

Festveranstaltung 10 Jahre VFIB am 12. April 2018
- Grußwort Norbert Portz, Deutscher Städte- und Gemeindebund -

Sehr geehrter Herr Professor Goj,
sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich, bei Ihrer Festveranstaltung zum zehnjährigen Bestehens des Vereins für Ingenieure der Bauwerksprüfung (VFIB) ein Grußwort halten zu dürfen. Nachdem der Deutsche Städtetag im Jahr 2015, der Deutsche Städte- und Gemeindebund 2016 und der Deutsche Landkreistag 2017 als Ordentliche Mitglieder im VFIB aufgenommen wurden, sind mit den kommunalen Spitzenverbänden über 11 000 Städte, Gemeinden und Landkreise im VFIB vertreten. Dies ist längst keine Selbstverständlichkeit.

Denn die Mitgliedschaft aller kommunalen Spitzenverbände im VFIB bezeugt: Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Grundvoraussetzung für einen funktionierenden Wirtschaftsstandort Deutschland. Sie ist auch Voraussetzung für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in unseren Kommunen. Jedoch ist bei aller guten Wirtschaftslage festzustellen: Deutschland lebt von seiner Substanz. Allein in den Kommunen beträgt der Investitionsrückstand aktuell 126 Milliarden Euro. Der Werteverzehr übersteigt damit deutlich die Neuinvestitionen. Ein Teil der guten Haushaltsentwicklung in Bund, Länder und Kommunen ist daher durch den Verzicht auf Zukunftsinvestitionen leider teuer erkaufte.

Teilweise können selbst dringend notwendige Instandhaltungsmaßnahmen nicht umgesetzt werden. Nötige Investitionen und Reparaturen sind daher zu beschleunigen. Die Kommunen als größte öffentliche Auftraggeber benötigen zudem finanzielle Unterstützung und investitionsfreundliche Rahmenbedingungen. Hier ist auch die neue Bundesregierung gefordert.

Bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur spielen die kommunalen Straßen und Brücken eine besondere Rolle. Denn vom Straßennetz in Deutschland mit einer Gesamtlänge von circa 650 000 Kilometer entfällt mit gut 13 000 Kilometern nur der kleinste Teil auf Autobahnen, mit gut 40 000 Kilometern ein ebenfalls relativ kleiner Teil auf Bundesstraßen und mit knapp 90 000 Kilometern auch ein eher kleiner Teil auf Landesstraßen. Das Gros der Verkehrsinfrastruktur betrifft demgegenüber die Kreisstraßen mit ca. 92 000 Kilometern und die Gemeindestraßen mit weit über 400 000 Kilometern und mit geschätzt ca. 140 000 kommunaler Brücken. Auch wenn daher die Leverkusener Autobahnbrücke oft als Beispiel einer maroden Infrastruktur in Deutschland herhält, finden sich marode Straßen und Bauwerke im kommunalen Bereich in der Summe leider weit mehr.

Diese kommunalen Bauwerke sind stark in die Jahre gekommen. Sie genügen nur noch begrenzt den hohen Anforderungen des stark angewachsenen Personen- und erst recht des Güterschwerverkehrs. Gerade bei letzterem war und ist die viel beschworene Verlagerung von der Straße auf die Schiene leider nicht erfolgreich. Durch eine, auch in den Kommunen nicht

selten vernachlässigte Erhaltung, sind viele kommunale Bauwerke jedenfalls in einem kritischen Zustand. Sie sind dringend sanierungsbedürftig.

Umso mehr begrüßen es die kommunalen Spitzenverbände, dass der VFIB künftig einen Schwerpunkt seiner Arbeit in der Beratung und Unterstützung der Kommunen sieht.

Meine Damen und Herren,

dies ist auch deshalb richtig, weil in den kommunalen Planungs- und Bauämtern in den letzten Jahren, auch infolge finanzieller Engpässe, ein Abbau qualifizierten Fachpersonals und damit des erforderlichen Know-how, erfolgte. Dieses Personal ist aber für eine systematische Bauwerksprüfung und auch Bauwerkserhaltung dringend notwendig.

Den Abbau qualifizierten Personals in Kommunen müssen wir daher nicht nur stoppen, sondern auch umkehren. Hierzu gehört auch eine adäquate und gute Bezahlung der öffentlich Bediensteten. Dies betone ich gerade angesichts der aktuell laufenden Tarifverhandlungen. Die Kommunen müssen jedenfalls in die Lage versetzt werden, wieder verstärkt Fachpersonal einzustellen. Nur so können sich Vertreter der Kommunen und Sie als Vertreter der Ingenieure der Bauwerksprüfung partnerschaftlich und auf Augenhöhe begegnen.

