
SONDERDRUCK

BAUWERKSPRÜFUNG NACH DIN 1076 -
VERANTWORTUNG, HAFTUNG UND VERGÜTUNG
MICHAEL HALSTENBERG, JOACHIM NAUMANN



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

INHALT

Bauwerksprüfung nach DIN 1076 – Verantwortung, Haftung und Vergütung

- Seite 5** Die Pflichten der Baulastträger
- Allgemeine Hinweise zur Bauwerksprüfung nach DIN 1076
- Seite 11** Rechtslage und Maßnahmen
- 20 Fragen und 20 Antworten für die Praxis
- Seite 17** Sicherheit ist ein nicht verhandelbares Gut
- Interviews mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums, der Bundesingenieurkammer, der Autobahn GmbH und des Deutschen Städte- und Gemeindebundes

Herausgeber: VFIB e.V. c/o Technische Hochschule München,
Materialprüfungsamt für das Bauwesen Abteilung Massivbau,
Theresienstraße 90, 80333 München
www.vfib-ev.de • info@vfib-ev.de

Jegliche Veröffentlichung, die fotomechanische oder anderweitige Vervielfältigung und jeder Nachdruck (auch auszugsweise) dieser Broschüre sind ohne schriftliche Zustimmung des VFIB untersagt.

Stand August 2021

VORWORT

Verantwortung, Haftung und Vergütung:

Bauwerksprüfung nach DIN 1076

➤ Rund 140.000 Straßenbrücken gibt es in Deutschland, die regelmäßig geprüft und unterhalten werden müssen. Zu unser aller Sicherheit. Für die zuständigen Baulastträger ist dies eine große Herausforderung, zumal viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen sind und nur noch begrenzt den Belastungen des stark angewachsenen Personen- und Güterverkehrs genügen. Wo die Herausforderungen liegen, in wessen Verantwortung die regelmäßig notwendigen Bauwerksprüfungen und die im Sanierungsfall erforderlichen Leistungen fallen, wie sich externe Experten hierbei einbinden lassen und wie Haftung und Vergütung geregelt sind, wird in drei ausführlichen Beiträgen dargestellt. Die Beiträge wurden Anfang 2021 im Deutschen Ingenieurblatt veröffentlicht und sind in diesem Sonderdruck enthalten.

3

Der erste Beitrag gibt einen allgemeinen Überblick über die Aufgaben und Pflichten der Baulastträger. Er befasst sich mit den Fragen: was ist eine Bauwerksprüfung nach DIN 1076, wer ist für die Durchführung von regelmäßigen Bauwerksprüfungen verantwortlich, welche gesetzlichen Regelungen gibt es, wie sieht es mit der Haftung der Beteiligten aus und wie gestaltet sich die Vergütung der erforderlichen Leistungen bei einer Vergabe an externe Sachverständige?

Im zweiten Beitrag werden die einzelnen Themenbereiche anhand von 20 Fragen und 20 Antworten weiter vertieft. Insbesondere für Kolleginnen und Kollegen im kommunalen Bereich, für die Bauwerksprüfungen aufgrund der Vielfalt von Aufgaben oft nur ein Randthema sind, werden hilfreiche Informationen für die tägliche Praxis gegeben. So werden u.a. Handlungsempfehlungen für den Fall aufgezeigt, dass Bauwerksprüfungen aus übergeordneten Gründen nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können, um evtl. Haftungen im Schadensfall zu vermeiden.

Im dritten und letzten Beitrag zum Thema Bauwerksprüfung nach DIN 1076 schildern Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Bundesingenieurkammer, der Autobahngesellschaft und des Deutschen Städte- und Gemeindebundes ihre Sicht auf die Bedeutung dieser Aufgabe. Die Fragen stellten die beiden Autoren. Besonders bemerkenswert ist, dass von allen Interviewpartnern in den wesentlichen Punkten in rechtlicher und fachlicher Hinsicht eine übereinstimmende Meinung vertreten wird. Dies unterstreicht, dass die DIN 1076 mit ihren Regelungen eine allgemeine Regel der Technik ist und damit den Maßstab für die fachliche und rechtliche Beurteilung der ordnungsgemäßen Aufgabenerledigung im Bereich der Bauwerksprüfungen darstellt. <

Verantwortung, Haftung und Vergütung: Bauwerksprüfung nach DIN 1076

Die Pflichten der Baulastträger

| Michael Halstenberg, Joachim Naumann

Am 5. Juni 2020 stürzte eine Brückenkappe an der Bahnbrücke in Voßhaar (Kreis Warendorf NRW) auf die Bahngleise. Ursache war eine Korrosion der Verankerung. Die Staatsanwaltschaft ermittelte. Gegenstand der Ermittlungen war die Frage, ob die erforderlichen Brückenprüfungen durch die zuständige Gemeinde Telgte durchgeführt worden waren. Zum Glück für die Gemeinde waren die bei den Hauptprüfungen getroffenen Feststellungen zutreffend und fehlerfrei. Zwar hatte die Gemeinde die eigentlich

erforderliche einfache Brückenprüfung 2019 nicht durchgeführt. Eine Untersuchung ergab jedoch, dass der Schaden während dieser Prüfung nicht entdeckt worden wäre. Das Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft gegen die zuständigen Mitarbeiter der Stadt wurde eingestellt. Die Stadt Telgte reagierte sofort und optimierte ihre internen Verwaltungsabläufe, damit alle erforderlichen Prüfungen künftig verlässlich und rechtzeitig durchgeführt und die festgestellten Mängel umgehend beseitigt werden.

Das Land NRW nahm den Vorfall zum Anlass, um die zuständigen Behörden auf die Bedeutung regelmäßiger Prüfungen von Ingenieurbauwerken hinzuweisen. Mit Erlass vom 6. Oktober 2020 betonte das Landesverkehrsministerium die Bedeutung der Bauwerksprüfung entsprechend der DIN 1076. Zudem konnte das Ministerium erfreulicherweise feststellen, dass nach aktuellen Berichten der oberen Straßenbaubehörden in NRW sich nahezu alle kommunalen Straßenbaulastträger weitgehend nach den Vorgaben der DIN 1076 richten.

Der Städtetag NRW unterstützte das Anliegen der Landesregierung mit einem Schreiben vom 9. Oktober 2020, in dem die Wichtigkeit einer fachlich fundierten Bauwerksprüfung aller Verkehrsbauwerke der kommunalen Baulastträger betont wurde. Zugleich hob der Städtetag seine Mitgliedschaft im „Verein zur Förderung der Qualitätssicherung und Zertifizierung der Aus- und Fortbildung von Ingenieuren/Ingenieurinnen der Bauwerksprüfung – VFIB“ hervor und verwies auf die Empfehlungen und Fortbildungsveranstaltungen des Vereins.

Viele Bauwerke sind sanierungsbedürftig

Die Reaktionen auf das Unglück erfolgten nicht ohne Grund. Wie wichtig das Thema Bauwerksprüfung ist, lässt schon die enorme Anzahl der rund 140.000 Straßenbrücken in Deutschland erkennen. Diese müssen ständig geprüft, unterhalten und erhalten werden. Für die zuständigen Baulastträger ist dies eine große Herausforderung, zumal viele dieser Bauwerke inzwischen in die Jahre gekom-



2020 stürzte eine Brückenkappe an der Bahnbrücke in Voßhaar (Kreis Warendorf NRW) auf die Bahngleise. Die Ursache: eine Korrosion der Verankerung.

P. NELLE DB NETZ AG

men sind und heute nur noch begrenzt den Belastungen des stark angewachsenen Personen- und Güterverkehrs genügen. Durch eine zeitweise Vernachlässigung und Verschiebung notwendiger Erhaltungsmaßnahmen sind zahlreiche dieser Bauwerke in einem relativ schlechten Zustand und nicht selten dringend sanierungsbedürftig. Zudem werden – wie bei der Brücke in Voßhaar – mit der Zeit auch systemische Mängel erkennbar. Regelmäßige Bauwerksprüfungen durch qualifizierte Bauwerksprüfungsingenieurinnen und -ingenieure sind daher eine wichtige Voraussetzung, damit gravierende Schäden rechtzeitig erkannt werden und die Sicherheit der Straßennutzer gewährleistet ist. Sie sind außerdem Voraussetzung für ein mittel- und langfristiges Bauwerksmanagement und einen optimalen Einsatz von Haushaltsmitteln. Der spektakuläre Einsturz der Morandibrücke 2018 in Genua hat sehr deutlich gemacht, welche Folgen eine nicht ausreichende Brückenprüfung und -erhaltung haben kann.

In Deutschland hat es glücklicherweise bisher keine größeren Unfälle wegen Brückenschäden an unter Verkehr befindlichen Brücken gegeben, da solche Schäden in der Regel durch die vorgeschriebenen Bauwerksprüfungen rechtzeitig erkannt werden. Dass allerdings nicht alle Schäden bei Bauwerksprüfungen erkannt werden können, hat u. a. der tragische Fall des Umkippen eines Lärmschutzelements mit Todesfolge an der Autobahn A3 bei Köln im November 2020 gezeigt. Alarmierend sind zudem Berichte aus der Praxis, wonach manche Kommunen keinen vollständigen Überblick über ihren Bestand an Ingenieurbauwerken haben und dementsprechend auch keine regelmäßigen Brückenprüfungen durchführen. Das hat der Landesrechnungshof Rheinland-Pfalz in einer umfangreichen Untersuchung über die Erhaltung und den Zustand von Brücken in kommunaler Baulast schon 2013 moniert.¹

Brückenprüfungen werden zudem oft ohne ausreichende Leistungsbeschreibung vergeben, was u. U. zu unqualifizierten Leistungen führt, insbesondere wenn diese zu nicht auskömmlichen Preisen angeboten werden. Die Autoren möchten daher mit den nachfolgenden Ausführungen nochmals auf die Verantwortung der Beteiligten und eine ausreichende Vergütung dieser wichtigen Aufgabe hinweisen, damit die Straßennutzer



P. Nette DB Netz AG

Zwei Hauptprüfungen (2008, 2016) waren in den Jahren zuvor fehlerfrei ausgefallen. Die eigentlich erforderliche einfache Brückenprüfung im Jahr 2019 wurde nicht durchgeführt – es stellte sich aber heraus, dass der Schaden während dieser Prüfung nicht entdeckt worden wäre. Die Stadt reagierte dennoch sofort: Mit optimierten internen Verwaltungsabläufen sollen künftig alle erforderlichen Prüfungen verlässlich und rechtzeitig durchgeführt werden.

in Deutschland auch weiterhin die Brücken und Ingenieurbauwerke unbesorgt befahren können.

Zuständigkeit und Aufgaben der Baulastträger

Bei den Zuständigkeiten ist zwischen Folgendem zu differenzieren:

- Für die Fernstraßen sind Zuständigkeit und Aufgaben durch das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) geregelt.
- Für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen gelten die jeweiligen Landesstraßengesetze.

Nach diesen Vorschriften haben bei öffentlichen Straßen die jeweiligen staatlichen oder kommunalen Träger der Baulast dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Träger der Straßenbaulast für die Fernstraßen ist der Bund, für die Landesstraßen die Länder und für die Kreisstraßen Landkreise und Kreisfreie Städte. Für Ortsdurchfahrten gelten besondere Regelungen. Die Gemeinden sind Baulastträger der Gemeindestraßen und der öffentlichen Feld- und Waldwege.

Öffentliche Straßen sind diejenigen Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Dazu gehören nicht nur die Fahrbahn und der Straßenunterbau, sondern u. a. auch die Brücken, Tunnel, Trogbauwerke, Stützwände und Durchlässe sowie Lärmschutzwände und Verkehrszeichenbrü-

cken. Diese Bauwerke dürfen für Dritte keine Gefahren verursachen und müssen „sicher“ benutzbar sein.

Gewährleistung der Bauwerkssicherheit

Aus der Verantwortung folgt eine Pflicht zum Handeln. Wird diese Verpflichtung durch den zuständigen Träger der Baulast nicht oder nicht ausreichend wahrgenommen, kann die jeweilige Straßenaufsichtsbehörde einschreiten. Die Straßenaufsichtsbehörde kann die Durchführung der notwendigen Maßnahmen mit einer angemessenen Frist anordnen. Kommt ein Träger der Straßenbaulast der Anordnung nicht nach, kann die Straßenaufsichtsbehörde die notwendigen Maßnahmen an seiner Stelle und auf seine Kosten verfügen und vollziehen.

Die Länder üben die Straßenaufsicht im Auftrag des Bundes aus (§ 20 Abs. 1 S. 2 FStrG).

Soweit die Aufgaben für ein Land von Landkreisen und Kreisfreien Städten nach Weisung erledigt werden, wie z. B. bei Landesstraßen und Ortsdurchfahrten, unterliegen diese der Straßenaufsicht des Landes (Fachaufsicht), wobei die landesrechtlichen Regelungen im Einzelfall voneinander abweichen können.

Dabei kann die jeweils zuständige Fachaufsichtsbehörde, z. B. das Landesamt für Straßenbau eines Landes, die Aufgaben des Land-

1 https://rechnungshof.rlp.de/fileadmin/rechnungshof/Weitere_Veroeffentlichungen/Erhaltung_und_Zustand_von_Bruecken_in_kommunaler_Baulast.pdf

kreises oder der Kreisfreien Stadt bei Gefahr im Verzug oder dann selbst ausüben, wenn einer Weisung keine Folge geleistet wird. Sie kann dann auch einen Dritten mit der Durchführung beauftragen und die Mehrkosten geltend machen, die aufgrund der Verrichtung der Maßnahme durch die Fachaufsichtsbehörde oder durch ein von ihr beauftragtes Unternehmen entstehen.

