



Honorare bei der Planung von Bahnübergängen!

Andreaskreuze sind Anlagen des Straßenverkehrs!

Bahnübergangsplatten, Andreaskreuze und Schrankenanlagen sind im Sinne der HOAI Anlagen des Straßenverkehrs, auch wenn sie im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zu den Eisenbahnanlagen zählen. Nicht zur Verkehrsanlage gehören Signalanlagen der Bahn, auch wenn diese zu koordinieren sind. Das ist Thema der Honorarzone, so dass Bahnübergänge im innerstädtischen Bereich meist der Honorarzone IV zuzuordnen sind.

Frage 1: Ein Ingenieur: „*Mein Auftraggeber meint, dass die von mir geplanten Bahnübergangsplatten nicht zu meinen anrechenbaren Kosten zählen würden, weil diese nach Eisenbahnkreuzungsgesetz Teil der Eisenbahnanlage und nicht Teil der Straße wäre. Stimmt das?*“

Frage 2: Ein Auftraggeber: „*Ich habe einem Verkehrsanlagenplaner die Planung eines Bahnübergangs beauftragt. Nun will er auch die Schranken- und Lichtsignalanlage und sogar die Eisenbahnsignalanlagen zu seinen anrechenbaren Kosten zählen, schließlich hätte er diese aufwändigst koordiniert. Entspricht das der HOAI?*“

Frage 3: Ein Auftraggeber: „*Ich will die Planung eines Bahnübergangs vergeben. Was ist die zutreffende Honorarzone?*“

Vorab: Auf Nachfrage haben die Anfrager jeweils mitgeteilt, dass es um vereinbarte oder zu vereinbarende Grundleistungen für Straßenverkehrsanlagen nach HOAI gehen würde.

Zur HOAI: § 45 Nr. 1 HOAI benennt Anlagen des Straßenverkehrs, § 45 Nr. 2 HOAI Anlagen des Schienenverkehrs. Nach § 11 Abs. 1 HOAI sind Honorare für diese beiden Anlagen mit getrennten anrechenbaren Kosten zu ermitteln. Was zu einer Verkehrsanlage im Sinne der HOAI gehört, hat die Rechtsprechung geklärt. So hat der BGH im Urteil vom 23.02.2006 – VII ZR 168/04 entschieden, dass alle „Gegenstände“, welche im Sinne der StVO (Straßenverkehrsordnung) zu einer funktionsfähigen Straßenverkehrsanlage gehören, auch im Sinne der HOAI zur Verkehrsanlage gehören würden. So seien alle Ausstattungsgegenstände von der HOAI erfasst, die aus konstruktiven oder rechtlichen Gründen für die Nutzung erforderlich seien. Folglich seien Beschilderungen der Ausstattung und Nebenanlagen von Verkehrsanlagen zuzuordnen. Das Leistungsbild für die Objektplanung einer Verkehrsanlage sei nach der Systematik der HOAI lediglich insoweit eingeschränkt, dass Objekte, die zu einem anderen in der HOAI geregelten Leistungsbild gehören würden, nicht zugleich dem Leistungsbild „Verkehrsanlagen“ unterfallen. Dazu wird im Urteil auf eine frühere Entscheidung des BGH verwiesen. So hat der BGH im Urteil vom 30.09.2004 – VII ZR 192/03 entschieden, dass Anlagen, welche nach DIN 276 den Technischen Anlagen zuzuordnen sind, im Sinne der HOAI Technische Ausrüstung sind. Demnach sind also alle Anlagen, welche der Funktion Straße dienen, im Sinne der HOAI Straßenverkehrsanlagen. Technische Anlagen sind im Sinne der HOAI getrennt als Technische Ausrüstung zu betrachten.

Für eine Honorarberechnung konform zur HOAI sind also folgende Prüfungen erforderlich:

- Was sind Anlagen des Straßenverkehrs (§ 45 Nr. 1 HOAI) in der Abgrenzung zu Anlagen des Schienenverkehrs (§ 45 Nr. 2 HOAI)?
- Was sind Baukonstruktionskosten oder Ausstattung des Objekts Straßenverkehrsanlage und über § 46 Abs. 1 HOAI anrechenbar?
- Was sind Kosten von Technischen Anlagen der Straßenverkehrsanlage und über § 46 Abs. 2 HOAI anrechenbar?
- Was sind Kosten von Nebenanlagen von Straßen und über § 46 Abs. 3 Nr. 3 HOAI anrechenbar?

