



## Nichts hält länger als ein Provisorium!

# Planung von provisorischen Verkehrsanlagen

**Häufig erfordert eine neue Verkehrsanlage eine provisorische Verkehrsanlage in anderer Trasse, damit der Neubau ungestört ablaufen kann. Dies kann sowohl für Straßenverkehrsanlagen als auch für Schienenverkehrsanlagen erforderlich sein. Die Planung der provisorischen Verkehrsanlage gilt als Planung eines eigenen Objekts, welches getrennt mit eigenen anrechenbaren Kosten, eigener Honorarzone und eigenem Leistungsbild zu vergüten ist.**

### Anfragen:

Ein Straßenplaner soll Baustraßen für ein größeres Neubaugebiet Baustraßen planen, die in anderer Trasse liegen als die endgültigen Straßen, damit die Abwicklung des Verkehrs für den Bau der unterirdischen Infrastruktur und auch der Bau der endgültigen Straße über die Baustraße erfolgen kann. Da die Baustraßen über 2 Jahre auch den Schwerverkehr der Baufirmen aufnehmen sollen, ist zumindest die Bauklasse V nach RStO vorzusehen. Der Auftraggeber, so berichtet der Planer, vertritt die Auffassung, dass die Planung der Baustraßen dadurch vergütet sei, dass deren Kosten mit in die anrechenbaren Kosten der endgültigen Verkehrsanlage einfließen.

Ein Bahnanlagenplaner soll eine bestehende Straßenbahntrasse so umplanen, dass diese einem tiefliegenden Ingenieurbauwerk Platz macht. Für den Bau des Ingenieurbauwerks ist eine eigene Trasse für die Straßenbahn zu planen, damit ausreichend Abstand vorhanden ist. Endgültig ist die Straßenbahn dann möglichst nahe an dem Ingenieurbauwerk vorbei zu führen. Der Auftraggeber ist auch hier der Meinung, dass sich das Honorar aus den zusammengefassten anrechenbaren Kosten aus der Herstellung beider Trassen ergäbe.

### **GHV:**

In beiden Fällen plant der Verkehrsanlagenplaner jeweils 2 getrennte Objekte und er hat

Anspruch auf die getrennte Ermittlung der Honorare.

Dies wird offensichtlich, wenn man sich in Erinnerung ruft, dass die HOAI Objekte nach ihrer Funktion definiert. Wie bereits in den Veröffentlichungen der Autoren in der DIB 11/08 und 06/06 ausgeführt, liegen immer dann getrennte Objekte vor, wenn diese ihre bestimmungsgemäße Funktion eigenständig erfüllen. Eine Baustraße in eigener Trasse erfüllt aber eine ganz eigenständige Funktion gegenüber der späteren endgültigen Straße. Sie dient der Aufnahme des Baustellenverkehrs mit eigenen Planungsanforderungen. In gleicher Weise erfüllt eine provisorische Straßenbahnlinie, welche in anderer Trasse als die endgültige Straßenbahnlinie geplant ist, eine völlig eigenständige Funktion in der Zeit, in der sie übergangsweise den Schienenverkehr aufnehmen soll. Dabei haben die provisorischen Verkehrsanlagen in beiden Fällen unterschiedliche Trassierungselemente in Lage, Höhe und Querneigung, so dass auch planerisch 2 getrennte Objekte zu bearbeiten sind. Hier greift § 52 Abs. 8 HOAI in Verbindung mit § 22 Abs. 1 HOAI, welcher besagt, dass bei einem Auftrag über 2 Verkehrsanlagen (bei vorgegebener sinngemäßer Übertragung des § 22 HOAI) die Honorare für jede Verkehrsanlage getrennt zu berechnen sind.

Als Argument der Zusammenfassung der anrechenbaren Kosten könnte man versucht sein, § 52 Abs. 7 Nr. 4 HOAI heranzuziehen. Hier ist nämlich verordnet, dass Leistungen für

„verkehrsregelnde Maßnahmen während der Bauzeit“ zu den anrechenbaren Kosten zu zählen sind, wenn der Planer die zugehörigen Leistungen plant oder überwacht. Schließlich ist auch im Leistungsbild in § 55 Abs. 2 Nr. 3 vorletzte Grundleistung *„Bei Verkehrsanlagen: ...“* als letztes aufgeführt: *„... überschlägiges Ermitteln der wesentlichen Bauphasen unter Berücksichtigung der Verkehrslenkung während der Bauzeit“*. Solche Maßnahmen sind allerdings etwas ganz anderes als die hier zur Diskussion stehenden provisorischen Verkehrsanlagen. Bei verkehrsregelnden Maßnahmen handelt es sich, wie der Wortlaut bereits deutlich macht, um Verkehrsregelungen, also Beschilderungen oder andere Leiteinrichtungen, die den Verkehr während der verschiedenen Bauphasen auf der neu zu errichtenden oder umzubauenden Verkehrsanlage regelt.

