

Zeitschrift: Tec21

Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein

Band: 138 (2012)

Heft: 37: Seeufer planen

Vereinsnachrichten: SIA

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

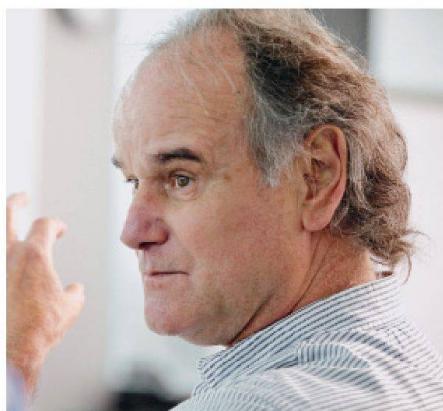
«CONTAINER HABEN KEINE STIMME»

Ausgelöst durch die anstehende Eröffnung des Gotthardbasistunnels hat sich eine Gruppe von Planern und Politikern in den letzten Jahren mit der sich zuspitzenden Problematik des Güterverkehrs auf der Nord-Süd-Achse befasst. Ihren Vorschlag einer teilweisen Entflechtung des Personen- und Güterverkehrs stellt der SIA nachfolgend zur Diskussion.

Sonja Lüthi (SL): Herr Regierungsrat Wessels, Sie sind der Einzige in dieser Runde, der nicht am Vorschlag für eine «Güterzuglinie durch die Schweiz» (vgl. TEC21 23/2012) mitgearbeitet hat. Wie beurteilen Sie den Nutzen und die Notwendigkeit einer weitgehend reinen Güterzuglinie auf der Nord-Süd-Achse?

Hans-Peter Wessels (HW): In der Öffentlichkeit und in der Politik dominiert im Zusammenhang mit der Eisenbahn eindeutig der Personenverkehr. Das Thema Güterverkehr kommt kaum vor. Aber in Realität spielt gerade auf der Gotthardachse der Güterverkehr eine sehr prominente Rolle. Und die Prognosen gehen von einer massiven Zunahme aus. Vor diesem Hintergrund finde ich es sehr verdienstvoll, wie mit diesem Vorschlag der Gütereisenbahnverkehr neu in die Diskussion eingebracht wird.

SL: Professor Scholl, in Zusammenhang mit dem Forschungsprojekt «Corridor 24 Development Rotterdam-Genoa»¹ erwähnten Sie, dass der Raum Köln für Sie ein wichtiges Forschungsfeld gewesen sei. Welche Erkenntnisse entnehmen Sie daraus für die Schweiz?



01 Rolf Signer, Mitinhaber des Büros für Stadt- und Regionalplanung Scholl + Signer in Zürich (Fotos: Reto Schlatter)

Bernd Scholl (BS): In diesem Raum lässt es sich gut beobachten, dass ein erstes Nadelöhr in der globalen Transportkette die Häfen sind. Dort kommen grosse Schiffe mit bis zu 12000 Containern an und bald noch grössere. Das sind teure Transportmittel. Also will man deren Liegezeiten möglichst kurz halten, und von der Hafenseite her möchte man einen möglichst hohen Durchsatz erreichen. Das führt dazu, dass man die Container auf schnellstem Weg ins Hinterland befördern will. Da die Bahn aber jetzt schon an ihre Kapazitätsgrenze stösst und der Rhein als Teil der Hinterlandverkehrsinfrastruktur – wegen verschiedener Einschränkungen – noch nicht ausreichend genutzt wird, bleibt als einfachste Methode übrig, möglichst viele Güter auf Lkw zu verteilen. Eine Folge davon ist, dass der Raum Köln-Bonn von Lkw überflutet wird. Und dabei sind die grossen Ausbaumassnahmen in Rotterdam noch gar nicht abgeschlossen.

Die Schweiz hat in die Verlagerung grosse Vorinvestitionen getätigt. Wir können es uns nicht leisten, dass diese aufgrund von Versäumnissen jetzt nicht voll ausgeschöpft werden können. Denn wenn die zusätzlichen Güterverkehre kommen – und darauf deutet alles hin – und wir nicht verlagern können, wird der Personenverkehr auf der Schiene geschwächt, sprich: Der Personenverkehr wird autolastiger, mit entsprechend verheerenden Folgen für die Raum- und Siedlungsentwicklung.

