

(BayObLG, Beschluss vom 31.10.2022 – Verg 13.22 V, Rn. 63). Bei einer nicht zuverlässig zu prognostizierenden Dauer des bis zur Vergabe des Hauptauftrags zu überbrückenden Zeitintervalls wegen des Verdachts von erheblichen Schwierigkeiten (zum Beispiel bei mehrfachem Wechsel des Auftragnehmers) ist sogar eine Verlängerungsautomatik zulässig, um den Bedarf des Auftraggebers für den erforderlichen Zeitraum sicherzustellen (BayObLG, Beschluss v. 31.10.2022 – Verg 13.22 V, Rn. 63).

Fazit

Ein Nachprüfungsverfahren ist für öffentliche Auftraggeber stets misslich. Unvorbereitet können Fragen hinsichtlich einer interimswise Bedarfsdeckung daher schnell zu komplexen rechtlichen Situationen führen, während zugleich eine Antragsrüge an die Vergabekammer zu formulieren ist.

Um diese doppelte Belastung zu minimieren, empfiehlt es sich für Vergabestellen, zumindest einen groben Fahrplan hinsichtlich der Möglichkeiten einer interimswise Deckung eines Bedarfs bei Einleitung eines Nachprüfungsverfahrens zurechtzulegen, um im Zweifel auf bestehende und rechtlich geprüfte Verfahren zurückgreifen zu können.

Die Objekttrennung bei Verkehrsanlagen

Hier steht das Honorar im Fokus, aber wie werden Objekte objektiv getrennt?



Dipl.-Ing. Ulrich Welter, ö.b.u.v. Sachverständiger für Honorare nach HOAI, inside® Buisum

Infolge der relativen Abnahme (Degression) der Honorartafeln der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) gilt: Je mehr Objekte, desto höher ist das Honorar – je weniger Objekte, desto geringer ist das Honorar. Damit ist die Blickrichtung von Auftraggebern einerseits und Planern andererseits klar. Der eine möchte möglichst wenige und der andere möglichst viele Objekte. Wie werden Objekte aber objektiv getrennt? Eine Aufklärung.

Sollen bei einem kommunalen Erschließungsgebiet zum Beispiel eine Trinkwasserleitung, ein Schmutz- und ein Regenwasserkanal geplant werden und habe die drei Leitungen je anrechenbare Kosten in Höhe von 100.000,- €, dann ergeben sich, je nachdem, welche Objekte gebildet werden, höchst unterschiedliche Honorare:

- Bildet man drei Objekte, dann beträgt das Basishonorar in der Honorarzone III Honorar gemäß der Honorartafel in § 44 Abs. 1 HOAI je Objekt 13.932,- €, für drei Objekte also $3 * 13.932 = 41.796,- €$.
- Fasst man die drei Maßnahmen zu einem Objekt zusammen, betragen die anrechenbaren Kosten also 300.000,- €, ergibt sich das Gesamthonorar zu 32.532,- €. Das sind $41.796 - 32.532 = 9.264,- €$ oder 22,2 % weniger als bei einer getrennten Abrechnung.

Die Anzahl der Objekte hat großen Einfluss auf die Höhe des Honorars. Das gilt für alle Leistungsbilder und natürlich auch für Verkehrsanlagen.

Grundsätze der Objekttrennung

Alle Vorschriften der HOAI beziehen sich immer nur auf ein Objekt. Was ein Objekt ist, ist in § 2 Abs. 1 HOAI geregelt. Nämlich Gebäude, Innenräume, Freianlagen, Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen sowie Tragwerke und Anlagen der Technischen Ausrüstung.

Bei den Honorarparametern in § 6 HOAI heißt es u.a.:

„... nach den anrechenbaren Kosten des Objekts auf der Grundlage der Kostenberechnung ...“

Auch hieraus ergibt sich, dass zur Honorarermittlung immer nur ein einziges Objekt zu betrachten ist. Einzige Ausnahme hiervon ist der § 11 HOAI „Auftrag für mehrere Objekte“. Dort sind in den Abs. 2 bis 4 Ausnahmen von der Generalvorschrift in Satz 1, dass nämlich Objekte grundsätzlich getrennt abzurechnen sind, geregelt. Aber auch dafür gilt, dass zunächst die Objekte zu bestimmen sind, bevor die Ausnahmeregelungen ggf. anzuwenden sind.

Zur Bestimmung von Objekten gilt:

Regel 1: Leistungsbildübergreifende Objekte gibt es nicht.

