

**VERANTWORTUNG UND HAFTUNG DER
BETEILIGTEN BEI DER BAUWERKSPRÜFUNG**

RECHTSANWALT MICHAEL HALSTENBERG
MINISTERIALDIREKTOR A. D.

**VERANTWORTUNG UND HAFTUNG DER
BETEILIGTEN BEI DER BAUWERKSPRÜFUNG**

RECHTSANWALT MICHAEL HALSTENBERG
MINISTERIALDIREKTOR A. D.

Verantwortung und Haftung der Beteiligten bei der Bauwerksprüfung

Rechtsanwalt Michael Halstenberg, Ministerialdirektor a. D., HFK Rechtsanwälte LLP, Düsseldorf

1. Einführung

Die Verantwortung und die Haftung der Beteiligten bei der Bauwerksprüfung bestimmt sich danach, welche inhaltlichen Pflichten sich für die Beteiligten aus dem Gesetz ergeben. Dabei spielt die Bauwerksüberprüfung eine wesentliche Rolle für unterschiedliche Rechtsbereiche. Klassischerweise betrifft sie den Bereich des Bauordnungsrechts. Daneben kommt ihr aber auch Bedeutung für die Einhaltung der allgemeinen zivilrechtlichen Verkehrssicherungspflicht zu. Schließlich spielt sie auch eine Rolle im Hinblick auf strafrechtliche Bestimmungen und Ordnungswidrigkeiten.

1.1 Die Bauwerksprüfung im Bauordnungsrecht

Die Bauwerksprüfung ist Bestandteil der allgemeinen Bauüberwachung. Ihren Kern bildet die Bauzustandsbesichtigung. Bei den anzuwendenden Regelungen ist grundsätzlich zwischen Verkehrsbauten und sonstigen baulichen Anlagen, die vom allgemeinen Bauordnungsrecht erfasst werden, zu differenzieren.

Im Bereich des allgemeinen Bauordnungsrechts besteht insbesondere bei Sonderbauten und gefahrträchtigen Bauwerken für die Eigentümer regelmäßig eine Verpflichtung zur Überwachung in Form wiederkehrender Prüfungen während der Nutzungsphase. Die Länder haben diese Verpflichtung in Verordnungen über die Prüfung technischer Anlagen und wiederkehrende Prüfungen von Sonderbauten präzisiert.

Die öffentliche Hand nimmt diese Pflichten bei eigenen Bauten i. d. R. selbst wahr. Sie unterliegt insofern also nicht der Aufsicht der allgemeinen Bauaufsichtsbehörden (sog. Bauherrenprivileg). Soweit dies geschieht trägt sie allerdings auch die Verantwortung für die Einhaltung aller öffentlich-rechtlichen Bestimmungen des Baurechts. An die Stelle der Bauüberwachung durch die Bauaufsichtsbehörde tritt die Überwachungspflicht der öffentlichen Hand in Form der sog. Eigenüberwachung.

Für die Bereiche der Verkehrsbauten, namentlich der Schienenbahnen, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind, und des Straßenverkehrs, soweit es den Bau und die Unterhaltung von Landesstraßen für den Fernverkehr betrifft, hat der Bund (auf Grund seiner Gesetzgebungskompetenz nach Art. 74 Nr. 22 und 23 GG) alle inhaltlich mit dem Bau und der Unterhaltung dieser Verkehrsbauten zusammenhängenden Aufgaben durch Bundesgesetz geregelt und zwar in Form des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG - für Stadt- und U-Bahnen) und des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Diese Regelungen sind Grundlage für die Festlegung des Prüfungsgegenstandes, des Prüfungsmaßstabs und der Prüfungsintensität der Bauwerksüberwachung.

Die wesentlichen Vollzugsaufgaben hat der Bund - auch für Verkehrsbauten - gesetzlich auf die Länder übertragen. Diese haben die Bauaufsicht für die Anlagen des öffentlichen Verkehrs nicht in die Zuständigkeit der allgemeinen Bauaufsichtsbehörden gegeben, sondern eigenständigen Verkehrs- bzw. Straßenbaubehörden zugewiesen. Soweit die Verkehrsbehörden in ihrer Funktion als Baulastträger Bauherr und zugleich Bauaufsicht sind, führt diese Regelung dazu, dass sie auch bei der Durchführung von Bauwerksprüfungen verantwortliche Eigenüberwacher sind.

