



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

Wir sind Gebäudetechnik-Fachplaner und haben ein Generalplanermandat für ein komplexes Hochbauprojekt. Die meisten Planungsarbeiten erbringen wir selber; für die Bereiche Bauingenieur und Elektroplanung ziehen wir Subplaner bei. Nun möchte der Bauherr, dass wir auch den Geologen als Subplaner in unser Team einbauen. Wir haben dabei ein ungutes Gefühl!

Sie sprechen die vertragliche Struktur in komplexen Projektorganisationen an; diese kann gerade bei Generalplanermandaten heikle Fragen aufwerfen. Grundsätzlich bestehen viele Gestaltungsmöglichkeiten. Jede Variante hat ihre spezifischen Vor- und Nachteile. Aus der Sicht des Bauherrn ist der Wunsch, dass Sie auch den Geologen als Subplaner beziehen, verständlich, denn so entledigt er sich in diesem Punkt seiner direkten Bauherrenaufgabe. Für Sie kann dieses Konstrukt indessen nachteilig sein, da Sie direkt für den Geologen verantwortlich sind; das heisst, gegenüber dem Bauherrn haften Sie für die korrekte Erbringung der geologischen Dienstleistungen und Sie müssten im Schadenfall auf den Geologen Rückgriff nehmen. Aus dieser Optik wäre es für Sie sinnvoller, wenn der Bauherr den Geologen direkt mandatieren würde. Damit bestünde eine direkte vertragliche Verbindung zwischen Bauherr und Geologe, ohne dass Sie – als fachfremde Stelle – dazwischengeschaltet wären. Das Anliegen des Bauherrn, den Geologen nicht führen zu wollen, können Sie aufnehmen, indem im Ihrem GP-Vertrag vorgesehen ist, dass Sie die entsprechende Tätigkeit – namentlich die Koordination – in Vertretung des Bauherrn übernehmen. Damit bleiben Sie zwar in der Verantwortung bezüglich der Projektorganisation (Koordination usw.), nicht aber bezüglich des Inhalts der geologischen Arbeit. ■

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

Die erste voll elektrifizierte Alpenbahn

Vor genau 100 Jahren wurde die Lötschbergbahn mit dem alten Lötschbergtunnel in Betrieb genommen. Die Strecke war von Anfang an elektrifiziert, während die SBB noch mit Dampf fuhren. Text: Beat Matter

Am 28. Juni 1913 fand die grosse Eröffnungsfeier der Lötschberglinie und des Lötschbergtunnels statt. 800 Gäste aus der Schweiz und aus dem Ausland waren zu dem Fest geladen. Die Lötschberglinie war die erste Alpenbahn, welche voll elektrifiziert war. Eine Rekordleistung im Gewand einer Pioniertat. Zu jener Zeit waren die SBB-Züge noch mit Dampf unterwegs. Der visionäre Entscheid der Bauherren, bei der Linie auf Strom zu setzen, sollte nie bereut werden.

Die Lötschberglinie war eine Trotzreaktion der Berner auf die Eröffnung der Gotthardlinie im Jahr 1882. Der Kanton Bern befürchtete, durch Etablierung der Gotthard-Route definitiv vom Gütertransit auf der Nord-Süd-Achse abgeschnitten zu werden. Die Angst trieb sie zur Idee, eine alternative Route zu entwickeln. Eine zweite Nord-Süd-Achse.

Die Zeit drängte. Denn es gab die berechtigte Befürchtung, dass die Ostschweizer und Bündner ebenfalls eine alternative Route zum Gotthard ausheckten. Auch sie hätten es gerne gesehen, wenn mehr Gütertransport durch ihr Gebiet transportiert worden wäre.

Trotzdem: Bevor die Berner einen Entschluss fassten, gab es ein längeres Hin und Her über die konkrete Routenführung. Erst im Jahr 1906 fällte das Berner Parlament den Entscheid für die heutige alte Lötschberg-Route.

Ausländisches Geld, ausländische Arbeit

Weil der Bund kein Interesse daran hatte, zwei Nord-Süd-Achsen parallel zu unterhalten, stellte sich für die Berner die Frage, wie ihre Lötschberg-Route finanziert werden sollte. Eine Entwicklung direkt an der Grenze zur Schweiz führte zur Lösung: Die Franzosen hatten im Jahr 1871 das Elsass an das Deutsche Reich verloren. Somit war Frankreich vom direkten Zugang zu Basel abgeschnitten,

dem Ausgangspunkt für die Durchquerung der Schweiz auf der Gotthard-Route. Um nicht über Neu-Deutsches-Gebiet verkehren zu müssen, waren die Franzosen auf der Suche nach Alternativen. Und hatten entsprechend offene Ohren für das Berner Vorhaben. Mit Delle, einem französischen Grenzörtchen am äussersten Zipfel des Kantons Jura, fand man einen neuen geeigneten Übergangsort. Und man kam auch in der Frage der Finanzierung überein. Schliesslich wurde die Lötschberglinie mitsamt dem Lötschbergtunnel zu beträchtlichen Teilen mit Geld von französischen Banken finanziert.

Gebaut wurde schliesslich zwischen 1906 und 1913. Wie das Kapital stammte auch die Arbeiterschaft zum grössten Teil aus dem Ausland. Mehrere Tausend Italiener waren auf den Baustellen der Lötschbergbahn tätig. Während der Realisierung starben 116 Menschen, allein 25 von ihnen wurden 1908 im Tunnel begraben, als beim Versuch der Unterquerung des Gasterntals bei einer Sprengung Wasser und Schlamm einbrach. Aufgrund des Unfalls wurde die Linie des Tunnels angepasst. Am 31. März 1911 erfolgte der Durchstich.

Finanzielle Sorgen

Die Geschichte der Lötschbergbahn ist geprägt von finanziellen Sorgen. Immer wieder mussten Sparprogramme und Sanierungen durchgestanden werden. Mit zwei Weltkriegen, einer Wirtschaftskrise und der rasanten Etablierung des Automobils war das Umfeld für eine private Bahnlinie denkbar schwierig. So ist es geblieben. Erst im vergangenen Jahr hat die BLS ihr letztes Sparpaket kommuniziert. Nichtsdestotrotz wird dieses Jahr die Pionierbahn gefeiert. ■