Zum Eisenbahnkreuzungsgesetz: Das EKRg (Eisenbahnkreuzungsgesetz) regelt in § 14 Abs. 2 EKRg, dass zu den Eisenbahnanlagen auch das dem Straßenverkehr dienende Kreuzungsstück (konkret 2,25 m von jedem äußeren Gleis aus), Schranke, Andreaskreuze, Blinklichter sowie andere Eisenbahnzeichen und zu den Straßenanlagen die Warnzeichen, Baken und andere Straßenverkehrszeichen gehören. Nach § 14 Abs. 1 EKRg geht es jedoch, darum, ob der Eisenbahnunternehmer oder der Träger der Straßenbaulast die Kosten für Unterhaltung, Erneuerung oder Betrieb zu übernehmen hat. Das EKRg regelt also, wie eine Kostenaufteilung zwischen der DB AG und einer Stadt zu erfolgen hat. Es regelt weder den Auftrag des Planers noch wie dieser seine anrechenbaren Kosten oder sein Honorar zu ermitteln hat. Das ist Sache des Vertrags zwischen z. B. einer Stadt und dem beteiligten Planer und richtet sich, so weit keine abweichende Vereinbarung getroffen wurde, nach der HOAI.

Auf diesen Grundlagen hat die GHV die Fragen wie folgt beantwortet:

Antwort 1: Auf weitere Nachfrage erläutert der Planer, dass er einen Auftrag über die Straßenverkehrsanlage von deutlich vor und nach dem Bahnübergang einschließlich dem eigentlichen Bahnübergang hätte. Dafür würde er Achse und Gradienten für die Verkehrsanlage festlegen und auch den gesamten Oberbau einschließlich der Bahnübergangsplatten in allen Leistungsphasen bearbeiten. Dann sind diese funktional Teil der Straßenverkehrsanlage und nicht Teil der Schienenverkehrsanlage, dem die Zuordnung nach HOAI folgt. Sie gehören als Teil des Oberbaus zu den Baukonstruktionskosten und sind damit nach § 46 Abs. 1 HOAI Teil der anrechenbaren Kosten. Das Eisenbahnkreuzungsgesetz ist für die Honorarermittlung für den Planervertrag nicht maßgeblich, es regelt

Kostenaufteilungen zwischen der DB AG und z. B. einer Stadt.

Antwort 2: Auf Nachfrage teilt der Auftraggeber mit, dass er dem Planer einen Auftrag über die Planung der Straßenverkehrsanlage des Bahnübergangs erteilt hätte, und die Planung der Schrankenanlage und der Lichtsignalanlage von einem zweiten und die Eisenbahnsignalanlagen von einem dritten Planer im Auftrag der Bahn geplant würden. Die Schrankenanlage ist im Sinne des BGH Ausstattung einer Straßenverkehrsanlage, sie ist nach StVO für eine funktionstaugliche Straßenverkehrsanlage erforderlich. Entsprechend ist sie § 46 Abs. 1 S. 2 HOAI zuzuordnen und damit nur dann anrechenbar, wenn sie auch geplant oder überwacht wird. Im vorliegenden Fall ist sie vom Planer nicht geplant und damit für ihn auch nicht anrechenbar. Die Lichtsignalanlage dient der Regelung des Straßenverkehrs, ist eine in KG 450 der DIN 276 aufgeführte Technische Anlage und damit nach BGH als Technische Ausrüstung im Sinne der HOAI zu verstehen. Solche Anlagen sind nach § 46 Abs 2 HOAI für den Planer der Straßenverkehrsanlage Teil der anrechenbaren Kosten. Die Eisenbahnsignalanlagen dienen nicht der Regelung des Straßenverkehrs, sie dienen der Regelung des Schienenverkehrs, und sind damit Teil der Technischen Anlagen der Schienenverkehrsanlage. Schienenverkehrsanlagen hat der Planer aber nicht im Auftrag, weshalb die Kosten auch nicht zu den anrechenbaren Kosten für ihn zählen. Sie sind im Sinne der HOAI über § 48 Abs. 2 Nr. 3 HOAI als „Einbindung in die Umgebung und das Umfeld“ den Planungsanforderungen und damit der Honorarzone zuzuordnen. Auf weitere Nachfrage der GHV teilt der Auftraggeber mit, man hätte die Honorarzone III vereinbart. Diese Honorarzone war bei genauer Betrachtung des vorliegenden Falls zu niedrig, hier lag Honorarzone IV vor (siehe auch Antwort 3). Am Ende einigten sich Auftraggeber und Auftragnehmer auf die Anrechenbarkeit nur der Lichtsignalanlage und eine Vertragsanpassung auf Honorarzone IV.