SL: Das klingt ganz so, als ob Europa bereits verloren ist und die Schweiz nun zusehen muss, dass sie das Schlimmste noch abwenden kann. Bereits hat Bundesrätin Doris



02 Bernd Scholl, Professor am Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung (IRL) der ETH Zürich, Mitinhaber Scholl + Signer

Leuthard Ende 2011 verkündet, dass das Verlagerungsziel nicht mehr realistisch sei. Wie beurteilen Sie das?

Rolf Signer (RS): Hinsichtlich der Kapazität gibt es auf der Schiene viel Spielraum: Ich könnte im Viertelstundentakt mit 250km/h durch den Gotthard fahren und kein Güterzug hätte Platz. Wenn ich die Geschwindigkeit der Reisezüge aber auf diejenige des Güterverkehrs abstimme, erhalte ich statt der vier Trassen pro Stunde plötzlich deren zehn.

Tatsache ist aber, dass wir die vorhandene Infrastruktur aufgrund vieler kleiner, aber auch einiger grosser Friktionen auf der Gotthardachse gar nicht voll ausnutzen können. Um einen effizienten Betrieb dieser teuren Infrastruktur gewährleisten zu können, müssten wir garantieren, dass durchgehend Flachbahn gefahren werden kann und Züge mit einer Ladehöhe von 4m und rund 700 m Länge geführt werden können. Vorher müssen wir diese Diskussion gar nicht führen.

Lorenz Bösch (LB): Ich stimme Rolf Signer in dem Punkt zu, dass man nicht von einer absoluten Kapazität sprechen kann. Um Ihnen aber trotzdem eine Antwort auf Ihre Frage zu geben: Wenn man von dem ausgeht, was in der Praxis umsetzbar wäre, kann man das Verlagerungsziel meiner Ansicht nach in etwa erreichen, rein theoretisch. In dieser Überlegung ist aber noch nicht enthalten, dass durch die Tatsache, dass ab 2016 eine Flachbahn zur Verfügung stehen wird, möglicherweise in Europa eine Zusatznachfrage generiert wird. Und diese hätte innerhalb der bis anhin vorgesehenen Infrastruktur keinen



03 Hans-Georg Bächtold, 1998 bis 2008 Kantonsplaner Basel-Landschaft, heute Generalsekretär des SIA



04 Hans-Peter Wessels, Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt und Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements, seit 2011 Präsident des Gotthardkomitees



05 Lorenz Bösch, 2002 bis 2010 Regierungsrat des Kantons Schwyz und Vorsteher des Baudepartements, 2002 bis 2011 Mitglied und zeitweiliger Präsident des Gotthardkomitees, heute Partner und Mitglied der Geschäftsleitung der BHP-Hanser und Partner AG in Zürich

Platz – ausser man streicht den Personenverkehr, oder verlängert dessen Reisezeiten. Grundsätzlich fällt mir in Bezug auf die ganze Neat-Diskussion in der Politik der Reflex der Schweiz als «Land der Ingenieure» auf: Ist man mit einem Problem konfrontiert, baut man am liebsten einen Tunnel und meint, damit sehr viel für die Welt getan zu haben. Dieses Denken greift zu kurz. Besser wäre: Wir haben mit Tunnels wichtige Infrastrukturen gebaut. Um diese optimal zu nutzen, braucht es bei jedem Tunnel auch vor- und nachgelagert zusätzliche Investitionen.

SL: Bis anhin haben wir in erster Linie über nachfrageorientierte Infrastrukturprojekte gesprochen. Wie beurteilen Sie den Einfluss von «weichen Steuerungsmitteln», zum Beispiel der Alpentransitbörse oder einer Form von «Road Pricing», auf die Güterströme?

LB: Eine Alpentransitbörse lässt sich nur als europäische Regelung realisieren. Alles andere würde bedeuten, dass die Schweiz den Güterverkehr für sich regeln will und die Nachbarländer im Gegenzug den Mehrverkehr übernehmen müssten. Die Schweiz kann das nicht für sich alleine lösen. Deshalb ist diese Idee bis anhin nicht zum Fliegen gekommen.

Zielführender ist wohl die Frage: Weshalb werden Güter überhaupt transportiert? Die Antwort liegt natürlich in unserer arbeitsteiligen Wirtschaft. Also muss man sich fragen, ab welchem Transportpreis es sich wieder lohnen würde, die Arbeitsprozesse an einem

Ort zusammenzuführen. Da dieser Preis indirekt vom Preis der Arbeitskraft abhängig ist, bin ich mir sicher, dass dieser äusserst hoch sein müsste. Insofern glaube ich nicht, dass solche Instrumente zu einer merkbaren Transportvermeidung führen würden.