Die Länder sind dementsprechend verpflichtet, die Technischen Aufsichtsbehörden personell und organisatorisch in die Lage zu versetzen, den gesetzlichen Anforderungen, ggf. auch den in untergesetzlichen Anforderungen, insbesondere den in der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab) beschriebenen Aufgaben, gerecht zu werden.

1.2 Die Bauwerksprüfung im Bereich der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht

Von den Pflichten, die sich aus dem Bauordnungsrecht ergeben, ist die allgemeine Verkehrssicherungspflicht zu unterscheiden.

Die Verkehrssicherungspflicht resultiert aus dem allgemeinen insbesondere aus den zivilrechtlichen Deliktsvorschriften der §§ 823 ff. BGB abzuleitenden Rechtsgrundsatz, wonach jeder (auch die öffentliche Hand), der in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenquelle schafft oder andauern lässt, die ihm zumutbaren Maßnahmen und Vorkehrungen zu treffen hat, die zur Abwendung der daraus resultierenden Gefahren erforderlich sind. Daraus folgt grundsätzlich eine Schadensersatzpflicht gegenüber Dritten, welche vorhersehbar den Gefahren einer baulichen Anlage ausgesetzt sind und durch diese Schäden erleiden.

Für den Grundstücksbesitzer ist diese Verpflichtung speziell durch § 836 BGB geregelt. Danach haftet der Grundstücksbesitzer, wenn durch den Einsturz eines Bauwerks ein Mensch zu Schaden kommt oder eine Sache beschädigt wird, sofern dies auf eine fehlerhafte Errichtung oder mangelhafte Unterhaltung des Bauwerks zurückzuführen ist. Die Ersatzpflicht tritt dann nicht ein, wenn der Besitzer zum Zweck der Abwendung der Gefahr die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet hat.

Die öffentliche Hand hat für die Überwachung der Verkehrssicherheit z. T. spezielle verwaltungsinterne Richtlinien aufgestellt, insbesondere die Richtlinie für die Überwachung der Verkehrssicherheit von baulichen Anlagen des Bundes (RÜV). Diese beinhaltet Kriterien und Anhaltspunkte zur Identifizierung risikobehafteter Gebäude, Bauteile und Baukonstruktionen, die turnusmäßig überprüft werden müssen und konkretisiert insoweit die aus der Verkehrssicherungspflicht resultierenden Aufgaben.

1.3 Die Bedeutung der Bauwerksprüfung im Rahmen des Strafrechts und dem Recht der Ordnungswidrigkeiten

Gem. § 319 StGB macht sich strafbar, wer bei der Planung, der Leitung oder Ausführung oder des Abbruchs eines Bauwerks vorsätzlich oder fahrlässig gegen die allgemein anerkannten Regeln der Technik verstößt und dadurch Leib und Leben anderer gefährdet. Kommt es nicht nur zu einer konkreten „Gefährdung“, sondern zu einem Per-

sonenschaden kommen als Delikte fahrlässige Tötung bzw. Körperverletzung in Betracht.

Daneben kann die Verletzung bauordnungsrechtlicher Pflichten der Beteiligten eine Ordnungswidrigkeit sein, die mit einem Bußgeld geahndet werden kann, für den Betroffenen ggf. aber auch Konsequenzen in Bezug auf seine Anerkennung nach sich ziehen dürfte. Allerdings kommt eine Ordnungswidrigkeit in Bezug auf die Bauwerksprüfung regelmäßig nur in Betracht, wenn diese durch den Pflichtigen nicht oder nicht fristgerecht durchgeführt wird oder entsprechende Dokumentationen nicht aufbewahrt werden.

1.4 Überschneidung der Pflichten

Die Pflichtenkreise können sich - auch hinsichtlich einer Pflichtverletzung - überschneiden. Die gesetzlichen Pflichten bestehen jedoch nebeneinander.