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat im Urteil v. 30.9.2004 (VII ZR 192/03) festgestellt, dass ein Ingenieurbauwerk (im Fall ging es um ein Regenrückhaltebecken) schon deshalb nicht zusammen mit einer Autobahn abgerechnet werden kann, weil es sich um ein Ingenieurbauwerk handelt und die HOAI für Ingenieurbauwerke eigene Abrechnungsvorschriften vorsieht.

Das gilt selbstverständlich auch für alle anderen Leistungsbilder der HOAI.

Regel 2: Ungleichartige Bauwerke/Anlagen können nie gemeinsam ein Objekt bilden.

In § 41 HOAI sind 7 unterschiedliche Gruppen für Ingenieurbauwerke aufgeführt, nämlich:

Reguvis

Leistungsbeschreibungen, Bewertungskriterien und Netzwerken!

Vergabeunterlagen-Datenbank für die Öffentliche Hand

Jetzt kostenfrei testen:
[reguvis.de](https://www.reguvis.de)

1. Bauwerke und Anlagen der Wasserversorgung,
2. Bauwerke und Anlagen der Abwasserentsorgung,
3. Bauwerke und Anlagen des Wasserbaus, ausgenommen Freianlagen nach § 39 Abs. 1,
4. Bauwerke und Anlagen für Ver- und Entsorgung mit Gasen, Feststoffen und wassergefährdenden Flüssigkeiten, ausgenommen Anlagen der Technischen Ausrüstung nach § 53 Abs. 2,
5. Bauwerke und Anlagen der Abfallentsorgung,
6. konstruktive Ingenieurbauwerke für Verkehrsanlagen,
7. sonstige Einzelbauwerke, ausgenommen Gebäude und Freileitungsmaste.

Bauwerke/Anlagen einer Gruppe können nicht mit Bauwerken/Anlagen einer anderen Gruppe ein gemeinsames Objekt bilden. Das o.a. eingangs erwähnte Beispiel mit einer Trinkwasser- und zwei Abwasserleitungen kann also schon aus diesem Grund kein gemeinsames Objekt darstellen.

Regel 3: Bei gleichartigen Bauwerken/Anlagen ist nach konstruktiven und funktionalen Kriterien zu trennen.

Nach der amtlichen Begründung zu § 41 HOAI 2013 gilt:

„Bauwerke oder Anlagen, die funktional eine Einheit bilden, sind als ein Objekt anzusehen. Werden dagegen einem Auftragnehmer die Planung einer Abwasserbehandlungsanlage und eines Abwasser-Kanalnetzes in einem Auftrag übertragen, so handelt es sich hier um die Übertragung der Leistungen für zwei verschiedene Objekte mit jeweils einer eigenen funktionalen Einheit. Das Abwasser-Kanalssystem erfüllt die Transport-Funktion für das Abwasser; die Abwasserbehandlungsanlage erfüllt die Reinigungsfunktion für das Abwasser.“

Es kommt also vordringlich auf die funktionale Einheit an, jedenfalls bei Ingenieurbauwerken. Das ist bei Gebäuden anders. Dort ist nämlich in erster Linie die konstruktive Selbstständigkeit entscheidend (so der BGH im Urteil v. 9.2.2012 – VII ZR 31/11).

Anders bei Ingenieurbauwerken: Eine Abwasserbehandlungsanlage etwa besteht aus einer Vielzahl unterschiedlicher, konstruktiv selbstständiger und räumlich getrennter Bauwerke (Becken). Sie alle aber können nur gemeinsam die Funktion der Abwasserbehandlung erfüllen. Die konstruktive Selbstständigkeit führt deshalb nicht dazu, dass mehrere Objekte vorliegen, wie dies bei Reihenhäusern andererseits der Fall ist.

Bei Straßen können schon aus Gründen der Verkehrssicherheit gar keine konstruktiven Trennungen vorliegen. Deshalb kommt es bei Verkehrsanlagen nahezu ausschließlich auf die funktionale Selbstständigkeit an.

Auch bei Verkehrsanlagen gilt die Regel 2. Deshalb können die in § 45 aufgeführten Verkehrsanlagen

1. Anlagen des Straßenverkehrs,
2. Anlagen des Schienenverkehrs,
3. Anlagen des Flugverkehrs
4. nicht ein gemeinsames Objekt bilden.

