

Umbau oder Neubau?

Ein Vollausbau einer Verkehrsanlage ist kein Umbau, aber meist in Honorarzone IV einzustufen!

Wird eine innerörtliche Straße im so genannten „Vollausbau“ ab Planum grundhaft erneuert, liegt kein Umbau nach § 2 Nr. 6 HOAI vor. Ein Umbauzuschlag nach § 35 HOAI greift somit nicht. Liegt diese Erneuerung im Außenbereich einer Stadt oder Kommune, liegt Honorarzone III vor. Liegt sie im Zentrum, liegt mindestens Honorarzone IV vor. Kommen weitere Schwierigkeiten wie sehr hohe verkehrstechnische Anforderungen, sehr schwierige städtebauliche Situation, sehr viele Zufahrten und Zugänge oder steiles Gelände dazu, liegt sogar Honorarzone V vor.

Anfrage 1: Ein Auftraggeber erläutert, dass sein Planer einen Umbauzuschlag bei einer Straßenverkehrsanlage ansetzen will. Dieser würde das damit begründen, dass er die Verkehrsanlage im Bestand zu planen hätte und sehr viele bestehende Zufahrten, Zugänge und diverse Leitungen zu berücksichtigen wären. Im Übrigen stelle er dar, dass er das Honorar benötige, weil der Aufwand deutlich höher sei, als bei einem Neubau auf der grünen Wiese. Seine Einstufung erfolge in die Honorarzone III. Er fragt an, ob dies alles HOAI-konform sei.

Anfrage 2: Ein Auftragnehmer erläutert wütend, dass ihm sein Auftraggeber mitgeteilt habe, dass in seiner Stadt alle Straßenverkehrsanlagen der Honorarzone II zuzuordnen seien. Das sei, so der Auftraggeber, schließlich schon immer so gewesen. Auch er will wissen, ob dies HOAI-konform sei.

GHV vorab:

Für Verkehrsanlagen gilt § 46 HOAI. Dort ist verordnet: *„Die §§ 35 und 36 Absatz 2 gelten entsprechend.“* Folglich gilt § 35 HOAI auch für Verkehrsanlagen. Hier wiederum heißt es: *„Für Leistungen bei Umbauten und Modernisierungen kann für Objekte ein Zuschlag bis zu 80 Prozent vereinbart werden.“* Der Bezug „bei Umbauten“ stellt klar, dass ein Umbauzuschlag dann vereinbart werden kann, wenn tatsächlich

ein Umbau vorliegt. Ob ein Umbau vorliegt, ist wiederum anhand der Begriffsbestimmungen des § 2 HOAI zu prüfen. Dort ist der Umbau wie folgt normiert: *„Umbauten sind Umgestaltungen eines vorhandenen Objekts mit Eingriffen in Konstruktion oder Bestand.“* Es liegt also dann ein Umbau vor, wenn ein Eingriff in die Konstruktion oder den Bestand des bestehenden Objekts erfolgt. Bereits der Wortlaut stellt klar, dass sich der Umbau auf das Objekt selbst bezieht und nicht auf die bestehende Umgebung (siehe dazu auch die Publikation der Autoren im DIB 10/08 zur Technischen Ausrüstung). Das ergibt sich allerdings auch unmittelbar aus der Objektliste lt. Anlage 3 zu § 5 Abs. 4 S. 2 HOAI und dort z. B. in 3.5.3 wo „innerörtliche Straßen“ genannt sind. Da es innerörtlich keine Verkehrsanlage geben kann, wo nicht bereits eine solche vorhanden ist, hat der Ordnungsgeber also deren vollständige Erneuerung als Neubau eines Objekts in der Objektliste vorgesehen. Dabei hat der Ordnungsgeber die Schwierigkeit der Planung einer Verkehrsanlage in bestehender Umgebung (mangels Umbau) in der Höhe der Honorarzone berücksichtigt. Dieser Zusammenhang wird bei der Antwort zur Frage 2 genauer ausgeführt.

Zur Anfrage 1: Auf Nachfrage erläutert der Auftraggeber, dass die Straßenverkehrsanlage in einem Zustand ist, der erfordert, dass der gesamte Oberbau bis zum Planum erneuert werden soll, somit also ein Vollausbau vorliegt. Das begründet sich daraus, dass die unter der Straße liegenden Ver- und Entsorgungsleitungen auch erneuert werden sollen und vom Straßenaufbau deshalb kaum etwas übrig geblieben sei. Auf genauere Nachfrage erläutert der Auftraggeber weiter, dass der Planer seine Planung auf den öffentlichen Bereich beschränken und nicht zusätzlich noch die privaten Einfahrten bearbeiten soll.