So ist die öffentliche Bauaufsicht eine eigenständige hoheitliche Aufgabe, die dem Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dient und sich nach den Grundsätzen des Verwaltungsrechts bestimmt. Die Verpflichtung zum „ordnungsgemäßen“ organisatorischen und inhaltlichen Vollzug besteht unabhängig davon, ob der Bauherr oder die am Bau beteiligten Planer und Bauunternehmen zusätzliche zivilrechtliche Verkehrssicherungspflichten oder vertragliche Pflichten treffen, die ebenfalls auf die Sicherheit des Bauwerks abzielen oder einen vertragsgerechten, mangelfreien Bau gewährleisten sollen.

Die am der Bauwerksprüfung Beteiligten müssen daher allen gesetzlichen und ggf. auch vertraglichen Anforderungen gerecht werden.

2. Inhalt und Umfang der Bauwerksprüfung

Inhalt und Umfang der Pflichten der Beteiligten bei einer Bauwerksprüfung lassen sich nicht generell bestimmen.

Die zivilrechtliche Verkehrssicherungspflicht trifft in aller Regel den Grundstückseigentümer und/oder den Besitzer. Sie erfordert eine den Umständen im Einzelfall entsprechende regelmäßige Überprüfung des baulichen Zustandes des Bauwerks auf alle Gefahren, mit denen nach der Lebenserfahrung zu rechnen ist, und zwar durch zuverlässige und kundige Sachverständige. Die Pflichten bestimmen sich insbesondere danach, wie das Bauwerk beschaffen ist, ob das Alter oder die Nutzung Anlass zur Prüfung geben oder ob gar konkreter Grund zu der Annahme eines drohenden Schadens besteht.

Nach § 4 S. 1 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Die Straßenaufsichtsbehörde kann dementsprechend die Durchführung der „notwendigen Maßnahmen“ anordnen (§ 20 Abs. 2 S. 1 FStrG). Ähnliche Bestimmungen enthalten die Straßengesetze der Länder, die auf die Bundesfernstraßen Anwendung finden, soweit dies bestimmt ist. Diese sehen regelmäßig vor, dass die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ge-

nügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten haben. Dabei verweisen die Regelungen z. T. ausdrücklich auf die Einhaltung der allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und Technik, die öffentlich-rechtlichen Vorschriften und/oder die sicherheitstechnischen Erfordernisse.

Für den Bereich des Schienenverkehrs normiert insbesondere die BOStrab speziell Anforderungen an die Instandhaltung der Betriebsanlagen einschließlich Wartung und Inspektion der baulichen Anlagen (§ 57) sowie an die Qualifikation der Beteiligten.

Letztlich legt allerdings keine der rechtlichen Regelungen konkrete technische Anforderungen fest, die erfüllt sein müssen, damit die Bauwerksprüfung als ordnungsgemäß erfüllt gilt. Es verbleibt vielmehr dabei, dass jede bauliche Anlage auch während ihrer Nutzungsphase den gesetzlichen Anforderungen genügen, d.h. im Ganzen und in ihren Teilen sowie für sich allein standsicher sein muss und dies durch die Durchführung der technisch erforderlichen Maßnahmen sicherzustellen ist.

Indes ist eine konkretere gesetzliche Regelung auch kaum möglich, denn es gibt keine objektiven, allgemein gültigen technischen Anforderungen. Vielmehr müssen diese im Einzelfall nach den konkreten Voraussetzungen und den (Nutzer-) Anforderungen, die insbesondere an das Gebäude gestellt werden, festgelegt werden. So kann z. B. die Art der Nutzung im Hinblick auf die statische Beanspruchung eines Bauwerks oder die Besonderheiten der Konstruktion zu unterschiedlichen Anforderungen im Hinblick auf die Bauwerksprüfung führen.

Selbst eine gesetzliche Bezugnahme auf Technische Regelungen bereitet Schwierigkeiten. Denn das Bauordnungsrecht erfordert Standsicherheit (nur) unter dem Aspekt der Gewährleistung von „Sicherheit und Ordnung“. Es soll Standsicherheit im Sinne einer Sicherheit gegen Einsturz, Umfallen, Einbrechen etc. gewährleisten. Optische Beeinträchtigungen wie Risse und Abplatzungen sind aus bauordnungsrechtlicher Sicht dagegen regelmäßig unerheblich. Technische Normen haben vielfach aber ein breites Spektrum, das eine technisch einwandfreie Ausführung insgesamt gewährleisten soll.

