

Ersetzt:

Ausgabe: 202X-XX

VSS 41 505a:2019-03

# Anreizsysteme

## Grundsätze und Grundlagen

**Dieser Entwurf hat keine Gültigkeit und darf nicht angewendet werden.  
Vernehmlassungsentwurf Mai 2025**

Für diese Norm ist die Normierungs- und Forschungskommission (NFK) 2.11 Beschaffungs- und Vertragsgrundlagen des VSS zuständig.

Ref.-Nr.:  
VSS 41 505:202X-XX de

Urheberrechte:  
REGnorm, Nationales Register zur  
Veröffentlichung von Normen,  
Standards und weiterer Regulierungen

Anzahl Seiten:  
13

Gültig ab:  
202X-XX-XX

Herausgeber:  
Schweizerischer Verband der  
Strassen- und Verkehrsfachleute VSS

© REGnorm

## Bearbeitung

VSS-Normierungs- und Forschungskommission  
NFK 2.11 Beschaffungs- und Vertragsgrundlagen

## Liste der beteiligten Mitglieder

Adelsbach Matthias, Aarau, Behörden<sup>1)</sup>  
Angehrn Andreas, Zürich, Behörden  
Arnold Claudio, Ennetbaden, Normenanwender  
Champion Olivia, Zürich, Normenanwenderin  
Eymann Anne-Sophie, Ittigen, Behörden  
Kieliger Stephan, Luzern, Behörden  
Kuonen Dominik, Bern, Behörden  
Matter Bernhard, Bern, Normenanwender  
Schönenberger Louis, Chur, Normenanwender  
Schütz Patrick, Winterthur, Normenanwender  
Stihl Dirk, Winterthur, Behörden  
Schmidt-Ginzkey Andreas, Lausanne, Normenanwender

Diese Norm wurde gemäss dem aktuellen Wissensstand in den Bereichen der Sicherheit und der Nachhaltigkeit erarbeitet.

## Genehmigung

VSS-Fachkommission  
FK 2 Projektierung

## Publikation

Monat 202X

## Haftungsausschluss

Für Schäden, die durch die Anwendung der vorliegenden Publikation entstehen können, wird keine Haftung übernommen.

<sup>1)</sup> Nach ISO wird in folgende Anspruchsgruppen aufgeteilt

- Industrie und Handel
- Behörden
- Konsumenten
- Arbeitnehmer
- Bildung, Forschung und Labor
- Normenanwender / Normenanwenderin
- Nichtstaatliche Organisationen

INHALTSVERZEICHNIS		Seite
<b>KAPITEL 1 – GRUNDSÄTZE ZU ANREIZSYSTEMEN</b>		<b>5</b>
<b>A</b>	<b>Struktur Norm</b>	<b>5</b>
1	<i>Grundsätze und Grundlagen zu Anreizsystemen</i>	5
<b>B</b>	<b>Allgemeines</b>	<b>5</b>
2	<i>Gegenstand</i>	5
	2.1 Anwendungsbereich	5
	2.2 Zweck	6
<b>C</b>	<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<b>6</b>
3	<i>Beschreibung und Regelung</i>	6
<b>D</b>	<b>Chancen und Risiken</b>	<b>6</b>
4	<i>Vorteile und Chancen</i>	6
5	<i>Nachteile und Risiken</i>	7
<b>KAPITEL 2 – ANREIZSYSTEME FÜR KURZE BAUZEITEN</b>		<b>7</b>
<b>E</b>	<b>Allgemeines</b>	<b>7</b>
6	<i>Anwendungsbereich</i>	7
7	<i>Gegenstand</i>	7
8	<i>Ziel und Zweck</i>	7
<b>F</b>	<b>Begriffe</b>	<b>7</b>
9	<i>Anreizsystem</i>	7
10	<i>Miete der Fahrbahn</i>	7
11	<i>Bonus-Malus</i>	8
<b>G</b>	<b>Risiken der Anreizsysteme für kurze Bauzeiten</b>	<b>8</b>
12	<i>Chancen</i>	8
	12.1 Bauzeit	8
	12.2 Termineinhaltung	8
	12.3 Unternehmerische Ideen	8
	12.4 Bauabläufe	8
13	<i>Gefahren</i>	8
	13.1 Zeitdruck	8
	13.2 Herausforderungen für die Projektbeteiligten	8
	13.3 Drittbeteiligte	8
<b>H</b>	<b>Allgemeine Vorgaben und Randbedingungen</b>	<b>9</b>
14	<i>Planung und Submission</i>	9
15	<i>Umsetzung</i>	9
16	<i>Witterungsbedingte Unterbrüche und ausserordentliche Umstände</i>	9
<b>I</b>	<b>Miete der Fahrbahn</b>	<b>9</b>
17	<i>Festlegung der Miete</i>	9
18	<i>Voraussetzungen und Randbedingungen</i>	9
19	<i>Möglichkeit zur finanziellen Umsetzung (Beispiel)</i>	10
20	<i>Regelung bei Bestellsänderung</i>	10
	20.1 Abrechnungssumme	10
	20.2 Kritischer Weg	11
21	<i>Dauer der Miete</i>	11
22	<i>Prozessablauf Miete der Fahrbahn</i>	11
<b>J</b>	<b>Bonus-Malus</b>	<b>11</b>
23	<i>Festlegen der Bonus- und Malus-Beträge</i>	11

