



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

Wir haben im Planervertrag ein Pauschalhonorar vereinbart. Im Verlauf des Projektes stellt sich heraus, dass weitere Gewerke zu bearbeiten sind und die Baukosten deutlich höher sind. Der Bauherr verweigert uns aber einen Honorarnachtrag. Zu recht?

Pauschalhonorare können Vor- und Nachteile haben und sie werfen immer wieder Fragen auf! Die Vereinbarung eines Pauschalhonorars scheint nur dann ratsam, wenn die dafür zu erbringende Leistung sehr genau umschrieben werden kann. Es muss den Parteien im Zeitpunkt des Vertragsschlusses genau bewusst sein, welche Leistungen vom Pauschalhonorar umfasst sind (und welche eben nicht). Es empfiehlt sich deshalb, im Vertrag die Leistung exakt zu definieren (Ausgangslage, Zielsetzung, betroffene Gebäude/Gewerke usw., Schnittstellen, Terminprogramm, Planerleistungen/Phasen unter Verweis auf SIA LHO sowie weitere relevante Randbedingungen). Will der Planer im Nachhinein ein Zusatzhonorar geltend machen, hat er darzulegen, dass die fragliche Leistung ausserhalb des im Vertrag vereinbarten liegt. Je konkreter der ursprüngliche Leistungsbeschrieb, desto einfacher wird ihm dies gelingen. Soll das Honorar über die Baukosten bestimmt werden, ist im Vertrag festzulegen, zu welchen Regeln eine Anpassung erfolgt. Aus Planersicht empfehlen sich eine Abrechnung anhand der Schlussabrechnung und der Verzicht auf eine Pauschalierung in einer frühen Phase. So oder anders: Ein zentraler Punkt ist die Kommunikation! Es ist verständlich, wenn sich ein Bauherr gegen einen Nachtrag ausspricht, wenn er erst am Ende des Projektes damit überrascht wird. Änderungen am Leistungsprogramm sind vielmehr zeitnah, umfassend und transparent darzulegen, so dass der Bauherr jederzeit Kenntnis über den Stand der Planung und die zu erwartenden Kosten hat. ■

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

Die grössten Flughäfen der Welt

Mobilität ist das Kulturgut der Jetztzeit. Flughäfen werden zu Ausstellungshallen dieser Kultur. Dass es dabei auch um Rekorde und Gigantismen geht, versteht sich.

Text: Beat Matter

An einem frühen Frühlingssonntag im März sprang dem Leser einer Sonntagszeitung die doppelseitige Schlagzeile entgegen: «Die Höhenflüge der Architekten.» In der Unterzeile wurde unter anderem der «kühnste Flughafen der Welt» angekündigt. «Stararchitekten verwirklichen ihre Träume», hiess es weiter.

Tatsächlich kursieren immer wieder Visualisierungen von spektakulären Flughäfen, die häufig namhafte Architekten – gerne ist es Norman Foster – sich ausgedacht haben. Einem Klischee entsprechend erträumt sich so mancher Architekt, ein Museum entwerfen zu können. Es sind attraktive Projekte für kulturschaffende Architekten – weil die Gebäude schliesslich von einem kulturaffinen Publikum genutzt und bestaunt werden. Nun sei die Frage erlaubt, ob in einer Zeit, in der das Mobilsein quasi zum Kulturgut geworden ist, Flughäfen zu Museen der dauermobilen Gesellschaft werden? Und somit zu einer neuen Attraktion für Architekten?

Atlanta ist Spitzenreiter

Die Visualisierung des «kühnsten Flughafens der Welt» in jener Sonntagszeitung zeigte ein Luftbild des – von Norman Foster – geplanten neuen Flughafens in Mexico City. Wie es in dem kleinen Beitrag hiess, soll die Realisierung des Flughafens bereits diesen Sommer starten. Im Jahr 2020 könnte dann das erste Flugzeug starten. Der Flughafen werde einzigartig, kündigte Foster an, nachdem er gemeinsam mit dem lokalen Büro Fernando Romero den Wettbewerb gewonnen hatte. Tatsächlich soll der 555'000-Quadratmeter-Terminal von einer innovativen, gewölbeartigen Stahl-Glas-Konstruktion überspannt werden. Die Konstruktion sieht auf den Bildern organisch, kreativ und verspielt aus. Daneben sind auch die Dimensionen beeindruckend. Rund 7 Milliarden Dollar sollen in das Projekt investiert werden. 120 Millionen Passagiere sollen nach Fertigstellung jährlich

abgefertigt werden können. Damit wäre der neue Flughafen in Mexico City – gemessen an den Passagierzahlen und den heutigen Vergleichswerten – der mit Abstand grösste Flughafen der Welt. Allerdings könnten ihm andere Riesen-Airport-Projekte den Rekord vor der Nase wegschnappen.

Nach Passagierzahlen ist heute der Hartsfield-Jackson-Flughafen in Atlanta der grösste Flughafen der Welt. Rund 95 Millionen Passagiere starten oder landen dort jährlich. Auf Atlantas Fersen ist der Hauptstadtflughafen in Peking mit zuletzt knapp 84 Millionen Passagieren. Dahinter rangiert mit London Heathrow der erste europäische Airport – mit gut 72 Millionen Passagieren jährlich. Der Flughafen in Peking zeichnete sich in den letzten Jahren durch einen massiven Passagierzuwachs aus. Das könnte sich ändern, wenn ungefähr 2018 südlich von Peking ein neuer Flughafen – des Büros Norman Foster – eröffnet wird mit einer Kapazität von 200 Millionen Passagieren. Zum Vergleich: Am Flughafen Zürich verkehren jährlich rund 25 Millionen Passagiere.

US-Dominanz nach Flugbewegungen

Sortiert man die Riesenflughäfen beispielsweise nach der Anzahl Flugbewegungen, präsentiert sich die Rangliste anders, mit gleichem Leader. Nach Flugbewegungen gehen die ersten sieben Plätze in die USA, unter den ersten 20 figurieren 14 US-Airports. Atlanta steht mit rund 950'000 Flugbewegungen pro Jahr auf Platz 1, gefolgt von Chicago und Dallas mit 880'000 bzw. 650'000 Flugbewegungen. Peking ist hier mit gut 500'000 Flugbewegungen noch weit weg vom Spitzenplatz.

Der sich im Bau befindende Flughafen Berlin Brandenburg «Willy Brandt» hegt übrigens keine Rekord-Ambitionen. Wobei er im Ranking der Airport-Baudebakel vermutlich Chancen hätte. ■