Die Straßenbaulast für die kommunalen Straßen liegt bei den Kommunen selbst und ist damit Teil der kommunalen Selbstverwaltung. Es gibt daher keine Fachaufsicht. In diesem Fall erfolgt aber eine (Rechts-) Aufsicht über das Instrument der allgemeinen Kommunalaufsicht der Kreisverwaltungen bzw. der Bezirksregierungen.

Die Aufsicht über das Instrument der allgemeinen Kommunalaufsicht erweist sich aber oft als „stumpfes Schwert“, denn die Aufsichtsbehörden tun sich erfahrungsgemäß häufig schwer, sich in die Angelegenheiten der Kommunen einzumischen.

Die Verantwortlichkeit der Baulastträger kann sowohl im Geltungsbereich des Zivilrechts als auch im öffentlichen Recht grundsätzlich auf Dritte übertragen werden. So haben manche Länder ihre Bauaufgaben auf unterschiedliche Einrichtungen, vor allem Landesbetriebe, verlagert. In diesen Fällen sind diese Behörden und Einrichtungen verpflichtet, die Aufgaben des Baulastträgers entsprechend den gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen.

Zu den notwendigen Maßnahmen der Straßenbaulast gehört, die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Dabei ist die (finanzielle) Leistungsfähigkeit der Behörden zu berücksichtigen. Dieser Vorbehalt bedeutet aber nicht, dass die aus Gründen der Sicherheit erforderlichen Maßnahmen ohne Weiteres unterbleiben können. Denn dadurch würden Gefahrenquellen geschaffen. Sind die eigentlich erforderlichen Maßnahmen insbesondere aus finanziellen oder zeitlichen Gründen nicht leistbar, so sind (zwingend) andere Maßnahmen zu ergreifen, um eine Gefährdung auszuschließen (Einschränkungen für Lastverkehr, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Sperrungen).

Voraussetzung für die Entscheidung, ob und welche Maßnahmen erforderlich sind, ist eine regelmäßige Bestandsaufnahme des Bauwerks in Form einer Bauwerksprüfung nach DIN 1076², die auch nach Meinung der Straßenaufsichtsbehörden nach wie vor als

das grundlegende technische Regelwerk für die Überwachung und Prüfung des Zustands von Ingenieurbauwerken gilt und damit als allgemein anerkannte Regel der Technik anzusehen ist.

Wird ein Gefahrenpotenzial aufgrund einer Bauwerksprüfung (rechtzeitig) erkannt, sind – in Abhängigkeit von der Konstruktion (d. h. z. B. keine Gefahr eines Sprödbruchs) – auch laufende Überwachungsmaßnahmen denkbar. Diese können auch in Echtzeit ablaufen (Monitoring), um eine unverzügliche Sperrung bei Anstieg einer Deformation zu gewährleisten.

Einbindung von externen Ingenieuren zur Erfüllung der Aufgaben der Baulastträger

Den zuständigen Baulastträgern steht die zur Erfüllung aller Aufgaben erforderliche personelle Ausstattung in der Regel nicht ausreichend zur Verfügung. Daher greifen Behörden seit jeher auf Dritte zurück, die über das notwendige technische Spezialwissen verfügen. Das gilt sowohl für die planenden Ingenieure und die Prüfen Ingenieure, die sich mit der statisch konstruktiven Bemessung befassen, als auch für die Ingenieure, die die Bauwerksprüfungen durchführen (Bauwerksprüfingenieure).

Anders als im Bereich der Bauordnungen der Länder, die für den Hochbau gelten, gibt es im Bereich der Verkehrsbauten nur wenige gesetzliche Vorgaben für das Heranziehen, die Qualifikation, die Aufgabenerfüllung oder die Vergütung dieser Fachingenieure.

Zumindest in einigen Straßengesetzen der Länder³ finden sich jedoch Regelungen, wonach die Straßenbaubehörde zur Erfüllung ihrer Verantwortung für die Sicherheit ihrer Baumaßnahmen Prüfen Ingenieure, Prüfämter und Prüfsachverständige sowie Sachverständige und sachverständige Stellen in entsprechender Anwendung der nach der jeweiligen Bauordnung hierzu erlassenen Rechtsverordnungen heranziehen kann. Dazu gehören auch Fachingenieure für die Bauwerks- und Brückenprüfung.

Dies dürfte – auch ohne ausdrückliche Bestimmung – innerhalb des allgemeinen Verwaltungsvollzugs auch in den anderen Ländern möglich sein, wobei die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsätze der Beauftragung von Verwaltungshelfern⁴ zu beachten sind. Zudem existieren in wichtigen Bereichen des Straßenbaus Regelungen auf der verwaltungsinternen Erlassebene.

Regelungen für die Ausschreibung, Vergabe und Vergütung von Leistungen der Ingenieure im Bereich des Ingenieurbaus an Verkehrswe-

> Verein für Ingenieure der Bauwerksprüfung (VFIB)

Der VFIB ist ein Zusammenschluss von Bundesverkehrsministerium, den Straßenbauverwaltungen der Länder, den Ingenieurkammern der Länder und der kommunalen Spitzenverbände. Im Vordergrund der Aufgaben steht die Aus- und Fortbildung der Bauwerksprüfingenieure durch qualifizierte Lehrgänge an bundesweit vier Lehrgangsstandorten. Darüber hinaus fördert der VFIB den Erfahrungsaustausch durch regelmäßige Fachtagungen und erarbeitet Leitlinien für Ausschreibung und Vergabe von Bauwerksprüfungen. Weitere Informationen auf der Homepage des VFIB unter www.vfib-ev.de

> Bauwerksprüfung nach DIN 1076

Grundlage für die Durchführung von Bauwerksprüfungen ist in Deutschland die DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung“. Danach sind die Ingenieurbauwerke alle sechs Jahre einer Hauptprüfung zu unterziehen, bei der alle Bauwerksteile handnah zu prüfen sind. Drei Jahre danach ist eine Einfache Prüfung vorzunehmen. Nach besonderen Anlässen, wie z. B. Hochwasser oder Unfällen, können Sonderprüfungen erforderlich werden. Alle Schäden und Mängel sind in einem Prüfbericht zusammenzustellen.

² Die DIN 1076:1999-11 – Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung kann über den Beuth Verlag bezogen werden: <https://www.beuth.de/de/norm/din-1076/23474630>

³ Z. B. Art. 10 Abs. 2 Satz 1 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG); § 10 Abs. 3 SächsStrG, § 9a Abs. 3 StrWG NRW; .

⁴ Ein Verwaltungshelfer wird unterstützend für staatliche Stellen bei deren Ausübung öffentlicher Gewalt tätig. Seine Tätigkeit ist funktional auf ein staatliches Tätigwerden bezogen, er selbst ist aber nicht zum Einsatz öffentlich-rechtlicher Befugnisse berechtigt.

Rund 140.000 Straßenbrücken in Deutschland müssen ständig geprüft, unterhalten und erhalten werden. Eine verantwortungsvolle Aufgabe für alle Beteiligten.



gen gibt es bisher allerdings nur für die planenden Ingenieure und die Prüfsingenieure (RVP). Geregelt ist dies im Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA F-StB).⁵ Es wurde vom BMVI, Abteilung StB, und den Straßenbauverwaltungen der Länder in der Bund-/Länder-Dienstbesprechung Auftragswesen im Straßen- und Brückenbau (BLD-A) erarbeitet.

Dort ist unter Nr. 1.5 (Leistungsbeschreibung, Honorarermittlung, fachspezifische Hinweise für die Prüfung von Ingenieurbauwerken für Verkehrsanlagen) die „Richtlinie des BMVI zur Ermittlung der Vergütung für die statische und konstruktive Prüfung von Ingenieurbauwerken für Verkehrsanlagen sowie die Prüfung des baulichen Brandschutzes für Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes“ (RVP)⁶ enthalten.

Leider enthält das Handbuch keine Regelungen für die Ausschreibung, Vergabe und Vergütung von Bauwerksprüfungen, obwohl

diese Leistungen für die Sicherheit des Bauwerks ebenso erforderlich wie die Prüfungen der Prüfsingenieure sind.

Genau wie die Arbeit des Prüfsingenieurs erfordert eine fachgerechte Bauwerksprüfung spezielles Wissen und Erfahrung. Dementsprechend sollte gemäß der für Brückenprüfungen einschlägigen DIN 1076 (Pkt. 5.1) immer ein sachkundiger Ingenieur mit den Prüfungen beauftragt werden.

Um das erforderliche hohe Qualitätsniveau der Bauwerksprüfsingenieure zu fördern und zu bewahren, wurde 2008 auf Bundesebene der „Verein zur Förderung der Qualitätssicherung und Zertifizierung der Aus- und Fortbildung von Ingenieurinnen und Ingenieuren der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 – VFIB“ gegründet. Hier kann u. a. über einen einwöchigen Lehrgang ein Zertifikat als Qualitätsnachweis erworben werden, das inzwischen von den meisten Baulastträgern als Voraussetzung zur Beauftragung von Bauwerksprüfungen gefordert wird.

Der VFIB hat außerdem in den vergangenen Jahren eine „Empfehlung zur Leistungsbeschreibung, Aufwandsermittlung und Vergabe von Leistungen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076“ erarbeitet. Die Empfehlung richtet sich sowohl an Baulastträger als auch

an Ingenieurbüros, die mit Bauwerksprüfungen befasst sind. Neben Hinweisen zu den rechtlichen Grundlagen, zu Ausschreibung und Vergabe enthält sie auch Leistungsbeschreibungen für Haupt- und einfache Prüfungen, Vorschläge zur Kostenermittlung dieser Leistungen, Vordrucke für Angebotseinholung und Vergabe sowie Arbeitshilfen für die Vor-Ort-Prüfung. Die Empfehlung des VFIB wird vom BMVI ausdrücklich zur Anwendung geraten.

Verantwortung und Haftung der Beteiligten

Die Baulastträger sind für die Erfüllung der ihnen zugewiesenen Bauaufgaben einschließlich aller erforderlichen Kontrollaufgaben und Instandsetzungsmaßnahmen verantwortlich. Verantwortlichkeit bedeutet im Ergebnis aktives Handeln. Denn ein Unterlassen würde im Zweifel zu einem Organisationsverschulden führen.

Soweit Aufgaben delegiert werden, muss sich die delegierende Stelle davon überzeugen, dass die Behörde oder Stelle, die die Aufgaben übernommen hat, diese Aufgaben auch ordnungsgemäß erfüllt. Das geht einher mit einer ausreichenden Bereitstellung von personellen und finanziellen Mitteln.

Ist die zuständige Stelle nicht in der Lage, die Aufgabe insgesamt oder im Einzelfall ordnungsgemäß zu erledigen, weil z. B. keine finanziellen Mittel für die Beauftragung einer Brückenprüfung vorhanden sind, muss die zuständige Stelle, d. h. der zuständige Bearbeiter, dies bei der vorgesetzten Stelle rechtzeitig anzeigen, damit dort über das weitere Vorgehen entschieden wird. Der zuständige Bearbeiter hat dabei zu beachten, dass er seine Verantwortung nur aufgrund rechtzeitiger und dringlicher ggf. auch mehrfacher Vorlagen an seinen Vorgesetzten, notfalls auch die Amtsleitung, verlagern und sich gleichzeitig „enthaften“ kann. Dabei sollte in der Vorlage nicht nur auf die Dringlichkeit der Maßnahme sondern auch auf die Hinderungsgründe, mögliche Folgen der Versäumnisse und die konkreten erforderlichen Maßnahmen sowie deren Zeitpunkte einschließlich denkbarer Alternativen – etwa Nutzungsbeschränkungen – hingewiesen werden.

Kommt es aufgrund des Versagens eines Bauwerks zu einem Schaden haftet der Baulastträger generell nach den Grundsätzen der Amtshaftung. Daher hat in der Regel die entsprechende Körperschaft (Bund, Land, Gemeinde) dafür einzustehen. Sofern der Schaden strafrechtlich relevant ist, kommt aber eine persönliche Haftung des Amtswalters in

⁵ <https://bvpi.de/pdf-download/60206-rvp-2016.pdf>

⁶ https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Gutachter/Anerkennung/Bautechnik/21_RVP_2019.pdf?sessionid=BC5B517CBFB81F3D58AE4E042E2292C4.live11294?__blob=publicationFile&v=5

Gehört auch zu den Aufgaben von Bauwerksprüfungingenieuren: die Kontrolle eines Rauchabzugs, hier in Dillenburg.



VFIB

Betracht. Das ist vor allem bei Personenschäden der Fall. Dies zeigen nicht nur der Fall der Eisenbahnbrücke in Voßhaar sondern auch andere Fälle wie der Bruch eines Brückengeländers 2013 in Thum, bei dem ein Mann zu Tode kam. Die Staatsanwaltschaft ermittelte gegen den zuständigen städtischen Beamten wegen fahrlässiger Tötung, da die Brücke nicht regelmäßig geprüft worden war.

Auch die jeweilige Straßenaufsichtsbehörde hat regelmäßig zumindest aber anlassbezogen zu prüfen, ob der jeweilige Straßenbaulastträger die Aufgaben ordnungsgemäß erfüllt und ggf. auf eine ordnungsgemäße Wahrnehmung der Aufgaben hinzuwirken. Wird die Aufsichtsbehörde, insbesondere bei positiver Kenntnis nicht ausreichender Prüfungen, nicht tätig, so kann sich auch hier die Haftungsfrage stellen.

Vergütung der Leistungen

Die privatrechtliche Beauftragung von Ingenieuren wirft Fragen der (angemessenen)

Honorierung auf. Das gilt umso mehr, als die Prüfungsleistungen im Vergabeverfahren und damit im Wettbewerb vergeben werden.

