



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

Jetzt wurde eine neue Subunternehmerhaftung für das Baugewerbe eingeführt. Inwiefern sind wir als Planungsbüro davon betroffen?

Die neue Solidarhaftung gilt ausschliesslich für Betriebe des Bauhaupt- und des Baunebengewerbes. In diesen Branchen können Erstunternehmer neu zivilrechtlich für die Arbeitnehmerforderungen belangt werden, sofern die in der Schweiz geltenden minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen von einem Subunternehmer nicht eingehalten werden. Der Erstunternehmer kann sich einer allfälligen Haftung entziehen, wenn er nachweist, dass er bei jeder Weitervergabe der Arbeiten innerhalb der Auftragskette die nach den Umständen gebotene Sorgfaltspflicht bezüglich Einhaltung der Lohn- und Arbeitsbedingungen angewendet hat.

Das neue Recht richtet sich explizit an das Bauhauptgewerbe und das Baunebengewerbe. Die Planer sind nicht angesprochen und haben keine neuen Pflichten zu übernehmen. Das Gesetz spricht die Planer auch nicht indirekt an: Die Organisations- und Überwachungspflichten liegen beim Unternehmer. Natürlich könnte ein Bauherr im Planervertrag mit dem Planer vereinbaren, dass letzterer gewisse Aufgaben bezüglich der Subunternehmerkette wahrzunehmen hat. Dies müsste aber im Rahmen eines zu honorierenden Zusatzauftrages erfolgen. Einen Unterstützungsauftrag des Unternehmers müsste der Planer schon allein wegen seiner vertraglichen Bindung zum Bauherrn ablehnen. Einzig wenn – ausnahmsweise – der Planer als TU auftritt und in dieser Funktion einen Werkvertrag mit dem Unternehmer abschliesst, dürfte er auch von der neuen Subunternehmerhaftung betroffen sein. In diesem Fall ist also besondere Vorsicht walten zu lassen.

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

Der erste interkontinentale Tunnel der Welt

Das Vorhaben war schon an verschiedenen Stellen angedacht. Jetzt ist es in Istanbul gelungen. Erstmals wurden zwei Kontinente mit einem Tunnel verbunden.

Text: Beat Matter

In den letzten 20 Jahren ist die Welt kleiner geworden. Nicht kleiner im geometrischen und geografischen Sinn. Aber kleiner in dem Sinne, dass die Distanzen leichter überwunden werden können.

Auf der einen Seite die kommunikativen Distanzen: Die Informationstechnik hat in den vergangenen zwei Jahrzehnten Fortschritte gemacht, die dafür sorgen, dass man die ganze Welt in der Hosentasche tragen kann. In einem Kästchen von 10×5×0,5 Zentimetern.

Auf der anderen Seite die physischen Distanzen: Das globale Verkehrsnetz ist heute so dicht wie nie zuvor. Ausgebaute Fluglinien, ausgebaute Autobahnen, ausgebaute Zugstrecken. Und das Reisen ist mittlerweile (z. B. für Schweizer) recht erschwinglich geworden.

Trotzdem gibt es eine geografische Einheit, die nach wie vor als «gross» wahrgenommen wird: Der Kontinent. Die Grenzen eines Kontinents zu überschreiten und einen anderen Kontinent zu betreten ist doch mehr, als mal schnell nach München zum Oktoberfest zu rasen. Richtig spektakulär wird es, wenn Kontinente durch Bauwerke verbunden werden. Das gilt dann, selbst wenn die entsprechenden Kontinentalplatten recht nahe beieinander liegen, eine Gewaltsleistung. So auch in Istanbul, wo vor wenigen Wochen eine solche Kontinentalverbindung mit viel medialem Tamtam gefeiert wurde. Im Projekt «Marmaray» wurde der Bosphorus untertunnelt. Es ist weltweit die erste Tunnelverbindung zwischen zwei Kontinenten. Am 29. Oktober, dem 90. Gründungstag der türkischen Republik, wurde der Tunnel eingeweiht.

Altes Vorhaben

Der Bosphorus-Tunnel ist keine Idee aus dem modernen High-Tech-Zeitalter. Bereits

Mitte des 19. Jahrhunderts, noch im Osmanischen Reich also, hegte man den Traum. Aufgrund der technischen und finanziellen Herausforderungen wurde das Vorhaben mehrfach verworfen. Und kam immer wieder auf.

Erst wurde es mit einer Studie von 1987. Istanbul war stark gewachsen und drohte im Pendlerverkehr zu ersticken. Trotzdem dauerte es wiederum bis ins Jahr 1998, bis aufgrund eines weiteren Gutachtens beschlossen wurde, den Bosphorus-Tunnel zu realisieren.

Realisierbar wurde das komplexe und teure Projekt wohl, weil es die Sehnsucht des internationalen Handels weckt. Der Fluss-Tunnel ist Herzstück einer Schienenstrecke, die irgendwann im Endausbau fast 80 Kilometer lang sein soll und erstmals Europa und Asien mit einer Normalspur verbindet. Offenbar hegt man da und dort den Wunsch, die Linie möge «eine neue Ära der Seidenstrasse einläuten», wie man in einer Nachricht von SRF liest. Die Hoffnungen spiegeln sich in der Finanzierung des Tunnel-Projekts: Die zumindest offiziell 2,5 Milliarden werden von der Europäischen Investitionsbank und der Japanischen Bank für internationale Zusammenarbeit getragen.

Fertiggestellt und in Betrieb genommen wurde jetzt – nach zahlreichen Verzögerungen – aber erst der 13,6 Kilometer lange Bosphorus-Tunnel sowie die städtischen Anschlüsse. Die S-Bahn, die in 56 Metern Tiefe durch die am Flussgrund verankerte Doppelröhre fährt, zirkuliert im 2-Minuten-Takt und soll stündlich 75'000 Menschen befördern können. ■