

HOAI

## Umbau von Verkehrsanlagen (Teil 2): So rechnen Sie das leistungsgerechte Honorar ab

von Dipl.-Ing. Ulrich Welter, ö.b.u.v. Sachverständiger für Ingenieurhonorare nach HOAI, ingside®, Büsum

! Liegt beim konkreten Projekt ein Umbau, eine Modernisierung oder eine Instandsetzung nach HOAI vor? Diese Frage sorgt bei Anlagen im Straßenverkehr regelmäßig für Meinungsverschiedenheiten. PBP hat Ihnen deshalb die objektiven Beurteilungsmaßstäbe vorgestellt, um mit Auftraggebern auf Augenhöhe zu diskutieren (PBP 6/2019, Seite 16). Die nachfolgenden Beispiele aus der Praxis runden die zweiteilige Beitragsserie ab. !

### Beispiel: Erneuerung der Decke

Im konkreten Fall soll eine alte Deckschicht abgefräst und eine neue Schicht aufgebracht werden. Zunächst gilt, dass sich der Ingenieur mit der Maßnahme planerisch auseinandersetzen muss. Er muss z. B. Folgendes klären:

- Schichtdicken alt/neu (siehe RStO 01 bzw. RStO 12)
- Alte/neue Beanspruchung (Bauklasse gemäß RStO 01 bzw. Belastungsklasse gemäß RStO 12)
- Pechhaltigkeit und Wiedereinbaufähigkeit des vorhandenen Materials nach LAGA
- Ebenheit der unter der Deckschicht vorhandenen Schicht
- Anforderungen an die neue Deckschicht (z. B. offenerporiger Asphalt-Flüsterasphalt)
- Wiedereinbau des vorhandenen Materials durch Recycling direkt auf der Baustelle

Allein aus diesen notwendigen Tätigkeiten ergibt sich, dass es sich nicht um eine Reparatur (Instandsetzung) handeln kann. Es findet auch kein Umbau statt. Zwar bleibt das Objekt vorhanden (es wird ja nur die Deckschicht entfernt) und es wird sowohl in den Bestand als auch in die Konstruktion eingegriffen. Es fehlt aber die Umgestaltung, die einen Umbau nach § 2 Abs. 5 HOAI auszeichnet. Auch eine Instandsetzung scheidet aus, da die Maßnahme gerade nicht räumlich auf Schadstellen begrenzt, sondern auf der gesamten Fläche durchgeführt wird.

Lösung: Die Straße wird durch die Deckenerneuerung „modernisiert“. Die neue Deckschicht erhöht nämlich den Gebrauchswert der Straße (Definition Modernisierung – § 2 Abs. 6 HOAI). Die unter der neuen Decke liegende Schicht stellt mitzuverarbeitende Bausubstanz dar, deren Wert je nach Erhaltungszustand zu bestimmen ist. Wird ein Verfahren zum Recycling von Asphalt direkt auf der Baustelle gewählt, so stellt das Fräsmaterial vorhandenen Baustoff dar, der wiedereingebaut wird. Gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 4 HOAI ist dieses Material zu ortsüblichen Preisen ohne Abzüge anrechenbar.

Alte Deckschicht  
soll abgefräst ...

... und eine  
neue Schicht  
aufgebracht werden

Weder Instand-  
setzung noch Umbau

Straße wird  
modernisiert

## Beispiel: Honorarzone bei innerstädtischer Verkehrsanlage

Bei der Honorarzone kommt es auf die Planungsanforderung, die Schwierigkeit der Planung, an. Die Honorarzone ist nach den Bewertungsmerkmalen in den einzelnen Leistungsbildern sowie unter Berücksichtigung der Regelbeispiele in den Anlagen zu bestimmen (§ 5 Abs. 3 HOAI). Sie ist objektiv bestimmbar, sie kann nicht wirksam vereinbart werden. Eine zu niedrig vereinbarte Honorarzone führt zur Unterschreitung der Mindestsätze.

### In der Praxis wird oft eine zu niedrige Honorarzone angenommen

In der Praxis ist häufig zu beobachten, dass selbst innerörtliche Verkehrsanlagen in die Honorarzone II oder III eingeordnet werden. Dies verkennt regelmäßig die Anforderungen an die Planung. Schon in der Anlage 13 zur HOAI, a) Gruppe innerörtliche Straßen und Plätze ist aufgeführt: Sonstige innerörtliche Straßen mit hohen verkehrstechnischen Anforderungen oder schwieriger städtebaulicher Situation (hohe Anzahl Verknüpfungen mit der Umgebung) = Honorarzone IV.

### Die fünf Bemessungskriterien richtig anwenden

Die fünf Bewertungsmerkmale stehen in § 48 Abs. 2 HOAI. Es sind:

1. Geologische und baugrundtechnische Gegebenheiten
  - Vielzahl zu berücksichtigender Ver- und Entsorgungsleitungen
2. Technische Ausrüstung und Ausstattung
  - Lichtsignalanlagen, Verkehrs- und Parkleitsysteme
  - Beleuchtung, Straßenbegleitendes Grün
  - Beschilderung, Markierung
3. Einbindung in die Umgebung oder das Objektfeld
  - Gebundene Achse, Gebundene Gradienten
  - Angleichungen bei Haus- und Grundstückszugängen/-zufahrten
  - Gebundene Randangleichungen
4. Umfang Funktionsbereiche/konstruktive oder technische Anforderungen
  - Querschnittsaufteilung mit Fahrbahnen, Parkstreifen, Geh-/Radwegen
  - Unterschiedliche Oberflächenbefestigungen, Mischflächen
5. Fachspezifische Bedingungen
  - Aufrechterhaltung Anlieger- und Notverkehre
  - Geräusch- und Lärmbelastigung
  - Beengte Verhältnisse

Lösung: Diese Anforderungen sind regelmäßig als „hoch“ zu bewerten. Innerörtliche Straßen gehören damit in die Honorarzone IV.

#### WEITERFÜHRENDER HINWEIS

- Beitrag „Umbau und Modernisierung von Verkehrsanlagen: So rechnen Sie das leistungsgerechte Honorar ab (Teil 1), PBP 6/2019, Seite 16 → Abruf-Nr. 45913049

Schwierigkeit der Planung bestimmt die Einzonung

Auftraggeber spielen selbst bei innerörtlichen Verkehrsanlagen nicht fair

In der Regel sind die Anforderungen an die Planung ...

... als hoch zu bewerten



ARCHIV

Ausgabe 6 | 2019

Seite 16–20