



Honorarermittlung bei mehrstreifigen Verkehrsanlagen

Anrechenbare Kosten bei Verkehrsanlagen

Bei Verkehrsanlagen reduziert sich der Aufwand der Planung bei mehrstreifigen Straßen, wenn bei mehr als 2 Fahrstreifen nur einmal eine Gradiente und nur einmal eine Entwurfsachse zu konstruieren ist. Das hat der Verordnungsgeber schon seit Anbeginn in der HOAI verankert und so auch in der HOAI 2009 in § 45 Abs. 3 unverändert übernommen. Wenn allerdings eine 2-streifige Straße um einen Fahrstreifen erweitert wird und damit am Ende eine 3-streifige Straße entsteht, greift die Reduzierung nicht. Eine Reduzierung greift auch nicht, wenn eine 6-streifige Straße zu planen ist, deren Fahrstreifen keine gemeinsame Entwurfsachse und keine gemeinsame Entwurfsgradiente haben.

Anfragen:

Anfrage 1: Ein Planer fragt an, ob die Reduzierung der anrechenbaren Kosten nach § 45 Abs. 3 HOAI greift, wenn er den Auftrag zur Planung der Erweiterung einer 2-streifigen Straße um einen Fahrstreifen auf eine 3-streifige Straße hat.

Anfrage 2: Ein Auftraggeber stellt die Frage, wie die anrechenbaren Kosten nach § 45 Abs. 3 HOAI zu mindern sind, wenn eine 6-streifige Autobahn, bei der jeweils 3 Fahrstreifen einer Fahrtrichtung keine gemeinsame Entwurfsachse und keine gemeinsame Entwurfsgradiente haben, zu planen ist. Es müsse doch in jedem Fall eine Reduzierung geben, wenn doch schon eine 3-streifige Straße allein eine Reduzierung auf 85 % zur Folge hat. Evtl. müsse man eben die beiden Fahrtrichtungen getrennt betrachten.

GHV:

Im ersten Fall ist zu klären, wie bei vielen Fragestellungen zur HOAI, was das „Objekt“ ist. Auf Nachfrage erläuterte der Planer, dass es sich um eine reine Erweiterung von 2 auf 3 Fahrstreifen handelt. Damit ist der 3. Fahrstreifen das Objekt und nicht die am Ende entstehende 3-streifige Straße. Der 3. Fahrstreifen ist nur ein einzelner Fahrstreifen für den der § 45 Abs. 3 HOAI (= § 52 Abs. 5 HOAI a. F.) keine Reduzierung vorsieht. Das gleiche Ergebnis

entsteht auch, wenn eine 2-streifige Straße um 2 Fahrstreifen erweitert würde. Die Situation würde sich allerdings anders ergeben, wenn es sich nicht um eine „reine“ Erweiterung handelt, sondern ein Fahrstreifen hinzukommt und die bestehenden 2 Fahrstreifen eine geänderte Gradiente erhalten, oder andere unwesentliche Eingriffe in Konstruktion oder Bestand. Dann liegen ein gleichzeitiger Umbau und eine Erweiterung vor. Nach neuer HOAI stellt dies insgesamt einen Umbau dar (siehe hierzu unseren Artikel im DIB 10/09). Wenn nichts anderes vereinbart ist, würde nach § 35 Abs. 1 Satz 2 HOAI (ab Honorarzone II) ein Umbauzuschlag in Höhe von 20 % greifen. Dann würden sich zwar die anrechenbaren Kosten um 15 % reduzieren, auf das Honorar käme aber wieder ein Zuschlag von 20 %.

Auch in der zweiten Anfrage ist zu prüfen, was das „Objekt“ ist. Geht man davon aus, dass die 3 Fahrstreifen beider Fahrtrichtungen nebeneinander liegen (also nicht örtlich völlig getrennt sind (wie z. B. der Alaufstieg der A8, bei der eine Fahrtrichtung auf einer Bergseite hinauf und die andere Fahrtrichtung auf der anderen Bergseite hinab führt), dann handelt es sich bei der 6-streifigen Autobahn um ein Objekt. In § 45 Abs. 3 HOAI (= § 52 Abs. 5 HOAI a. F.) ist geregelt, dass die anrechenbaren Kosten bei mehr als 4-streifigen Straßen nur 60 % (für die Leistungsphase 1 bis 7 und 9) betragen, wenn die „durchgehenden Fahr-

