

# Amtshaftung trotz Direktbeauftragung durch die Bahn?

## Zivilrechtliche Haftung des Sachverständigen/Prüfers für bautechnische Nachweise im Eisenbahnbau

Ulrich Dieckert

Bekanntlich wurde das bauaufsichtliche Verfahren im Eisenbahnbau durch die VV Bau im Jahr 2009 neu geregelt (sogenannte „modifizierte Bauaufsicht“). Danach werden die vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) anerkannten Sachverständigen bzw. Prüfer für bautechnische Nachweise künftig von den Eisenbahnen des Bundes (EdB) direkt beauftragt. Diese Neuregelung hat Diskussionen über die Frage der zivilrechtlichen Haftung der Sachverständigen ausgelöst. Hierzu hat der Verfasser dieses Beitrages auf der 13. Jahresfachtagung der Eisenbahnsachverständigen die Auffassung vertreten, dass die Sachverständigen in bauaufsichtlichen Verfahren als Verwaltungshelfer des EBA tätig sind und insofern weiterhin dem Schutz der Amtshaftung gemäß § 839 BGB i. V. m. Artikel 34 Grundgesetz unterliegen. Diese Auffassung soll nachstehend noch einmal unter Hinweis auf die einschlägige Literatur und Rechtsprechung unterlegt werden. Dabei erfolgen zunächst einige grundsätzliche Ausführungen zur Rechtsnatur der Amtshaftung, bevor die Tätigkeit der Prüfer und Sachverständigen im bauaufsichtlichen Verfahren des EBA näher beschrieben und sodann zu deren zivilrechtlicher Haftung Stellung genommen wird.

### Grundsätzliches zur Amtshaftung

Verletzt jemand in Ausübung eines ihm anvertrauten öffentlichen Amtes die einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so trifft die Verantwortlichkeit grundsätzlich den Staat oder die Körperschaft, in deren Dienst er steht. Mit dieser Vorschrift in Artikel 34 Grundgesetz wird die aus § 839 BGB gegen den Beamten gerichtete Haftung auf den Staat übergeleitet. Denn der Amtsträger soll aufgrund der Tatsache, dass er für den Staat tätig ist, vor einer unmittelbaren Inanspruchnahme durch geschädigte Dritte geschützt werden. Allerdings hat die Körperschaft, in deren Dienst er steht, das Recht, den Bediensteten in Regress zu nehmen, wenn dieser vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt hat (vgl. Art. 34 Satz 2 Grundgesetz). Soweit es sich um bloße Verwaltungshelfer

handelt, ist ein solcher Rückgriff auch im Falle der einfachen Fahrlässigkeit möglich (so die ständige Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, vgl. BGH, III ZR 169/04).

Der interne Regress setzt allerdings voraus, dass der Staat für einen entstandenen Schaden auch einstehen muss. Dies ist gemäß § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB nicht der Fall, wenn dem Beamten nur Fahrlässigkeit zur Last fällt und der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag. Hat beispielsweise ein beliehener Prüfstatiker einen Fehler der ihm zur Prüfung vorgelegten Statik nur fahrlässig übersehen, so muss sich der aufgrund eines Einsturzes des Bauwerkes geschädigte Dritte zunächst an die unmittelbar verantwortlichen Planer, Bauunternehmer bzw. Bauüberwacher wenden und diese entweder aus Vertrag oder aus Rechtsgutverletzung gemäß § 823 BGB in Anspruch nehmen.

Schließlich beschränkt sich die Amtshaftung nur auf solche Schäden, die dem Schutzbereich der verletzten Amtspflicht unterliegen (sogenannte Drittbezogenheit). So besteht etwa bei Prüfstatikern die Amtspflicht nach ständiger Rechtsprechung darin, Gefahren vorzubeugen, die der Allgemeinheit oder dem Einzelnen durch den Einsturz nicht standsicherer Gebäude drohen. Die bautechnische Prüfung wird also im öffentlichen Interesse der Gefahrenabwehr zum Schutz der Allgemeinheit durchgeführt. Die wirtschaftlichen Interessen des Bauherrn im Hinblick auf Schäden am Bauwerk selbst sind hingegen nicht geschützt. Denn er ist nicht Opfer der Gefahr, vor der die Bestimmungen der Bauaufsicht und behördlichen Prüfung schützen sollen. Nähere Ausführungen hierzu lassen sich dem Aufsatz von Dr. Steiner zur Tragwerksplanerhaftung in der Zeitschrift für BauR 7/2009 auf den Seiten 632 ff. entnehmen. Was die Drittbezogenheit von Amtspflichten im Eisenbahnwesen angeht, finden sich einschlägige Ausführungen in dem Werk von Hoppe, Schmidt, Busch, Schieferdecker mit dem Titel „Sicherheitsverantwortung im Eisenbahnwesen“, 2002, dort auf den Seiten 78 ff.

