Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. März 2001 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Rinne und die Richter Dr. Wurm, Streck, Schlick und Dörr

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des 14. Zivilsenats in Kassel des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 19. Oktober 1999 wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Revisionsrechtszuges zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 9. Juli 1994 schlug ein vom Kläger gesteuertes Segelflugzeug des Typs Bergfalke IV beim Anflug auf den Flugplatz W. kurz vor Erreichen der Landebahn in ansteigendem Gelände auf den Boden auf. Dabei wurde der Kläger verletzt.

Das Flugzeug wurde von den Mitgliedern der Luftsportvereinigung W. e.V. genutzt, zu denen auch der Kläger gehört. Der Verein hatte das Flugzeug im Januar 1994 vom Voreigentümer B. gekauft, der es seinerseits im Dezember

1988 in schwer beschädigtem Zustand erworben hatte. B. hatte nach Durchführung der Reparaturarbeiten eine umfassende Nachprüfung des Flugzeugs "zwecks Zulassung zum Verkehr" veranlaßt. Die Nachprüfung hatte der Beklagte zu 2, der im Besitze der erforderlichen Prüferlaubnis ist, im März 1993 vorgenommen. Dabei war er für den erstbeklagten Verein, einen anerkannten luftfahrttechnischen Betrieb, tätig geworden. Im Januar 1994 wurde in gleicher Weise die routinemäßige Jahresnachprüfung durchgeführt. Über beide Nachprüfungen hatte der Beklagte zu 1 jeweils einen vom Beklagten zu 2 unterzeichneten Nachprüfschein ausgestellt. In den Nachprüfscheinen vom 21. März 1993 und vom 15. Januar 1994 war das verunfallte Segelflugzeug ohne Einschränkung als lufttüchtig bezeichnet worden.

Der Kläger verlangt von den Beklagten Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes; er begehrt weiter die Feststellung der Ersatzpflicht der Beklagten für alle künftigen Schäden. Er behauptet, der Unfall habe sich ereignet, weil beim Landeanflug die Bremsklappen blockiert hätten und deshalb nicht wie erforderlich die Sinkgeschwindigkeit hätte reguliert werden können. Das Blockieren der Bremsklappen sei darauf zurückzuführen, daß die Bremsklappe am rechten Tragflügel fehlerhaft eingebaut worden sei. Nach seiner Auffassung sind die Beklagten für das Unfallgeschehen verantwortlich, weil der fehlerhafte Bremsklappeneinbau bei beiden Nachprüfungen hätte erkannt werden müssen; bei pflichtgemäßem Verhalten der Beklagten hätten daher die Lufttauglichkeitsbescheinigungen nicht ausgestellt werden dürfen.

Landgericht und Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der - zugelassenen - Revision verfolgt der Kläger sein Begehren weiter.

Entscheidungsgründe

Die Revision hat keinen Erfolg.

Die Vorinstanzen haben eine Haftung der Beklagten für die erlittenen Gesundheitsschäden des Klägers verneint, ohne die streitige Frage der Unfallursache zu klären. Zur Begründung haben sie ausgeführt: Der erstbeklagte Verein und der für ihn als Prüfer tätig gewordene Beklagte zu 2 hätten bei der 1993 und 1994 vorgenommenen Nachprüfung der Lufttüchtigkeit des von dem Kläger bei dem Unfallereignis gesteuerten Segelflugzeugs hoheitlich gehandelt. Schadensersatzansprüche des Klägers wegen etwaiger bei diesen Nachprüfungen begangener Pflichtverletzungen richteten sich daher nach Amtshaftungsgrundsätzen ausschließlich gegen die Anstellungskörperschaft im Sinne des Art. 34 Satz 1 GG. Dem tritt der Senat bei.

