden Gesellschafters. Die T erklärt, sie wolle nur Kommanditistin werden. Daraufhin einigen sich A, S und T, dass die T ausscheiden und abgefunden werden soll. Im Handelsregister erfolgen keine Eintragungen, vielmehr bleiben nach wie vor A und B als persönlich haftende Gesellschafter eingetragen. Es werden auch keine familiengerichtlichen Genehmigungen erteilt. Nach außen wird die Gesellschaft entsprechend den Vereinbarungen gehandhabt.

Vier Monate nach dem Tod des B und noch bevor S und T volljährig werden, nimmt der Gläubiger G sowohl den A als auch den S und die T auf Zahlung einer Kaufpreisschuld i.H.v. 10.000 € in Anspruch. Diese Schuld beruht auf einem Kaufvertrag, den A im Namen der OHG mit G eingegangen ist, nachdem B verstorben war.

Kann G, der bei Vertragsschluss von dem Tod des B keine Kenntnis gehabt hatte, sondern aufgrund der äußeren Umstände davon ausgegangen war, dass S als weiterer Gesellschafter der OHG hinzugekommen sei, von A, S und T Zahlung verlangen? Eine Nachlassenteilung hat noch nicht stattgefunden.



Aufgrund unterschiedlicher Vorfälle taucht der deutsche Luftverkehr vermehrt mit negativen Schlagzeilen in der Tagespresse auf: Stichproben an verschiedenen deutschen Flughäfen haben ergeben, dass die Sicherheitskontrollen der Passagiere nicht den geltenden Standards gerecht werden. So war es den verdeckt zur Überprüfung eingesetzten Beamten, die sich als reguläre Passagiere ausgaben, möglich, Zündvorrichtungen für Sprengstoffe, Messer und sogar Pistolen im Handgepäck mit an Bord der Passagiermaschinen zu bringen. Darüber hinaus meldet die FS-GmbH (die für Flugsicherung und Flugverkehrskontrolle in Deutschland zuständig ist und deren Geschäftsanteile sich zu 100% in der Hand des Bundes befinden), dass es in den vergangenen Monaten wiederholt zu Beinahe-Zusammenstößen von Verkehrs- und Frachtmaschinen gekommen sei. Grund hierfür sei die stetig steigende Anzahl an Flugbewegungen, die zu einer Überlastung der Flugsicherungseinrichtungen geführt habe.

Bislang ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für den Luftverkehr zuständig. Allerdings ist das Ministerium durch zahlreiche politisch umstrittene Projekte wie die PKW-Maut, die Aufarbeitung des „Diesel-Skandals“ und die Förderung von Elektro-Autos so beschäftigt, dass es nicht in der Lage ist, sich den Problemen des Luftverkehrs in der erforderlichen Art und Weise zu widmen. Da die Skandale um die Sicherheit im Flugverkehr immer öfter in den Medien thematisiert werden und die Opposition immer energischer Konsequenzen verlangt, reagiert die Bundeskanzlerin schließlich. Per Organisationsverordnung, der die Bundesregierung im Rahmen einer Kabinettsitzung die Zustimmung erteilt hat, gründet sie das Bundesministerium für Luftverkehr (BMLV). Dort sollen alle Fragen rund um die Luftfahrt einschließlich der Raumfahrt angesiedelt werden. Auf Vorschlag der Bundeskanzlerin ernennt der Bundespräsident den M zum Bundesminister für Luftverkehr. M macht sich nach Ernennung unverzüglich ans Werk, um das Ministerium aufzubauen und Lösungen für die beschriebenen Probleme zu entwickeln.

Im Anschluss an die Kabinettsumbildung erläutert die Bundeskanzlerin ihr Vorgehen im Rahmen einer aktuellen Stunde im Deutschen Bundestag. Dort regt sich Widerstand nicht nur in den Oppositions-, sondern auch in den Regierungsfractionen. So sprechen sich in der Debatte mehrere Abgeordnete gegen die Umstrukturierung innerhalb der Regierung aus, da sie diese für einen untauglichen Akt und eine rein symbolische Maßnahme halten, mit der die Öffentlichkeit beruhigt werden solle, ohne dass sich an den Problemen etwas ändere. Die Versäumnisse bei der Passagierkontrolle und der Flugsicherung ließen sich – bei entsprechendem politischen Willen – innerhalb einer kurzen Frist mit einigen wenigen Maßnahmen beseitigen. Danach sei ein eigenständiges Ministerium für Luftverkehr obsolet. Um eine „Task Force“ zu gründen, bedürfe es aber nicht gleich der Schaffung eines neuen Ministeriums. Zudem sei Minister M für die Aufgabe denkbar ungeeignet und eine schlechte Wahl. Sein bisheriger beruflicher Werdegang weise keinerlei Berührungspunkte zum Verkehrswesen auf, geschweige denn sei er ein Experte im Bereich der Luftsicherheit. Darüber hinaus sei allgemein bekannt, dass Minister M – was zutrifft – über enge Kontakte zu verschiedenen Lobbygruppen der Luftverkehrswirtschaft verfüge. Es werde der „Bock zum Gärtner“ gemacht und es sei zu befürchten, dass er keine geeigneten und effektiven Maßnahmen ergreife, sondern für die betroffenen Wirtschaftsunternehmen günstige Lösungen anstrebe. Damit könnten die wirklich dringenden Probleme des Luftverkehrs jedoch nicht gelöst werden.