24	<i>Voraussetzungen und Randbedingungen</i>	12
25	<i>Finanzielle Umsetzung</i>	12
26	<i>Regelung bei Auftragsänderung</i>	12
	26.1 Abrechnungssumme	12
	26.2 Kritischer Weg	13
27	<i>Dauer</i>	13
<b>K</b>	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>13</b>
28	<i>Technische Normen</i>	13
29	<i>Vertragliche Normen</i>	13

Dieser Entwurf hat keine Gültigkeit und darf nicht angewendet werden.  
Vernehmlassungsentwurf Mai 2025

## KAPITEL 1 – GRUNDSÄTZE ZU ANREIZSYSTEMEN

### A Struktur Norm

#### 1 Grundsätze und Grundlagen zu Anreizsystemen

Der Aufbau der Norm ist in zwei Hauptkapitel gegliedert

- Kapitel 1: Grundsätze zu Anreizsystemen
- Kapitel 2: Spezifische Anreizsysteme

Im ersten Hauptkapitel werden die Grundsätze und der Anwendungsbereich von Anreizsystemen beschrieben. Es sind Kerngedanken und Empfehlungen zur Auslegung und Umsetzung von Anreizsystemen zu finden. Ein separates Unterkapitel ist den Vor- und Nachteilen von Anreizsystemen gewidmet. Im zweiten Hauptkapitel werden einzelne Themenfelder von Anreizsystemen mit konkreten Handlungsempfehlungen formuliert (siehe Abbildung 1).

Mit diesem Aufbau ist gewährleistet, dass die Norm als Ganzes modular ausbaubar ist. Es ist möglich, künftig weitere Anreizsysteme in die Norm aufzunehmen (z.B. Life-Cycle-Cost, Nachhaltigkeit, Innovation usw.).

Damit soll dem Paradigmenwechsel im öffentlichen Beschaffungswesen – mehr Nachhaltigkeit und Qualitätswettbewerb – Rechnung getragen werden.

Mit der aktuellen Norm wird vorerst nur das Anreizsystem «Kurze Bauzeit» abgehandelt.



**Abb. 1**  
Übersicht Anreizsysteme

### B Allgemeines

#### 2 Gegenstand

Mit Anreizsystemen kann der Auftraggeber den Auftragnehmer (Planer oder Unternehmer) für das Mass der Erfüllung seiner Zielsetzungen bewerten und honorieren.

#### 2.1 Anwendungsbereich

Die Norm eignet sich vor allem für Bauprojekte für Verkehrsträger (z.B. Strassen und Bahnen). Sie kann selbstredend auch für andere Bauprojekte (z.B. Hochbau, andere Infrastrukturprojekte) angewendet werden.