1. Ob ein bestimmtes Verhalten einer Person als Ausübung eines öffentlichen Amtes anzusehen ist, bestimmt sich nach der ständigen Rechtsprechung des Senats grundsätzlich danach, ob die eigentliche Zielsetzung, in deren Sinn die Person tätig wurde, hoheitlicher Tätigkeit zuzurechnen ist und ob bejahendenfalls zwischen dieser Zielsetzung und der schädigenden Handlung ein so enger äußerer und innerer Zusammenhang besteht, daß die Handlung ebenfalls als noch dem Bereich hoheitlicher Betätigung angehörend angesehen werden muß. Dabei ist 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 (Senatsurteil BGHZ 118, 304, 305 m.w.N.).

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile

JLaw – für Android
JLaw – für iOS

Dem entspricht es, daß - wie der Bundesgerichtshof mehrfach entschieden hat - die für die Technischen Überwachungsvereine als Prüfer oder Sachverständige tätig werdenden Personen bei Wahrnehmung der ihnen durch die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung übertragenen Aufgaben unbeschadet dessen, daß die Technischen Überwachungsvereine juristische Personen des Privatrechts sind, hoheitliche Befugnisse ausüben. Für Amtspflichtverletzungen, die der Sachverständige hierbei begeht, haftet darum nicht er selbst oder der Technische Überwachungsverein als sein Arbeitgeber, sondern das Bundesland, das ihm die amtliche Anerkennung als Sachverständiger erteilt hat (BGHZ 49, 108, 111 ff; 122, 85, 87 ff; Senatsurteil vom 11. Januar 1973 - III ZR 32/71 - NJW 1973, 458; zuletzt Senatsurteil vom 2. November 2000 - III ZR 261/99 - WM 2001, 151, 152).

Diese Rechtsprechung beruht auf der Erwägung, daß nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zur Sicherung des Straßenverkehrs vor Gefahren für die Allgemeinheit auf öffentlichen Straßen grundsätzlich nur solche Fahrzeuge benutzt werden dürfen, die durch Erteilung einer Betriebserlaubnis zum Verkehr zugelassen sind. Die Betriebserlaubnis wird von einer Verwaltungsbehörde durch Verwaltungsakt erteilt. In diese Tätigkeit der Verwaltungsbehörde ist der amtlich anerkannte Sachverständige maßgeblich eingeschaltet. Er erläßt zwar nicht selbst Verwaltungsakte, nimmt aber Prüfungen vor und erstattet 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 hat, so ist die Entscheidung hierüber doch praktisch gefallen, wenn er sein Gutachten erstattet, seine Bescheinigung

ausgestellt oder ihre Ausstellung abgelehnt hat. Die Gutachter- und Prüfungstätigkeit des Sachverständigen hängt danach mit der Erteilung der Erlaubnis durch die Verwaltungsbehörde auf engste zusammen und bildet geradezu einen Bestandteil der von der Verwaltungsbehörde ausgeübten und in ihrem Verwaltungsakt sich niederschlagenden hoheitlichen Tätigkeit. Deshalb ist es berechtigt zu sagen, daß der Sachverständige selbst hoheitliche Tätigkeit ausübt (BGHZ 122, 85, 88).

Der enge Zusammenhang zwischen der Gutachter- und Prüfertätigkeit des Sachverständigen mit der Tätigkeit der Straßenverkehrszulassungsbehörde ist nicht nur dann zu bejahen, wenn durch die Einschaltung des amtlich anerkannten Sachverständigen - wie dies in allen bisher vom Bundesgerichtshof getroffenen einschlägigen Entscheidungen der Fall gewesen war (BGHZ 49, 108; Senatsurteil vom 11. Januar 1973 aaO; Senatsurteil vom 2. November 2000 aaO) - geklärt werden soll, ob für ein Einzelfahrzeug (erneut) eine Betriebserlaubnis nach § 21 StVZO erteilt werden kann. Er ist auch dann gegeben, wenn die Verwaltungsbehörde Anlaß zur Annahme hat, daß ein Fahrzeug den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung nicht mehr entspricht, und die Beibringung eines Sachverständigengutachtens Aufschluß darüber geben soll, ob der Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr zu untersagen oder zu beschränken ist (vgl. § 17 Abs. 1 und 3 StVZO). Darüber hinaus ist der hoheitliche Charakter der Tätigkeit des amtlich anerkannten Sachverständigen auch dann zu bejahen, wenn ein Fahrzeug im Rahmen einer nach § 29 StVZO in regelmäßigen Zeitabständen vorzunehmenden Hauptuntersuchung vorgeführt wird (in diesem Sinne ausdrücklich OLG Köln, NJW 1989, 2065; OLG Braunschweig NJW 1990, 2629; beiläufig bereits BGHZ 49, 108, 117). Denn die rechtliche Qualität der gutachterlichen Prüfung, ob ein zu-