Meine Damen und Herren,

die Bedeutung der Bauwerksprüfungen für die Kommunen als Träger der Straßenbaulast sollte normalerweise unbestritten sein. Tatsächlich belegen aber nicht nur die ADAC-Brückentests, dass es in vielen Kommunen einen erheblichen Sanierungs- und Reparaturstau gibt. Auch wenn es in Deutschland einen Einsturz wie im März in Miami mit einer nagelneuen Fußgängerbrücke auf eine Straße und mit neun Toten nicht gab, zeigt dies doch wie achtsam wir alle sein müssen.

Schon aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht und des Gesundheitsschutzes ist jedenfalls eine umfassende und dauerhaft Qualitätsprüfung, gerade von Brückenbauwerken, unbedingt erforderlich.

Denn rechtlich gilt: Die Kommunen sind zum einen 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. Für die Kommunen gilt daher auch § 4 FStrG. Danach haben die Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass

„ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen“. Weiter heißt es in Satz 2 der Norm:

„Behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen durch andere als die Straßenbaubehörden bedarf es nicht.“

Damit ist die Verkehrssicherungspflicht von den Kommunen in keinem Fall auf Dritte delegierbar. Damit haben Kommunen beim Bau und der Unterhaltung von Straßen und Brücken die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und Technik selbst zu beachten. Entsteht aus der Missachtung dieser kommunalen Pflicht einem Dritten ein Schaden, folgt daraus für die Kommune eine Amtspflichtverletzung, so dass sie dem Dritten den ihm entstandenen Schaden zu ersetzen hat.

Um es gar nicht so weit kommen zu lassen, hat Prävention unbedingten Vorrang. Diese Prävention lässt sich am Beispiel von Brückenprüfungen an drei Punkten festmachen:

1. Umfassenden Lebenszyklus betrachten

Schon bei der Planung eines Brückenbauwerks müssen über die reinen Kosten für den Bau hinaus auch Folge- und Wartungskosten, speziell für eine Schadenserkenkung, berücksichtigt werden. Nur die Betrachtung eines umfassenden Lebenszyklus für ein Brückenbauwerk gewährleistet, dass neben den Bau- auch die Nutzungs- und Folgekosten im Haushaltsplan der Kommune eingestellt und bei der Ausschreibung berücksichtigt werden. Eine derartige Wertung und Berechnung von Lebenszykluskosten sieht das neue Vergaberecht in § 59 VgV daher zurecht vor.

Leider wird diese Möglichkeit auch durch die Kommunen zu wenig mit Leben erfüllt. Nur mit einer Betrachtung des gesamten Lebenszyklus bei einem Bauwerk lässt sich aber der Grundsatz *„Prävention ist besser als Schadensbeseitigung“* umzusetzen.

Noch fehlt aber ein dauerndes und den Rechts-Standards entsprechendes kommunales Management der Brückenprüfung.

So hat eine Untersuchung des Rechnungshofes Rheinland-Pfalz im Jahr 2013 ergeben, dass nur ein Viertel der befragten Kommunen Brückenprüfungen nach der DIN 1076 durchführen. Weiter führen nur ein Fünftel der Kommunen ein Brückenverzeichnis und Kataster. Dies ist aber eine Grundvoraussetzung dafür, sich einen Überblick über den eigenen Bestand zu verschaffen. Darüber hinaus gab rund die Hälfte der Kommunen an, keine relevanten Bauwerksunterlagen für eine Brückenprüfung zu haben.

Meine Damen und Herren,

hieraus folgt ein zweiter wichtiger Punkt:

2. DIN 1076 anwenden

Grundlage für die Durchführung von Bauwerksprüfungen ist in Deutschland die DIN 1076 *„Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung“*. Auch wenn die DIN 1076 für die Kommunen *„nur“* zur Anwendung empfoh-

len worden ist, handelt es sich dabei um eine „anerkannte Regel der Technik“. Nach der DIN 1076 sind Ingenieurbauwerke, wie Brücken, Tunnel sowie Lärm- und Stützwände alle sechs Jahre einer Hauptprüfung zu unterziehen. Drei Jahre danach ist eine einfache Prüfung durchzuführen. Nach besonderen Anlässen, wie etwa immer öfter vorkommenden Hochwässern, können Sonderprüfungen erforderlich werden.