Bauherren, die den Verkehrswegebau verantworten, unterliegen in der Regel dem Vergaberecht, sei es in Form der Vergabeverordnung (VgV) bzw. der Unterschwellenvergabeordnung (UVgO) oder der Sektorenverordnung (SektVO). Vergaben im Baubereich sind insbesondere auf Ebene der privatwirtschaftlich organisierten und kommunalen Auftraggeber aber dadurch geprägt, dass der Preis das herrschende Zuschlagskriterium ist.

Der im Vergabeverfahren hervorgerufene Preiswettbewerb ist den Behörden aufgrund der erzielbaren Einsparungen durchaus willkommen. Es besteht allerdings die Gefahr, dass aufgrund eines „Preisdumpings“ auch die Qualität der Prüfung und damit die Bauwerksicherheit beeinträchtigt werden kann.

Dieser Gefahr sind sich die Baubehörden bewusst. Daher ist ein übermäßiger Preiswettbewerb im Bereich der bauaufsichtlichen

Überwachungstätigkeit aus Sicht der Behörden nicht wünschenswert.⁷

Im Bereich des Hochbaus werden Fragen der Vergütung daher z. T. durch Vorschriften über die gebührenrechtliche Vergütung von Prüf-sachverständigen⁸ und die Einschaltung zentraler Abrechnungsstellen⁹, geregelt. Zudem ist in einigen Ländern ausdrücklich bestimmt, dass ein Preisnachlass auf die durch Verordnung vorgeschriebene Vergütung nicht zulässig ist (vgl. § 10 Abs. 1 S. 4 PrüfSStBauVO Rheinland-Pfalz).

Ein weiterer Baustein zur Absicherung der Unabhängigkeit der Prüfer ist die Weisungsfreiheit der Prüfsachverständigen¹⁰. Obwohl diese vertraglich beauftragt werden, ist z. T. ausdrücklich geregelt, dass die Auftraggeber keine Anweisungen geben dürfen, die die fachliche Prüfung beeinflussen (vgl. § 2 Abs. 2 S. 2 HPPVO).¹¹

Die Beauftragung von Prüftätigkeiten im Preiswettbewerb muss unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr auch im Bereich der Bauwerksprüfung kritisch betrachtet werden. Die Bauwerkssicherheit erfordert die sorgfälti-

7 Vgl. die Begründung zu § 37 Abs. 5 Muster-Verordnung über die Prüfungingenieure und Prüfsachverständigen der Bauministerkonferenz, <https://www.bauministerkonferenz.de/Dokumente/42316349.pdf>

8 Z. B. § 10 der rheinland-pfälzischen Landesverordnung über Prüfsachverständige für Standsicherheit (PrüfSSt-BauVO).

9 Z. B. die bvs-NRW. Dies ist eine Service-Einrichtung für staatlich anerkannte Sachverständige bei Prüfungen der Standsicherheit in Nordrhein-Westfalen. Sie sorgt für die rechtskonforme Umsetzung der gesetzlichen Grundlagen in der Sachverständigenverordnung und übernimmt die Bewertung und die Verrechnung von baustatischen Prüfungen. Entsprechendes gilt für die BVS Hessen/Rheinland-Pfalz/Saar GmbH & Co. KG in Mainz.

10 Freilich kann man damit den „Beeinflussungsversuchen“ des Bauherrn nur bedingt Rechnung tragen. Denn künftig wählt jedenfalls der private Bauherr den Prüfsachverständigen nach eigenem Gutdünken aus und kann Druck bereits durch den Hinweis aufbauen, dass „eine weitere Beauftragung in anderen Projekten wohl nicht mehr erfolgen wird“. Auf diese Weise besteht die Gefahr, dass „unbequeme“ Prüfer quasi aus dem Markt gedrängt werden. Das gilt umso mehr, als in einigen Bereichen die PSV faktisch von wenigen Auftraggebern abhängig sind, vgl. Stellungnahme des vpi-eba vom 30.11.2018 zu § 8 des Entwurfs einer Verordnung über Prüfsachverständige im Eisenbahnbereich, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/entwurf-verordnung-ueber-pruefsachverstaendige-im-eisenbahnbereich-stellungnahme-4.pdf?__blob=publicationFile

11 In der Begründung zur Mustervorschrift des § 2 M-PPVO der Bauministerkonferenz heißt es: „Die Vorschrift soll auch auf die zwischen Prüfsachverständigen und Bauherren zu schließenden privatrechtlichen Verträge insofern ausstrahlen, als sie eine Kündigung dieser Verträge wegen fachlicher Meinungsverschiedenheiten zwischen Bauherren und Prüfsachverständigen (als wichtigen Grund) ausschließen soll.“

ge Abarbeitung der Prüfprogramme. Daran muss sich auch die Vergütung ausrichten. Zwar gilt auch bei der Vergabe das Prinzip der Auskömmlichkeit. Dadurch wird de facto aber keine kostendeckende Tätigkeit abgesichert. Der Preiswettbewerb, gerade im Baubereich, wird von vielen Marktteilnehmern vielmehr als „unfair“ nicht selten als „ruinös“ bezeichnet.

Man muss einigen öffentlichen Auftraggebern im Verkehrswegebau zugutehalten, dass entsprechend dem Bereich des Hochbaus vergütungsrechtliche Regelungen auf der Erlass-ebene geschaffen wurden, die die betroffenen Beschaffungsstellen verwaltungsintern binden. So z. B. die bereits erwähnte RVP für die Leistungen der Prüfm Ingenieure, nach der die Vergütung nicht in den Wettbewerb gestellt werden darf, sondern eine Honorarermittlung entsprechend der RVP zu erfolgen hat. Das gilt umso mehr, als davon auszugehen ist, dass eine Unterschreitung dieser Gebührensätze nicht auskömm-

lich und die Rechtmäßigkeit eines Zuschlags auf ein niedrigeres Angebot daher nach den allgemeinen Grundsätzen des Vergaberechts zweifelhaft ist. Ein Zuschlag muss anhand qualitativer Kriterien erfolgen, wobei die Zulassung als Prüfm Ingenieur als Eignungskriterium in der Regel vorauszusetzen ist.

Leider gelten die genannten Regelungen bislang nur für die Beauftragung von Prüfm Ingenieuren und Prüfsachverständigen, nicht aber für die Beauftragung von Fachingenieuren bei Bauwerksprüfungen.

Infolgedessen beklagt die Praxis gerade für den Bereich der Bauwerksprüfung einen zunehmenden Preiswettbewerb. Auch wenn dafür keine statistischen Belege vorliegen, besteht doch der Verdacht, dass dies mit der Gefahr einer quantitativen und qualitativen Reduzierung der Prüfungstätigkeit einhergeht. Damit treten zugleich Haftungsfragen sowohl für den Auftraggeber als auch für die Ingenieurbüros als Auftragnehmer in den Vordergrund.

Dabei fehlt es nicht an geeigneten Instrumenten. Um den Auftraggebern eine Orientierungshilfe zur Auskömmlichkeit von Angeboten zu geben, sind in der VFIB-Empfehlung auch Erfahrungswerte zum durchschnittlichen Zeitaufwand bei einfachen und Hauptprüfungen angegeben, mit denen sich ein entsprechendes Honorar ermitteln lässt. Liegen die Angaben in Angeboten erheblich unter diesen Erfahrungswerten, sollte der Auftraggeber zumindest zusätzliche Erläuterungen des Bieters anfordern.

Um diese Ausgangslage für die Brückenprüfm Ingenieure nachhaltig zu verbessern, strebt der VFIB an, dass die Empfehlung in das HVA-F-StB aufgenommen und vergleichbar mit den Prüfm Ingenieuren eine „Richtlinie zur Ermittlung der Vergütung von Bauwerksprüfungen von Ingenieurbauwerken für Verkehrsanlagen“ erarbeitet wird. ◀

Verantwortung, Haftung und Vergütung: Bauwerksprüfung nach DIN 1076

Rechtslage und Maßnahmen

| Michael Halstenberg, Joachim Naumann

1. Wer hat die Verantwortung für die Sicherheit der Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen in Deutschland?

In der Regel die Baulastträger, wobei die Verantwortlichkeit in den Straßengesetzen des Bundes und der Länder klar geregelt ist. Die Baulast für eine Straße umfasst auch die Baulast für Brücken und andere Ingenieurbauwerke. Die Kreise und Gemeinden sind für die Sicherheit der Brücken im kommunalen Bereich verantwortlich.

2. Welche Rechtsgrundlagen sind hierfür maßgebend?

Die Straßengesetze umschreiben die erforderlichen Maßnahmen und welche staatliche bzw. kommunale Ebene zuständig ist. Die Delegation der Aufgabe ist möglich. Jedoch ist zu beachten, dass der Verantwortliche für die Sicherheit der Bauwerke immer dafür verantwortlich bleibt, dass die Delegation der Aufgabe auch funktioniert. Daher ist eine Erfolgskontrolle erforderlich.

Neben der straßenrechtlichen Verantwortlichkeit existiert die verkehrsrechtliche Bestimmung des § 45 Abs. 1 StVO, wonach die zuständigen Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten können.

Unterschiede in Bezug auf den Sicherheitsstandard von Straßen und Brücken gibt es nicht. Kommunale Brücken müssen genauso sicher befahrbar sein wie eine Autobahnbrücke.

3. Welche rechtliche Bedeutung hat dabei die DIN 1076?

Das Bauordnungsrecht beschreibt die erforderlichen Maßnahmen oder den technischen Sicherheitsstandard sehr abstrakt. Letztlich gibt es daher keine rechtlichen Regelungen, die die konkreten technischen Anforderungen festschreiben, die erfüllt sein müssen, damit die Bauwerksprüfung als ordnungsgemäß erfüllt gilt. Angesichts der Vielzahl technischer Normen wäre eine solche technisch

detaillierte Beschreibung auch kaum möglich.

Um präzisere Anforderungen zu treffen, verweisen die Gesetze daher generalklauselartig auf technische Regelungen vor allem in Form der „anerkannten Regeln der Technik“. Umgekehrt stellen die Gerichte bei der Frage der aus Gründen der Sicherheit „erforderlichen Maßnahmen“ darauf ab, was in der Praxis als üblicher und damit redlicherweise auch erwartbarer technischer Standard gilt. Das sind regelmäßig die bautechnischen An-

11



Eine verantwortungsvolle Aufgabe für die Brückenprüfingenieure: Deutschland verfügt mit seinen rund 140.000 Brücken über eine umfangreiche, wichtige und schützenswerte Infrastruktur.

forderungen an die tatsächliche Ausführung und Unterhaltung 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.

Dabei geht die Rechtsprechung grundsätzlich davon aus, dass DIN-Normen derartige „anerkannte Regeln der Technik“ sind und damit den erforderlichen technischen (Sicherheits-) Standard beschreiben. Damit läuft derjenige, der von einer solchen Norm abweicht, Gefahr, im Streit- oder Unglücksfall beweisen zu müssen, dass die von ihm durchgeführte Maßnahme mindestens dem Standard der entsprechenden DIN-Norm entsprochen hat.

Das gilt erst recht, wenn die Beachtung einer bestimmten DIN-Norm vertraglich und/oder in technischen Baubestimmungen ausdrücklich festgeschrieben ist. So sehen die Vorschriften für den Bundesfernstraßenbau¹ vor, dass Grundlage für die Überwachung und Prüfung der vorhandenen Brücken und Ingenieurbauwerke die DIN 1076 ist, die neben den Bestimmungen für die Durchführung der Bauwerksprüfung und Bauwerksüberwachung die Anforderungen an die für die Überwachung und Prüfung erforderlichen Unterlagen – Bauwerksverzeichnis, Bauwerksbuch und Bauwerksakte – erläutert.

Die Bedeutung der DIN 1076 ergibt sich auch daraus, dass bei den erforderlichen Untersuchungen der konkrete Bauwerkszustand und damit letztlich auch die „Gefahrenlage“ zu bewerten ist. Rein rechnerische Bewertungen wie bei den Stufen 1 und 2 der Nachrechnungsrichtlinie des BMVI (NRR) sind demgegenüber darauf ausgelegt, die Gebrauchstauglichkeit der Straßenbrücken zu beurteilen, um die erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen zu ermitteln. Der rechnerische Nachweis einer Gefahr wird daher von den Gerichten nicht zwingend akzeptiert, um eine „konkrete Gefahr“ anzunehmen.

Im Ergebnis geht die Rechtsprechung daher davon aus, dass (bis zum Beweis des Gegenteils) die DIN 1076 der Prüfmaßstab für die Frage ist, welche Prüfungen in welcher Form wie oft und von wem durchgeführt werden müssen, damit der Baulastträger seiner Verkehrssicherungspflicht ausreichend nachkommt.

Der Baulastträger sollte diese Prüfungen daher auch entsprechend beauftragen, durch-

› Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand (NRR)

Die Richtlinie dient dem Ziel, die Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit bestehender Straßenbrücken insbesondere unter Berücksichtigung des gestiegenen Verkehrsaufkommens und der Fortentwicklung der Bautechnik realistisch zu beurteilen. Bei der Nachrechnung von bestehenden Straßenbrücken nach dieser Richtlinie handelt es sich um ein gestuftes Verfahren, bei dem die Nachweisführung und ggf. der Untersuchungsaufwand am Bauwerk unter Berücksichtigung der Sicherheitsanforderungen modifiziert werden. Die Modifikationen können sowohl die Einwirkungs- und die Widerstandsseite als auch die rechnerischen Nachweise und Bauwerksuntersuchungen selbst betreffen. Der aktuelle Bauwerkszustand ist in der Nachrechnung zu berücksichtigen.

führen (lassen) und dokumentieren. Dazu gehören auch die Dokumentation des Ergebnisses der Prüfungen, die Empfehlungen der Prüfer und die veranlassenden Maßnahmen.