Was allerdings greifen könnte, ist die Einstufung des Provisoriums in eine andere Honorarzone und mit einem reduzierten Leistungsbild. Auch wäre die Anwendbarkeit des § 22 Abs. 2 HOAI genauer zu prüfen.

So könnten die Planungsanforderungen, die für Anlieger und Sammelstraßen in Neubaugebieten in der Regel nach § 54 Abs. 2 in Honorarzone II einzustufen sind, für das dort vorgesehene Provisorium nur eine Einstufung in Zone I erfordern, wenn diese den Wegen im ebenen oder wenig bewegten Gelände mit einfachen Entwässerungsverhältnissen zuzuordnen sind. Auch das Provisorium einer endgültigen innerörtlichen Gleisanlage, die fast immer aufgrund schwieriger innerörtlicher Randbedingungen in der Zone IV einzustufen ist, könnte in Zone III einzuordnen sein, wenn die Planungsanforderungen für das Provisorium geringer sind. Dies wird allerdings eher die Ausnahme sein. Gerade bei Straßenbahnlinien ist es in der Praxis eher so, dass für das Provisorium die gleichen schwierigen Planungsrandbedingungen zu beachten sind wie für die endgültige Planung und diese folglich in der gleichen Honorarzone liegen.

Beim Leistungsbild für die Planung des Provisoriums könnte es in der Vorplanung dann Abstriche geben, wenn auf Variantenuntersu-

chungen verzichtet werden kann oder wenn keine Schallauswirkungen zu untersuchen sind. Auf eine Genehmigungsplanung könnte dann völlig verzichtet werden, wenn das Provisorium keine öffentlich-rechtliche Genehmigung erfordert. Ansonsten wird sich das Leistungsbild grundsätzlich jedoch nicht unterscheiden.

Zu prüfen ist aber auch, ob der § 22 Abs. 2 HOAI (nach § 52 Abs. 8 HOAI) greift. Dieser beinhaltet, dass die Leistungsphasen 1 bis 7 bei im Wesentlichen gleichartigen Verkehrsanlagen nur zu 50 % anzusetzen sind. Die Anwendbarkeit wäre aber nur dann gegeben, wenn tatsächlich im Wesentlichen gleichartige Objekte vorliegen.

Die bisher diskutierte Konstellation der provisorischen Verkehrsanlage in eigener Trasse ist grundsätzlich von der Konstellation der abschnittswise Ausführung in gleicher Trasse und gleichen Planungsbedingungen zu unterscheiden. Die provisorische Verkehrsanlage stellt nämlich dann kein eigenständig abzurechnendes Objekt dar, wenn das Provisorium z. B. bei einer Straßenverkehrsanlage so geplant und ausgeführt wird, dass zunächst nur die Tragschichten hergestellt werden und die Verschleißschicht erst später. Dann liegen keine 2 Objekte vor, eben weil es keine 2 Planungen für 2 Objekte gibt. Hier greift dann ggf. § 21 HOAI, der bei größeren zeitlichen Abständen (hier wird allgemein von mehr als 6 Monaten ausgegangen) vorgibt, dass die Honorare nur für die Planungsleistungen, die mit v. g. zeitlichen Abstand (in der Praxis meist nur die Leistungsphase 8) erbracht werden, dann mit den jeweils eigenen anrechenbaren Kosten pro Abschnitt zu berechnen sind.

#### **Fazit:**

Werden provisorische Verkehrsanlagen in eigener Trasse geplant, liegt grundsätzlich die Planung für ein getrenntes Objekt vor. Die Honorare sind getrennt zu berechnen. Nichts anderes gilt im Übrigen auch, wenn z. B. für die Erstellung einer Abwasserableitung provisorische Druckleitungen für die Abwasserüberleitung im Bauzustand geplant werden.

#### Autoren:

Dipl.-Ing. Peter Kalte,  
Rechtsanwalt Dipl.-Betriebswirt (FH) Michael Wiesner.

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](http://www.ghv-guetestelle.de)

Veröffentlicht im Deutschen Ingenieurblatt, Ausgabe 01-02/2009, Seiten 58 bis 59