spuren“ eine gemeinsame Entwurfsachse und eine gemeinsame Entwurfsgradienten haben. Im vorliegenden Fall handelt es sich um ein Objekt mit 6 Fahrstreifen. Leider hat der Verordnungsgeber die Bezeichnung Fahrspur nicht einheitlich in Fahrstreifen geändert. Diese 6 Fahrstreifen haben, nach Aussage des Auftraggebers, keine gemeinsame Entwurfsachse und auch keine gemeinsame Entwurfsgradienten, sondern die 3 Fahrstreifen jeder Fahrtrichtung haben eine eigene Achse und Gradienten. Die Honorarreduzierung ist aber gerade an die gemeinsame Achse und Gradienten aller Fahrstreifen gebunden. Wenn dies nicht vorliegt, ist aus § 45 Abs. 3 HOAI keine Reduzierung der anrechenbaren Kosten abzuleiten. Jetzt könnte man der „Idee“ des Auftraggebers weiter folgen und ein Objekt, bestehend aus 6 Fahrstreifen, als 2 Objekte, bestehend aus 2 „getrennten“ Verkehrsanlagen mit jeweils 3 Fahrstreifen, betrachten und dann die Reduzierung nach § 45 Abs. 3 Nr. 1 heranziehen. Mal abgesehen davon, dass sich aus der HOAI keine 2 Objekte ableiten lassen, würde das Honorar dann auch nicht geringer, sondern sogar noch höher werden. Ein Rechenbeispiel soll dies verdeutlichen.

Nimmt man für das Objekt mit 6 Fahrstreifen anrechenbare Kosten in Höhe von 10 Mio. € an, dann ergibt sich in der Honorarzone IV ein Mindestsatz für das volle Leistungsbild in Höhe von 418.957 €. Nimmt man stattdessen 2 getrennte Objekte, also 2 3-streifige Straßen an, so entstehen jeweils 5 Mio. € anrechenbare

Autoren

Dipl.-Ing. Peter Kalte, Öffentlich bestellter und vereidigter Honorarsachverständiger;
Rechtsanwalt Michael Wiesner, LL.M., Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht, Dipl.-Betriebswirt (FH).

Gütestelle Honorar- und Vergaberecht (GHV) gemeinnütziger e. V.
Schillerplatz 12/14

67071 Ludwigshafen
Tel: 0621 – 68 56 09 00
Fax: 0621 – 68 56 09 01

www.ghv-guetestelle.de

Kosten. Davon wären jeweils nach § 45 Abs. 3 Nr. 1 nur 85 % anrechenbar, also 4.250.000 €. Das ergäbe ein Honorar in Höhe von 216.633,50 €. Dieser Honoraranspruch würde 2mal entstehen, somit 433.267 €. Damit würde das Honorar sogar noch um rd. 15.000 € höher liegen als bei einer Zusammenfassung.

Fazit:

Die Reduzierung der anrechenbaren Kosten nach § 45 Abs. 3 HOAI greift nur, wenn es sich um Verkehrsanlagen handelt, bei denen mindestens 3 Fahrstreifen zu planen sind. Eine Erweiterung einer Verkehrsanlage um einen Fahrstreifen ist aber gerade die Planung eines neuen Objekts mit einem Fahrstreifen. Wenn allerdings die bestehenden beiden Fahrstreifen mit zu beplanen sind und nur unwesentliche Veränderungen vorgenommen werden, greift zwar die Reduzierung für eine 3-streifige Straße, aber auch der Umbauzuschlag nach § 35 HOAI.

Eine Reduzierung nach § 45 Abs. 3 HOAI ist zudem eindeutig an die gemeinsame Entwurfsachse und gleichzeitig an die gemeinsame Entwurfsgradienten gebunden. Liegen diese beiden Anforderungen nicht vor, kann es für eine 6-streifige Autobahn keine Reduzierung geben. Eine getrennte Betrachtung der beiden Fahrtrichtungen kann schon aus der Objektbetrachtung heraus nicht greifen, würde das Honorar aber auch nicht reduzieren.

Veröffentlicht im Deutschen Ingenieurblatt, Ausgabe 04/2010, Seiten 54 bis 55