4. Müssen auch Kommunen die DIN 1076 anwenden?

Es gibt zwar keinen Zwang zur Anwendung bestimmter DIN-Normen. Faktisch besteht aus den unter Nr. 3 genannten Gründen aber eine Verpflichtung, zumindest das in der DIN 1076 beschriebene Niveau einzuhalten. Da die Sicherheitsstandards bei Straßen und Brücken unabhängig davon gelten, ob der Träger der Straßenbaulast der Bund, die Länder oder eine Kommune ist, gelten die Grundsätze zur Anwendung der DIN 1076 für die Kommunen in gleicher Weise. So hat das Verkehrsministerium NRW anhand von Erhebungen 2020 festgestellt, dass auch die Kommunen Bauwerksprüfungen ganz überwiegend auf der Grundlage der DIN 1076 durchführen lassen.

Eine andere Frage ist, ob die Kommunen aus finanziellen Gründen eine von der DIN 1076 abweichende Prüfung beauftragen wollen bzw. können, weil ihnen das Prüfprogramm technisch und/oder finanziell zu aufwändig erscheint.

In diesen Fällen ist dem zuständigen Sachbearbeiter schon aus Haftungsgründen anzuraten, die genauen Gründe für diese Entschei-

dung aktenkundig zu machen. Dem Prüfer ist wiederum anzuraten, Bedenken in Bezug auf die im Hinblick auf die DIN 1076 eingeschränkte Prüfung umgehend und schriftlich anzumelden. Sollte sich im Lauf der eingeschränkten Prüfung zudem ergeben, dass weitergehende Untersuchungen angezeigt sind, so müsste der Prüfer den Auftraggeber ausdrücklich darauf hinweisen.

Die Beteiligten müssen zudem beachten, dass Fragen der ausreichenden Bauwerksicherheit im Fall eines Schadens durch die Staatsanwaltschaften und Gerichte danach beurteilt werden, ob alle erforderlichen Schutzmaßnahmen, wozu auch laufende und ordnungsgemäße, d. h. vollständige Bauwerksüberwachungen gehören, durchgeführt worden sind. Dabei gehen die Gerichte wiederum davon aus, dass die entsprechenden anerkannten Regeln der Technik der heranzuziehende Prüfungsmaßstab für die Beurteilung der Ordnungsmäßigkeit der Überwachung sind.

5. Ist die DIN 1076 auch dann zu beachten, wenn sie nicht verbindlich eingeführt ist?

Die anerkannten Regeln der Technik sind in der Regel unabhängig davon zu beachten, ob sie (zusätzlich) auch als bautechnische Regelung bauaufsichtlich eingeführt worden sind. Denn anerkannte Regeln der Technik spiegeln immer den zu beachtenden technischen Standard wider.

Der Unterschied liegt darin, dass es bei einer bauaufsichtlich und damit rechtlich verbindlich eingeführten technischen Regelung nicht darauf ankommt, ob sie auch eine anerkannte Regel der Technik ist, weil sie dann unabhängig davon zu beachten ist. Damit kann der Bund oder das Land die Beachtung einer technischen Regelung, die z. B. erst Stand der Technik ist, auf der Grundlage einer bauaufsichtlichen Einführung auch dann verbindlich vorschreiben, wenn diese Regelung noch keine anerkannte Regel der Technik ist.

6. Wie haften die Verantwortlichen?

Die Baulastträger und die beteiligten öffentlichen Stellen haften für Schäden nach den Grundsätzen der Amtspflichtverletzung. Darüber hinaus ist zu beachten, dass insbesondere bei strafrechtlich relevanten Verstößen, etwa bei Personenschäden, der zuständige Amtswalter persönlich haftet.

Trägt der zuständige Amtswalter also nicht Sorge dafür, dass eine nach den anerkannten Regeln der Technik erforderliche Brückenprüfung stattfindet, und kommt es hierdurch zu

¹ Vgl. Veröffentlichung des BMVI „Bauwerksprüfung nach DIN 1076, Bedeutung, Organisation, Kosten“, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/dokumentation-bauwerkspruefung-nach-din-1076.pdf?__blob=publicationFile

einem Versagen der Brücke, weil ein Schaden nicht erkannt wurde, haftet der Baulastträger für alle Vermögensschäden (z. B. zerstörte Fahrzeuge). Kommt es zu einem Personenschaden, so eröffnet die zuständige Staatsanwaltschaft ein Ermittlungsverfahren gegen den Amtswalter und klagt ihn ggf. an. Der Amtswalter ist daher gut beraten, seinen Vorgesetzten unverzüglich zu informieren, wenn sich abzeichnet, dass eine (rechtzeitige und umfassende) Brückenprüfung nicht erfolgen kann, und ggf. auch um eine Weisung zum weiteren Vorgehen zu bitten.

7. Kann die Verantwortung bzw. Haftung auf Dritte delegiert werden?

Verantwortlich für die Einhaltung der erforderlichen Sicherheit der Verkehrsanlagen einschließlich der dafür erforderlichen technischen Standards und technischen Regeln sind die zuständigen Behörden bzw. die im Gesetz als verantwortlich bestimmten Personen.

Die zuständigen Baulastträger können die Verantwortlichkeit aber sowohl im Geltungsbereich des Zivilrechts als auch im öffentlichen Recht grundsätzlich auf Dritte übertragen bzw. delegieren.

Der Bund hat seine Aufgaben innerhalb der Auftragsverwaltung zum Teil auf die Länder delegiert. Seit dem 1.1.2021 überträgt der Bund außerdem seine Aufgaben bei Autobahnen und ausgewählten Bundesstraßen zum Teil auf die neue Autobahn GmbH. Auch die Länder haben ihre Bauaufgaben zum Teil auf die unterschiedlichsten Einrichtungen, insbesondere Landesbetriebe, verlagert. Diese Straßenbaubehörden bzw. Betriebe haben die Einhaltung der technischen Anforderungen nach den Regelungen der Straßengesetze der Länder in eigener Verantwortung zu gewährleisten.

Allerdings können sich der Bund und die Länder, konkret die obersten Aufsichtsbehörden (Bundes- und Landesministerien), der aus der Verwaltungsverantwortlichkeit resultierenden Verpflichtung, Bundes- oder Landesgesetze in eigener Verantwortung effektiv umzusetzen, nicht dadurch entziehen, dass sie den Gesetzesvollzug schlicht weiterübertragen. Innerhalb ihrer Ausführungsverantwortung sind sie gehalten, die Effektivität einer Weiterübertragung zu kontrollieren, gegebenenfalls einzuschränken oder auch rückgängig zu machen. Darüber hinaus haben sie den Vollzug durch Verordnungen und Erlasse zu steuern.

Unabhängig davon besteht die Verantwortung der Beteiligten nebeneinander und

unabhängig voneinander. Die Aufgabenwahrnehmung soll sich ergänzen und auch auf diese Weise einen Sicherheitsstandard etablieren.

Die Verantwortung kann jedenfalls nicht beim prüfenden Ingenieur „abgeladen“ werden. Denn die Brückenprüfung ist zwar in DIN 1076 in Bezug auf ihre technische Durchführung geregelt. Die Verantwortung für die bauaufsichtliche Bewertung der Prüfergebnisse und die daraus zu ziehenden Schlussfolgerungen verbleiben aber grundsätzlich bei der zuständigen Straßenbaubehörde bzw. der Stelle, die den Auftrag erteilt hat. Das gilt erst recht für die Entscheidung, welche Schlussfolgerungen auf der Grundlage der Brückenprüfungen zu ziehen sind (Straßen-, Brückenspernung, Lastbeschränkungen etc.).

8. Welche Aufsichtspflichten haben die Verantwortlichen bei der Vergabe von Bauwerkprüfungen an externe Ingenieure?

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 sachgerechte Entscheidungen treffen zu können.

Dabei sind aber die entsprechenden Rahmenbedingungen einzuhalten. Denn eine Beauftragung von Spezialisten setzt voraus, dass die Behörde davon ausgehen durfte, dass die Stelle, die die Aufgaben übernimmt, verlässlich und fachlich dazu in der Lage ist.

Die Behörden haben daher auf Unabhängigkeit, Sachkunde und Erfahrung der betrauten Stellen und Personen zu achten und deren technische Ausstattung mit erforderlichen Einrichtungen und Prüfgeräten sicherzustellen. Die Auftraggeber können daher von Unternehmern/Ingenieuren den Nachweis verlangen, dass sie über entsprechende Fachkräfte oder Einrichtungen verfügen und sie bei der Bauwerksüberprüfung auch tatsächlich einsetzen. Dazu gehört auch, dass dem Prüfer ein auskömmliches Budget (Honorar/Gebühr) zur Verfügung steht, um diese Einrichtungen in Prüfungen auch einsetzen zu können.

9. Müssen Brückenprüfungen durch Dritte immer öffentlich ausgeschrieben werden?

Soweit ein Ingenieur auf der Grundlage eines Werkvertrags beauftragt wird, ist grundsätzlich ein Vergabeverfahren erforderlich, sofern

der Auftraggeber an das Vergaberecht gebunden ist.

Mit den Verordnungen (EU) 2019/1827 – 1930 vom 30. Oktober 2019 gelten seit dem 01.01.2020 für Planungsleistungen folgende Schwellenwerte: für zentrale Regierungsbehörden 139.000,- EUR, für sonstige öffentliche Auftraggeber 214.000,- EUR, für den Bereich der Sektorenrichtlinie 428.000,- EUR. Diese Schwellenwerte werden allerdings bei der Beauftragung von Bauwerksprüfungen mit sinnvollen Prüfungsgrößen in der Regel nicht erreicht.

Ab Erreichen des Schwellenwerts findet gem. § 106 Abs. 1 GWB das sog. GWB-Vergaberecht Anwendung.² Aufträge im Oberschwellenbereich müssen europaweit ausgeschrieben werden. Dabei sind geregelte Ausschreibungsverfahren und Bekanntmachungsmuster zu beachten. In diesem Bereich kann ein unterlegener Bieter oder Bewerber auch die Verletzung von Verfahrensvorschriften durch ein Nachprüfungsverfahren vor den Vergabekammern und gegebenenfalls den Oberlandesgerichten geltend machen.

Bei Vergaben unterhalb der Schwellenwerte (sog. Unterschwellenbereich) gilt das Haushaltsrecht. Über entsprechende Verweise in der Bundeshaushaltsordnung sowie in den Landeshaushaltsverordnungen/Landesvergabegesetzen finden folgende Regelungen Anwendung:

- Für die Vergabe von Dienstleistungen bei Vergaben des Bundes und seiner Behörden gilt die Verfahrensordnung für die Vergabe öffentlicher Liefer- und Dienstleistungsaufträge unterhalb der EU-Schwellenwerte (Unterschwellenvergabeordnung – UVgO)
- Bei Vergaben auf Landes- und Kommunalebene gilt die Unterschwellenvergabeordnung – UVgO, sofern sie in Kraft getreten ist und in der für das Land jeweils geltenden Fassung. Ansonsten gelten die allgemeinen haushaltsrechtlichen Bestimmungen.
- Private Auftraggeber, die nicht an das Vergaberecht gebunden sind, können Ingenieure frei auswählen, sofern diese die erforderliche Qualifikation aufweisen.

10. Wie detailliert muss die Ausschreibung sein?

Grundsätzlich ist zu empfehlen, die geschuldete Leistung in Verträgen präzise zu beschrei-

² Die maßgeblichen Regelungen finden sich im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) – Teil 4 und in der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung – VgV), sowie in der Sektorenverordnung (SektVO),

ben. Die Ausschreibung muss generell erkennen lassen, welche konkreten Aufgaben in welchem Zeitraum zu erfüllen sind. Es genügt daher in der Regel nicht „eine Bauwerksprüfung“ zu beauftragen. Denn diese Prüfung muss ja technisch ordnungsgemäß sein, damit die Verkehrssicherungspflicht erfüllt wird. Daher werden normalerweise konkrete DIN-Normen in Bezug genommen. Anders lässt sich kaum sicherstellen, dass eine ordnungsgemäße Brückenprüfung erfolgt.

Aber auch, wenn die Leistungsbeschreibung die DIN 1076 nicht ausdrücklich in Bezug nimmt³, stellt sich die Frage, ob damit nicht „automatisch“ eine Brückenprüfung nach der DIN 1076 beauftragt wird. Denn nach der Rechtsprechung schuldet der Auftragnehmer (Brückenprüfingenieur) im Zweifel den üblichen technischen Standard in Bezug auf die Leistung. Das wäre bei einer beauftragten Brückenprüfung erforderlichenfalls eine Prüfung entsprechend der DIN 1076.

Die vom VFIB herausgegebene „Empfehlung zur Leistungsbeschreibung, Aufwandsermittlung und Vergabe von Leistungen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076“ gibt hierzu eine detaillierte Arbeitshilfe für die Ausschreibung und Vergabe von Einfachen und Hauptprüfungen.

Je präziser die Ausschreibung ist, desto geringer ist die Gefahr von Streitigkeiten über Umfang und Inhalte der beauftragten Prüfungen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass Brückenprüfungen unter Einsatz bestimmter Prüfgeräte erfolgen müssen. Auch dieser technische Standard sollte in Ausschreibungen ausdrücklich angeführt werden, wobei die Prüfleistung und das zum Einsatz kommende Gerät in der Regel getrennt auszusprechen sind.

11. Ist eine pauschale Vergabe ohne entsprechende Auflistung der zu erbringenden Leistungen zulässig?

Im Prinzip kann eine Aufgabe auch funktional beschrieben werden, indem die zu erreichenden Ziele (der Werkerfolg) beschrieben werden. Im Ergebnis würde dies bei der hier in Rede stehenden Aufgabe aber nicht weiterhelfen. Die funktionale Beschreibung könnte z. B. lauten „Der Prüfauftrag umfasst die Prüfleistungen, die erforderlich sind, um den Zu-

stand des Ingenieurbauwerks xy umfassend zu bewerten“.