Die Besonderheiten bei Verkehrsanlagen

Die oben genannten Regeln der Objekt-trennung gelten auch für Verkehrsanlagen, etwa für Bahnübergänge und innerörtliche Straßenbahnschienen, die oft in Straßen verlaufen. Immer handelt es sich aufgrund Regel 2 um getrennte Objekte.

Straße und Schiene unterliegen grundlegend anderen Planungsanforderungen. Sie haben auch keine gemeinsame Funktion. Vielmehr trennen sie die Straßen- und die Schienenverkehre vollständig.

Die Tatsache, dass sie im Bereich, in dem sie sich berühren, einen übergeordneten Zweck erfüllen, nämlich aus Sicherheitsgründen eine möglichst geschlossene Oberfläche zu bilden, führt nicht dazu, dass die beiden Objekte zu einem einzigen verschmelzen:

„Ein verbindender übergeordneter Zweck schließt die getrennte Abrechnung von ansonsten jeweils konstruktiv getrennten und funktionalen für sich selbstständigen Anlagen, die aus übergeordneter Sicht Teilanlagen bilden, nicht aus.“ (OLG München, Urteil v. 15.9.2004 – 27 U 938/99).

Bei einem Bahnübergang oder einer in der Straße verlaufenden Trambahnschiene stellen die Straße einerseits und die Schiene andererseits je eine selbstständige Teilanlage und gerade nicht unselbstständige Anlagenteile dar.

Kennt die Objektliste für Ingenieurbauwerke in der Anlage 12.2 zur HOAI einerseits Leitungen (z.B. für Wasser oder Abwasser) und andererseits Leitungsnetze (ebenfalls für Wasser oder Abwasser), so ist eine solche Trennung in der Anlage 13.2 zur HOAI (Objektliste Verkehrsanlagen) gerade nicht aufgeführt. Der Verordnungsgeber hat hier lediglich zwischen Straßen, Wegen, Plätzen und Knotenpunkten unterschieden. Straßennetze kennt die HOAI nicht.

Will man also Objekte im Leistungsbild Verkehrsanlagen bestimmen, so muss man sich mit den Begriffen Straßen und Knotenpunkten auseinandersetzen.

Die Überschrift der Anlage 13.2 lautet: *„Nachstehende Verkehrsanlagen werden in der Regel folgenden Honorarzonenzugeordnet: (...)“*

Daraus ergibt zweifelsfrei, dass:

- a) die Liste nicht vollständig ist. Sie bezieht sich lediglich auf die „nachstehenden“ Objekte;
- b) alle aufgeführten Verkehrsanlagen Objekte i.S. der HOAI sind. Da gemäß § 2 Abs. 1 HOAI Verkehrsanlagen Objekte sind, kann der Begriff „Verkehrsanlage“ in der Überschrift der Anlage 13.2 zur HOAI gegen den Begriff „Objekte“ ausgetauscht werden;
- c) die Objektliste Aussagen zu Honorarzonenzuordnungen trifft. Jedenfalls soll die Einordnung „in der Regel“, also im Normalfall, gelten.

Wenn also Straßenverkehrsanlagen in a) Straßen und b) Knotenpunkte zu trennen sind und Straßen und Knotenpunkte jeweils eigenständige Objekte darstellen, dann gilt für eine Abfolge von Knotenpunkt 1 – Straße 1 – Knotenpunkt 2 – Straße 2 – Knotenpunkt 3, dass es sich um fünf Objekte handelt. Dazu ist zu prüfen, ob die Bedingungen der Abs. 2 oder 3 des § 11 HOAI erfüllt sind und die entsprechenden Rechtsfolgen zu beachten sind. Das ist zwar nicht ohne Weiteres vorstellbar, aber nicht ausgeschlossen, jedenfalls nicht hinsichtlich § 11 Abs. 2 HOAI.

Die Auseinandersetzung mit den Begriffen „Straße“ und „Knotenpunkt“ führt zu dem Ergebnis, dass diese beiden Anlagen eindeutig funktional getrennt sind. Eine Straße hat die Funktion, Verkehre von A nach B zu leiten. Knotenpunkte haben eine gänzlich andere Funktion, nämlich Verkehre zu vernetzen.

Die Form von Straßen und Knotenpunkten hat bei der Objekt-trennung eine große Bedeutung.

Straßen und ihre Formen

Neben innerörtlichen und außerörtlichen Straßen, die ohnehin zu trennen sind (vgl. Anlage 13.2 zur HOAI), gibt es einstreifige und mehrstreifige Straßen im Einrichtungs- oder Zweirichtungsverkehr.