Festzuhalten bleibt, dass die Gefahr der persönlichen Inanspruchnahme bei einem

„Amtsträger“ i. S. d. Artikels 34 Grundgesetz deutlich geringer ist, als wenn der Handelnde direkten Haftungsansprüchen ausgesetzt wäre. Dies gilt insbesondere für Ansprüche aus vertraglicher Haftung, die – wie dargelegt – eine Ersatzpflicht für Schäden am Bauwerk selbst umfassen können. Insofern ist es für die Eisenbahnsachverständigen durchaus von Interesse, ob sie aufgrund ihrer Tätigkeit im Pflichtenkreis des EBA der Amtshaftung unterliegen oder ob sie aufgrund der Neugestaltung des bauaufsichtlichen Verfahrens nunmehr einer direkten vertraglichen Haftung ausgesetzt sind.

### Tätigkeit des Eisenbahnsachverständigen

Die Tätigkeit der Eisenbahnsachverständigen im bauaufsichtlichen Verfahren ist seit dem Jahr 2009 in der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau geregelt. Die VV Bau ist kein Gesetz (wie etwa die Bauordnungen der Bundesländer), sondern eine Verwaltungsvorschrift des EBA.

Das EBA leitet seine bauaufsichtlichen Befugnisse aus § 3 des Gesetzes über die Bundeseisenbahnverkehrsverwaltung (BEVVG) sowie aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ab. Danach steht gesetzlich fest, dass das EBA für die Abwehr von Gefahren, die beim Betrieb der Eisenbahn entstehen oder von Betriebsanlagen ausgehen, zuständig ist. Insofern ist das EBA auch befugt, nähere Bestimmungen zur Ausübung seiner Tätigkeit im Wege von Verwaltungsvorschriften zu erlassen. Gleichwohl würde es die Rechtssicherheit für alle Beteiligten erhöhen, wenn das Verfahren für den Bau neuer und die Änderung bestehender Betriebsanlagen durch Rechtsverordnung geregelt wäre.

Nach § 19 der VV Bau unterliegen Neubaumaßnahmen und Maßnahmen im Rahmen der Umrüstung, Erneuerung und Instandhaltung der bauaufsichtlichen Prüfung des EBA, wenn bestimmte Wertgrenzen überschritten sind. Gegenstand der Prüfung sind die von den im Auftrag des Bauherrn (EdB) handelnden Bauvorlageberechtigten (BVB) vorzulegenden

Bauvorlagen, aus denen die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen der Sicherheit und Ordnung ersichtlich sein muss (§ 19 Abs. 6 VV Bau). Soweit diese Vorlagen bautechnische Nachweise enthalten, sind diese zuvor durch einen vom EBA anerkannten Prüfer für bautechnische Nachweise im Eisenbahnbau zu prüfen. Die Beauftragung des Prüfers erfolgt gemäß § 20 Abs. 1 i. V. m. § 19 Abs. 3 VV Bau durch den Bauherrn (EdB), allerdings erst nachdem ein entsprechendes Einvernehmen mit dem EBA hergestellt worden ist. Der Prüfer legt die von ihm geprüften Ausführungsunterlagen dem Bauvorlageberechtigten vor, und zwar unter Verwendung des vom EBA vorgegeben Musterprüfberichts (vgl. § 20 Abs. 3 VV Bau). Soweit die bautechnischen Nachweise von dem anerkannten Sachverständigen geprüft worden sind, werden diese Unterlagen im Rahmen der vom EBA durchzuführenden bautechnischen Prüfung nur noch einer Plausibilitätsprüfung unterzogen (vgl. § 19 Abs. 6 VV Bau).