Damit wäre eine Konkretisierung durch den beauftragten Bauwerksprüfingenieur erforderlich. Dieser müsste die Prüfung dann in der Art und Weise durchführen, wie dies den anerkannten Regeln der Technik entspricht. Damit käme wiederum die DIN 1076 zur Geltung. Darüber hinaus könnten sich Streitigkeiten zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer über den Umfang der Prüfung ergeben. Das gilt insbesondere bei „preiswerten“ Angeboten. Der Brückenprüfingenieur könnte sich in solchen Fällen auf den Standpunkt stellen, dass bestimmte Prüfungen zusätzlich zu erbringen sind, weil sie eigentlich nicht „erforderlich“ i. S. d. Auftrags waren und daher auch eine zusätzliche Vergütung auslösen. Ein solches Nachtragsmanagement sollte nach Möglichkeit vermieden werden.

Auch die Empfehlung des VFIB sieht daher eine präzise Aufgabenbeschreibung vor.

12. Welche Qualifikation muss ein Bieter für Brückenprüfungen vorweisen?

Die erforderliche Qualifikation hängt immer von der Aufgabe ab. Geht es nur um die Begutachtung eines Schutzanstrichs, ist sicherlich eine andere Qualifikation erforderlich als bei einer Prüfung gemäß DIN 1076. Diese sieht bereits vor, dass der Bauwerksprüfingenieur über eine entsprechende spezielle Erfahrung verfügen muss, um die maßgeblichen statisch konstruktiven Verhältnisse einschätzen zu können. Damit wird der Zugang zu Brückenprüfungen von vornherein auf einen Personenkreis beschränkt, der entsprechend präqualifiziert ist. Die meisten Baulastträger fordern daher von den Bietern die Vorlage eines VFIB-Zertifikats, das nach einem einwöchigen Lehrgang und erfolgreicher Prüfung erworben werden kann und eine ausreichende Erfahrung und Kenntnis bei Brückenprüfungen ausweist.

Kommt es nach einer Prüfung zu einem Schadensfall, steht sicherlich auch die Frage im Raum, ob der beauftragte Ingenieur ausreichend qualifiziert war. Der Auftraggeber müsste dies dann nachweisen. Das vom VFIB erteilte Zertifikat könnte dabei hilfreich sein, weil es die Verantwortung des Auftraggebers dann auf die Frage reduziert, ob er trotz der nachgewiesenen Vorkenntnisse Anlass hatte, an der Qualifizierung zu zweifeln.

13. Gibt es verbindliche Regelungen zur Vergütung der Brückenprüfungen durch Dritte?

Für den Bereich von Prüfungstätigkeiten gibt

es im Grunde genommen nur die „Richtlinie zur Ermittlung der Vergütung für die statische und konstruktive Prüfung von Ingenieurbauwerken für Verkehrsanlagen“ (RVP), die aber auf Prüfingenieure ausgerichtet ist. Einige Straßengesetze der Länder sehen vor, dass die Gebührevorschriften für Prüfingenieure für die Vergütung anzuwenden sind. In anderen Fällen, etwa dem Fernstraßenbau, ist die Anwendung der RVP im Erlassweg vorgegeben. Das EBA hat die Anwendung der RVP wiederum „empfohlen“, wobei nicht klar ist, wie eine solche „Empfehlung“ rechtlich zu bewerten ist. Schließlich gibt es vor allem im kommunalen Bereich keine Regelungen in Bezug auf die Vergütung. Daher scheinen die Kommunen der Meinung zu sein, dass sie die Prüfaufgaben auch im Preiswettbewerb vergeben können. Dabei werden die Probleme des Preiswettbewerbs ausgeblendet.

Es könnte sich empfehlen, sich bei der Ausschreibung/Beauftragung von Brückenprüfern an der RVP zu orientieren oder entsprechende Honorarberechnungen vorzugeben. Der VFIB hat auch hierzu Empfehlungen gegeben. Darüber hinaus strebt der VFIB an, dass – vergleichbar mit der Vergütung der Prüfingenieure – auch eine „Richtlinie zur Ermittlung der Vergütung für Bauwerksprüfungen von Ingenieurbauwerken für Verkehrsanlagen“ in das HVA-F-StB aufgenommen wird.

14. Wie ist zu verfahren, wenn Angebote nicht auskömmlich zu sein scheinen?

Der Vergabewettbewerb dient nicht dazu, einen Auftrag zu einem möglichst geringen Preis zu vergeben, sondern dazu, die wirtschaftlichste Beschaffung zu realisieren. Der Auftraggeber soll folglich auch davor geschützt werden, einen Bieter zu beauftragen, der mangels eines angemessenen Preises nicht die Gewähr dafür bietet, seine Leistungspflichten ordnungsgemäß auszuführen. Daher dürfen nur auskömmliche Preise akzeptiert werden. Auskömmlichkeit liegt vor, wenn das Angebot über alle Leistungsteile hinweg für den Bieter mindestens kostendeckend ist, so dass kein Grund besteht, an seiner Leistungsfähigkeit zu zweifeln.

Nach den vergaberechtlichen Regelungen hat der Auftraggeber vom Bieter daher Aufklärung zu verlangen, wenn der Preis oder die Kosten eines Angebots im Verhältnis zu der zu erbringenden Leistung ungewöhnlich niedrig erscheinen. Der Bestbieter schuldet dann eine Aufklärungsantwort, die eine ausreichende Entscheidungsgrundlage für die Vergabestelle bilden muss. Versetzt der Bieter die Verga-

³ Zur Vermeidung einer Überfrachtung bietet es sich an, Bezug auf technische Regeln zu nehmen. Es ist aber zu beachten, dass Anforderungen, jedenfalls im Oberschwellenbereich, grundsätzlich nicht durch Verweise ersetzt werden können. Die erforderlichen Angaben müssen daher immer in den Vergabeunterlagen enthalten sein.

bestelle nicht in die Lage, eine rechtmäßige Entscheidung zu seinen Gunsten zu treffen, droht ihm der Ausschluss. Ein solcher Fall liegt regelmäßig vor, wenn der Bieter durch seine Einlassungen und gegebenenfalls Unterlagen nicht nachvollziehbar und schlüssig erläutern kann, dass bestimmte Faktoren den niedrigen Preis erklären, d. h. keine wettbewerbliche Rechtfertigung vorliegt, sodass die Prognose gerechtfertigt ist, dass der Bieter zu diesem Preis nicht zuverlässig und vertragsgerecht wird leisten können.

Stellt der Bieter (Kalkulations-) Unterlagen zur Verfügung, prüft der öffentliche Auftraggeber die Zusammensetzung des Angebots und berücksichtigt die übermittelten Unterlagen. Dabei kann er insbesondere die Wirtschaftlichkeit der Erbringung der Dienstleistung und die gewählten technischen Lösungen berücksichtigen. Lässt sich die geringe Höhe des angebotenen Preises oder der angebotenen Kosten nicht zufriedenstellend aufklären, darf er den Zuschlag auf dieses Angebot ablehnen.

Die Mitbewerber haben einen Anspruch darauf, dass eine Preisaufklärung durchgeführt wird, wenn der Preis oder die Kosten eines Angebots ungewöhnlich niedrig erscheinen. Macht der Auftraggeber bei der Preisaufklärung einen Verfahrensfehler, so kann ein unterlegener Wettbewerber die Vergabeentscheidung im sog. Oberschwellenbereich (erfolgreich) vor der Vergabekammer anfechten.⁴

Die Unangemessenheit eines Preises wird in der Regel dadurch indiziert, dass der angebotene Preis einen großen Abstand zum nächstgünstigen Angebot hat. Nach der Rechtsprechung wird die sog. Aufgreifschwelle, bei deren Erreichen eine Verpflichtung des Auftraggebers angenommen wird, in eine nähere Prüfung der Preisbildung des fraglichen Angebots einzutreten, zumindest bei einem 20-%-igen, zum Teil auch bei einem 10-%-igen Abstand zum nächsthöheren Angebot bejaht. Das gilt erst recht, wenn besondere Umstände im Einzelfall Aufklärungsbedarf auch bei geringeren Abständen indizieren. Denn die Frage der Unangemessenheit eines Preises kann sich nicht nur aufgrund des signifikanten Abstands zum nächstgünstigen Gebot im selben Vergabeverfahren stellen, sondern gleichermaßen bei augenfälliger Abweichung von in

vergleichbaren Vergabeverfahren oder sonst erfahrungsgemäß verlangten Preisen.

Die Regelungen über den möglichen Ausschluss von ungewöhnlich niedrigen Angeboten und die damit korrespondierende Prüfungspflicht basieren auf dem Erfahrungswissen, dass niedrige Preise von einem bestimmten Niveau an nicht mehr von Nutzen sind. Sie beinhalten also das Risiko einer nicht einwandfreien Ausführung von Leistungen, sodass im Ergebnis eine unwirtschaftliche Beschaffung vorliegt.

Bleiben Ungereimtheiten, so steht es nicht im Belieben des Auftraggebers, den Auftrag doch an den betreffenden Bieter zu vergeben. Die Ablehnung des Zuschlags ist vielmehr grundsätzlich geboten, falls sich die niedrige Preisgestaltung nicht zufriedenstellend aufklären lässt.

Diese Grundsätze finden auch im Unterschwellenbereich Anwendung. Auch das Haushaltsrecht dient dem Interesse des Auftraggebers und der Öffentlichkeit an der jeweils wirtschaftlichsten Beschaffung.

15. Muss die Durchführung von Brückenprüfungen durch Dritte von den Verantwortlichen überwacht werden?

Der Auftraggeber schuldet dem Prüfer keine Überwachung. Daher reicht es aus Sicht des Verantwortlichen zunächst aus, dass der Prüfer seinen Prüfbericht auf der Grundlage ordnungsgemäßer Prüfmaßnahmen selbstständig erstellt. Der Auftraggeber muss anschließend aber beurteilen, ob der Bericht vertragsgemäß ist, und eventuelle Mängel rügen.

Da es immer auch um Fragen der Sicherheit geht, für die der Auftraggeber einzustehen hat, liegt es auch in seinem Interesse, dass die Prüfung zu einer ordnungsgemäßen Entscheidungsgrundlage führt. Bei der Durchführung solcher Maßnahmen ist es daher durchaus üblich, dass sich der Auftraggeber zumindest stichprobenhaft von der vertragsgerechten Ausführung überzeugt.

16. Ist nach Abschluss der Brückenprüfung durch Dritte immer eine Besprechung der Prüfergebnisse durchzuführen?

Eine solche Besprechung ist zumindest bei komplexen Bauwerken zu empfehlen. Das gilt insbesondere dann, wenn größere Schäden am Bauwerk festgestellt wurden, damit sichergestellt ist, dass der Auftraggeber davon Kenntnis genommen hat. Das kann auch für eventuelle Haftungsfragen von Bedeutung sein.

Wie bei anderen Werkverträgen oder werksvertragsähnlichen Verträgen gilt im Übrigen, dass der Bericht vom Auftraggeber als vertragsgemäß abgenommen werden muss. Daher kann mit einer Schlussbesprechung auch geklärt werden, ob der Auftraggeber den Auftrag als erfüllt ansieht oder ob es noch Nachforderungen gibt. Das Protokoll sollte daher auch vermerken, ob der Bericht vom Auftraggeber abgenommen wurde. Dann kann auch die Schlussrechnung erstellt und abgerechnet werden.

17. Wie ist mit den im Prüfbericht aufgelisteten Schäden zu verfahren?

Im Prinzip kann der Auftraggeber die Schäden auf der Grundlage des Berichts selbst zur Kenntnis nehmen. Sind die Schäden aber gravierend und/oder erfordern diese ein schnelles Handeln, sollte der Bauwerksprüfingenieur auf diese Schäden ggf. auch vor Abfassung des Berichts unverzüglich schriftlich hinweisen. Es empfiehlt sich zudem, soweit erforderlich, vertiefende Prüfungen vorzuschlagen und auf die denkbaren Folgen eines Schadens hinzuweisen sowie erforderliche Sanierungszeiträume zu benennen. In keinem Fall sollte es der Prüfer bei einer bloßen Auflistung gravierender Schäden im Prüfbericht bewenden lassen. Letztlich liefert der Bericht des Brückenprüfingenieurs aber nur eine Entscheidungsgrundlage. Über die zu ergreifenden Maßnahmen muss der Auftraggeber, also die zuständige Behörde, selbst entscheiden.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Bauwerksprüfingenieur mit der Abwicklung eine Pflicht zur Beratung des Auftraggebers hat. Das heißt, er muss auf Probleme möglichst umgehend und in einer Art und Weise hinweisen, dass der Auftraggeber die Dringlichkeit erkennen und beurteilen kann. Darüber hinaus verlangt die Rechtsprechung in derartigen Fällen oft auch, dass der Auftragnehmer sich vergewissert, ob der Auftraggeber das Problem und die daraus resultierenden Handlungsnotwendigkeiten auch tatsächlich verstanden hat. Das gilt grundsätzlich auch dann, wenn der Auftraggeber selbst sachverständig ist. Die Kompetenz des Auftraggebers allein schützt den Prüfsachverständigen, der auf Grundlage eines Werkvertrags tätig ist, daher nicht vor Regressforderungen.

18. Wer haftet für Schäden und insbesondere Personenschäden, wenn die Brückenprüfung durch Dritte Mängel aufweist, die nachweislich zu diesen Schäden geführt haben?

⁴ Vgl. zum Rechtsschutz und den Pflichten des Auftraggebers: BGH, Beschluss vom 31.01.2017 - X ZB 10/16, VPRRS 2017, 0080.