gelassenes Fahrzeug den geltenden Vorschriften noch entspricht, ist nicht deshalb eine andere, weil die Überprüfung routinemäßig stattfindet und nicht wegen begründeter Zweifel der Zulassungsbehörde an der Verkehrstüchtigkeit des Fahrzeugs. Die Zielsetzung der gutachterlichen Tätigkeit und die Funktion des Sachverständigen ändern sich dadurch nicht. Dies wird etwa daran deutlich, daß dann, wenn sich bei der Hauptuntersuchung des Fahrzeugs schwere Mängel zeigen, die Verwaltungsbehörde einzuschalten ist und diese nach Maßgabe des § 17 StVZO zu verfahren hat (vgl. Nr. 3.1.4.4 der Anlage VIII zu § 29 StVZO).

2. Der Senat versteht in Übereinstimmung mit den Vorinstanzen die einschlägigen luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen dahin, daß die Nachprüfung von Luftfahrtgeräten auf ihre Lufttüchtigkeit durch luftfahrttechnische Betriebe und ihre Prüfer mit der Prüftätigkeit der Technischen Überwachungsvereine und der für sie tätigen Prüfer im Rahmen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vergleichbar ist und daher die Frage, ob der Sachverständige hoheitlich handelt, in beiden Fällen nicht unterschiedlich beantwortet werden kann.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 LuftVG dürfen Luftfahrzeuge, zu denen nach § 1 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG auch Segelflugzeuge gehören, nur verkehren, wenn sie zum Luftverkehr zugelassen sind. Ein Segelflugzeug wird nach § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 LuftVG, § 6 Abs. 1 Nr. 5, § 10 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO von dem nach § 7 Satz 1 LuftVZO zuständigen Luftfahrt-Bundesamt durch Erteilung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses nur zugelassen, wenn (u.a.) der Nachweis der Verkehrssicherheit nach der Prüfordnung für Luftfahrtgeräte geführt ist. Nach § 2 Abs. 4 LuftVG, § 10 Abs. 2 Satz 3 LuftVZO ist die Zulassung zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorüberge-

hend entfallen sind. Um sicherzustellen, daß die notwendige Lufttüchtigkeit nicht nur im Zeitpunkt der Erteilung, sondern für die gesamte Dauer der Verkehrszulassung vorhanden ist, sind Nachprüfungen vorgeschrieben. Die insoweit einschlägigen Regelungen waren für den hier interessierenden Zeitraum in der Prüfordnung für Luftfahrtgerät (LuftGerPO) vom 16. Mai 1968 (BGBl. I S. 416, geändert durch Verordnung vom 26. Mai 1993, BGBl. I S. 750) enthalten. An die Stelle dieser Verordnung ist mit Wirkung vom 12. August 1998 die Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (LuftGerPV) getreten (Art. 2 und 6 der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über die Entwicklung, Zulassung, Herstellung und Instandhaltung von Luftfahrtgerät vom 3. August 1998, BGBl. I S. 2010).