Der Prüfer für bautechnische Nachweise im Eisenbahnbau kann auch mit Zwischenabnahmen bzw. Abnahmen beauftragt werden, die gemäß § 25 VV Bau grundsätzlich vom EBA durchzuführen sind, von diesem jedoch auf den Prüfer delegiert werden können (vgl. § 25 Abs. 3 VV Bau).

Nach den derzeit verwendeten Formblättern über den „Auftrag zur Bautechnischen Prüfung“ sind jedoch auch die EdB befugt bzw. vom EBA angewiesen, derartige Prüfungsaufträge auszulösen. Des Weiteren kann der BVB in Bezug auf Bauzustände und Baubehelfe eine bautechnische Prüfung durch den (im Einvernehmen mit dem EBA) beauftragten Prüfer veranlassen (§ 22 Abs. 3 VV Bau). Schließlich werden Eisenbahnsachverständige auch im Rahmen der Bauüberwachung eingesetzt. Diese Überwachung erfolgt in der Regel stichprobenartig. Gemäß § 24 Abs. 1 VV Bau werden bei Baumaßnahmen, die spezielle Fachkenntnisse erfordern, die anerkannten Prüfer direkt vom EBA mit der Durchführung dieser Prüfungen beauftragt.

Was die Vergütung der Prüfer angeht, so sind in dem Prüfauftrag gemäß § 20 Abs. 3 VV Bau die Honorarzone, Umfang des Prüfauftrages und die anrechenbaren Kosten festzulegen. Die Vergütung wird dabei in Umsetzung der Nummer 2.5 der BeGebV bzw. nach der „Ergänzung für die Prüfung brandschutztechnischer Nachweise für Hochbauten“ berechnet (vgl. § 20 Abs. 3 VV Bau) und vom Bauherrn bezahlt. Nach derzeitiger Praxis erfolgt die Abrechnung über die BVS-EBA, die das Prüfhonorar zu bewerten und festzusetzen hat. Dabei darf die Umsatzsteuer, die die Prüfer abführen müssen, in den Rechnungen nicht ausgewiesen werden.

Nach alledem stellt sich die Frage, ob die Prüfer für bautechnische Nachweise auf Grund der Tatsache, dass sie im Auftrag und auf Kosten der EdB tätig sind, nunmehr einer direkten vertraglichen Haftung ausgesetzt sind, oder ob sie – wie wohl bisher – als „verlängerter Arm“ des EBA der Amtshaftung unterliegen.

## Haftung des Eisenbahnsachverständigen

Wie bereits auf der 13. Jahresfachtagung ausgeführt, wird hier die Auffassung vertreten, dass die Eisenbahnsachverständigen im Rahmen ihrer vorstehend beschriebenen Tätigkeit als „Amtsträger“ im Sinne des Art. 34 GG/§ 839 BGB tätig sind und insofern nicht direkt von ihren Auftraggebern aus Werkvertragsrecht oder von Dritten aus Deliktsrecht in Anspruch genommen werden können.

Denn der Anwendungsbereich dieser Vorschriften beschränkt sich nicht nur auf die Personen, die als „Staatsdiener“ im engeren Sinne tätig sind (z. B. Beamte). Vielmehr entspricht es ständiger Rechtsprechung, dass auch Zivilpersonen als Beamte im haftungsrechtlichen Sinne gelten, wenn ihnen die Wahrnehmung von Aufgaben anvertraut worden ist, die funktional der Durchsetzung öffentlicher Interessen dienen.

Hierzu gehören insbesondere diejenigen natürlichen oder juristischen Personen des Privatrechtes, denen durch Gesetz oder durch Verwaltungsakt oder verwaltungsrechtlichen Vertrag bestimmte einzelne hoheitliche Kompetenzen zur Wahrnehmung in eigener Zuständigkeit und Verantwortung übertragen worden sind. Solche sogenannte „Beliehene“ sind im Bauwesen beispielsweise die öffentlich bestellten Vermessungsingenieure, die Bezirksschornsteinfegermeister und die Prüflingenieure für Baustatik, soweit sie im Auftrag der Bauaufsichtsbehörden tätig werden. Besonderes Merkmal der Beilehung ist, dass die Beliehenen befugt sind, öffentlich-rechtlich relevante Handlungen im eigenen Namen vorzunehmen (z. B. Genehmigungen, Abnahmen etc.).