Daneben gibt es Richtungsfahrbahnen, das heißt Fahrbahnen, die zumeist baulich, zumindest aber ordnungsrechtlich klar getrennt sind. Das ist etwa bei Autobahnen der Fall. Aber auch innerörtliche

Straßen, wie oftmals Ringstraßen in Großstädten, bestehen aus mehrstreifigen Straßen, die jeweils nur in einer Richtung befahren werden dürfen.

Dabei gilt, dass diese Regelung, nämlich die Richtungsverkehre zu trennen, gerade den Sinn solcher Straßen ausmacht. Wie bei einem Trennsystem bei der Abwasserbeseitigung, bei dem Schmutz- und Regenwasserleitungen funktional und konstruktiv getrennt sind, ist es gerade auch bei Richtungsfahrbahnen der Sinn, die Funktionen der einzelnen Fahrbahnen zu trennen. Eine gemeinsame Nutzung ist ausgeschlossen. Deshalb handelt es sich bei einem Trennsystem immer auch um zwei eigenständige Objekte (funktional und konstruktiv getrennt, vgl. OLG Braunschweig, Urteil v. 11.3.2004 – 8 U 17/99).

Ganz genauso verhält es sich bei den beiden Richtungsfahrbahnen einer Autobahn. Auch dabei ist es gerade der Sinn, die Verkehre zu trennen. Zudem funktioniert die eine Richtungsfahrbahn, auch wenn es die andere gar nicht gibt oder sie gesperrt ist. Zumeist sind die beiden Richtungsfahrbahnen einer Autobahn auch eigenständig trassiert (Achse und Gradiente).

Das muss aber nicht so sein: Haben die beiden Richtungsfahrbahnen eine gemeinsame Achse und eine gemeinsame Gradiente, liegt möglicherweise ein Fall von § 11 Abs. 2 HOAI vor. Das ändert aber nichts daran, dass zwei Objekte vorliegen.

Knotenpunkte und ihre Formen

Knotenpunkte werden als Kreuzungen, Einmündungen oder Kreisverkehre gebaut. Zudem sind sie höhengleich, oder, zum Beispiel bei Autobahnkreuzen, höhenungleich.

Allerdings handelt es sich bei Autobahnanschlussstellen nicht um höhenungleiche Knotenpunkte. Vielmehr entstehen an der untergeordneten Straße (z.B. einer Bundesstraße), die an die Autobahn angeschlossen werden soll, zwei neue Knotenpunkte. Einen mit Auffahrt/Abfahrt zur/von Richtungsfahrbahn 1 und ein zweiter mit Auffahrt/Abfahrt zur/von Richtungsfahrbahn 2. Ob die Rampen wiederum eigenständige Objekte darstellen oder zu dem neuen Knotenpunkt gehören, ist eine Frage des Einzelfalls und hängt u.a. von der Länge und der Trassierung der Rampen ab.

Bei Einmündungen ist zu unterscheiden zwischen denjenigen, die als eigenständiger Knotenpunkt ausgebildet werden, zum Beispiel mit Fahrbahnteiler, Rechts- und/oder Linksabbiegespuren u.a.m. Andererseits diejenigen, bei denen eine un-

tergeordnete Straße (etwa eine Wohnstraße) in eine andere Straße einfach einmündet und diese Einmündung nicht mit baulichen Merkmalen eines Knotenpunktes ausgestattet ist.

Sind lediglich die Radien der Einmündung im Bereich der Bordsteinführung zu planen, liegt wahrscheinlich kein eigenständiges Objekt „Knotenpunkt“ vor. Aber auch das ist eine Frage des Einzelfalls.

Räumliche Begrenzung von Straßen der Länge nach

Straßen beginnen an einem Knotenpunkt und enden an einem Knotenpunkt. Anfang und Ende wird man dort setzen müssen, wo der Knotenpunkt beginnt. Das ist in der Regel dort, wo Aufweitungen von Fahrspuren zwecks Schaffung von Rechts- bzw. Linksabbiegespuren beginnen. Gibt es solche nicht, beginnt ein Knotenpunkt dort, wo die Aufstellflächen der Geradeausverkehre beginnen.

Die Abfolge von Straße – Knotenpunkt – Straße besteht aus drei Objekten, deren räumliche Begrenzung eindeutig festgestellt werden kann.

