



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

Wir haben für eine Vergabebehörde eine Unternehmenssubmission vorbereitet. Gegen den Zuschlag hat ein Anbieter Beschwerde geführt. Das Gericht gewährte die aufschiebende Wirkung nicht, worauf die Beschwerde zurückgezogen wurde. Der Vergabebehörde sind Anwaltskosten entstanden. Nun fordert die Vergabebehörde, dass wir diese Kosten tragen, da wir für die Ausschreibung verantwortlich seien. Geht das?

Sie können für solche Kosten haftbar sein, wenn die Vergabebehörde nachweisen kann, dass ihr ein Schaden entstanden ist (hier: Anwaltskosten) und dass hierfür eine Vertragsverletzung Ihrerseits verantwortlich ist. Zentral ist also die Frage, ob die von Ihnen vorbereitete Ausschreibung mangelhaft war. Dies wäre wohl der Fall, wenn sie rechtswidrige Anordnungen enthält. Eine Vertragsverletzung kann auch vorliegen, wenn Sie im Rahmen der Analyse der Angebote unsorgfältig gehandelt haben. Wenn Sie zum Beispiel bei der Prüfung eines Angebots eine Referenz nicht berücksichtigen und deswegen den Anbieter unrecht schlecht benoten, handeln sie unsorgfältig. Daraus können Sie haftbar werden. Umgekehrt dürfte in der Regel dann keine Vertragsverletzung vorliegen, wenn ein Gericht einen Ermessensentscheid anders fällt. Zu beachten wäre stets auch, ob die Vergabebehörde zumindest eine Mitverantwortung trifft, wenn sie unzulässige Vorgaben einer Ausschreibung nicht erkennt und korrigiert. Schliesslich wäre zu prüfen, ob Vertragsverletzung eine werkvertragliche Pflicht betrifft und ob deswegen eine Mängelrüge erforderlich ist.

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

Ab durch die Mitte

Wenn der Platz für den Infrastrukturausbau knapp ist, entstehen kreative Ideen, wie man Engpässe umgehen kann. In Asien gibt es Beispiele, die zeigen, dass es auch Wege durch die Mitte gibt.

Text: Beat Matter

Letzten Sommer ging eine Nachricht in der Schweiz herum wie ein Lauffeuer. «Astra prüft Bau einer doppelstöckigen Autobahn», titelte SRF. «Gibt es im Limmattal bald eine doppelstöckige Autobahn?», fragte der Blick. «Das taugen die Alternativen zur doppelstöckigen Autobahn», erklärte Watson neunmalklug. Konkret ging es um den Ausbau der Autobahn A1. Deren Trasse führt auf einem Teilstück im Limmattal durch ein Flachmoor, weshalb man kaum weiter in die Breite bauen könne, wie es auf den verschiedenen Nachrichtenportalen hiess.

Die Nachricht hatte etwas Unwirkliches. Deshalb fragte die NZZ etwas später bei Astra-Direktor Jürg Röthlisberger nach: «Die doppelstöckige Autobahn im Limmattal war nicht ernst gemeint, oder?» Dieser aber betonte: «Doch. Wenn seitlich Fläche fehlt, muss ein Ingenieur darauf kommen, in die Höhe oder die Tiefe zu gehen. Auf grosse Distanzen wird man das kaum umweltverträglich hinbringen, aber vom Limmattalerkreuz zwei, drei Kilometer nach Westen wäre eine Option. Ob das mehrheitsfähig ist, werden wir sehen. Aber Denkverbote wollen wir nicht aufstellen.» Im Zuge des Bevölkerungswachstums und des weiter zunehmenden Mobilitätsbedürfnisses stellt sich landauf, landab mit Nachdruck die Frage, wie und wo auf den knappen Flächen die Verkehrsinfrastrukturen ausgebaut werden können. Angesichts dieser Herausforderungen ist es begrüssenswert, dass auch kühne bis unkonventionelle Ideen auf den Tisch kommen. Solche wie in Zürich etwa, wo die Durchmesserlinie von Altstetten via Hauptbahnhof nach Oerlikon zu guten Teilen unter die gebaute Stadt gezogen wurde. Oder solche auch wie das Logistiksystem Cargo sous terrain, das der Frage nachspürt, wie Transportaufgaben künftig anders abgewickelt werden könnten, ohne

bereits Gebautem ins Gehege zu kommen.

Kreative asiatische Lösungen

Beengte Verhältnisse sind keine schweizerische Exklusivität. Nein, in gewissen rasant wachsenden Weltmetropolen dürften sich die Herausforderungen sogar noch viel deutlicher manifestieren. Ein faszinierendes Beispiel, zu welcher kreativen Lösungen die Problematik führen kann, gibt es in Osaka zu bestaunen. Dort nämlich verläuft seit 1992 ein Arm einer mehrspurigen Hochstrasse direkt durch ein Hotel- und Seminargebäude hindurch. In einem TV-Beitrag aus dem Jahr 2017 präsentierte und erklärte der Gebäudemanager einem Reporter des Pro-7-Formats Galileo die «Inhouse»-Autobahn. Diese führt auf Höhe der sechsten bis achten Etage durch das Gebäude, umzingelt von Stützen für die oberen Geschosse. Mehrere Stahl- und Dämmschichten sorgen dafür, dass der Strassenlärm im Gebäude erträglich ist. Berührungspunkte zwischen der Strassenkonstruktion und dem Gebäude gibt es – bis auf eine Notfallleiter – keine. Der Manager erklärt dies mit Erdbebensicherheit. In der ersten Bauphase seien zunächst konventionell fünf Geschosse realisiert worden. Dann seien die Stützen sowie die Strasse eingefädelt worden, daraufhin konnte der Bau der oberen Geschosse fortgesetzt werden. Fünf Jahre habe der aufwendige Bau gedauert. Fragt sich bloss, wie es zu dieser Lösung kam. Grund dafür waren nicht primär beengte Verhältnisse, sondern vielmehr Engstirnigkeit. Der Grundbesitzer war nicht bereit, dem Strassenbetreiber sein Grundstück zu verkaufen. Der «Durchschuss» war der einzige Kompromiss, auf den sich beide Parteien einigen konnten. Der Strassenbetreiber zahlt nun monatlich 15'000 Franken Miete für die drei Etagen, die seine Strasse im Hochhaus belegt. ■