Derartige Befugnisse haben die hier in Rede stehenden Eisenbahnsachverständigen nicht. Sie sind jedenfalls nicht befugt, mit Wirkung für die öffentliche Hand (hier: das EBA) Entscheidungen zu treffen, jedenfalls dann nicht, wenn sie im Auftrage der EdB handeln. Sie sind bei ihren vorbeschriebenen Aktivitäten vielmehr als sogenannte „Verwaltungshelfer“ tätig, welche lediglich in den Verwaltungsvollzug der Behörde eingebunden sind, während die Zuständigkeit und die Verantwortung bei der Verwaltung (hier das EBA) verbleiben. Dies wird auch vom EBA so gesehen, was sich aus der Formulierung

in § 20 Abs. 1 Satz 2 VV Bau ergibt: „Durch die Herstellung des Einvernehmens ist der Prüfer auch weiterhin im Sinne eines Verwaltungshelfers tätig“.

Auch das vom EBA herausgegebene Merkblatt über die Anerkennung und den Einsatz als Prüfer für bautechnische Nachweise im Eisenbahnbau stellt unter Ziffer 2.1. S.2 fest, dass die vom EBA zur Durchführung der bautechnischen Prüfung anerkannten Prüfer für bautechnische Nachweise im Eisenbahnbau als „Verwaltungshelfer“ eingesetzt werden.

Inwieweit auch derartige Verwaltungshelfer als Amtsträger im Sinne des Art. 34 GG/ § 39 BGB gelten, ist in Rechtsprechung und Lehre nicht abschließend geklärt. Nach früherer höchstrichterlicher Rechtsprechung konnte eine Zurechnung nur erfolgen, wenn die Zivilpersonen „als bloßes Werkzeug der öffentlichen Verwaltung“ tätig geworden sind. Der Träger öffentlicher Verwaltung musste also den Handlungsspielraum des für ihn tätigen Privaten durch Weisungsbefugnis und sonstige Einflussnahmen in einem solchen Ausmaß eingeengt haben, dass der private Verwaltungshelfer nur als „verlängerter Arm“ der öffentlichen Verwaltung erscheint (vgl. Münchner Kommentar, Randnummer 135 ff. zu § 839 BGB).

Diese Eingrenzung wird von der herrschenden Literatur zu Recht kritisiert, insbesondere wenn es um die Einschaltung selbständiger Unternehmer geht. Maßgeblich sei allein das nach außen manifestierte Handeln als „Erfüllungsgehilfe“ des Trägers öffentlicher Gewalt. Danach müsse jeder als Amtsträger im Sinne des Amtshaftungsrechtes angesehen werden, der in Erfüllung öffentlich-rechtlicher Pflichten für den Hoheitsträger Dritten gegenüber tätig wird. Dieser Auffassung hat sich mittlerweile auch der BGH weitgehend angeschlossen. Ein privater Unternehmer wird von ihm – jedenfalls für den Bereich der Eingriffsverwaltung – dann als Amtsträger angesehen, wenn er mit der vom Hoheitsträger wahrzunehmenden Aufgabe in einer so engen Verbindung steht und bei der Ausführung seiner Tätigkeit einen derart begrenzten Entscheidungsspielraum hat, dass diese Einordnung gerechtfertigt ist (vgl. Münchner Kommentar, Randnummer 138 zu § 839 BGB, mit Hinweis auf die einschlägige Rechtsprechung).

## Eisenbahnsachverständiger als Verwaltungshelfer des EBA

Es dürfte unstrittig sein, dass die Tätigkeit der Eisenbahnsachverständigen im Rahmen der VV Bau in einer äußerst engen Verbindung mit den bauaufsichtlichen Pflichten des EBA stehen.

So ist die Prüfung bautechnischer Nachweise ein Bestandteil der vom EBA durch-

zuführenden bauaufsichtlichen Prüfung, weil sich das EBA letztlich auf die Feststellungen der Sachverständigen verlässt (vgl. § 19 Abs. 6 VV Bau). Auch wenn die Sachverständigen nicht direkt vom EBA beauftragt werden, bedarf es einer Zustimmung der Behörde (sogenanntes Einvernehmen), bevor die Prüfer tätig werden können.