Schließlich unterliegen technische Verfahren aufgrund der wissenschaftlichen Erkenntnisse und Entwicklungen einer gewissen Dynamik, der eine gesetzliche Regelung nur unzureichend entsprechen kann. Das Gesetz behilft sich daher regelmäßig damit, generalklauselartig auf technische Regelungen vor allem in Form der „anerkannten Regeln der Technik“ meist zu verweisen. Das gilt auch für die Anforderung an die Standsicherheit.

Der Begriff der „anerkannten Regeln der Technik“ ist allerdings ebenfalls nicht gesetzlich normiert. Seit einer (strafrechtlichen) Entscheidung des Reichsgerichts ist der Begriff jedoch unstrittig und wird als allgemein bekannt vorausgesetzt. Danach sind anerkannte Regeln der Technik:

- bautechnische Anforderungen
- an die tatsächliche Ausführung baulicher Anlagen,
- die in der Wissenschaft als theoretisch richtig anerkannt werden und
- die sich in der Baupraxis überwiegend als technisch geeignet bewährt und durchgesetzt haben, mit anderen Worten die Gesamtheit der in der Baupraxis bewährten Kon-

struktionsgrundsätze, die die große Mehrheit der maßgebenden Fachkreise als richtig ansieht und nutzt.

Die DIN-Normen des Deutschen Institutes für Normung e.V. enthalten grundsätzlich anerkannte Regeln der Technik. Da die technischen Regeln sich aber laufend weiterentwickeln, muss bzw. kann eine anerkannte Regel der Technik nicht in jedem Fall schriftlich in Regelwerken fixiert sein. Daher ist durch die Beteiligten zu prüfen, ob die entsprechenden DIN-Normen noch (bzw. schon) den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Denn die DIN Normen sind starr, der technische Fortschritt dynamisch.

Unabhängig davon ist aber allgemein anerkannt, dass die DIN-Normen die Vermutung begründen, allgemein anerkannte Regeln der Technik wiederzugeben. Wer also eine DIN-Norm einhält, kann – bis zum Beweis des Gegenteils – für sich in Anspruch nehmen, im Einklang mit den anerkannten Regeln der Technik gehandelt zu haben.

Als allgemein anerkannten Regeln der Technik gelten auch die von der obersten Bauaufsichtsbehörde durch öffentliche Bekanntmachung als Technischen Baubestimmungen eingeführten technischen Regeln. Damit werden bestimmte bautechnische Standards praktisch durch Gesetz zu anerkannten Regeln der Technik, die im Interesse des Bauordnungsrechts in jedem Fall einzuhalten sind und zwar unabhängig davon, ob sie (ansonsten) anerkannte Regeln der Technik sind. Sie gelten qua Gesetz als solche.

Technischen Baubestimmungen, allgemein anerkannte Regeln der Technik und DIN-Normen sind nach allgemeiner Auffassung aber keine Rechtsnormen, sondern private technische Regelungen, die Empfehlungscharakter haben. Sie sind gleichwohl insoweit rechtlich bedeutsam, als sie im Rahmen einer rechtlichen Nachprüfung als Maßstab dafür herangezogen werden (können), ob die bauliche Anlage im Einklang mit den anerkannten Regeln der Technik errichtet oder geändert worden ist. Denn mit der gesetzlichen Anknüpfung an technische Regeln legt das Gesetz die Exekutive normativ auf den Grundsatz der bestmöglichen Gefahrenabwehr und Risikovorkehr fest. Dementsprechend haben die DIN-Normen eine „praktische Bedeutung“ für die Vereinheitlichung behördlicher Anforderungen an Qualität und Sicherheit von Bauwerken, jedenfalls soweit die Regelungen technische Fragestellungen behandeln, mithin außerrechtliche Fachfragen betreffen.