Interessant ist auch, weshalb die Deutsche Bahn (DB) es in den vergangenen 15 Jahren als einzige grosse Bahngesellschaft geschafft hat, sich im europäischen Güterverkehr mit einem Anteil von 20% erfolgreich zu etablieren. Mutmasslich liegt das wohl daran, dass die Häfen, die sich stark entwickeln, und die bedeutendsten Industrieregionen Europas mehr oder weniger im direkten traditionellen Einflussbereich der DB liegen. Nehmen wir einmal an, die Schweiz macht ihre Grenzen ab einem bestimmten Quantum für den Güterverkehr zu, dann kann man sich ausmalen, wer bei der EU dagegen intervenieren wird und wer schliesslich am längeren Hebel sein wird. Wenn die Wirtschaft es verlangt, dann werden die Güter transportiert. Und sie werden so transportiert, wie die Bedingungen sind. Wenn wir also an unseren Prinzipien festhalten wollen: Förderung des öffentlichen Personenverkehrs auf der Schiene und Verlagerung von Gütern von der Strasse auf die Schiene, dann braucht es einfach mehr Kapazität auf der Schiene.

SL: Das leuchtet alles ein. Worauf führen Sie also das Desinteresse am Thema zurück, und wie erzeugen Sie bei der Bevölkerung

die nötige Akzeptanz für eine in Teilen neu erstellte Güterzuglinie durch die Schweiz?

LB: Wie bereits von Regierungsrat Wessels angetont: Es ist sehr einfach, den Güterverkehr aus der politischen Diskussion zu verdrängen. Denn erstens hat er ein Lärmproblem, zweitens gibt es Gefahrgüter und drittens weiss niemand so recht, wie der Güterverkehr überhaupt funktioniert. Und wenn Sie dann schauen, welche Kantone an einer Lösung des Güterverkehrs interessiert sind, dann sind das streng genommen Uri, Schwyz und das Tessin. Und dann können Sie die Stimmen in Bern zusammenzählen...

HW: ... Container haben keine Stimme!

BS: Ich denke, das Missverständnis, das unsere Schrift offensichtlich wecken kann, ist: Die wollen eine reine Güterverkehrslinie durch die Schweiz bauen. Das trifft nicht unsere Absicht. Die Idee ist, dass man den Güterverkehr dort vom Personenverkehr entflektet, wo es Sinn ergibt, und so die Infrastruktur optimal nutzen kann. Teilweise erlaubt uns dies, die Qualität des Personenverkehrs zumindest zu halten oder gar zu verbessern, teilweise wird es dadurch möglich, die Problematik des Lärms und der Sicherheit beim Transport von Gefahrgütern zu lösen. Auf dieser Grundlage haben wir unseren Vorschlag entwickelt. Vielleicht zeigt sich bei intensiver Prüfung der Idee, dass unsere Hypothesen nicht verfangen. Angeichts der Dringlichkeit der Fragestellung ist es aber essenziell, zumindest einen Anfang mit der Planung zu machen.

HW: Wir müssen die Zeit, die uns heute noch zur Verfügung steht, für die Planung nutzen. Jetzt, wo die Eröffnung des GBT näher rückt, wird das auch in der Öffentlichkeit von Monat

SERIE: EINE GÜTERZUGLINIE DURCH DIE SCHWEIZ

Dieses Gespräch bildet den vorläufigen Abschluss der vom SIA begleiteten Reihe: «Eine Güterzuglinie durch die Schweiz». Bereits erschienen sind die drei Artikel: «Gedanken zur Nord-Süd-Transversale» von Bernd Schöll (TEC21 17/2012), «Herausforderungen am Gotthard» von Rolf Signer (TEC21 21/2012) und der Projektvorschlag «Eine Güterzuglinie durch die Schweiz?» (TEC21 23/2012), auf den sich dieses Gespräch bezieht.

In einer kommenden Ausgabe von TEC21 wird Toni Eder, Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und Leiter der Abteilung Infrastruktur, im Interview die Haltung des BAV darlegen.

zu Monat immer offensichtlicher. Und im Vergleich zu den grossen Investitionen, welche in Infrastrukturprojekte getätigt werden, sind Planungskosten doch sehr gering.