Die Bundeskanzlerin dagegen verteidigt ihre Neuorganisation und auch die Besetzung des Postens mit dem Minister M. Der Luftverkehr sei ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor und weise schon wegen seiner internationalen Verflechtung so viele Besonderheiten gegenüber dem Straßen- und Schienenverkehr auf, dass ein eigenes Ministerium erforderlich sei. M habe bereits mehrfach sein politisches Geschick bewiesen und genieße zudem persönlich ihr uneingeschränktes Vertrauen. Die Kontakte zu Verbänden der Luftverkehrswirtschaft seien für die Erfüllung seiner Aufgaben nicht hinderlich, sondern förderlich, weil er so alle relevanten Informationen unmittelbar „aus erster Hand“ erhalte.

In der Sitzung am 3. April 2018 berät der Bundestag erneut über das Thema und fasst am Ende der Sitzung folgenden Beschluss:

- „1. Die Bundeskanzlerin wird aufgefordert, die Errichtung des Bundesministeriums für Luftverkehr rückgängig zu machen und den Bundesminister M dem Bundespräsidenten zur Entlassung vorzuschlagen.
2. Die Bundeskanzlerin hat dem Bundestag in einer der nächsten Sitzungen über die Ausführung dieses Beschlusses bei persönlicher Anwesenheit zu berichten.

3. Der Bundestag spricht dem Bundesminister M das Misstrauen aus.“

Zu diesem Zeitpunkt gibt es im Deutschen Bundestag insgesamt 12 Überhang- und Ausgleichsmandate.

An der Abstimmung nehmen alle 303 Abgeordneten teil, die bei der Debatte im Sitzungssaal anwesend waren. Davon stimmen 200 Abgeordnete mit „Ja“, 103 mit „Nein“.

Die Bundeskanzlerin ist empört über die Eingriffe des Bundestages in ihren Zuständigkeitsbereich. Sie ist der Ansicht, dass es ausschließlich ihr zustehe, den Zuschnitt der einzelnen Ministerien zu bestimmen und nötigenfalls auch neue Ministerien zu schaffen. Von der Presse auf die Beschlüsse des Parlaments angesprochen, lässt sie sich dahingehend zitieren, dass sie dem Beschluss zu Ziffer 1 nicht nachzukommen gedenke und auch die Beschlüsse zu Ziffer 2 und Ziffer 3 für unwirksam halte.

Daher landet das Thema erneut auf der Tagesordnung des Deutschen Bundestages. Dieser beschließt daraufhin nach ausführlicher Diskussion in zweiter Lesung ein Gesetz, das nur eine Vorschrift enthält:

„Das Bundesministerium für Luftverkehr wird aufgelöst.“

Diesmal haben sich 450 Abgeordnete an der Abstimmung beteiligt. Die Auszählung der Stimmen ergab folgendes Ergebnis: 205 Ja-Stimmen; 163 Nein-Stimmen; 82 Enthaltungen.

Bundeskanzlerin und Bundesregierung sehen in den Beschlüssen des Deutschen Bundestages unzulässige Eingriffe der Legislative in ihren Kompetenzbereich. Der Bundestag könne weder durch Beschlüsse noch durch Gesetze über Ministerien und Minister verfügen.

Die Bundesregierung beantragt daher beim Bundesverfassungsgericht (BVerfG) am 04.10.2018 formgerecht die Feststellung, dass sämtliche oben genannten Beschlüsse des Deutschen Bundestages gegen das Grundgesetz verstoßen. In einem Schriftsatz vertritt der Verfahrensbevollmächtigte des Deutschen Bundestages die Auffassung, dass jedenfalls im Hinblick auf den Gesetzesbeschluss kein Organstreitverfahren, sondern – allerdings erst nach Verkündung des Gesetzes – eine abstrakte Normenkontrolle zulässig sei.

**Aufgabe:** Erstellen Sie ein Gutachten über die Entscheidung des BVerfG. Dabei ist auf alle im Sachverhalt aufgeworfenen Fragen, erforderlichenfalls hilfsgutachtlich, einzugehen.

**Abwandlung:**

Auch auf anderen Politikfeldern gibt es Probleme. So macht der Bundeskanzlerin (Mitglied der C-Partei) das Handeln des Außenministers X (Mitglied der S-Partei) Sorgen. Dieser hat bei heiklen Staatsbesuchen mehrfach durch undiplomatische Äußerungen Empörung hervorgerufen und mühsam erreichte Fortschritte in der Außenpolitik gefährdet. Die Bundeskanzlerin erwägt daraufhin, den Außenminister X dem Bundespräsidenten zur Entlassung vorzuschlagen und das Auswärtige Amt als selbständiges Bundesministerium aufzulösen. Die Aufgaben in der Außenpolitik sollen in Zukunft auf das Wirtschafts-, Entwicklungshilfe- und Verteidigungsministerium aufgeteilt werden. Allerdings hat sie Zweifel, ob ein solches Vorgehen rechtlich überhaupt zulässig wäre. Zum einen stellt sie sich die Frage, ob das Auswärtige Amt nicht „Bestandsschutz“ genießt. Zum anderen ist in dem Koalitionsvertrag, den die C- und die S-Partei zur Bildung der Bundesregierung geschlossen haben, ausdrücklich festgelegt:

„In der Bundesregierung werden folgende Ministerien eingerichtet:

(...) Auswärtiges Amt.

Das Amt des Außenministers wird an eine Person auf Vorschlag der S-Partei vergeben.“

**Aufgabe:** Prüfen Sie gutachtlich, ob die geplanten Maßnahmen der Bundeskanzlerin rechtmäßig sind.