Bei dem Vollausbau einer Verkehrsanlage liegt kein Umbau nach § 2 Nr. 6 HOAI, sondern ein Neubau nach § 3 Nr. 3 HOAI vor. Lt. amtlicher Begründung zur HOAI ist zwar das Wesentlichkeitsmerkmal in der Begriffsbestimmung zum Umbau weggefallen. Damit hat der Ordnungsgeber den Anwendungsbereich des Umbaubegriffs bewusst deutlich erweitert. So heißt es in der amtlichen Begründung zur HOAI (BR-Ds. 395/09): „Um auch Änderungen an der vorhandenen Bausubstanz in der Regelung zum Umbauzuschlag mit zu erfassen, wurde zum einen die Definition der Umbauten in § 2 Nummer 6 weiter gefasst ...“ Der Ordnungsgeber hat also ausgeführt, dass Än-

derungen an der vorhandenen Bausubstanz zum Umbau führen, und die Definition durch den Wegfall des Begriffs „wesentlich“ erweitert. Der Ordnungsgeber verlangt allerdings immer noch, dass das Objekt umgestaltet wird, wenn auch nur mit unwesentlichen Eingriffen in Konstruktion oder Bestand. Wenn aber von dem vorhandenen Objekt gar nichts mehr übrig bleibt, wird gerade keine vorhandene Bausubstanz mitverarbeitet und es erfolgt keine Umgestaltung und kein Eingriff in die bestehende Konstruktion. Es gibt also keinen Bestand mehr, der verändert werden kann. Wird das Objekt neu erstellt, liegt kein Umbau vor. Folglich fehlt die Voraussetzung für einen Umbauzuschlag nach § 35 HOAI.

Allerdings dürfte im vorliegenden Fall die Honorarzone III unzutreffend sein und die Honorarzone IV zutreffen. Die vielen genannten Zwangspunkte sind nach grundsätzlicher Einschätzung als schwierige städtebauliche Situation zu bewerten, so dass die Honorarzone IV greifen dürfte. Der Auftraggeber teilte der GHV mit, dass er sich mit dem Auftragnehmer so geeinigt habe, dass dieser keinen Umbauzuschlag erhält und die Maßnahme in der Honorarzone IV eingestuft werde. Der Auftragnehmer sei einverstanden gewesen, weil er ein angemessenes Honorar erhalten würde.

Zur Anfrage 2: Für innerörtliche Straßenverkehrsanlagen liefert die Objektliste lt. Anlage 3 zu § 5 Abs. 4 S. 2 folgende Bewertungen:

Honorarzone	Objekte innerörtlicher Straßenverkehrsanlagen
I	Keine
II	Anlieger- und Sammelstraßen in Neubaugebieten
III	innerörtliche Straßen, soweit nicht in Honorarzone II, IV oder V erwähnt
IV	innerörtliche Straßen mit hohen verkehrstechnischen Anforderungen oder in schwieriger städtebaulicher Situation
V	innerörtliche Straßen mit sehr hohen verkehrstechnischen Anforderungen oder in sehr schwieriger städtebaulicher Situation

Allein daraus lässt sich die Anfrage 2 bereits beantworten. Es gibt keine Stadt oder Kommune, bei der alle Straßen in Honorarzone II einzustufen sind. Im Gegenteil: Nur Anlieger- und Sammelstraßen in Neubaugebieten sind nach der Objektliste der HOAI in der Honorarzone II verordnet. Insoweit ist die emotionale Reaktion des Auftragnehmers verständlich. Der Auftraggeber scheint bei allen Straßen aus der Vergangenheit heraus zu argumentieren. Irgendwann (im Extremfall vor Entstehung der Stadt) war tatsächlich jede neue Straße in Honorarzone II einzustufen. Denn dann war jede Stadterweiterung eine Erweiterung durch ein Neubaugebiet. Solche Straßenverkehrsanlagen „auf der grünen Wiese“ sind in der Regel

zutreffend in der Honorarzone II zuzuordnen. Dies gilt aber nur für solche Verkehrsanlagen. Soweit eine normale innerörtliche Straße, also keine in einem Neubaugebiet, ohne eine Besonderheit vorhanden ist, liefert die Objektliste gem. Anlage 3 zur HOAI bereits die Honorarzone III. Wenn hohe verkehrstechnische Anforderungen oder eine schwierige städtebauliche Situation hinzu kommen, liegt bereits Honorarzone IV vor. Dies gilt auch für den Fall der Anfrage 1. Durch die Verbindung mit dem logischen „oder“ genügt bereits das eine oder das andere. Damit lassen sich grundsätzlich alle innerörtlichen Straßen, die z. B. keinem früheren Neubaugebiet entsprechen, der Honorarzone IV zuordnen. Kommen weitere An-

forderungen hinzu, nämlich sehr hohe verkehrstechnische Anforderungen, oder eine sehr schwierige städtebauliche Situation (beengte, dichte Bebauung mit sehr vielen Zufahrten und Zugängen und sehr vielen Versorgungsleitungen), liegt Honorarzone V vor. Das wäre grundsätzlich in allen Stadtzentren gegeben.

Fazit:

1. Ein Umbau einer Verkehrsanlage liegt grundsätzlich nur dann vor, wenn kein

Vollausbau stattfindet oder vorhandene Bausubstanz mitverarbeitet wird. Ist kein Umbau gegeben, liegt meist Honorarzone IV vor.

2. Nur Straßen auf der grünen Wiese in Neubaugebieten sind der Honorarzone II zuzuordnen. Normale Straßenerneuerungen sind Honorarzone III. Kommen weitere Anforderungen dazu, kann die Honorarzone IV, bei sehr hohen Anforderungen die Honorarzone V, gegeben sein.

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.
Viktoriastraße 28
68165 Mannheim
Tel: 0621 – 860 861 0
Fax: 0621 – 860 861 20

Veröffentlicht im Deutschen Ingenieurblatt, Ausgabe 07-08/2012, Seiten 50 bis 51