Im Ergebnis bedeutet das zwar, dass sich aus dem Umstand eines Verstoßes gegen eine anerkannte Regel der Technik bzw. DIN-Norm – insbesondere aufgrund der tatrichterlichen Würdigung – nicht in jedem Fall zwangsläufig ein Verstoß gegen das Bauordnungsrecht ergeben muss. Handelt es sich jedoch um rein technische Bewertungen oder Anforderungen und ergeben sich aus sonstigen Regelwerken oder praktizierten Verfahrensweisen keine anderweitigen Erkenntnisse, bleiben die DIN-Normen letztlich der entscheidende Prüfungsmaßstab. Wer also im Rahmen einer Baumaßnahme die anerkannten Regeln der Technik/DIN-Normen nicht beachtet, verstößt in der Regel gegen die Fixierung des gesetzlichen Sicherheitsniveaus wie es in dem insbesondere durch die gesetzlich in Bezug genommenen technischen Regeln Ausdruck findet.

Faktisch besteht daher bei den Technischen Baubestimmungen wie auch bei den anerkannten Regeln der Technik für die Beteiligten sowohl in zivilrechtlicher wie auch in öffentlich-rechtlicher und strafrechtlicher Hinsicht ein „Beachtensgebot“, dessen Verlet-

zung rechtliche Konsequenzen für die Verantwortlichen haben kann. Zwar haben die technischen Regelungen keine Rechtsverbindlichkeit, so dass ihre Verletzung keine unmittelbaren Ansprüche Dritter auslösen oder zu einer unmittelbaren Verletzung der Verkehrssicherungspflicht führen. Die Nichtbeachtung eines technischen Regelwerks wie der DIN führt jedoch immer zu einer Beweislastumkehr bzw. begründet die (wiederlegbare) Vermutung, dass eine Verletzung der gesetzlichen Pflichten vorliegt. Damit muss im Ergebnis der Verantwortliche darlegen und beweisen, dass er den Anforderungen der technischen Regeln, insbesondere den Technischen Baubestimmungen und den anerkannten Regeln der Technik genügt hat. Im strafrechtlichen Bereich bedarf es hingegen des Nachweises, dass der Betreffende gegen die anerkannten Regeln der Technik verstoßen hat.

Die zuständige Behörde und der Prüfenieur, der die Prüfungen verantwortlich durchzuführen hat, sehen sich damit einer großen Herausforderung gegenüber. Auf der einen Seite sollen sie in der Lage sein, Einzelfallentscheidungen am Bauwerk sofort, klar und sicher zu treffen und erforderlichenfalls sogar Sofortmaßnahmen bis hin zur Sperrung des Verkehrs wegen akuter Gefahr für die Verkehrssicherheit anordnen. Auf der anderen Seite ist das technische Regelwerk in Form von Technischen Bestimmungen, Anleitungen, Bedingungen, DIN, DIN EN, Empfehlungen, Gesetzen, Grundsätzen, Handbüchern, Merkblättern Richtlinien, Sammlungen, Technischen Prüfvorschriften, Verordnungen etc. außerordentlich komplex.

Für die Bauwerksprüfung haben dabei einige Regelungen eine zentrale Funktion. So sind als wesentliche Bestandteile des Bauwerks-Management-System (BMS) des BMVBS die "Richtlinie zur Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken" (RPE-ING) und die Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF) zu nennen. Zentrale technische Regel ist jedoch die als Technische Regel verbindlich eingeführte DIN 1076 "Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen, Überwachung und Prüfung", nach der Ingenieurbauwerke regelmäßig und sachkundig zu prüfen und zu überwachen sind.

In den DIN 1076 wird allerdings nur die Bauwerksprüfung in Bezug auf ihre technische Durchführung geregelt. Die Verantwortung für die bauaufsichtliche Bewertung der Prüfergebnisse und die daraus zu ziehenden Schlussfolgerungen verbleibt bei der zuständigen Straßenbaubehörde.

3. Die Übertragung von Pflichten auf Dritte

Verantwortlich für die Einhaltung der technischen Regeln sind die zuständigen Behörden bzw. die im Gesetz als verantwortliche bestimmten Personen. Dabei können diese die Verantwortlichkeit sowohl im Geltungsbereich des Zivilrechts als auch im öffentlichen Recht grundsätzlich auf Dritte übertragen bzw. delegieren.