SL: Gehen wir davon aus, dass Ihre Hypothese der weitgehenden Entflechtung der Verkehrsarten auf der Nord-Süd-Achse für gut befunden wird: Wie liesse sich das Ganze finanzieren, wie liesse es sich etappen, und wie flexibel kann die Planung auf veränderte Umstände reagieren?

LB: Zunächst einmal zur Frage der Finanzierung: Es wäre eine Illusion, zu glauben, man könnte das Gesamtsystem in einer Zeitperiode homogen und in sich schlüssig finanzieren. Die Etappierung des Systems wiederum ist die ganz grosse Knacknuss. Denn der Betrieb wird immer vom letzten Flaschenhals bestimmt. Es hilft nichts, wenn man in Basel grosszügig hineinfahren kann, die Güterzüge dann aber in Olten stecken bleiben. Alle Engpässe schrittweise zu beseitigen, ist also ein langwieriger und komplexer Prozess, sodass immer die Gefahr besteht, dass unter Zeitdruck die Strasse plötzlich wieder wettbewerbsfähiger wird.

Ich glaube, entscheidend ist zum jetzigen Zeitpunkt, dass überhaupt ganzheitlich über eine Entwicklung nachgedacht und eine systematische Planungspraxis etabliert wird. Dazu, so bin ich überzeugt, muss jetzt zuerst die Fabi-Vorlage² realisiert werden. Und aus politökonomischen Gründen wird es eben so sein, dass die Ost-West-Achse die erste grosse Tranche kriegt.

RS: Wichtig erscheint mir, hier hervorzuheben, dass es sich bei unserem Vorschlag für eine Güterzuglinie durch die Schweiz um eine langfristige Perspektive handelt, die also einen ganz anderen Zeithorizont hat als die erste Fabi-Tranche. Anders liegt der Fall – und auch das soll betont sein – im Teilabschnitt Gotthard, wo der Zeitraum bis zur Eröffnung des GBT (2016) und der Sanierung des Gotthardstrassentunnels (2025) entscheidend ist. Hier haben unsere Nachforschungen jedoch gezeigt, dass gerade in diesem Zeitraum in den nördlichen Zuläufen zum Gotthard auf Strasse und Schiene Interventionen ablaufen, welche die Verlagerung erheblich erschweren (vgl. «Herausforderungen am Gotthard», TEC21 21/2012). Mit Blick auf die Eröffnung des

GBT, aber auch auf die Pläne des Bundes zum 4-Meter-Korridor auf der Nord-Süd-Achse und zur Verschärfung der Lärmgrenzwerte für Güterwagen³, beides bis 2020, dürfte man sich aber eben gerade keinerlei Frictionen leisten! Damit komme ich zum Schluss: Eine gesamtheitliche, verkehrsträgerübergreifende Sicht scheint hierzulande bisher inexistent zu sein.

SL: Möchten Sie also dem Bund bzw. dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und dem Bundesamt für Strassen (Astra) unterstellen, dass bisher keine koordinierte Planung betrieben wurde?

LB: Ich gebe Ihnen da schon eine Antwort: Das war bisher genau so! (Lacht)

Ich möchte nur folgende Frage in den Raum stellen: Weshalb gibt es ein erfolgreiches Lobbying für die zweite Röhre am Gotthard? Die zweite Röhre ist das Ergebnis davon, dass man nicht frühzeitig damit angefangen hat, korridor- sowie strassen- und schienenübergreifend eine Lösung zu entwickeln, wie man mit einer möglichst einfachen technischen Infrastruktur das Verlagerungsziel erreichen kann. Statt dass für langstreckige Güterverkehre Verladeterminals von Grenze zu Grenze, und auch darüber hinaus, erstellt wurden, kann sich die Bevölkerung nun zwischen zwei Varianten entscheiden: Sanierung plus zweite Röhre für insgesamt 2.8 Mia. Fr. oder Sanierung ohne Tunnelneubau, dafür aber gewaltige provisorische Verladeanlagen, für insgesamt 1.2 bis 2 Mia. Fr. Da kommt jeder Normaldenkende zum gleichen Schluss, welche Investition die nachhaltigere ist. Man hat die faktische Wahrheit im alpenquerenden Güterverkehr zu lange politisch verdrängt und einfach gehofft.

Hans-Georg Bächtold (HGB): Der Blick zurück ist gut, aber nach vorne noch besser. In der Unvorhersehbarkeit, die auf uns zu kommt, müssen wir jetzt mit der Planung beginnen. Der erste Schritt dahin ist es, eine Grossmacht zu finden, die dahinter steht und das nötige Lobbying betreibt. Ist diese Grossmacht das Gotthardkomitee?