Die Zustimmung wird dabei nur erteilt, wenn der Prüfer vom EBA als hinreichend sachverständig und erfahren anerkannt ist. Hierzu muss der Sachverständige ein Antragsverfahren beim EBA durchlaufen, was allerhöchste Anforderungen stellt und wiederum durch Verwaltungsvorschrift geregelt ist (vgl. Merkblatt über die Anerkennung und den Einsatz als Prüfer für bautechnische Nachweise im Eisenbahnbau). Des Weiteren sind die Prüfer auch bei der Gestaltung ihrer Prüfberichte nicht frei, sie haben vielmehr die vom EBA vorgegebenen Muster zu verwenden. Schließlich können die Prüfer gegenüber ihren Auftraggebern (EdB) nicht frei über ihre Honorare verhandeln, sondern haben sich nach bestimmten Gebührenordnungen zu richten. Bei den abzurechnenden Gebühren werden keine Umsatzsteuern ausgewiesen, was ebenfalls deutlich macht, dass es sich hier um eine „Amtshandlung“ und keinen zivilrechtlichen Leistungsaustausch im Sinne eines Werkvertrages zwischen EdB und Prüfer handelt.

Die enge Einbindung des Prüfers in die bauaufsichtlichen Verantwortlichkeiten des EBA wird schließlich auch durch die vom EBA vorgegebenen Auftragsformulare deutlich. So findet sich in dem derzeit verwendeten Auftragsmuster in Bezug auf die Prüfgebühr folgender Satz:

„Der Auftrag erfolgt auf der Grundlage von § 3 Abs. 4 Satz 1 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) vom 27.12.1993 i. V. m. Anhang 2 der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV), in der zurzeit gültigen Fassung.“

Dieser Satz macht deutlich, dass der Eisenbahnsachverständige funktional und auch gebührentechnisch im „Lager“ des EBA steht, und zwar unabhängig davon, von wem er letztendlich den Auftrag zur Prüfung erhält.

### **Amtshaftung des Verwaltungshelfers nach der Rechtsprechung**

Auch das im Folgenden zitierte Urteil des BGH aus dem Jahr 2001 dürfte die hier vertretene Auffassung stützen (BGHZ III ZR 394/99).

Der BGH hatte zu entscheiden, ob bei Pflichtverletzungen, die im Rahmen der

Nachprüfung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrtgerätes durch einen genehmigten luftfahrttechnischen Betrieb nach den Bestimmungen der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgeräten begangen werden, nach Amtshaftungsgrundsätzen gehaftet wird. Der BGH entschied, dass bei der Zurechnung des Verhaltens einer Person als Ausübung eines öffentlichen Amtes nicht auf die Person des Handelnden, sondern auf seine Funktion, d. h. auf die Aufgabe, deren Wahrnehmung die im konkreten Fall ausgeübte Tätigkeit dient, abzustellen ist. Der BGH zog eine Parallele zu den Prüfern bzw. Sachverständigen der technischen Überwachungsvereine, die nach seiner ständigen Rechtsprechung hoheitliche Befugnisse ausüben. Zwar werde die Betriebserlaubnis eines Kraftfahrzeuges von der Verwaltungsbehörde durch Verwaltungsakt erteilt. In diese Tätigkeit sei der amtlich anerkannte Sachverständige aber maßgeblich eingeschaltet. Er erlasse zwar nicht selbst Verwaltungsakte, nehme aber Prüfungen vor und erstatte Gutachten, die als bedeutsamer Teil der dem Staat obliegenden Überwachung des Kraftfahrzeugverkehrs und damit als staatliche Verwaltungstätigkeit erscheinen. Wenn der Sachverständige auch nicht selbst die Erlaubnis zu erteilen oder zu versagen habe, so sei die Entscheidung hierüber doch praktisch gefallen, wenn er sein Gutachten erstatte, seine Bescheinigung ausstelle oder ihre Ausstellung abgelehnt habe.