Nach diesen Bestimmungen ist in Nachprüfungen festzustellen, ob das betreffende Luftfahrtgerät (noch) lufttüchtig ist. Diese Nachprüfungen sind grundsätzlich in Zeitabständen von 12 bzw. 24 Monaten durchzuführen (§ 27 LuftGerPO; § 15 LuftGerPV). Neben diesen routinemäßigen Nachprüfungen sind besondere Nachprüfungen bei großen Reparaturen und Änderungen vorzunehmen (§ 30 Abs. 2 LuftGerPO; § 16 Abs. 2 LuftGerPV). Darüber hinaus kann die zuständige Stelle (Luftfahrt-Bundesamt) die Nachprüfung des Luftfahrtgeräts anordnen, wenn bei Betrieb des Geräts erhebliche Mängel festgestellt oder sonstige begründete Zweifel an der Lufttüchtigkeit bestehen (§ 29 LuftGerPO; § 17 LuftGerPV). Eine Gesamtschau dieser Vorschriften ergibt, daß die zur Sicherheit des Luftverkehrs zwecks Feststellung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen vorgeschriebene Einschaltung der Prüfer mit der Tätigkeit vergleichbar ist, die vom Personal der Technischen Überwachungsvereine oder von freiberuflich tätigen Sachverständigen bei Vollzug der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ausgeübt wird. Es ist daher nur folgerichtig, wenn

das Einstehenmüssen für fehlerhaftes Verhalten der Prüfer hier wie dort nach denselben Amtshaftungsgrundsätzen beurteilt wird (ebenso Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, 2. Aufl., § 2 [Stand: Oktober 1994] Rn. 11; anders noch die Erstauflage Bd. II, 1971, S. 364 ff, wo in der Einführung zur Prüfordnung für Luftfahrtgeräte im Anschluß an Herschel NJW 1969, 817 noch die Auffassung vertreten worden ist, daß die Gutachtertätigkeit sowohl im Bereich des Straßenverkehrs wie auch des Luftverkehrs einheitlich als privatrechtlich anzusehen sei; gegen die Einstufung der Prüftätigkeit als hoheitliche Aufgabe wohl auch Schwenk, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 2. Aufl., 1996, S. 64 und 251).

3. Die von der Revision gegen die Einstufung der Nachprüfungstätigkeit als hoheitlich erhobenen Einwände vermögen eine andere Beurteilung der Rechtslage nicht zu rechtfertigen. Auch sonst vermag der Senat keine durchgreifenden Bedenken zu erkennen.

a) Der Revision ist zuzugeben, daß die Überprüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrtgeräten nicht schon deshalb als Ausübung eines öffentlichen Amtes einzuordnen ist, weil die Prüfer einer Erlaubnis bzw. Musterberechtigung bedürfen und dabei nachweisen müssen, daß sie nach ihrem fachlichen Wissen und praktischem Können die an einen solchen Prüfer zu stellenden Anforderungen erfüllen (vgl. §§ 104 ff der Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung vom 13. Februar 1984, BGBl. I S. 265). Es versteht sich, daß die Ausübung einer beruflichen oder gewerblichen Betätigung nicht ihren grundsätzlich privatrechtlichen Charakter verliert, weil der Beruf oder das Gewerbe nur ausgeübt werden darf, wenn der Betreffende das Vorhandensein der erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten, etwa im Rahmen staatlicher Prüfungen, nachge-

wiesen hat. So ist insbesondere die Tätigkeit von Prüfern im Rahmen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung nicht bereits deswegen als hoheitlich zu bewerten, weil sie als Sachverständige nach § 36 GewO öffentlich bestellt sind (vgl. die einen Prüfingenieur für Baustatik betreffende Senatsentscheidung BGHZ 39, 358, 361), sondern weil sie von Rechts wegen im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs mit der Aufgabe der Untersuchung von Kraftfahrzeugen betraut sind (s. neben § 17 Abs. 3, § 19 Abs. 2 Satz 3, § 20 Abs. 2 Satz 2, § 21 Satz 3, § 29 StVZO auch § 1 des Kraftfahrsachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971, BGBl. I S. 2086). Dabei wird der enge Zusammenhang mit der behördlichen Zulassungs- und Überwachungstätigkeit nicht dadurch in Frage gestellt, daß der konkrete Prüfauftrag nicht von der zuständigen Behörde selbst erteilt worden ist. Mag dies auch ein gewichtiges Indiz dafür sein, daß das Fehlverhalten eines Prüfers nach Amtshaftungsgrundsätzen zu beurteilen ist (vgl. BGHZ 39, 358, 362), so ist ein auf den einzelnen Fall bezogener Auftrag durch die öffentliche Verwaltung jedenfalls dann entbehrlich, wenn Funktion und Aufgabenbereich des Sachverständigen durch (öffentlich-rechtliche) Normen hinreichend bestimmt vorgegeben ist (vgl. BGHZ 49, 108, 116 f).