Eine durchgehende Straße mit einer Einmündung einer Seitenstraße, bei der lediglich die Bordsteinverläufe zu planen sind, stellt nur ein Objekt dar. Eine Einmündung mit den Merkmalen einer Kreuzung (allerdings ohne den vierten Ast) ist dagegen ein eigenständiges Objekt.

Honorarvereinbarung mit der Zusammenfassung mehrerer Objekte

Gem. § 7 Abs. 1 HOAI reicht es seit dem 1.1.2021 aus, wenn das Honorar textlich vereinbart ist. Die Mindest- und Höchstsätze spielen bekanntlich keine Rolle mehr, jedenfalls nicht hinsichtlich der Wirksamkeit einer getroffenen Honorarvereinbarung. Vereinbart ist vereinbart.

Da aber die HOAI so ohne Weiteres nicht aufgegeben wird, suchen öffentliche Auftraggeber ihr Glück in Formulierungen wie „in Anlehnung an die HOAI“. Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, dass man zwar die Bestimmungen der HOAI befürwortet, aber das Honorar der Höhe nach davon abkoppeln möchte. Ob das überhaupt möglich ist, ist zumindest sehr zweifelhaft. In § 1 Satz 2 HOAI heißt es:

„Die Regelungen dieser Verordnung können zum Zwecke der Honorarberechnung einer Honorarvereinbarung zugrunde gelegt werden.“

Das bedeutet, man kann es so machen, aber man muss es nicht mehr. Aber wenn man es so macht, dann muss man es ganz

machen. „Rosinen picken“, wie das Zusammenfassen von Objekten, wird nicht gehen. Die HOAI ist als Allgemeine Geschäftsbedingung (AGB) zu qualifizieren, wie z.B. die VOB/B. Und die gilt entweder ganz oder gar nicht.

Kritiker, die nun sagen, bei der VOB/B saßen aber die beteiligten Kreise zusammen, was bei der HOAI nicht der Fall war, sei gesagt, dass der BGH schon zweimal so entschieden hat. Einmal zur HOAI (BGH, Urteil v. 9.7.1981 – VII ZR 139/80) und ein anderes Mal im Urteil v. 13.2.2020 (IX ZR 140/149) zum Rechtsanwaltsvergütungsgesetz (RVG). Beachtlich ist, dass das zweite aufgeführte Urteil von einem ganz anderen Senat gesprochen wurde. Es spricht also sehr viel dafür, dass „Rosinen picken“ nicht möglich ist.

Und „in Anlehnung an die HOAI“ wird wohl bald ein Ende finden. Die VK Südbayern hat jüngst entschieden, dass „wilde“ Planungswettbewerbe unzulässig sind (siehe hierzu in diesem Heft, S. 26: „In Anlehnung an RPW“ reicht nicht“). Demnach ist ein nur „in Anlehnung an die RPW 2013“ ausgestalteter Realisierungswettbewerb, bei dem weder eine eigene veröffentlichte einheitliche Richtlinie noch die Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW) 2013 Anwendung finden soll, unzulässig (VK Südbayern, Beschluss v. 29.4.2024 – 3194.Z3-3_01-24-4) Den Parteien ist zu wünschen, kluge und rechtssichere Honorarvereinbarungen zu treffen.

Fazit

Anders als bei Gebäuden und Ingenieurbauwerken kommt es bei der Frage der Objekttrennung bei Straßenverkehrsanlagen nicht auf die konstruktive, sondern nahezu ausschließlich auf die funktionale Eigenständigkeit an. Grundsätzlich unterscheidet die HOAI in Straßen einerseits und Knotenpunkte andererseits. Diese beiden Verkehrsanlagen können nach den allgemeinen Trennungskriterien nicht gemeinsame Objekte darstellen.

Eine vertragliche Honorarvereinbarung, dass mehrere Objekte zusammengefasst werden, hält sehr wahrscheinlich einer AGB-Inhaltskontrolle nicht stand. Es ist eine Frage der Zeit, wann ein solcher Fall vor den Gerichten landet. Die bereits ergangene Rechtsprechung des BGH wird hierbei zu beachten sein. Ähnlich wird es mit der Formulierung „in Anlehnung an die HOAI“ verlaufen. Eine erste Entscheidung in diesem Kontext liegt nun vor.

Im nächsten Heft werden aus aktuellem Anlass die Anlagen des Schienenverkehrs untersucht.