

# Verantwortung, Haftung und Vergütung: Bauwerksprüfung nach DIN 1076

## Rechtliche Lage und Maßnahmen

Wo liegen die Herausforderungen, in wessen Verantwortung fallen die regelmäßigen Bauwerksprüfungen und wer erbringt im Sanierungsfall die erforderlichen Leistungen? Der erste Teil dieser Serie zu der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 hat einen allgemeinen Überblick gegeben. Dieser zweite Teil vertieft nun das Thema und gibt Antworten auf 20 Fragen. | [Michael Halstenberg, Joachim Naumann](#)

38

### 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 Verantwortung 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 Straßensektoren 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 Anforderungen an die tatsächliche Ausführung und Unterhaltung baulicher Anlagen, die in

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



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 Bundesfernstraßenbau<sup>1</sup> 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, durchführen (lassen) und dokumentieren. Dazu

### › 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.

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

<sup>1</sup> 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](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 Verantwortlichkeit 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 Bauwerksprüfungen 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 Prüflosgrößen in der Regel nicht erreicht.

Ab Erreichen des Schwellenwerts findet gem. § 106 Abs. 1 GWB das sog. GWB-Vergaberecht Anwendung.<sup>2</sup> 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 Landshaushaltsverordnungen/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-

<sup>2</sup> 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 nimmt<sup>3</sup>, 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 auszuschreiben 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 vorneherein 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 Gebührenvorschriften 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, sodass 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-

<sup>3</sup> 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, prämiiert der 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.<sup>4</sup>

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?

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



#### › MICHAEL HALSTENBERG

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



#### › 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

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 Brückenprüfingenieur in Anspruch genommen werden.

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

Im Übrigen muss der Brückenprüfingenieur, 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 Berechnung 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 (Geomonitring) 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 ausge-

gangen, 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. ◀