Die Länder haben ihre Bauaufgaben im Rahmen der Verwaltungsmodernisierung mittlerweile auf die unterschiedlichsten Einrichtungen, einschließlich Landesbetriebe, verlagert. So gewährleisten diese Straßenbaubehörden die Einhaltung der technischen Anforderungen nach den Regelungen der Straßengesetze der Länder in eigener Verantwortung. Allerdings können sich die Länder der aus der Verantwortlichkeit

resultierenden Verpflichtung, Bundesgesetze in eigener Verantwortung effektiv umzusetzen, nicht dadurch entziehen, dass sie den Gesetzesvollzug weiterübertragen. Im Rahmen ihrer Ausführungsverantwortung sind sie gehalten, eine Weiterübertragung zu kontrollieren, gegebenenfalls einzuschränken oder auch rückgängig zu machen.

Den zuständigen Behörden steht es grundsätzlich frei, bei der Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben (externe) Dritte einzuschalten. Oftmals kann eine Behörde ohnehin nicht für jeden denkbaren Fall das notwendige Spezialwissen vorhalten. Sie ist dann nicht nur auf externe Experten angewiesen, sie kann im Einzelfall sogar gehalten sein, solche Experten einzuschalten, um ein sachgerechte Entscheidungen zu erzielen.

Die Behörden haben aber auf Unabhängigkeit, Sachkunde und Erfahrung der betrauten Personen zu achten und die Ausstattung der kontrollierenden Personen mit erforderlichen besonderen technischen Einrichtungen und Prüfgeräten sicherzustellen. Die Technische Aufsichtsbehörde kann von Unternehmen daher den Nachweis verlangen, dass er über entsprechende Fachkräfte oder Einrichtungen verfügt und sie bei der Bauwerksüberprüfung auch tatsächlich einsetzt.

Insofern legen die Vorschriften fest, dass die Verantwortlichkeiten der Beteiligten nebeneinander und unabhängig voneinander bestehen. Sie sollen sich ergänzen und zumindest ein Vier-Augen-Prinzip gewährleisten und damit zugleich eine Kumulierung von Verantwortlichkeit, bei der sich „der eine auf den anderen verlässt“, grundsätzlich verhindern.

Sofern Dritte eingeschaltet werden, ist – auch im Hinblick auf die Haftung - zwischen Verwaltungshelfern und Beliehenen zu unterscheiden.

3.1 Verwaltungshelfer

Dritte die (lediglich) in den Verwaltungsvollzug der Behörde eingeschaltet werden, werden zu sogenannten Verwaltungshelfern und nehmen zusätzlich zu ihren eigenen Pflichten auch noch Aufgaben für die Bauaufsicht wahr. Diese Pflichten bestehen aber gegenüber der Behörde, nicht gegenüber dem Bürger. Dadurch dass sich die Behörde einer Hilfsperson bedient, wird diese Person nicht zur Bauaufsicht. Verwaltungshelfer sind der Bauaufsicht bei ihrer Aufgabenerledigung lediglich behilflich. Nur so ist es auch zu rechtfertigen, dass Personen in die Erledigung von Aufsichtsaufgaben eingebunden werden, die zugleich auf andere Weise - vor allem unternehmerisch - mit dem Projekt und dessen wirtschaftlichen Erfolg verbunden sind.

Dementsprechend kann sich die Technische Aufsichtsbehörde durch die Nutzung von Verwaltungshelfern nicht aus der Bauaufsicht „verabschieden“. Das gilt zumal bei anspruchsvollen Ingenieurbauprojekten. Zwar können Dritte mit einzelnen Bestandteilen der technischen Aufgaben im Einzelfall von der Bauaufsicht betraut werden. Die Verantwortlichkeit für die Aufgabe verbleibt aber immer bei der Behörde. Selbst wenn sie sich aus der operativen Durchführung weitgehend „zurückzieht“, erfolgt keine Entlastung von der Aufgabe, sondern ein Pflichtenwandel hin zu einer Überwachungs- und Kontrollpflicht bezüglich derjenigen, die mit den operativen Aufgaben betraut wurden. Die Behörden müssen die mit den operativen Aufgaben Betrauten dementsprechend sorgfältig auswählen, überwachen und kontrollieren. Auch diese Aufgabe hat in ihrer

Intensität wiederum der Komplexität der Bauaufgabe zu entsprechen.