#### Anwendungsbereiche für Anreizsysteme

- Verkürzung der Bauzeiten
- Reduzierung der Flächenbeanspruchung
- Minimierung von Verkehrsbehinderungen
- Mehrnutzen für Vertragsparteien und für Eigentümer
- Erhöhung der Qualität
- Optimierung der Life-Cycle-Kosten
- Steigerung der Nachhaltigkeit
- Förderung von Innovationen

## 2.2 Zweck

Die Norm zeigt auf

- wann die Anwendung eines Anreizsystems sinnvoll und zweckmässig ist (Entscheidungshilfe)
- welches Anreizsystem gewählt werden soll
- welche möglichen Kriterien zur Bewertung herangezogen werden können und
- wie hoch der finanzielle Anreiz angesetzt werden und in welchem Verhältnis er zum angestrebten Nutzen stehen sollte.

Es ist für jeden Anwendungsfall zu prüfen, wie das Anreizsystem umzusetzen ist.

## C Hinweise zur Umsetzung

### 3 Beschreibung und Regelung

Kommt ein Anreizsystem für ein Projekt zur Anwendung, muss die Umsetzung und die zukünftige Abwicklung bereits in der Submission genau beschrieben und im Vertrag vereinbart werden.

Bei der Erarbeitung des Beschriebs ist auf Folgendes zu achten resp. Folgendes zu definieren

- Das Anreizsystem vergütet eine Übererfüllung des Vertrags oder berücksichtigt eine ungenügende Erfüllung der Anforderungen. Die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen wird als Basis gesetzt. Das Anreizsystem muss im Verhältnis zum Auftrag sein.
- Transparenz: Frühzeitiges Klären und Festlegen von Randbedingungen der Anreizsysteme.
- Bei monetären Anreizsystemen ist darauf zu achten, dass die maximal mögliche Mehrvergütung im Projektkredit enthalten ist.
- Bei der Definition der Kriterien für die Beurteilung der Über- oder Untererfüllung des Vertrags ist grosser Wert auf die Bewertbarkeit zu legen. Die Beurteilung muss fair und transparent erfolgen können. Es ist empfehlenswert, anhand von Rechnungsbeispielen die Abwicklung zu erläutern.
- Die Bewertung der Kriterien erfolgt durch den Auftraggeber. In Einzelfällen ist zu prüfen, ob eine externe Stelle oder Gremium die Bewertung durchführen soll. Die Bewertung ist schriftlich zu dokumentieren. Das Vorgehen bei Differenzen betreffend der Bewertung ist zu definieren (Eskalationsstufen, externes Gremium, Anwendung der VSS 41 510 «Differenzbereinigung und Streiterledigung; Drei-Phasen-Model» [1]).

## D Chancen und Risiken

### 4 Vorteile und Chancen

Ein Anreizsystem kann folgende Vorteile und Chancen mit sich bringen.

- Anreize schaffen: Fördern von Verbesserungen und Optimierungen in der Projektbearbeitung
- Förderung des Übertreffens von Zielen: Ein Anreizsystem soll nicht dazu dienen, den Auftragnehmer zu motivieren, die vertraglich vereinbarte Leistung zu erbringen, da diese ohnehin geschuldet ist. Ein Anreizsystem soll vielmehr dazu dienen, das Übertreffen der definierten Ziele zu fördern und zu belohnen.
- Mehrnutzen für beide Vertragsparteien: Mit dem Anreizsystem kann gezielt ein Mehrnutzen für den Auftraggeber in bestimmten Bereichen erzielt werden. Der Auftragnehmer kann durch das Übertreffen der vertraglich definierten Ziele von einem Bonus profitieren.
- Sicherstellung der korrekten Vertragserfüllung: Mit einem Anreizsystem, das einen Malus für die Nicht- oder Schlechterfüllung durch den Auftragnehmer vorsieht, kann der Auftraggeber die korrekte Vertragserfüllung sicherstellen.
- Förderung von Nachhaltigkeit und Innovationen: Mit einem Anreizsystem können solche Elemente durch den Auftraggeber gefördert werden.

## 5 *Nachteile und Risiken*

Ein Anreizsystem kann folgende Nachteile und Risiken mit sich bringen

- Streitigkeiten bei nicht klaren Beurteilungskriterien: Die Akzeptanz eines Anreizsystems setzt eine nachvollziehbare, klare Beurteilungsskala voraus. Da jede Beurteilung immer auch subjektive Elemente hat, kann es rasch zu unterschiedlichen Auffassungen zwischen den Vertragsparteien und zu Streitigkeiten kommen.