Die Haftung trifft in erster Linie denjenigen, der für die Sicherheit des Bauwerks verantwortlich ist, mithin in der Regel den Träger der Baulast. Beruht die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht aber auf einem Mangel der Brückenprüfung, kann der Brückenprüfungsinieur in Anspruch genommen werden.

Bei strafrechtlich relevanten Delikten wie der fahrlässigen Körperverletzung kommt eine persönliche Haftung in Betracht.

Im Übrigen muss der Brückenprüfungsinieur, der durch einen Werkvertrag tätig ist, sich darüber im Klaren sein, dass er für Schäden, die auf Prüfungsmängel beruhen, gegenüber seinem Auftraggeber einzustehen hat. Dies gilt ohne irgendeine Einschränkung; die Haftung erfolgt ggf. auch mit seinem privaten Vermögen. Insoweit besteht kein Unterschied zu einem Fachplaner. Daher ist eine entsprechende Haftpflichtversicherung von wesentlicher Bedeutung. Diese Haftpflichtversicherung ist deutlich höher anzusetzen als bei Prüfingenieuren, da diese insbesondere durch das Amtshaftungsprivileg vor Schadenersatzforderungen besser „geschützt“ sind.

19. Gibt es bereits Gerichtsurteile zu Unfällen aufgrund mangelnder Brückenunterhaltung oder -prüfung?

Zum Glück gab es in Deutschland bisher wenige Unglücksfälle, die von den Gerichten bewertet werden mussten.

Die mangelhafte Brückenunterhaltung und die (beabsichtigte) Voll- und Teilspernung der Decatur-Brücke in Seevetal ist aufgrund der Klage eines Anliegers, der auf die Nutzung angewiesen war, aber gerichtlich umfänglich „aufgearbeitet“ worden. Die Spannbetonbrücke war 1974 fertiggestellt worden. Bei dieser Brücke hatte eine aktuelle Berech-

nung der Tragfähigkeit ergeben, dass nach den Nachrechnungsstufen 1 und 2 der NRR eine ausreichende Tragfähigkeit nicht mehr gegeben war. Zudem waren Schäden in Form von Rissbildungen an den Endquerträgern, Hohlstellen an der Oberseite der Hohlkastenbodenplatte und eine lokale großflächige Betonabplatzung mit freiliegender rostender Bewehrung an der Überbauunterseite eines Pfeilers im Bericht festgestellt worden. Zudem bestand der Verdacht einer Alkali-Kieselsäure-Reaktion.

Das OVG Lüneburg (Beschluss vom 07.09.2017 – 12 ME 249/16) hielt eine Vollsperrung aber nicht für rechtmäßig und ließ den Anwohnerverkehr (begrenzter Zugang für LKW zum Rangierbahnhof) bei weiteren Einschränkungen (Geomonitoring) weiterhin zu, weil nach Einholung weiterer Sachverständigengutachten trotz Beeinträchtigung der Tragfähigkeit der Brücke deren Einsturz nicht unmittelbar zu erwarten war.

Bei der Entscheidung ist aber zu berücksichtigen, dass die Sperrung auf die StVO gestützt werden sollte, mithin keine Maßnahme der Gemeinde in ihrer Funktion als Baulastträger darstellte.

Aus der Entscheidung ergibt sich jedoch, dass das OVG der Brückenprüfung anhand der DIN 1076 hohe Bedeutung beigemessen hat, weil im Zuge dieser Prüfung das Brückenbauwerk umfänglich untersucht wird. Unabhängig davon ist das OVG davon ausgegangen, dass angesichts der festgestellten Schäden und der gegebenen Beeinträchtigung durchaus Vorsorgemaßnahmen in Form einer engmaschigen Überwachung und eine weitgehende Einschränkung des Verkehrs erforderlich waren.

Zudem verwies das OVG darauf, dass die

Gemeinde neben ihren Aufgaben als Straßenverkehrsbehörde die „uneingeschränkten Pflichten einer Baulastträgerin“ (Bauunterhalt) wahrzunehmen habe. Will oder kann eine Gemeinde diesen Bauunterhalt nicht mehr leisten, dann muss sie die Brücke in ihrer Funktion als Baulastträger einziehen und ggf. abreißen.

20. Was ist zu tun, wenn der zuständige Bearbeiter in einer Behörde Kenntnis darüber erhält, dass die vorgenannten Anforderungen aus organisatorischen, technischen, finanziellen oder sonstigen Gründen nicht eingehalten werden?

Die Gefahr besteht für prüfende Ingenieure und Amtswalter weniger darin, dass ein Amtshaftungsanspruch geltend gemacht wird, zumal die Amtshaftung die Körperschaft trifft.

Ein Problem besteht vor allem dann, wenn ein strafrechtlich relevantes Verhalten im Raum steht, insbesondere wenn Personen zu Schaden gekommen sind.

Die strafrechtliche Haftung trifft nämlich den Verantwortlichen persönlich. Das haben die letzten Schadensfälle (U-Bahn Köln, Loveparade Duisburg) noch einmal sehr deutlich gemacht. Daher kann man den Beteiligten nur raten, die erforderlichen Maßnahmen (z. B. regelmäßige und qualifizierte Bauwerksprüfungen nach DIN 1076) rechtzeitig zu ergreifen. Ist dies nicht möglich, müssen erforderliche „Ersatzmaßnahmen“ (Sperrungen, Einschränkungen) ergriffen werden. Ist der Verantwortliche dazu nicht in der Lage, muss er sofort die dafür zuständigen Stellen ggf. seinen Vorgesetzten informieren und damit die notwendigen Maßnahmen zur Entscheidung stellen. Dies sollte immer schriftlich erfolgen und in den Akten dokumentiert werden. <

Verantwortung, Haftung und Vergütung: Bauwerksprüfung nach DIN 1076

Sicherheit ist ein nicht verhandelbares Gut!

Die Fragen stellten die beiden Autoren. Gesprächspartner waren MinRat Prof. Dr.-Ing. Gero Marzahn (Referatsleiter Ingenieurbauwerke im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), Dr.-Ing. Heinrich Bökamp (Präsident der Bundesingenieurkammer und der Ingenieurkammer NRW), Prof. Dr.-Ing. Christian Lippold (Leiter Geschäftsbereich Planung, Bau und Innovation bei der Autobahn GmbH des Bundes) und Prof. Dr.-Ing. Uwe Willberg (Leiter Geschäftsbereich Brücken- und Ingenieurbau bei der Autobahn GmbH Niederlassung Südbayern) sowie Timm Fuchs (Beigeordneter für Energiepolitik, Grundsätze der Verkehrspolitik, Ländliche Räume, Konzessionsverträge und Konzessionsabgaben beim Deutschen Städte- und Gemeindebund).

| Michael Halstenberg, Joachim Naumann

17



Prüfer bei der Arbeit am Ettaler Berg.

Ingenieurbüro Grassl

Gero Marzahn: Die DIN 1076 stellt ein „zeitloses“ Regelwerk dar, das für die Gewährleistung der Sicherheit und Dauerhaftigkeit der Ingenieurbauwerke unverzichtbar ist; die Norm hat sich bewährt. Gerade die festen Zyklen zwischen den Haupt- und Einfachen Prüfungen lassen jederzeit einen guten und steten Überblick über den Zustand und dessen Entwicklung zu. In Ergänzung zur DIN 1076 ist eine Richtlinie des Bundes, die RI-EBW-PRÜF¹, ebenfalls wichtig und anzuwenden. Diese Richtlinie geht auf die Besonderheiten von DIN 1076 ein und konkretisiert die normativen Anforderungen bei der praktischen Prüftätigkeit. Weil auch in der Bauwerksprüfung die Bedeutung und Anwendungsbreite digitaler Methoden, wie z. B. der Einsatz bildgebender digitalisierter Prüfverfahren oder auch KI-basierter Auswertemöglichkeiten, wachsen, ergeben sich Potenziale, aber auch Anforderungen hinsichtlich der technischen Weiterentwicklung beider Normen.

Teilweise wird behauptet, dass durch Digitalisierung, Monitoring und andere technische Entwicklungen Brückenprüfungen in der bisherigen Form künftig entbehrlich werden könnten. Wie ist die Meinung des BMVI dazu?

Gero Marzahn: Das BMVI unterstützt die Entwicklung der Digitalisierung und den Einsatz von Sensorik, Monitoringsystemen und anderer zukunftsweisender Verfahren zur Verstärkung des Überwachungsprozesses der Bau-

Fragen an Prof. Dr.-Ing. Gero Marzahn (BMVI)

Die DIN 1076 wurde bereits 1930 als technisches Regelwerk eingeführt und bisher nur wenig verändert. Danach sind insbesondere alle sechs Jahre Hauptprüfungen vorge-

schrieben, die handnah durchzuführen sind. Hat sich das Verfahren nach Ihrer Erfahrung bewährt und ist die Norm trotz neuer technischer Entwicklungen noch zeitgemäß?

werke. Diese Maßnahmen stellen moderne Hilfsmittel bei der Bauwerksprüfung und Bauwerkserhaltung dar und können die wichtige Arbeit der speziell ausgebildeten und kontinuierlich geschulten Bauwerksprüfungingenieure gezielt unterstützen. Den Ingenieurverband eines gut ausgebildeten Ingenieurs der Bauwerksprüfung können diese Hilfsmittel allerdings nicht ersetzen. Aus gutem Grund fordert DIN 1076: „Mit den Prüfungen ist ein sachkundiger Ingenieur zu betrauen, der auch die statischen und konstruktiven Verhältnisse der Bauwerke beurteilen kann.“

Gibt es – soweit Ihnen bekannt – bei Bund, Ländern oder Gemeinden Überlegungen, aus personellen oder finanziellen Gründen die eigentlich vorgesehenen Fristen für die vorgeschriebenen Bauwerksprüfungen zu verlängern?

Gero Marzahn: Grundsätzliche Überlegungen zur Änderung der Prüffristen sind nicht bekannt. Finanzielle oder personelle Gründe für die Verlängerung von Prüffristen darf es auch nicht geben, da es hier um die Sicherheit der Bauwerke und seiner Nutzer und somit um die Verkehrssicherheit gemäß den gesetzlichen Forderungen geht. Die bisherigen Fristen haben sich auch im internationalen Maßstab bewährt, sodass es keinen Grund gibt, davon abzuweichen. Allerdings lässt sich der Prüfungsumfang bedarfsgerecht steuern. So werden detaillierte Untersuchungen von besonderen Bauteilen, z. B. die magnetinduktive Prüfung der Seile von Schrägseilbrücken, heute zeitlich gestaffelt geprüft. Zu diesem Zweck wurden Prüfhandbücher für besondere Bauwerke oder Bauteile erarbeitet und dienen dem Bauwerksprüfungingenieur zur Vorbereitung der Prüfung der betreffenden Bauwerke. Auf der BAST-Homepage werden Prüfhandbücher als Muster kostenfrei zum Download angeboten.

Haben Sie den Eindruck, dass die Baulastträger und auch die politisch Verantwortlichen sich durchgehend ihrer Verantwortung und auch der rechtlichen Konsequenzen einer unzureichenden Bauüberwachung bewusst sind?

Gero Marzahn: Für Brücken und Ingenieurbauwerke an Bundesfernstraßen sowie Landes- und Staatsstraßen ist dieses Bewusstsein

im vergangenen Jahrzehnt stark gestiegen und inzwischen sehr ausgeprägt. Bei vielen Kongressen, sonstigen Fachveranstaltungen, Dokumentationen, Fortbildungen und Veröffentlichungen wird auf die Bedeutung der Bauwerksprüfung immer wieder hingewiesen. Auch im kommunalen Bereich werden diesbezüglich große Anstrengungen unternommen.

Aktuelle Unfälle in den vergangenen Monaten (Absturz eines Brückenteils auf eine Bahnlinie bei Voßhaar, Umkippen einer Lärmschutzwand an der BAB A3) haben gezeigt, dass nicht alle Gefahrenpotenziale bei Brückenprüfungen erkannt werden können. Müssen Brückenprüfungen verbessert oder angepasst werden?

Gero Marzahn: Bei der Weiterentwicklung der Regelwerke für die Bauwerksprüfung, wie z. B. die RI-EBW-PRÜF, fließen die Erkenntnisse aktueller Schadensfälle immer wieder ein, indem die vorhandenen Regelungen hinsichtlich ihres Verbesserungsbedarfs hinterfragt und ggf. nachjustiert werden. So führte der tragische Schadensfall an einer Lärmschutzwandschale einer Stützwand dazu, dass ein Prüfhandbuch mit speziellen Prüfhinweisen für diese Bauwerksart entwickelt werden soll. Der Schadensbeispielkatalog der RI-EBW-PRÜF, der den Bauwerksprüfern wertvolle Hinweise für eine objektivierbare Schadensbewertung gibt, wird entsprechend fortgeschrieben.

Der Erhaltungszustand der Bauwerke an Bundesfernstraßen und anderen Straßen hat sich zwar in den vergangenen Jahren verbessert, ist aber insgesamt noch nicht zufriedenstellend. Welche Bedeutung haben Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 angesichts dieser Situation?

Gero Marzahn: Der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 kommt gerade bei Bauwerken mit statischen oder sonstigen Defiziten eine besondere Bedeutung zu, da durch regelmäßige und ggf. auch zeitlich verdichtete Bauwerksprüfungen eine Kontrolle der Entwicklung und Bewertung vorgefundener Schäden möglich ist. Der Bund hat in den vergangenen Jahren erhebliche finanzielle Anstrengungen zur Verbesserung seines Bauwerkszustands auch bei der Brückenmodernisierung unternommen. Das Ergebnis zeigt sich an einem verbesserten Zustand und einer Anhebung der Tragfähigkeit des Bauwerksbestands.