Die DIN 1076 ist damit als technische Baubestimmung auch für Kommunen von Bedeutung. Sie kann bei einer entsprechenden Nachprüfung, etwa im Schadensfall, als Maßstab dafür herangezogen werde, ob die bauliche Anlage im Einklang mit den anerkannten Regeln der Technik unterhalten worden ist. Öffentlich-, zivil- und strafrechtlich besteht daher auch für die Kommunen ein „*Beachtungsgebot*“ der DIN 1076.

Für die kommunalen Spitzenverbände können wir nur allen Kommunen empfehlen, die DIN 1076 verbindlich einzuführen. Nur eine verbindliche Einführung gewährleistet die Bedeutung umfassender und regelmäßiger Bauwerksprüfungen sowie eine qualifizierte Durchführung dieser Prüfungen durch Dritte. Denn die DIN 1076 enthält eine sehr wichtige Vorgabe. Diese lautet:

„Mit den Prüfungen ist ein sachkundiger Ingenieur zu betrauen, der auch die statischen und konstruktiven Verhältnisse der Bauwerke beurteilen kann“.

Diese rechtliche Vorgabe bringt mich zu einem dritten Punkt:

3. Auswahl der Ingenieurbüros nach Qualität

Meine Damen und Herren,

In § 76 Abs. 1 der seit dem Jahr 2016 für EU-Ausschreibungen geltenden neuen Vergabeverordnung heißt es:

„Architekten- und Ingenieurleistungen werden im Leistungswettbewerb vergeben. Ist die zu erbringende Leistung nach einer gesetzlichen Gebühren- oder Honorarordnung zu vergüten, ist der Preis im dort vorgeschriebenen Rahmen zu berücksichtigen“.

Diese klare Vorgabe eines Leistungswettbewerbs und keines Preiswettbewerbs gilt besonders für die Vergabe von Leistungen der Bauwerksprüfung. Daher ist es nur zu begrüßen, wenn der VFIB im April 2016 zum ersten Mal eine *„Empfehlung zur Leistungsbeschreibung, Aufwandsermittlung und Vergabe von Leistungen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076“* veröffentlicht hat. Die kommunalen Spitzenverbände unterstützen diese klare und möglichst bundesweit einheitliche Leistungsbeschreibung der Bauwerksprüfung. Damit werden die bisher unzureichenden und sehr unterschiedlichen Leistungsbeschreibungen für Bauwerksprüfungen hoffentlich bald der Vergangenheit angehören.

Für öffentliche Auftraggeber ist bei der Vergabe von Leistungen der Bauwerksprüfung die jeweilige Eignung der Ingenieurbüros eine entscheidende Grundlage für die jeweilige Auswahl. Dabei sind auch die Zertifikate von VFIB-Lehrgängen zur Brückenprü-

fung und der Nachweis einer regelmäßigen Fortbildung ganz wesentlich. Hier leistet der VFIB mit der Qualitätssicherung bei der Brückenprüfung sehr gute Arbeit. Diese müsste, wenn es sie nicht schon seit zehn Jahren gäbe, neu erfunden werden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

auch im Bereich der Bauwerksprüfung und des Bauwerksmanagements greifen die Themen Digitalisierung und speziell Geoinformationssystem (GIS) immer mehr um sich. Zu den bisher bekannten GIL-Daten, wie Wasser-, Kanal-, Strom- und Kommunikationsleitungen, kommen zunehmend ergänzende Sach- und Grafikdaten der Bauwerke in die Onlinedatenbanken. Sie können jederzeit abgerufen werden. Dies vereinfacht die Suche nach wichtigen Dokumenten erheblich und reduziert die Suchzeiten. Gemeinsam mit den Kommunen kann hier der Informationsgehalt in der Zukunft noch besser individuell festgelegt und entsprechend eingepflegt werden.

Meine Damen und Herren,

mein Fazit lautet: Die kommunalen Spitzenverbände sehen im VFIB einen ganz wesentlichen Partner. Gemeinsam müssen wir die Kooperation nicht nur zwischen unseren Institutionen, sondern auch zwischen den Kommunen und den VFIB-Ingenieuren vor Ort intensivieren. Die Fortbildung und Zertifizierung muss dabei im Focus stehen. Gemeinsames Anliegen muss die Stärkung eines umfassenden Bauwerksmanagements und einer Bauwerksprüfung sein. Dabei muss ein umfassender Lebens-

zyklus nach dem Motto gelten: „*Vorbeugen ist besser als Schaden beseitigen*“. Die DIN 1076 sollte zudem auch für Kommunen entscheidende Vorgabe für ihr Handeln sein.

In diesem Sinne wünsche ich dem VFIB und Ihnen allen auch weiter eine erfolgreiche Arbeit sowie alles Gute für die Zukunft.