



## Honorare bei Brücken!

# Ingenieurbauwerk oder Verkehrsanlage?

Bei Brücken stellt sich die Frage, welcher Teil honorarrechtlich noch zum Ingenieurbauwerk Brücke gehört und wo die Verkehrsanlage beginnt. Bei Straßenverkehrsbrücken dienen Deckschichten und Leitplanken bereits dem Straßenverkehr und sind damit der Straßenverkehrsanlage (§ 45 Nr. 1 HOAI) zuzuordnen. Bei Schienenverkehrsbrücken dienen in gleicher Weise Gleisbett, Schwellen und Schienen bereits dem Schienenverkehr und sind damit der Schienenverkehrsanlage (§ 45 Nr. 2 HOAI) zuzuordnen. Nur die Tragkonstruktion der Brücke stellt jeweils das Ingenieurbauwerk dar.

Die GHV hat folgende 2 Fragen erhalten und wie folgt beantwortet:

**Frage 1:** Ein Auftraggeber hat einen Planer für rd. 3 km einer Straßenverkehrsanlage und einen Planer für eine rd. 100 m lange Brücke für diese Verkehrsanlage beauftragt und möchte wissen, aus welchen anrechenbaren Kosten sich deren Honorare ergeben, insbesondere im Bereich der Brücke.

**Frage 2:** Ein Auftragnehmer soll die Erneuerung der Brückenkappen, die Sanierung des Betons der Tragkonstruktion, die Erneuerung der Deckschicht auf einer rd. 30 m langen Straßenverkehrsbrücke und die Erneuerung der Schutzplanken vor, auf und nach dieser Brücke über eine Länge von rd. 400 m planen. Er möchte wissen, wie viele und welche Objekte er damit im Auftrag hat.

**Vorab:** Die HOAI unterscheidet zwischen konstruktiven Ingenieurbauwerken für Verkehrsanlagen nach § 41 Nr. 6 HOAI und Anlagen des Straßenverkehrs nach § 45 Nr. 1 HOAI oder des Schienenverkehrs nach § 45 Nr. 2 HOAI. Zum erstgenannten gehören die Brücken, über die der Straßen- oder Schienenverkehr geleitet wird, wenn z. B. Täler überspannt werden müssen. Brücken sind damit honorarrechtlich Ingenieurbauwerke, deren Vergütung sich aus den Regelungen der §§ 41 bis 44 HOAI ergibt. Honorare für Verkehrsanlagen ergeben sich aus den Regelungen der §§ 45 bis 48 HOAI. Der allgemeine Teil in den §§ 1 bis 16, 57 und

58 HOAI gilt für beide Leistungsbilder. So bestimmt § 2 Nr. 1 HOAI, dass Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen Objekte sind, und § 11 Abs. 1 HOAI legt fest, dass sich das Honorar für jedes Objekt und damit für Brücken und Verkehrsanlagen getrennt ergibt. Die Rechtsprechung (so insbesondere BGH, Urteil vom 30.09.2004 – VII ZR 192/03) hat schon früher entschieden, dass unterschiedliche Leistungsbereiche der HOAI ein getrenntes Honorar zur Folge haben, und das obwohl Brücken und Verkehrsanlagen eng verbunden sind. So hat der BGH im genannten Urteil ausgeführt: *„Der enge funktionale Zusammenhang ist im Gegenteil typisch für Ingenieurbauwerke bei Verkehrsanlagen und die dazugehörigen Verkehrsanlagen. Auch Brücken, Unterführungen oder Stützmauern sind ohne die Straße, für die sie gedacht sind, funktionslos. Trotzdem müssen alle diese Bauwerke nach den eigenen Vorschriften für Ingenieurbauwerke gesondert abgerechnet werden.“* Trotz der engen Verknüpfung von Brücken und Verkehrsanlagen sind diese als getrennte Objekte mit einem eigenständigen Honorar zu betrachten. Zur Beantwortung der Fragen sind somit „Bauteile“ entweder der Brücke oder der Verkehrsanlage zuzuordnen.

Ein anderer wichtiger honorarrechtlicher Aspekt ist der Vertragsgegenstand für die anrechenbaren Kosten, wenn nur ein „halber Kuchen“ gebacken werden soll. Werden nämlich vertragsgemäß nur Teile z. B. einer Verkehrsanlage geplant, so hat der BGH in einem Urteil vom 11.12.2008 - VII ZR 235/06 entschieden,

dass diese dann Vertragsgegenstand und als eine Verkehrsanlage also ein Objekt zu betrachten sind, und hieraus die anrechenbaren Kosten ermittelt werden. Das ergibt sich aus dem ersten Leitsatz des Urteils, der lautet: *„Die in einem Auftrag enthaltenen Leistungen eines Ingenieurs für eine Anlage des Straßenverkehrs sind gemeinsam abzurechnen. Dies gilt auch dann, wenn der Planungsauftrag nicht umfassend ist, sondern nur Teilplanungsleistungen, die die Planung einzelner Gewerke betreffen, in Auftrag gegeben worden sind.“* Nach Bewertung der GHV ist dieser Gedanke auf alle Leistungsbilder übertragbar, folglich auch auf Ingenieurbauwerke.

**Zur Frage 1:** Der Verkehrsanlagenplaner legt die Verkehrsanlage räumlich fest, in dem er die Höhe durch die Gradienten und die Lage durch die Achse der Verkehrsanlage bestimmt. Diesen Parametern folgt auch die Brücke, die z. B. ein Tal überspannt und die der Brückenplaner als Grundlage für seine Objektplanung heranziehen muss. Er hat die Tragkonstruktion so zu planen, dass am Ende die Verkehrsteilnehmer genau auf der Lage und Höhe fahren, wie vom Verkehrsanlagenplaner gewollt.