Unabhängig von dieser Frage müssen die zuständigen Behörden im Einzelfall immer über das „Ob“ der Beauftragung und den „Umfang“ der Aufgaben entscheiden, bei der die Verwaltungshelfer die Behörde unterstützen sollen. Implizit entscheiden sie damit auch über die Intensität ihrer eigenen Aufsichtstätigkeit.

Das Gleiche gilt für die Frage, auf welche Weise der Verwaltungshelfer in die Aufgaben der Behörde einbezogen wird. So kann der Verwaltungshelfer auf der Grundlage eines privatrechtlichen Vertrags oder eines Verwaltungsvertrags zwischen der Behörde und dem Verwaltungshelfer tätig werden. Der Vertrag regelt im Einzelnen die Aufgaben des Verwaltungshelfers, wobei dieser rechtlich nach außen nicht in Erscheinung tritt, da er nur in den Verwaltungsvollzug eingeschaltet ist. Das gilt selbst dann, wenn er Kontakt zu Dritten, z. B. dem Bauherrn, aufnimmt.

3.2 Beliehene Unternehmer

Eine Übertragung von Aufgaben i. S. einer Delegation setzt eine gesetzliche Regelung voraus, die die Behörde zur Delegation ermächtigt. In diesem Rahmen können Teile der Bauaufsicht auf beliehene Unternehmer übertragen werden. Einige Länder haben mittlerweile sehr weitreichende Delegationsmöglichkeiten geschaffen, die im Einzelfall aber inhaltliche Unterschiede aufweisen.

Oftmals können die Straßenbaubehörden hoheitliche Prüfaufgaben einschließlich der Bauüberwachung und Bauzustandsbesichtigung auf Prüfsachverständige oder Prüfämter übertragen. Soweit die Bauaufsichtsbehörden Prüfsachverständige und Prüfämter zur Aufgabenerfüllung der Bauüberwachung heranziehen, d. h. ihnen Aufgaben zur selbständigen Erledigung übertragen werden, werden diese zu sog. „Beliehenen Unternehmern“, die öffentliche Aufgabe eigenverantwortlich und unabhängig wahrnehmen und ihr Amt unparteiisch und gewissenhaft ausüben.

Allerdings sollte die Straßenbaubehörde im Blick behalten, dass sie für eine unsachgemäße Auswahl und/oder ein schuldhaftes Verhalten des Beliehenen in Haftung genommen werden kann, denn nach außen bleibt die Behörde verantwortlich. Oft wird auch nicht ausreichend gewürdigt, dass neben der Erstellung der erforderlichen Nachweise eine Bewertung der Prüfergebnisse zu erfolgen hat.

4. Haftung

Zu beachten ist, dass die zuständigen Behörden sowohl als Baubehörde, als auch als Eigentümer des Bauwerks als „Anspruchsgegner“ in Betracht kommen.

4.1 Zivilrechtliche Haftung bei Verletzung der Verkehrssicherungspflicht

Grundsätzlich haften die an der Bauwerksprüfung Beteiligten, wenn sie gegen die ihnen obliegenden Pflichten verstoßen, d. h. nicht ausreichend und regelgerecht prüfen oder mit diesen Aufgaben keine geeigneten Personen beauftragt oder diese nicht hinreichend überwacht haben. Dabei stehen bei Verkehrsbauwerken allerdings nicht die öf-

fentlich-rechtlichen Unterhaltungspflichten der Beteiligten im Vordergrund, weil Dritte auf die Einhaltung dieser Amtspflichten regelmäßig keinen Anspruch haben.