Die Prüfung von Luftfahrtgeräten ist nach Auffassung des BGH in dem o. a. Urteil mit den Tätigkeiten der technischen Überwachungsvereine weitgehend vergleichbar. Denn auch sie seien von Rechts wegen im Interesse der Sicherheit des Flugverkehrs mit der Aufgabe der Untersuchung von Luftfahrzeugen betraut. Dabei sei die Ausübung hoheitlicher Befugnisse bei der Nachprüfung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrtgerätes nicht deshalb in Zweifel zu ziehen, weil der luftfahrttechnische Betrieb nicht unmittelbar von der Zulassungsbehörde mit der konkreten Nachprüfung beauftragt wurde, sondern der einzelne Prüfauftrag vom Eigentümer oder Halter des Luftfahrzeuges erteilt wird. Eine werkvertragliche Haftung sei nur dann gegeben, wenn der luftfahrttechnische Betrieb neben seiner Prüftätigkeit auch noch als Reparaturwerkstatt tätig ist und in diesem Zusammenhang beim Besteller Vermögensschäden auslöst.

Diese Entscheidung des BGH kann nach hiesiger Auffassung auch auf die Tätigkeit des Eisenbahnsachverständigen im Rahmen der VV Bau übertragen werden. Der Unterschied zu den vom BGH entschiedenen Fällen besteht darin, dass die Tätigkeit von technischen Überwa-



Pablo Casagrande

**DB International:**  
Innovative, nachhaltige,  
effiziente Mobilitäts-  
und Transportlösungen

### **Beratung und Planung rund um das System Schiene**

Das Know-how der Deutschen Bahn ist weltweit anerkannt. Internationale Kunden nutzen unsere Erfahrung für ihre Verkehrsprojekte – von der Idee bis zur Umsetzung. Für mehr Mobilität und reibungslosen Transport. Unser Ziel ist es, jedem Kunden alle Leistungen aus einer Hand zu liefern – bis hin zur Übernahme der Betreiberverantwortung.

Unsere internationalen Projekte bieten interessante Einstiegs- und Karrierechancen. Zur Verstärkung unserer Teams in Katar und rund um den Globus suchen wir ständig motivierte Nachwuchskräfte und ausgewiesene Experten.

**[www.db-international.de](http://www.db-international.de)**



Peter Perbey

chungsstellen im Straßenverkehr und im Luftverkehr wesentlich ausführlicher und vor allen Dingen durch spezielle Gesetze und Verordnungen geregelt ist. Dies kann jedoch nicht zulasten der Eisenbahnsachverständigen gehen, deren Tätigkeit keiner ausdrücklichen gesetzlichen Regelung unterliegt. Denn es ist ohnehin bedenklich, dass die Bauaufsicht im Eisenbahnverkehr lediglich durch eine Verwaltungsvorschrift geregelt ist, während das Bauen in Deutschland ansonsten (und auch die Tätigkeit von Prüfern und Sachverständigen) in zahlreichen Bundes- und Landesgesetzen fast einer Überregulierung unterliegt. Allerdings ist auch im Bauordnungsrecht die Tendenz festzustellen, einen Teil der bauaufsichtlichen Prüfungstätigkeit auszulagern und diese im Auftrage der Bauherren durchführen zu lassen. Dies betrifft insbesondere die sogenannten Prüfsachverständigen für technische Anlagen und Einrichtungen. So bestimmt beispielsweise § 2 Abs. 2 der Bauprüferverordnung Berlin was folgt:

„Prüfsachverständige prüfen und bescheinigen ... im Auftrag des Bauherrn ... die Einhaltung der bauordnungsrechtlichen Anforderungen ...; sie nehmen keine hoheitlichen Prüfaufgaben wahr. Die Prüfsachverständigen sind im Rahmen der ihnen obliegenden Pflichten unabhängig und an Weisungen des Auftraggebers nicht gebunden.“

Trotz dieser „Privatisierung“ von eigentlich hoheitlichen Prüfungsaufgaben ist die Literatur der Auffassung, dass dem Prüfsachverständigen auf diese Weise der Schutz der Amtshaftung nicht entzogen werden kann. Zur Vermeidung von Wiederholungen sei hier nochmals auf den Aufsatz von Dr. Christoph Steiner verwiesen, der sich mit dieser Frage ausführlich auseinandergesetzt hat. Gestützt wird diese Auffassung schließlich durch eine Entscheidung des Landgerichtes Bonn vom 20. Mai 2009 (IBR 2009, 528), wonach der

mit der Prüfung des Wärmeschutznachweises und der rechnerischen Nachweise der Standsicherheit beauftragte Prüfingenieur hoheitliche Aufgaben wahrnehme, auch wenn der Bauherr den Prüfstatiker direkt beauftragt.