Antwort 3: Straßenverkehrsanlagen für Bahnübergänge sind nicht in der Regelzuordnung der Objektliste nach Anlage 13.2 zu § 48 Abs. 5 HOAI aufgeführt. Damit ist für Bahnübergänge

die Honorarzone immer eine Punktebewertung nach § 48 Abs. 2 ff. erforderlich. Bis auf den Untergrund (1. Bewertungsmerkmal nach § 48 Abs. 2 HOAI), der mehr oder weniger schwierig sein kann, sind im innerstädtischen Bereich alle anderen Bewertungsmerkmale meist mit hohen bis sehr hohen Planungsanforderungen zu bewerten, so dass eine Punktzahl von mindestens 30 Punkten entsteht und nach § 48 Abs. 4 HOAI die Honorarzone IV gegeben ist. Nur im außerstädtischen Bereich könnte das Bewertungsmerkmal 3 nach § 48 Abs. 2 HOAI, nämlich die Einbindung in die Umgebung und das Umfeld, nur geringe Anforderungen haben, so dass auch eine Punktzahl von 25 oder kleiner entstehen könnte.

Vergleicht man hilfsweise dann doch Objekte aus der Objektliste, sind innerörtlich Bahnübergänge mit innerörtlichen Straßen mit hohen verkehrstechnischen Anforderungen oder in schwieriger städtebaulicher Situation vergleichbar, so dass auch deshalb die Honorarzone IV zutrifft. Innerörtlich dürfte in einzelnen Fällen sogar die Honorarzone V greifen (sehr hohe verkehrstechnische Bedingungen oder sehr schwierige städtebauliche Situation) und in nur sehr wenigen Fällen „normale“ Anforderungen gegeben sein. Außerörtlich sind Bahnübergänge mit außerörtlichen Straßen mit besonderen Zwangspunkten vergleichbar, so dass die Honorarzone III greift. So weit sich aus dem Bahnübergang viele besonderer Zwangspunkte ergeben, ist auch hier eine Straße mit Honorarzone IV vergleichbar.

Der Auftraggeber hat eine Punktebewertung durchgeführt und die Honorarzone IV ermittelt und seiner Vergabe zu Grunde gelegt.

Fazit: Bahnübergänge sind ganz besondere Straßenverkehrsanlagen. Honorarrechtlich umfassen sie alle die Teile, welche der Straße dienen. Bahnübergangsplatten und Schranken sind Baukonstruktionen, Ausstattung oder Nebenanlagen und damit originär Teil der anrechenbaren Kosten einer Straßenverkehrsanlage (so weit beauftragt). Lichtsignalanlagen dienen der Regelung des Verkehrs und sind als Technische Ausrüstung ebenso anrechenbare Kosten. Innerörtlich liegt meist Honorarzone IV oder sogar V, außerörtlich meist Honorarzone III oder IV vor.

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.

Friedrichsplatz 6

68165 Mannheim

Tel: 0621 – 860 861 0

Fax: 0621 – 860 861 20

Veröffentlicht im Deutschen Ingenieurblatt, Ausgabe 07-8/2019, Seiten 52 - 53