Wie beurteilen Sie die Praxis vieler Baulastträger, einen hohen Anteil von Bauwerksprüfungen zunehmend an Ingenieurbüros zu vergeben?

Gero Marzahn: Die Vergabe der Bauwerksprüfung an Ingenieurbüros hat in den vergangenen Jahren an Bedeutung zugenommen. Hierbei gilt es aber zu beachten, dass sowohl die beauftragten Ingenieurbüros als auch die beauftragende Verwaltung ihrer Verantwortung bewusst sind und jeweils auf eine nachweisbar gute Ausbildung und Sachkompetenz aufbauen können. Die Vergabe der Bauwerksprüfung an Dritte und ihre Durchführung müssen einem ständigen Controlling unterliegen, worauf sich auch die Anforderung nach sachkundigem Personal in der Verwaltung gründet, um die Leistungserfüllung zu überprüfen. Als günstig hat sich hier das „Vier-Augen-Prinzip“ erwiesen, bei dem eine Prüfung durch Dritte durchgeführt wird, und die darauffolgende Prüfung wieder durch die Verwaltung selbst erfolgt. Zur Sicherung einer hohen Qualität der Bauwerksprüfung auch bei Vergaben an Dritte soll das eingesetzte Personal Dritter einen erfolgreichen Grundlehrgang des VFIB oder darauf aufbauende Aufbaulehrgänge absolviert haben und dies durch ein Zertifikat nachweisen können.

Welche rechtlichen oder technischen Randbedingungen müssen nach Ihrer Meinung bei der Vergabe dieser Leistungen beachtet werden? Gibt es hierzu bundesweite Regelungen oder Empfehlungen oder sind solche künftig vorgesehen?

Gero Marzahn: Die Verantwortung für den verkehrssicheren Zustand der Ingenieurbauwerke verbleibt auch bei Beauftragung Dritter, z. B. an Ingenieurbüros, bei dem Straßenbaulastträger. Er muss die erforderliche Fachkunde anfordern und sich die Qualifikation des beauftragten Dritten nachweisen lassen. Dieses geschieht durch den Nachweis der Eignung des eingesetzten Prüfpersonals. Als nützliches Kriterium hat sich hierbei der Nachweis eines erfolgreich absolvierten Grundlehrgangs bzw. eines nachfolgenden Aufbaulehrgangs des VFIB erwiesen. Als Nachweis gilt hierfür ein erteiltes Zertifikat nach bestandener Prüfung. Bei der Zulassung zur Prüfung zur Erlangung des Zertifikats werden auch Ausbildung und Erfahrung abgeprüft.

Darüber hinaus muss bei Vergaben an Dritte sichergestellt werden, dass die Vergütung der Leistung angemessen ist, damit der be-

1 Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-Prüf), Ausgabe 2017, BAST

Brückenprüfer untersuchen mithilfe eines Steigers eine Brücke bei Höchst.



Ingenieurbüro Grassl

bedarf es entsprechend gut ausgebildeter und kontinuierlich fortgebildeter Bauwerksprüfingenieurinnen und Bauwerksprüfingenieure. Um diesen Prozess zu fördern und als notwendiges Anforderungsmerkmal für Vergaben von Bauwerksprüfungen an Dritte zu entwickeln, wurde durch das seinerzeitige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gemeinsam mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und den deutschen Ingenieurkammern der „Verein für Ingenieure der Bauwerksprüfung (VFIB)“ gegründet. Durch den VFIB werden an vier Standorten (Bochum, Dresden, Feuchtwangen, Lauterbach) einwöchige Lehrgänge angeboten, in denen die Grundlagen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 vermittelt werden. Der Lehrgang schließt mit einer Prüfung und einem Zertifikat ab. Weitere Informationen zum VFIB sind unter www.vfib-ev.de verfügbar. Die Zusammenarbeit mit dem VFIB hat sich hervorragend bewährt und durchweg zu einer weiteren Verbesserung der Qualität der Bauwerksprüfungen geführt. Zukünftig sollten die Anstrengungen zur Verbesserung der Bauwerksprüfung vor allem bei den kleineren Kommunen noch weiter intensiviert werden, da nur ein durchgehend guter und sicherer Bauwerksbestand die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sicherstellt.

auftragte Ingenieur mit der entsprechenden Sorgfalt vorgehen kann. Ein gutes Hilfsmittel ist hierbei die vom VFIB entwickelte „Empfehlung zur Leistungsbeschreibung, Aufwandsermittlung und Vergabe von Leistungen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076“. Die Empfehlungen enthalten darüber hinaus wichtige Hinweise zu weiteren Anforderungen an externe Bauwerksprüfer. Gegenwärtig verfolgt der Bund Bestrebungen, die Modalitäten der Vergabe von Bauwerksprüfungen an Dritte in seinen Vergabehandbüchern zu adressieren.

Die Straßenbauverwaltungen und die Ingenieurkammern haben sich 2008 zur Förderung der Qualitätssicherung von Ingenieurinnen und Ingenieuren der Bauwerksprüfung im „Verein der Ingenieure der Bauwerksprüfung -VFIB“ zusammengeschlossen. Hat sich die Zusammenarbeit aus Ihrer Sicht bewährt und was erwarten Sie künftig vom VFIB?

Gero Marzahn: Zur Gewährleistung einer qualitativ hochwertigen Bauwerksprüfung

Fragen an Dr.-Ing. Heinrich Bökamp (Bundesingenieurkammer/Ingenieurkammer NRW)

Als Präsident der Bundesingenieurkammer und der Ingenieurkammer NRW sind Sie, Herr Dr. Bökamp, für alle Bereiche des Bauingenieurwesens zuständig. Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 sind dabei nur ein relativ kleiner Geschäftsbereich. Welche Bedeutung messen Sie dieser oftmals sehr anspruchsvollen Aufgabe zu?

Heinrich Bökamp: In sicherheitsrelevanten Fragen darf es keine Unterscheidung zwischen „groß“ und „klein“ geben. Sicherheit ist ein nicht verhandelbares Gut! Es ist ureigene Aufgabe des Staats, alles dafür zu tun, dass die Sicherheit seiner Bürger gewährleistet wird. Ein wertvoller und unverzichtbarer Baustein ist dabei unzweifelhaft die Bauwerksprüfung nach DIN 1076.

Für Bauwerksprüfungen sind fundiertes Wissen und langjährige Erfahrungen notwendig. Qualifizierte und erfahrene Ingenieure sind heute schon schwierig zu bekommen. Wie beurteilen Sie die künftige personelle Situation, insbesondere bei solch spezialisierten Aufgabengebieten?

Heinrich Bökamp: Die Personalsituation wird auch in den kommenden Jahren angespannt bleiben. Dies gilt im Besonderen für die Suche nach qualifizierten Ingenieurinnen und Ingenieuren. Bauwerksprüfungen erfordern Praxisnähe; hier wird nicht der EDV-Spezialist gesucht, sondern der erfahrene und mit dem nötigen Augenmaß ausgestattete Ingenieur.

Wie schätzen Sie die Zusammenarbeit zwischen den Ingenieurkammern und den Straßenbauverwaltungen innerhalb des VFIB ein?

Heinrich Bökamp: Der Zusammenschluss aller wesentlichen Akteure im Bereich der Bauwerksprüfung im VFIB war und bleibt ein Glücksfall im Ringen um sichere Bauwerke. Auch hier gilt: „Nur gemeinsam sind wir stark!“ Mit dem VFIB hat die Bauwerksprüfung in Gesellschaft und Politik die so dringend erforderliche Stimme bekommen. Bauwerksprüfungen haben in vielen Jahren an mangelnder Aufmerksamkeit gelitten. Hier hat der VFIB in den vergangenen Jahren vorbildliche und wertvolle Arbeit geleistet. Allen Akteuren gebührt ein besonderer Dank!

Im kommunalen Bereich und insbesondere bei kleineren Kommunen und Gemeinden führen oftmals Personal- und Finanzengpässe dazu, dass notwendige Bauwerksprüfungen und Erhaltungsmaßnahmen nicht rechtzeitig oder nicht in ausreichender Qualität

durchgeführt werden. Wie kann man die Verantwortlichen besser unterstützen?

Heinrich Bökamp: An erster Stelle muss gerade in kleineren Kommunen die Bedeutung und Aufmerksamkeit auf die Bauwerksprüfung gestärkt werden. Hier tut Aufklärungsarbeit not. Jede noch so kleine Brücke kann bei Verzicht auf die regelmäßige Prüfung unbeachtet zu einem Standsicherheitsrisiko werden und damit zu einer Gefahr für Leib und Leben der sie benutzenden Menschen.

Wie für Bereiche des Brandschutzes bzw. der Rettungsdienste besteht auch im Bereich der Überwachung und Prüfung sicherheitsrelevanter Teile unserer Brücken und Ingenieurbauwerke die Pflicht des Staats, ausreichende Mittel zur Verfügung zu stellen.

In den vergangenen Jahren hat bereits eine große Zahl an Ingenieurinnen und Ingenieuren das Angebot des VFIB genutzt, einen Lehrgang für die Ausbildung zum Bauwerksprüfer zu besuchen. Hiermit ist gerade für kleinere Kommunen und Gemeinden mit geringem Personalbestand eine gute Möglichkeit gegeben, auf dem Markt eine entsprechende personelle Verstärkung zu akquirieren.

Von den Ingenieurbüros wird vielfach beklagt, dass Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 insbesondere im kommunalen Bereich nicht ausreichend und z. T. auch nicht auskömmlich vergütet werden. Für die statische Prüfung von Bauwerken werden in der RVP hingegen verbindliche Honorare vorgegeben. Halten Sie es für denkbar und zweckmäßig, auch für die Leistungen der Bauwerksprüfungingenieure ähnliche Regelungen oder Empfehlungen einzuführen?

Heinrich Bökamp: Sicherheit ist nicht verhandelbar. Es ist zwingend notwendig, dass für sicherheitsrelevante Prüfleistungen ein verbindlicher Korridor für die Honorare existiert. Es muss sichergestellt sein, dass durch ausreichende Vergütung der Aufwand für die Prüfung nach DIN 1076 abgedeckt ist. Hier muss die Leistungserbringung im Vordergrund stehen und nicht ein letztlich für beide Seiten ruinöser Preiswettbewerb.

Seit 1.1.2021 ist die neue Autobahn GmbH des Bundes für Planung, Bau und Erhaltung der Autobahnen und einiger Bundesstraßen zuständig. Hierzu gehört auch die regelmäßige Prüfung des sehr umfangreichen Bauwerksbestands. Welche Erwartungen haben Sie an diese neue Organisation und wie

können die Ingenieurbüros hierbei unterstützend mitwirken?

Heinrich Bökamp: Mit der Gründung der Autobahn GmbH des Bundes ist ein mit vielen Hoffnungen ausgestattetes Instrument zum weiteren Ausbau und zur Sicherung einer leistungsfähigen Infrastruktur im Bereich der Autobahnen an den Start gegangen. Die nächsten Monate und Jahre werden zeigen, inwieweit die hohen Erwartungen an die Autobahn GmbH in die Tat umgesetzt werden können.

Die nunmehr länderübergreifende Zuständigkeit für die Bauwerke der Autobahnen bietet die Chance, auch die Bauwerksprüfung mit einem einheitlichen Raster und mit hohem Niveau auszustatten. Eine enge Zusammenarbeit mit dem VFIB ist dabei nicht nur wünschenswert, sondern unersetzlich.

Fragen an Prof. Dr.-Ing. Christian Lippold und Prof. Dr.-Ing. Uwe Willberg (Autobahn GmbH)

Seit 1.1.2021 ist die Autobahn GmbH für rund 13.000 km Autobahnen zuständig. Wesentlicher Bestandteil sind hierbei die Ingenieurbauwerke, die regelmäßig geprüft und erhalten werden müssen. Wie werden Sie künftig die Bauwerksprüfungen nach DIN 1076, die bisher von den Straßenbauverwaltungen der Länder durchgeführt wurden, organisieren und wieviel Personal steht Ihnen dazu zur Verfügung?

Christian Lippold/Uwe Willberg: Die Autobahn GmbH hat die Autobahnen und auch einige Kilometer Bundesstraßen von den bisherigen Straßenbauverwaltungen der 16 Bundesländer inklusive aller Ingenieurbauwerke und auch einen Teil des Bauwerksprüfpersonals übernommen.

In den Bundesländern gab es bisher – je nach Größe des Zuständigkeitsbereichs – zwei unterschiedliche Organisationsformen der Bauwerksprüfungen, die „zentrale“ und die „dezentrale“ Organisation. Beide Organisationsformen haben ihre Vor- und Nachteile. Wir müssen jetzt in den nächsten Jahren die Bauwerksprüfungen in den zehn Niederlassungen teilweise neu organisieren bzw. aufbauen. Das dafür erforderliche Personal muss in einigen Niederlassungen noch eingestellt werden. Unser erstes Ziel ist, dass jede Niederlassung in ihrem Zuständigkeitsbereich die

Die Digitalisierung schreitet in vielen Aufgabenbereichen schnell voran. Wie wird sich das im Bauingenieurwesen auswirken und welche neuen Chancen können sich hierbei ergeben, z. B. im Bereich der Bauwerksprüfungen?

Heinrich Bökamp: Die Digitalisierung ist in vielen Bereichen des Bauingenieurwesens bereits heute angekommen und wird vielfach eingesetzt. Auch in der Bauwerksprüfung stellt die Digitalisierung bereits jetzt ein wertvolles Instrument z. B. bei der Dokumentation oder Verarbeitung von Messdaten dar.

Im Zusammenspiel zwischen erfahrenen Ingenieurinnen und Ingenieuren und den neuen Bausteinen der Digitalisierung steht der Bauwerksprüfung eine leistungsfähige und sichere Zukunft bevor.

