



Dr. Mario Marti,
Rechtsanwalt bei Kellerhals
Anwälte, Bern, und
Baurechtsspezialist

Wir waren vor rund 12 Jahren mit der Bauleitung in einem Hochbauprojekt mandatiert. Nun kam es zu einem Deckeneinbruch, und es stellt sich heraus, dass die damalige Realisierung mangelhaft war. Die Bauherrschaft wirft uns ungenügende Bauaufsicht vor und verlangt Schadenersatz. Müssen wir uns nach so langer Zeit darauf einlassen?

Sie sprechen das Thema der Verjährung an. Grundsätzlich gilt der Bauleitungsvertrag als Auftrag. Dessen unsorgfältige Erfüllung kann zur Schadenersatzpflicht führen, wenn sie ursächlich für einen beim Auftraggeber eingetretenen Schaden ist. Ein solcher Schaden scheint vorliegend unbestritten zu sein, und die (Mit-)Verursachung des Schadens infolge mangelhafter Bauaufsicht steht zumindest zur Debatte. Kann also eine Schadenersatzpflicht mit Hinweis auf Verjährung zurückgewiesen werden? Grundsätzlich gilt für Ansprüche aus einem Auftragsverhältnis eine Verjährung von 10 Jahren (Art. 127 OR). Stehen Mängel an einem Bauwerk zur Debatte – wie vorliegend –, kommt allenfalls die nur fünfjährige Verjährung von Art. 371 Abs. 2 OR respektive von Art. 1.11.2 der LHO SIA 102/103/108 zur Anwendung. Hier stellt sich die Frage, wann die Verjährung zu laufen beginnt. Ist nun der Zeitpunkt der Sorgfaltspflichtverletzung (vor 12 Jahren) oder der Eintritt des Schadens (heute) massgebend? Art. 1.11.1 der LHO SIA hält fest, dass die zehnjährige Verjährung «ab dem Zeitpunkt der schädigenden Handlung» läuft. Bei Werkmängeln beginnt die Frist mit der Abnahme des Werkes. Die heute herrschende Lehre stellt die Vertragsverletzung auf Beginn des Fristenlaufs und nicht auf den Eintritt des Schadens. Dies kann – wie vorliegend – die etwas schwer verständliche (und teilweise kritisierte) Konsequenz haben, dass ein Schadenersatzanspruch bereits verjährt ist, bevor überhaupt ein Schaden eintritt.

Haben Sie eine Frage an unseren
Rechtsexperten? Mailen Sie diese an
redaktion@diebaustellen.ch

Der grösste Bahnhof der Welt

Grosser Bahnhof für den grössten Bahnhof. Das New Yorker Grand Central-Terminal wird Anfang Februar 100 Jahre alt. Es ist Verkehrsknoten und Touristenattraktion zugleich. Text: Beat Matter, sda

Vorneweg der Schweizer Vergleichswert. Der Zürcher Hauptbahnhof – der grösste Schweizer Bahnhof und einer der meistfrequentierten Bahnhöfe weltweit – ist dem Grand Central-Bahnhof in New York in fast allen Dimensionen unterlegen. So verfügt er zum Beispiel nur über 26 Gleise. Oder es werden täglich nur rund 400'000 Reisende gezählt, wobei er damit respektabel mithalten kann. Aber – und das ist in diesem Fall fast schon eine triumphale Erwähnung wert – der Zürcher Hauptbahnhof ist offenbar älter. Eröffnet am 9. August 1847, ist der Zürcher Bahnhof in seiner allerersten Version um über 60 Jahre älter als der Grand Central-Bahnhof in New York. Aber dieser feiert nun einmal Geburtstag – und dieser ist nun einmal der grösste Bahnhof der Welt.

Das meistbesuchte Gebäude

In der Mega-City New York ist nicht das Empire State Building, das Rockefeller Center oder der Madison Square Garden das meistbesuchte Gebäude – sondern der Bahnhof. Er wird von Touristen öfter besucht als Notre Dame, Louvre, Grosse Mauer oder sämtliche Disney-Parks. Der Bahnhof hat zwar 67 Gleise und damit wohl mehr als jeder andere in der Welt. Doch nicht ein einziger Fernverkehrszug fährt mehr aus dem Palast an der 42. Strasse. Dafür aber Vorortzüge mit täglich Hunderttausenden Pendlern. Die offene Internet-Enzyklopädie Wikipedia nennt ein tägliches Aufkommen von 500'000 Fahrgästen. Hinzu kommen Touristen, die das Bauwerk Bahnhof bestaunen wollen: 21,6 Millionen pro Jahr, errechnete ein Fachmagazin. Der Louvre in Paris hat nicht einmal halb so viele.

Durch Unfall zum Fortschritt

New York hatte bereits im 19. Jahrhundert eine (Dampf-)Eisenbahn. 1902 kam es zu einem Unfall mit Folgen. Als in den vollgequalmten Tunneln unter New York zwei Züge zusammenstiessen, starben 17 Menschen. Eine Woche später wurde ein Plan vorgelegt für elektrische Züge – und einen neuen Bahnhof. Den Wettbewerb dafür gewann das Architekturbüro Reed and Stem – Reeds Schwester war mit dem Vizepräsidenten des Baukomitees verheiratet. Später kam noch das Büro Warren and Wetmore dazu – Warren war der Cousin von Eisenbahnchef William Vanderbilt. Man darf wohl von Vetterwirtschaft sprechen. Was jedoch am 2. Februar 1913 eröffnet wurde, überzeugte.

Der Bahnhof wurde künftig in einem Atemzug mit internationalen Glanzlichtern der Architektur genannt. Das vornehme Hotel Waldorf-Astoria hatte ein eigenes Gleis, und im Bahnhof waren ein Kino, eine Galerie und sogar eine Kunstschule. Doch bald verlor der Bahnverkehr an Wichtigkeit. 1967 sollte der Bau gar abgerissen werden – doch die New Yorker, allen voran Präsidentenwitwe Jacqueline Kennedy, wehrten sich dagegen. Grand Central blieb, wurde jedoch umgebaut, und es wurde ein 55-stöckiges Gebäude daraufgebaut. Erst 1976 wurde der Bau unter Denkmalschutz gestellt.

Doch das Gebäude verfiel. 1990 begann schliesslich die Sanierung für 600 Millionen Dollar. Sie dauerte acht Jahre, und die Eröffnung der neuen Grand Central war so glanzvoll wie 85 Jahre zuvor. ■