Daher ist die Ausübung hoheitlicher Befugnisse bei der Nachprüfung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrtgeräts nicht deshalb in Zweifel zu ziehen, weil der luftfahrttechnische Betrieb nicht unmittelbar von der Zulassungsbehörde mit der konkreten Nachprüfung beauftragt wird, sondern allgemein Nachprüfungen vornehmen darf, wenn er von der Zulassungsbehörde anerkannt (vgl. § 31 Abs. 1 LuftGerPO) oder ihm die erforderliche Genehmigung (vgl. § 2 Abs. 2 LuftGerPV) erteilt worden ist, hingegen der einzelne Prüfauftrag vom Eigentümer oder Halter des Luftfahrzeugs erteilt wird. Bei der Überprüfung von Kraft-

fahrzeugen in Vollzug der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verhält es sich im allgemeinen nicht anders.

Im übrigen ist darauf hinzuweisen, daß hinsichtlich der Nachprüfung weitgehende behördliche Aufsichts- und Überwachungsbefugnisse bestehen (§ 35 LuftGerPO, § 19 Abs. 5 LuftGerPV; s. auch §§ 13, 15 des Kraftfahrsachverständigengesetzes, vgl. insoweit BGHZ 122, 85, 88).

b) Entgegen der Auffassung der Revision steht der Einstufung der Nachprüfung als Ausübung eines öffentlichen Amtes auch nicht entgegen, daß die Prüfer - anders als etwa der verantwortliche Luftfahrzeugführer im Sinne des § 29 Abs. 3 LuftVG - nicht mit "Polizeigewalt" ausgestattet sind, also insbesondere nicht die Gestellung eines Luftfahrtgeräts zu einer anstehenden Nachprüfung erzwingen können. Derartige Zwangsbefugnisse haben auch die im Kraftfahrwesen tätigen Prüfer nicht (vgl. § 29 Abs. 7 Satz 4 StVZO; danach ist allein die Zulassungsbehörde dazu befugt, den Betrieb eines Fahrzeugs, an dem sich keine gültige Prüfplakette oder Prüfmarke befindet, bis zur Anbringung einer neuen Plakette oder Marke zu untersagen oder zu beschränken).

c) Bei den Nachprüfungen der Lufttüchtigkeit von Luftfahrtgeräten besteht freilich die Besonderheit, daß dann, wenn die Prüfung im Zusammenhang mit einer Reparatur oder Änderung des Luftfahrtgeräts steht, häufig die Prüfung von dem Betrieb vorgenommen wird, der auch die Reparatur oder Änderung ausgeführt hat (Prüfung "im Rahmen der Instandhaltung des Luftfahrtgeräts", vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 3 LuftGerPV). Abweichend vom Regelfall der in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgesehenen Untersuchungen der Vorschriftsmäßigkeit von Kraftfahrzeugen (vgl. aber § 47 a und b StVZO) ist es