Überprüfung der Beleuchtung des Olympiastadions.



Ingenieurbüro Grassl

Kontrolle der Talbach
Brücke in Engen.



Ingenieurbüro Grassl

21

Bauwerksprüfung kurzfristig organisiert und die Durchführung in den kommenden Jahren sichert. Weitere Überlegungen werden im Anschluss daran erfolgen, allerdings wird es in jedem Fall eine Aufgabe der jeweiligen Niederlassung bleiben.

Schon bisher wurden von den Straßenbauverwaltungen in unterschiedlichem Umfang Bauwerksprüfungen an Ingenieurbüros vergeben. In welchem Umfang sollen die Bauwerke durch eigenes Personal geprüft werden und in welchen Fällen sollen künftig Bauwerksprüfungen an Externe vergeben werden?

Christian Lippold/Uwe Willberg: Ziel der Autobahn GmbH ist es, stets den Überblick über den Zustand ihrer Ingenieurbauwerke zu behalten. Dazu ist ein ausreichender Anteil an Bauwerksprüfungen in Eigenleistung zwingend erforderlich. Das hängt auch von den verfügbaren Personalkapazitäten ab. Je nach Niederlassung ist dieses Ziel unterschiedlich schnell erreichbar. Mittelfristig streben wir einen Eigenanteil von ca. 30 % bis 50 % bei den Bauwerksprüfungen an.

Die DIN 1076 schreibt u. a. vor, dass mit den Prüfungen ein sachkundiger Ingenieur zu betrauen ist, der auch die statischen und konstruktiven Verhältnisse der Bauwerke beurteilen kann. Viele Baulastträger verlangen hierfür als Mindestvoraussetzung ein Zertifikat des VFIB. Welche Anforderungen wird die Autobahn GmbH bei der Vergabe an Externe stellen?

Christian Lippold/Uwe Willberg: Auch für die Autobahn GmbH ist der sachkundige Ingenieur Garant für die Qualität der Bauwerksprüfung. Als bundeseinheitliches Qualitätsmerkmal für diese Ingenieure hat sich in den vergangenen 12 Jahren das VFIB-Zertifikat etabliert. Diesen Ansatz werden wir übernehmen. Dies bedeutet, dass sowohl unsere eigenen Bauwerksprüfer als auch externe Bauwerksprüfer ihre Qualifikation in der Regel durch das VFIB-Zertifikat nachweisen müssen.

Die Autobahn GmbH ist seit Oktober 2020 ordentliches Mitglied beim VFIB und im Vorstand vertreten. Wie stellen Sie sich die künftige Zusammenarbeit vor und welche Erwartungen gibt es an den VFIB?

Christian Lippold/Uwe Willberg: Wir halten den VFIB und das VFIB-Zertifikat für qualitativ hochwertige Bauwerksprüfungen in Deutschland für zwingend erforderlich. Wir werden unsere Bauwerksprüfer dort ausbilden lassen, werden aber auch gerne geeignete Ausbilder für die entsprechenden VFIB-Lehrgänge zur Verfügung stellen. Darüber hinaus wollen wir unsere Stärken und Interessen als Autobahn GmbH in den Gremien des Vereins einbringen. Nur durch eine Zusammenarbeit aller Baulastträger ist eine entsprechende Qualität der Bauwerksprüfung dauerhaft zu sichern. Dazu braucht es das Engagement aller Straßenbaulastträger im VFIB.

Der VFIB hat zur Qualitätssicherung von Bauwerksprüfungen eine „Empfehlung zur Leistungsbeschreibung, Aufwandsermittlung und Vergabe von Leistungen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076“ erarbeitet, die auch vom BMVI zur Anwendung empfohlen wird. Wird dies auch für die Autobahn GmbH Grundlage für die Ausschreibung und Vergabe dieser Leistungen sein?

Christian Lippold/Uwe Willberg: Nachdem die VFIB-Empfehlung u. a. von erfahrenen Mitarbeitern der Straßenbauverwaltungen und von Ingenieurbüros erarbeitet wurde, gibt es für uns keinen Grund, diese Empfehlung nicht einzusetzen. Wichtig für uns sind einheitliche Leistungsbeschreibungen der Bauwerksprüfung in Deutschland, die ja Teil der Empfehlung sind. Darüber hinaus ist die Vereinheitlichung der Zustandsbewertungen nach der RI-EBW-PRÜF wesentliches Element, um einen Gesamtüberblick über den Zustand unserer Bauwerke zu erhalten. Die Aufwandswerte stellen außerdem eine gute Kalkulationsgrundlage für unsere Finanzplanung dar.

Die Honorierung der Leistungen bei Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 wird von den Straßenbauverwaltungen teilweise sehr unterschiedlich gehandhabt. Wird es hierfür bei der Autobahn GmbH eine einheitliche Regelung geben?

Christian Lippold/Uwe Willberg: Eine leistungsgerechte und angemessene Honorierung ist unseres Erachtens eine zwingende Voraussetzung für qualitativ hochwertige Bauwerksprüfungen. Dies gilt auch für die Autobahn GmbH. Eine einheitliche Vergütungsregelung in Analogie zur RVP der Prüfen Ingenieure käme uns sehr entgegen. Dazu gibt es erste Gespräche des VFIB mit dem BMVI, die wir unterstützen.

Als länderübergreifende Zentralverwaltung bestehen für die Autobahn GmbH gute Chancen, das Fernstraßennetz in Deutschland nach übergeordneten Kriterien zukunftsfähig zu machen. Gibt es hierzu schon eine entsprechende Strategie oder ein umfassendes Ertüchtigungsprogramm?

Christian Lippold/Uwe Willberg: Wir streben in diesem Punkt eine enge Zusammenarbeit mit dem BMVI an. Die Autobahnen sind die Verkehrsadern in der Bundesrepublik Deutschland. Eine entsprechende Strategie und ein Ertüchtigungsprogramm werden wir in den nächsten Jahren in Zusammenarbeit mit dem BMVI entwickeln.

Fragen an Timm Fuchs (Deutscher Städte- und Gemeindebund)

Die Kommunalverwaltungen sind für eine Fülle von unterschiedlichen Aufgaben zuständig. U.a. gehören hierzu auch die Überwachung, Unterhaltung und Erhaltung von Verkehrsbauwerken. Wird diese Aufgabe nach Ihrer Meinung, Herr Fuchs, ausreichend wahrgenommen?

Timm Fuchs: Den Verantwortlichen in den Städten und Gemeinden ist bewusst, dass gerade ein so bedeutendes Thema wie die Sicherheit von Bauten und speziell von Brücken und damit die Bauwerksprüfung keine Unachtsamkeit erlaubt. Wir sehen insbesondere bei kleineren Kommunen aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen unzureichende Kenntnisse. Gerade, wenn aufgrund fehlender Verwaltungsgröße Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu viele Aufgabenbereiche abdecken müssen, gibt es hier Informations- und Aufklärungsbedarf. Die Zusammenarbeit mit dem VFIB, z. B. durch Informationsveranstaltungen, hat bereits deutliche Fortschritte gebracht.

Erhebungen in einigen Bundesländern, wie z. B. durch den Landesrechnungshof Rheinland-Pfalz 2013, haben gezeigt, dass in vielen Kommunen und Gemeinden Bauwerksunterlagen unvollständig sind, Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 nicht oder

nicht in den vorgeschriebenen Fristen und kaum Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden. Woran liegt das und wie kann man das ändern?

Timm Fuchs: In Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastruktur leben wir von unserer Substanz. Schon in den Kommunen beträgt der Investitionsrückstand allein in diesem Bereich aktuell 37 Milliarden Euro. Der Werteverzehr übersteigt damit deutlich die Neuinvestitionen. Ein Teil der bis vor der Krise guten Haushaltsentwicklung in Bund, Ländern und Kommunen war durch den Verzicht auf Zukunftsinvestitionen leider teuer erkaufte. Teilweise können selbst dringend notwendige Instandhaltungsmaßnahmen nicht ausreichend umgesetzt werden. Nötige Investitionen und Reparaturen brauchen schlicht zu lange. Die Corona-Pandemie mit ihren umfassenden Auswirkungen auf die Kommunalfinanzen darf diese Entwicklung jetzt nicht noch weiter beschleunigen. Den Kommunen als größte öffentliche Auftraggeber und Bauherren fehlen neben der finanziellen Unterstützung nicht selten auch investitionsfreundliche Rahmenbedingungen. Hier ist auch die Bundesregierung zur Abänderung aufgefordert. Im Zentrum unserer Forderungen als kommunaler Spitzenverband steht aber weiterhin die kommunale Finanzausstattung.

Wesentliche Ursachen für diese Situation sind u. a. fehlendes Personal und zu geringe Haushaltsmittel. Gibt es Strategien, um dies künftig zu verbessern?

Timm Fuchs: Den Abbau qualifizierten Personals in Kommunen müssen wir daher nicht nur stoppen, sondern umkehren. Mit Blick auf die Konkurrenz in der Privatwirtschaft muss der öffentliche Dienst seine Vorteile ausspielen und Fachpersonal auch attraktiv vergüten. Die Kommunen sind sich dem bewusst und stellen entsprechend ihrer Möglichkeiten ein. Wir müssen aber auch das Bewusstsein stärken, dass es ausreichender Haushaltsmittel für laufende Aufgaben bedarf. Die Unterhaltung und Erhaltung von Verkehrsbauwerken muss immer wieder auf ihre Auskömmlichkeit hin überprüft werden. Derzeit wird im Zuge der Verkehrswende auch politisch unserer Verkehrsinfrastruktur endlich mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Dieses Momentum sollten wir ungeachtet der zusätzlichen Herausforderungen für die Kommunen infolge der Corona-Pandemie nutzen, um die Bestandserhaltung zu stärken. Die gebauten Städte und Gemeinden in Deutschland bilden schließlich das Fundament, auf dem wir die tiefgreifenden Veränderungen wie den Umstieg auf alternative Antriebe und die Stärkung des ÖPNV und Radverkehrs bewältigen müssen.

Haben Sie den Eindruck, dass die Baulastträger und auch die politisch Verantwortlichen sich durchgehend ihrer Verantwortung und auch der rechtlichen Konsequenzen einer unzureichenden Bauüberwachung bewusst sind?

Timm Fuchs: Das Recht weist den Kommunen eine klare Verantwortung zu. Die Kommunen sind Straßenbaulastträger für ihre eigenen Gemeinde- und Kreisstraßen sowie Wirtschaftsstraßen. Hierbei handelt es sich nicht um eine freiwillige, sondern um eine Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung. Nach § 5 Abs. 2 des Bundesfernstraßengesetzes sind die Gemeinden mit mehr als 80 000 Einwohnern aber auch Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten bei Bundesstraßen. Die Kommunen haben insofern dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Entsteht aus der Missachtung dieser kommunalen Pflicht einem Dritten ein Schaden, folgt daraus für die Kommune eine Amtspflichtverletzung, sodass sie dem Dritten den ihm entstandenen Schaden zu ersetzen hat. Dies ist den Verantwortlichen vor Ort bewusst, muss jedoch gerade vor dem Hintergrund des Generationswechsels, den wir derzeit in vielen Kommunalverwaltungen erleben, immer wieder vermittelt werden.

Seit einigen Jahren sind auch die drei kommunalen Spitzenverbände ordentliche Mitglieder im VFIB. Inzwischen hat sich eine gute Zusammenarbeit entwickelt. Hat sich dieser Schritt bewährt und was könnte dabei verbessert werden?



MICHAEL HALSTENBERG

› MinDir a.D.; Rechtsanwalt in der Kanzlei Kopp-Assenmacher & Nusser, Düsseldorf

Timm Fuchs: Die kommunalen Spitzenverbände sehen im VFIB einen ganz wesentlichen Partner. Gemeinsam mit unseren Mitgliedsverbänden in den Ländern werden regionale Fortbildungen für die Städte, Landkreise und Gemeinden organisiert. Es ist wichtig, dass die Angebote dezentral und im ganzen Bundesgebiet angeboten werden, um ein niedrigschwelliges Angebot für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu ermöglichen. Gemeinsam müssen wir die Kooperation nicht nur zwischen unseren Institutionen, sondern auch zwischen den Kommunen und den VFIB-Ingenieuren vor Ort noch weiter intensivieren. Die Fortbildung und die Zertifizierung müssen dabei weiter im Fokus stehen.

Könnten im Bereich der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 verbindliche Empfehlungen zur Honorierung hilfreich sein?



JOACHIM NAUMANN

› MinRat a.D. Dipl.-Ing.; war bis 2010 zuständiger Referatsleiter für Ingenieurbauwerke im Bundesverkehrsministerium; von 2008 bis 2020 Mitglied im Vorstand und Beirat des VFIB

Timm Fuchs: Eine auskömmliche Vergütung ist zwingende Voraussetzung für eine fachlich korrekte Bauwerksprüfung. Im Vordergrund muss daher in erster Linie die Qualität der beauftragten Leistung stehen. Was bei diesem Thema für die Beauftragung von Ingenieurbüros immer wieder zu betonen ist, gilt ebenso für kommunale Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in unseren Bau- und Planungsämtern. In Folge finanzieller Engpässe gab es auch in den Kommunalverwaltungen in den vergangenen Jahren vielerorts einen Abbau qualifizierten Fachpersonals und damit des erforderlichen Know-hows. Auf beiden Seiten ist gut ausgebildetes und adäquat bezahltes Personal für eine systematische Bauwerksprüfung und Bauwerkserhaltung dringend notwendig. Nur so können sich Vertreter der Kommunen und Vertreter der privaten Akteure und damit auch Ingenieure der Bauwerksprüfung partnerschaftlich und auf Augenhöhe begegnen. ◀



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