HW: Ich bin überzeugt – und da erlaube ich mir für alle dreizehn Kantone zu sprechen –, dass seitens des Gotthardkomitees ein grosses Interesse am Thema besteht und dass es uns entsprechend auch gelingen

wird, die nötige Kraft zu entwickeln. Also ja, selbstverständlich greifen wir das gerne auf!

LB: Entscheidend wird es sein, dass wir zulässigerst klarstellen, dass unser Planungsvorschlag nichts mit der ersten Fabi-Tranche zu tun hat – also auch nicht in Konkurrenz zu Ost-West gedacht ist –, sondern auf einen längeren Zeithorizont ausgerichtet ist. Ansonsten wird er abgeschossen, bevor er geladen wurde. Was wir aber unbedingt als Zeitbeschleuniger nutzen sollten, ist die Diskussion um die zweite Röhre. Der Bund sollte aufgefordert werden, eine Gesamtbetrachtung aufzustellen, einen Masterplan «Nord-Süd-Transitverkehr». Da wäre das Gotthardkomitee der richtige Absender.

HGB: Ich denke, diese Diskussion hat gezeigt, dass die Bewältigung dieser Verkehrsfrage quer durch die Schweiz eine Schwerpunktaufgabe von nationaler Bedeutung ist. Nun stellt sich noch die Frage: Wer hat die Übersicht über die Planung, und wer ist der «Kümmerer»?

BS: Es gibt eine von der Sache her zuständige Institution, das ist das BAV. Aber es gibt auch ein Bundesamt für Raumentwicklung, und es gibt natürlich auch kantonale, regionale und lokale Interessen, die bei einer solch komplexen raumplanerischen Aufgabenstellung alle von Anfang an in die Ideenentwicklung einbezogen werden müssen. Was wir jetzt brauchen, ist eine zeitlich begrenzte Organisation, in welcher alle diese Interessen vertreten sind, unter Federführung des BAV.⁴

Aufzeichnung: Sonja Lüthi

Anmerkungen

1 Vgl. www.nst.ethz.ch; Die Abschlussveranstaltung des EU-Interreg-Projekts Code 24 findet am 12./13.9.2013 an der ETH Zürich statt

2 Die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) hat zum Ziel, eine einfachere und übersichtlichere Finanzierung der Bahninfrastruktur aus einem einzigen, neu zu schaffenden Bahninfrastrukturfonds (Bif) zu schaffen. Der erste Ausbauschritt 2025 mit Fokus auf dichtere Fahrpläne und Massnahmen für längere Züge umfasst Projekte im Umfang von 3.5 Mia. Fr. (vgl.: www.bav.admin.ch)

3 Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen, vgl.: www.bav.admin.ch/aktuell/vernehmlassung/03863/index.html?lang=de

4 Ein Interview mit Toni Eder, Vizedirektor des BAV und Leiter der Abteilung Infrastruktur, folgt in einer kommenden Ausgabe von TEC21

GRATISABGABE DER «SIA-VERTRÄGE»



01 Breit abgestützte Basis für das Planen und Bauen: SIA-Vertragsformulare neu als kostenlose Downloads erhältlich (www.sia.ch/contract) (Foto: Lorenz Cugini)

Der SIA nimmt sein 175-Jahr-Jubiläum zum Anlass, seine Vertragsformulare neu als kostenlose Downloads zur Verfügung zu stellen. Ziel ist es, dem Original zu einer noch breiteren Anwendung zu verhelfen und damit einen klar geregelten und fairen Umgang aller am Planungs- und Bauprozess Beteiligten zu fördern.

Das Normenwerk des SIA gliedert sich in die beiden Bereiche technische Normen und vertragliche Normen (Ordnungen). Die technischen Normen gelten als anerkannte Regeln der Baukunde. Das bedeutet, dass im Streitfall derjenige, der sich nicht an die Norm gehalten hat, seine Handlungsweise begründen muss. Die technischen Normen können somit eine gewisse Rechtswirkung entfalten, ohne dass sie im Vertrag erwähnt werden. Demgegenüber braucht es für die Gültigkeit der vertraglichen Normen eine ausdrückliche Erwähnung im Vertrag. Anders als bei der Erarbeitung technischer Normen, wo in erster Linie Sachfragen geklärt werden müssen, geht es bei der Erarbeitung von Ordnungen hauptsächlich um eine Konsensfindung, bei der die vielfältigen Interessen der unterschiedlich Beteiligten angemessen berücksichtigt werden müssen. Die oft in mehrjährigen Verhandlungen ent-

standenen vertraglichen Normen lassen sich in drei Bereiche gliedern:

