



Dr. Mario Marti,  
Rechtsanwalt bei Kellerhals  
Anwälte, Bern, und  
Baurechtsspezialist

**Wir sind für die gesamte Gebäude-technikplanung eines grösseren Bauvorhabens zuständig. Für einen Teilbereich haben wir einen Subplaner beigezogen. In diesem Bereich macht nun der Bauherr Planungsfehler geltend und fordert von uns Schadenersatz. Wir haben damit nichts zu tun und verweisen auf unseren Subplaner. Zu Recht?**

Sie befinden sich in einem klassischen Subplanerverhältnis: Im Verhältnis zum Bauherrn sind Sie Beauftragter in einem Planervertrag (Hauptplanervertrag) und gegenüber dem Subplaner treten Sie als Auftraggeber auf (Subplanervertrag). Wichtig an dieser Konstellation ist zweierlei: Erstens sind die beiden Vertragsverhältnisse grundsätzlich voneinander unabhängig. Zweitens besteht zwischen dem Subplaner und dem Bauherrn kein direktes Vertragsverhältnis. Dies bedeutet, dass Sie (alleine) gegenüber dem Bauherrn zur Gesamtleistung verpflichtet sind, inklusive der Teilleistungen, welche effektiv durch den Subplaner erbracht werden. Erfolgt nun eine solche Leistung im Bereich des Subplaners fehlerhaft, muss sich der Bauherr mit seinen Haftungsansprüchen zwingend an den Hauptplaner halten. Sie wiederum können dann – sollte die Haftung begründet sein – regressweise gegen den Subplaner vorgehen. In der Praxis wird es Sinn machen, in solchen Situationen eine vergleichsweise Lösung unter allen drei Parteien zu erzielen.

Haben Sie eine Frage an unseren  
Rechtsexperten? Mailen Sie diese an  
redaktion@diebaustellen.ch

# Die grösste Backsteinbrücke der Welt

Auch 160 Jahre nach ihrer Vollendung ist die Göltzschtalbrücke in Deutschland noch Rekordhalterin. Um das backsteinerner Werk ranken sich witzige Geschichten und dramatische Zahlen. Text: Beat Matter

Sie ist der real gewordene Traum eines jeden «Steinchenbeigers». Die Göltzschtalbrücke, zwischen den deutschen Orten Mylau und Netzschkau, rund 60 Kilometer westlich von Chemnitz stehend, ist die grösste Backsteinbrücke der Welt. Für den Bau der 78 Meter hohen und 574 Meter langen Brücke wurden mehr als 26 Millionen Backsteine verwendet. Gestapelt wurden diese zwischen 1846 und 1851.

Je nach Abschnitt weist die Brücke vier Geschosse auf. Es mutet an, als wären einfach mehrere Brücken aufeinandergestellt worden, um die erforderliche Höhe zur Querung des Göltzschtals zu erreichen. 98 Gewölbe sind es insgesamt. Fast 31 Meter misst die grösste Spannweite eines Bogens. Doch die Brücke ist weit mehr als nur ihre Masse.

## Wettbewerb in Zeitschriften

Die Überwindung des Göltzschtals war die Herausforderung beim Bau des Bahntrassees zwischen Leipzig und Nürnberg. Das für den Bau zuständige Sächsisch-Bayerische Eisenbahn-Unternehmen verfügte über wenig Geld, weshalb auf interessante Weise nach einer Möglichkeit für die Querung gesucht wurde: Anfang 1845 wurde in den grossen deutschen Zeitschriften ein Wettbewerb ausgeschrieben, um eine günstige Lösung für das Brückenbauwerk zu finden. Gelockt wurde mit 1000 Talern Preisgeld. Von den 81 eingereichten Vorschlägen konnte keiner den Nachweis erbringen, dass die jeweilige Variante imstande wäre, der Belastung durch Eisenbahnverkehr standzuhalten. Das versprochene Preisgeld wurde auf vier Einreichende verteilt. Realisiert wurde kein Vorschlag.

Der Konstrukteur Johann Andreas Schubert fungierte in diesem Wettbewerb als Leiter

der Prüfungskommission. Nachdem sich kein eingereichter Vorschlag als realisierbar herausstellte, machte er sich selbst ans Werk. Er verwendete einzelne Inputs aus dem Wettbewerb und vermengte sie mit den Erfahrungen aus dem Bau des Viadukts in Leubnitz. Auf die Verwendung von Backstein kam er, weil in der Gegend grössere Lehmvorkommen ausgemacht werden konnten. Die Beschaffung von Baumaterial konnte somit schnell und kostengünstig vonstattengehen. Für die Brücke brannten 20 Ziegeleien entlang der Bahnstrecke täglich rund 50'000 Backsteine.

Ende Mai 1846 erfolgte die Grundsteinlegung. Noch während der Bauphase waren Anpassungen notwendig, da sich der Untergrund als weniger fest erwies als angenommen. Als die Göltzschtalbrücke im Juli 1851 eingeweiht wurde, war sie sowohl höchste Eisenbahnbrücke der Welt als auch grösste Backsteinbrücke der Welt. Der erstgenannte Rekord wurde mittlerweile mehrmals gebrochen. Letzterer hat Bestand.

## Tragische Brücke

Die Göltzschtalbrücke ist allerdings nicht nur Ort der Rekorde, sondern auch Ort der Tragik und des Todes. Bereits während der Bauarbeiten zu dem Rekordwerk kam es zu 31 tödlichen Unfällen. Und die Serie von Todesopfern reist bis heute nicht ab. Immer wieder sprangen und springen Menschen von der Brücke in den Tod. Im Jahr 2002 ereignete sich eine erschreckende Serie von acht Suiziden in acht Monaten. Seither wird das Werk verstärkt von der Bundespolizei überwacht. ■