Außerhalb der Brücke besteht die Verkehrsanlage aus einer oder mehreren Schotter- und Asphalttragschichten und einer oder mehrerer Asphalt- oder Betondeckschichten. Auf der Brücke besteht die Verkehrsanlage jedoch nur noch aus einer Deckschicht aus Asphalt oder Beton. Die Gradienten bestimmen die Oberkante der letzten Deckschicht und die Achse stellt die Mittellinie über die gesamte Länge der Verkehrsanlage einschließlich der Brücke dar.

Die anrechenbaren Kosten des Verkehrsanlagenplaners bestimmen sich somit zunächst aus § 46 Abs. 1 HOAI und umfassen außerhalb der Brücke alle Kosten der Baukonstruktion, d. h. alle Erdarbeiten und alle Trag- und Deckschichten. Auf der Brücke ist nur noch die Deckschicht Teil der Baukonstruktion der Verkehrsanlage. Weil die anrechenbaren Kosten im Bereich der Brücke damit zunächst sehr gering wären, hat der Ordnungsgeber in § 46 Abs. 4 Nr. 2 HOAI normiert, dass 10 % der Kosten des Ingenieurbauwerks Brücke beim Verkehrsanlagenplaner zusätzlich anrechenbar sind. Das hat der Ordnungsgeber in der amtlichen Begründung zur HOAI 1996 zu dem damals gleichlautenden § 52 Abs. 4 Nr. 2 HOAI 1996 so begründet: *„Die Kosten des Ingenieurbauwerks sind zunächst bei dem Auftragnehmer anzurechnen, der die Grundleistungen für dieses Ingenieurbauwerk nach § 55 übertragen bekommen hat. Gleichwohl muss auch der Auftragnehmer, der die Verkehrsanlage plant das Ingenieurbauwerk in*

*seine Planung einbeziehen. Es erscheint daher gerechtfertigt, einen Vomhundertsatz der Kosten für die Ingenieurbauwerke auch dem Auftragnehmer anzurechnen, dem lediglich Grundleistungen nach § 55 für die Verkehrsanlagen übertragen wurden.“* Die Einbeziehung der Brücke in die Verkehrsanlagenplanung wird also damit vergütet, dass diese zu 10 % anrechenbar wird.

Für den Objektplaner der Brücke ergeben sich die anrechenbaren Kosten aus § 42 Abs. 1 HOAI, enden unterhalb der Deckschicht und umfassen somit noch die Dichtungen und die Schutzschicht aus Gussasphalt. Beides gehört zur Funktion der Brücke, sie dichten diese ab und schützen die Dichtung.

Nichts anderes gilt für eine Schienenverkehrsbrücke und Schienenverkehrsanlage. Auf der Brücke gehören Gleisbett, Schwellen und Schienen zur Schienenverkehrsanlage und Abdichtung und Schutzschichten zur Brücke. Auch hier gehören 10 % der Kosten der Brücke zu den anrechenbaren Kosten des Schienenverkehrsplaners (§ 46 Abs. 2 Nr. 2 HOAI), wenn zwei getrennte Planer tätig sind.

#### **Zur Frage 2:**

Wie in den Vorab-Erläuterungen dargelegt, hat die Rechtsprechung entschieden, dass mit Blick auf die anrechenbaren Kosten Teile einer Verkehrsanlage als eine Verkehrsanlage zu betrachten sind und die Honorartafel mit diesen Kosten maßgeblich ist. Übertragen auf Ingenieurbauwerke hat das zur Folge, dass die Planung von Teilen eines Ingenieurbauwerks das Honorarobjekt ist.

Wie bei der Antwort zur Frage 1 ausgeführt, stellt die Asphaltdeckschicht einen Teil der Verkehrsanlage dar. Das Gleiche gilt für die Schutzplanken; sie dienen nicht der Überbrückung des Tals, und damit der Brücke, sondern dem Verkehr. Das ergibt sich schon daraus, dass diese deutlich über den Bereich der Brücke hinausreichen. Aber auch auf der Brücke dienen diese der Abgrenzung zwischen Fahrzeug- und Fußgängerverkehr, sie schützen also die Verkehrsteilnehmer. Die Brücke könnte ihre Funktion völlig losgelöst von dieser Schutzfunktion erfüllen. Damit liegt ein Objekt Verkehrsanlage vor, bestehend aus den Teilen Deckschicht und Schutzplanken.

Die zu erneuernde Kappe ist baulicher Teil der Brücke, wie auch die restliche Stahlbetonkonstruktion, die zu sanieren ist. Beides sind Teile einer Brücke. Damit liegt ein zweites Objekt vor, nämlich ein Ingenieurbauwerk Brücke als konstruktives Ingenieurbauwerk für eine Verkehrsanlage bestehend aus den zwei Teilen Kappe und Betonsanierung.

Es liegen also 2 Objekte vor, eine Verkehrsanlage und ein Ingenieurbauwerk.

**Fazit:**

Gerade bei den sehr eng miteinander verbundenen Ingenieurbauwerken für Verkehrsanlagen, wie Brücken, Tunnel, Lärmschutzanlagen

oder Bahnhöfen, und den Verkehrsanlagen ist die Abgrenzung im Detail dort, wo die Verkehrsanlage und das Ingenieurbauwerk parallel laufen, schwierig. Hier gilt es eine genaue Zuordnung vorzunehmen, damit die anrechenbaren Kosten konform zur HOAI ermittelt werden können. Die HOAI sieht also eine getrennte Honorarermittlung 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 01-02/2015, Seiten 46 bis 47
----------------------------------------------------------------------------------