- Die *Leistungsbeschreibungen* formulieren die im Bereich der unterschiedlichen Planungsbüros in den verschiedenen Phasen anfallenden Leistungen und ergänzen diese um mögliche Modelle der Entschädigung.
- Die *Vergabeordnungen* des SIA (SIA 142 für Wettbewerbe und SIA 143 für Studienaufträge) machen Vorgaben zur Art und Weise wie Planungsleistungen ausgeschrieben und vergeben werden sollen.
- Die *Allgemeinen Bedingungen für Bauarbeiten (ABB)* bilden unter dem Dach der weit verbreiteten Norm SIA 118 ein Regelwerk, das über das Obligationenrecht hinaus reicht und zusätzlich zu den allgemeinen Baumeisterarbeiten auch Detailregelungen zu spezifischen Arbeiten (z.B. Malerarbeiten) enthält.

DIE BEDEUTUNG DER SIA-VERTRÄGE
 Ein weiteres wichtiges Element der Publikationen des SIA stellen folglich die Vertragsformulare dar. Vor rund acht Jahren hat der SIA für die meisten Geschäftsbeziehungen zwischen Bauherren und Planern (Aufträge) sowie zwischen Bauherren und Unternehmen (Werkverträge) Vertragsvorlagen erstellt. Die Anwendung dieser Vorlagen garantiert den Vertragspartnern die korrekte Einbindung der entsprechenden Vertrags-

norm und somit eine von den relevanten Akteuren im Bauwesen genehmigte und damit breit abgestützte Grundlage für die Geschäftsbeziehung.

Die SIA-Vertragsvorlagen sind schweizweit anerkannt und für 80 % der Fälle als Standard anwendbar. Bei der Erstellung der Vorlagen wurde besonderer Wert auf eine knappe und klare Struktur gelegt. Müssen einzelne Aspekte detaillierter dargestellt werden, kann dies mithilfe entsprechender Beilagen geschehen. Ist ein Spezialvertrag angezeigt, können die Vertragsformulare als Grundlage zu dessen Erarbeitung oder Prüfung dienen.

BEZUG DER VERTRAGSMUSTER

Bisher hat der SIA seine Vertragsvorlagen ausschliesslich gegen ein Entgelt in gedruckter Version vertrieben. Daneben haben Softwarepartner unter Lizenz des SIA kostenpflichtige Versionen mit erweiterter Funktionalität in Umlauf gebracht. Da im Internet mittlerweile aus verschiedenster Quelle Vertragsmuster erhältlich sind, die nur teilweise mit dem SIA abgestimmt sind, stellt der SIA seine Vertragsformulare neu kostenlos als PDF zur Verfügung. Mit der Freigabe soll dem Original zu einer noch breiteren Anwendung verholfen und damit ein klar geregelter und fairer Umgang aller am Planungs- und Bauprozess Beteiligten gefördert werden.

Markus Gehri, Leiter Ressort Normen und Ordnungen beim SIA

KOSTENLOS ERHÄLTLICHE SIA-VERTRAGSVORLAGEN

- | | |
|---------|---|
| 1002: | Vertrag für Architekturleistungen |
| 1003: | Vertrag für Bauingenieurleistungen |
| 1004: | Vertrag für Forstingenieurleistungen |
| 1005: | Vertrag für Landschaftsarchitekturleistungen |
| 1006: | Vertrag für Leistungen von Geologen |
| 1008: | Vertrag für Ingenieurleistungen |
| 1011-1: | Leistungsmodell 111 – Planervertrag |
| 1011-2: | Leistungsmodell 111 – Gesellschaft für Planergemeinschaft |
| 1011-3: | Leistungsmodell 111 – Einzelplanervertrag |
| 1011-4: | Leistungsmodell 111 – Subplanervertrag |
| 1012-1: | Leistungsmodell 112 – Planervertrag |
| 1012-2: | Leistungsmodell 112 – Gesellschaft für Planergemeinschaft |
| 1012-3: | Leistungsmodell 112 – Einzelplanervertrag |
| 1012-4: | Leistungsmodell 112 – Subplanervertrag |

Gratisdownload der SIA-Vertragsmuster und weitere Informationen (u.a. zu häufig gestellten Fragen) unter: www.sia.ch/contract