Hierzu wird im Urteil Folgendes ausgeführt:

„Nichts anderes ergibt sich daraus, dass der Beklagte (hier: der Prüfsachverständige) von der Klägerin (hier: der Bauherrin) direkt beauftragt wurde. Der Beklagte hat auch im Verhältnis zur Klägerin weiterhin eine hoheitliche Aufgabe wahrgenommen. Es erscheint nicht adäquat, aus dem öffentlich-rechtlichen Prüferfordernis eine auch nur teilweise Risikoverlagerung auf den Prüfingenieur selbst vorzunehmen. Der Beklagte hat somit durch den Abschluss des Vertrages mit der Klägerin dieser gegenüber nicht das volle Risiko einer fehlerhaften Statik übernommen. Diese Wertung entspricht auch der grundlegenden Wertung der Tätigkeit des Prüfingenieurs innerhalb der Baugenehmigungsbehörde: Wenn dieser die statischen Berechnungen mit den übrigen Bauunterlagen prüft, so geschieht dies im Hinblick auf das öffentliche Interesse der Gefahrenabwehr, nicht zu dem Zweck,

den Bauherrn zu sichern und ihm die Verantwortung zu erleichtern.“

Diesen Ausführungen ist aus Sicht des Verfassers nichts hinzuzufügen.

### Fazit

An der im Rahmen der 13. Jahresfachtagung der Eisenbahnsachverständigen vertretenen Auffassung wird festgehalten. Danach lassen die vorstehend erörterten Argumente sowie die zitierte Literatur und Rechtsprechung den Schluss zu, dass der Eisenbahnsachverständige/Prüfer für bautechnische Nachweise im Rahmen seiner Tätigkeiten nach der VV Bau der Amtshaftung gemäß § 839 i. V. m. Artikel 34 Grundgesetz unterliegt. Letzte Rechtssicherheit lässt sich jedoch erst erreichen, wenn dies entweder gesetzlich geregelt oder von deutschen Obergerichten (OLG, BGH) ausdrücklich bestätigt wird.



Dr. Ulrich Dieckert

Rechtsanwalt spezialisiert auf das Bau- und Architektenrecht, Sozietät WRD, Berlin  
ulrich.dieckert@wrd.de

### Summary

#### Civil liability of the expert/assessor for structural analysis verifications in railway construction

In 2009, the building supervision provisions in railway construction were revised under the "VVBau" – the Administrative Regulations for Building Supervision in Civil Engineering, Permanent Railway Engineering and Structural Engineering of the Federal Railway Authority (Eisenbahnbundesamt – EBA). Under the new rules, EBA-approved experts/assessors for structural analysis verifications are henceforward directly appointed by federal German railway operators. This revision has provoked debate on the issue of such experts' civil liability. On this subject, the author is of the opinion that in the building supervision process the experts act as administrative aides of the EBA continue to be covered by official liability under § 839 of the Civil Code in conjunction with Art. 34 of the Constitution – the reason being that the activity of the railway experts is closely related to the building supervision responsibilities of the EBA. Thus the function of the expert within the EBA's sphere of obligation is relevant, not the contractual form. However, ultimate legal certainty can only be achieved once this is either anchored in law or expressly confirmed by higher instances in Germany.



## Das Fachlexikon der Leit- und Sicherungstechnik im Bahnbetrieb

Die Erläuterung vieler Fachbegriffe geht dabei über das in einem Lexikon übliche Maß deutlich hinaus. Unter einem zentralen Stichwort finden Sie umfassende Erklärungen zu zusammenhängenden Problemkreisen. Durch Verweise auf dazugehörige Begriffe erkennen Sie die inhaltlichen Zusammenhänge.

Weitere Informationen, das komplette Inhaltsverzeichnis sowie das Vorwort finden Sie unter [www.eurailpress.com/lus](http://www.eurailpress.com/lus)

**Technische Daten:** ISBN 13: 978-3-87814-702-2, Preis: € 43,- inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten (VDEI-Mitglieder erhalten einen Rabatt von 20 %)

**Kontakt:** DVV Media Group GmbH | Eurailpress  
Telefon: +49/40/23714-440 • Fax: +49/40/23714-450 • E-Mail: buch@dvvmedia.com