daher nicht selten so, daß die Stelle, die für die hoheitliche Nachprüfung zuständig ist, ihrem "Auftraggeber" gegenüber auch werkvertragliche Erfüllungs- und Gewährleistungspflichten hat (auf diesen Aspekt macht insbesondere Schwenk aaO S. 251 im Hinblick auf die nach §§ 2 ff LuftGerPO vorgesehene Musterprüfung aufmerksam; vgl. § 9 LuftGerPV). Dieser Umstand gibt jedoch keine Veranlassung, die Rechtslage bei Prüfungen von Luftfahrzeugen anders als bei Prüfungen von Kraftfahrzeugen zu beurteilen. Zum einen ist auch dann, wenn der die Reparatur des Luftfahrzeugs vornehmende anerkannte (§ 31 Abs. 1, § 33 LuftGerPO) oder genehmigte (§ 2 Abs. 2 Nr. 3, § 18 LuftGerPV) luftfahrttechnische Betrieb selbst die Nachprüfung durchführt, eine strikte Trennung beider Tätigkeitsbereiche möglich. Die deutliche Zäsur zwischen (hoheitlicher) technischer Prüfung und (privatrechtlicher) Reparatur ist nämlich schon dadurch vorgegeben, daß die Anerkennung oder Genehmigung eines luftfahrttechnischen Betriebs ausreichende personelle, technische und organisatorische Voraussetzungen erfordert, wozu insbesondere eine von der Werkstättenleitung unabhängige Prüforganisation gehört (§ 33 Abs. 2 LuftGerPO; § 18 Abs. 1 LuftGerPV). Zum anderen steht nicht zu befürchten, daß durch die Qualifizierung der Prüfung als Ausübung eines öffentlichen Amtes der bei Beauftragung eines luftfahrttechnischen Betriebs mit Reparatur und Nachprüfung im Vordergrund stehende privatrechtliche Charakter des "Gesamtgeschäfts" mißachtet würde. Vielmehr ist es umgekehrt so, daß die im Rahmen der Prüfung der Lufttüchtigkeit bestehenden Amtspflichten jedenfalls nicht dem Schutz vor Vermögensschäden dienen, die der Besteller infolge der mangelhaften Reparatur des Luftfahrtgeräts durch den Werkunternehmer erleidet (vgl. Senatsurteil vom 11. Januar 1973 aaO NJW 1973, 460).

d) Nicht zu verkennen ist freilich, daß im Luftverkehrsrecht - anders als im Bereich des Straßenverkehrsrechts - die Frage des Regresses der vom Geschädigten in Anspruch genommenen Körperschaft nicht eindeutig geregelt ist. Da weder die Prüfer, die eine Nachprüfung vornehmen, noch ihre Arbeitgeber, die luftfahrttechnischen Betriebe, zu den Beauftragten im Sinne der §§ 31 a bis c LuftVG gehören, ist die - ohnehin erst durch Gesetz vom 25. August 1998, BGBl. I S. 2432, in das Luftverkehrsgesetz eingefügte - Bestimmung des § 31 e LuftVG, wonach die Beauftragten bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Fehlverhalten vom Bund bis zu einem festgelegten Höchstbetrag in Rückgriff genommen werden können, nicht unmittelbar anwendbar. Demgegenüber ist der "Sachverständigen- bzw. Prüferregreß" im Bereich des Straßenverkehrswesens ausdrücklich geregelt (vgl. § 10 Abs. 4 des Kraftfahrsachverständigengesetzes sowie Nr. 2.6 der Anlage VIII b zur StVZO). Dies gilt nicht nur für den Tätigkeitsbereich der TÜV-Sachverständigen nach §§ 21, 29 StVZO, sondern auch für Abgasuntersuchungen nach § 47 a StVZO, die gemäß § 47 b StVZO von hierzu besonders anerkannten Kfz-Werkstätten vorgenommen werden können (§ 47 b Abs. 2 Nr. 5 StVZO; s. hierzu auch die Begründung BR-Drucks. 35/94 [Beschluß] S. 1 f sowie OLG Schleswig, NJW 1996, 1218, 1219).

Daß die Regreßnorm des § 31 e LuftVG die Sachverständigentätigkeit bei Nachprüfungen nicht expressis verbis erfaßt, vermag jedoch nichts an dem Befund zu ändern, daß die Gemeinsamkeiten der Sachverständigen- und Prü-

fertätigkeit im Straßen- und im Luftverkehrswesen so deutlich überwiegen, daß eine unterschiedliche Behandlung der Sachverständigenhaftung nicht zu rechtfertigen wäre.

Rinne Wurm Streck

Schlick Dörr