Es geht bei Schäden regelmäßig um den Fall der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht. Hierbei besteht im Bereich des (Fern-) Straßenbaus die Besonderheit, dass die Länder die Wahrnehmung dieser Pflichten ganz überwiegend in eine Amtspflicht in Ausübung hoheitlicher Tätigkeit überführt haben. Soweit das geschehen ist, kommen nicht mehr die Bestimmungen des § 823 ff. BGB zur Anwendung, sondern die Regelungen der Amtshaftung gem. § 839 BGB i. V. m. § 34 GG. Dementsprechend handeln die Bediensteten der damit befassten Körperschaft in Ausübung hoheitlicher Tätigkeit, so dass bei Amtspflichtverletzungen eine Haftung der Körperschaft der Straßenbaubehörde besteht. Das gilt auch dann, wenn sich die Behörde Verwaltungshelfern oder Beliehenen bedient hat. Das Haftungsprivileg des § 839 Abs. 1 S. 2 BGB, wonach der Staat nur haftet, soweit der Geschädigte nicht Dritte in Anspruch zu nehmen vermag, kommt bei einer Verletzung der Verkehrssicherungspflicht allerdings nicht zur Anwendung.

Da der Bund nach den gesetzlichen Regelungen weder rechtlich noch tatsächlich die Möglichkeit hat, durch eigene Behörden für die Verkehrssicherheit der Bundesstraßen zu sorgen, haftet die Stelle, die für die Verwaltung zuständig ist. Daher haftet das Land regelmäßig für Amtspflichtverletzungen im Zusammenhang mit dem Bau und Unterhaltung von Bundesfernstraßen.

Die Amtshaftung soll auch dann gelten, wenn der Prüfsachverständige auf der Grundlage eines Werkvertrags als Beliehener Unternehmer tätig war, da es auf die Funktion der Aufgabe und nicht die vertragliche Grundlage der Tätigkeit ankommt. Z. T. wird angenommen, dass der Prüfsachverständige, der im Rahmen eines Werkvertrags für die Straßenbaubehörde tätig ist, zivilrechtlich gesehen Erfüllungsgehilfe der Behörde ist, so dass diese gem. § 278 BGB für dessen Verschulden haftet.

Da Art. 34 GG im Ergebnis die Haftung des tätigen Amtswalters auf den Staat überleitet, kommt dessen persönliche Haftung in Form eines Regresses nur bei einem vorsätzlichen oder einer grob fahrlässigen Pflichtverletzung in Betracht. Soweit ein Prüfsachverständiger im Rahmen eines Werkvertrags Fehler macht, kann ihn der Auftraggeber, also auch die den Auftrag erteilende Behörde, jedoch auf vertraglicher Basis gem. §§ 634 Nr. 4, 636 BGB im Innenverhältnis grundsätzlich auf Schadenersatz in Anspruch nehmen.

4.2 Strafrechtliche Haftung

Die strafrechtliche Haftung trifft den verantwortlich handelnden Ingenieur persönlich. Bei der Bauwerksüberprüfung im Rahmen der Nutzungsphase wird eine Strafbarkeit wegen Baugefährdung aber regelmäßig nicht in Betracht kommen, weil nicht jegliche Gefährdung strafrechtlich erfasst wird, sondern nur die in Zusammenhang mit einer konkreten Bautätigkeit. Eine bloße Überprüfung eines Bauwerks nach Fertigstellung unterfällt also regelmäßig nicht dem § 319 StGB.

Anders verhält es sich, wenn durch den Einsturz eines Bauwerks oder herabfallende Teile Menschen zu Schaden kommen. Ist dies auf eine Verletzung der anerkannten Regeln der Technik zurückzuführen, besteht für die gerichtliche Praxis ein starkes Indiz zumindest für einen Fahrlässigkeitsvorwurf.

Am Schluss des Textes Kurzvita (max. 1000 Zeichen) mit Passfoto in vorbereiteter Tabelle. (Spaltenbreite: 1. Spalte: 3 cm, 2. Spalte: 5 cm) wie vorbereitet.

LIEGT BEREITS VOR

	Vorname Nachname Kurzvita max. 1000 Zeichen, entsprechend Muster
---	--



Verein zur Förderung der Qualitätssicherung und
Zertifizierung der Aus- und Fortbildung von
Ingenieurinnen/Ingenieuren der Bauwerksprüfung

c/o Ingenieurkammer-Bau NRW
Carlsplatz 21 . 40213 Düsseldorf
T 0211-130 67-121 . F 0211-130 67-150
vfib@ikbaunrw.de . www.vfib-ev.de