Massnahmen: Festlegung einer nachvollziehbaren und fairen Regelung mit einem klaren Prozess, der vorgängig in der Submission bekanntgegeben wird.

- Fokus auf Übererfüllung führt zur Vernachlässigung der anderen Ziele: Es besteht die Gefahr, dass Auftragnehmer sich zu stark auf das Übertreffen von bonusrelevanten Zielen fokussieren (z.B. Termine) und dadurch andere wichtige Ziele vernachlässigt werden (z.B. Sicherheit).

Massnahmen: Der Auftraggeber muss auch die Erreichung der anderen, nicht bonusrelevanten Ziele verfolgen. Er muss intervenieren, wenn er eine Vernachlässigung dieser Ziele feststellt und den Auftragnehmer auf seine Vertragspflichten hinweisen.

## KAPITEL 2 – ANREIZSYSTEME FÜR KURZE BAUZEITEN

### E **Allgemeines**

#### 6 *Anwendungsbereich*

Das Anreizsystem für kurze Bauzeiten eignet sich vor allem für Bauprojekte für Verkehrsträger (z.B. Strassen und Bahnen). Es kann selbstredend auch für andere Bauprojekte (z.B. Hochbau, andere Infrastrukturprojekte) angewendet werden.

Anreize, die zu möglichst kurzen Bauzeiten führen, können überall eingesetzt werden, z.B. bei

- Baustellen, die den Verkehrsfluss stark hemmen und dadurch mit wiederholter, länger andauernder Staubildung zu rechnen ist. Das betrifft vor allem Baustellen auf stark belasteten Strassen, bei denen keine leistungsfähige und akzeptable Umfahrungsmöglichkeit besteht, deren Querschnitte während der Bauausführung eingeeengt werden oder wenn ein Fahrstreifenabbau notwendig ist.
- Baustellen, die zu unverhältnismässigen Verkehrsbehinderungen führen und dadurch unzumutbare Inkonvenienzen mit sich bringen.

#### 7 *Gegenstand*

In diesem Kapitel werden folgende zwei Anreizsysteme beschrieben

- Miete der Fahrbahn
- Bonus-Malus

#### 8 *Ziel und Zweck*

Das Kapitel bezweckt, anhand von verschiedenen Kriterien aufzuzeigen, wie hoch der Betrag für die Miete der Fahrbahn oder für das Bonus-Malus-System anzusetzen ist und in welchem Verhältnis er zu den Baukosten stehen kann.

### F **Begriffe**

#### 9 *Anreizsystem*

Ein Anreizsystem sollte zu kürzeren Bauzeiten und damit zu geringeren Einschränkungen (u.a. Verkehrsbehinderungen, Belastungen usw.) führen.

#### 10 *Miete der Fahrbahn*

Dieses Anreizsystem beruht darauf, vom Auftragnehmer für die Dauer der Beanspruchung der Fahrbahn oder eines Teils derselben eine Miete zu verlangen.

Darunter ist nicht die «kostenlose Zurverfügungstellung des Bauareals» gemäss Art. 116 der SIA 118 «Allgemeine Bedingungen für Bauarbeiten» [2] zu verstehen.

Unterschreitet der Auftragnehmer die werkvertraglich vereinbarte Zeit der beanspruchten Verkehrsfläche, reduziert sich seine Mietschuld gegenüber dem Auftraggeber respektive erhöht sich diese bei Überschreitung. Dieses Anreizsystem steht im Vordergrund, wenn die Beanspruchung von Verkehrsflächen möglichst kurzgehalten werden soll.

## 11 *Bonus-Malus*

Beim Bonus-Malus-System wird durch die ausschreibende Stelle ein realistisches Terminprogramm vorgegeben. Meilensteine, Bauphasenabläufe und wichtige Randbedingungen werden fixiert.

Alternativ kann aber auch eine vom Auftragnehmer in der Ausschreibung vorgeschlagenen Bauzeit zwischen dem Auftraggeber und Auftragnehmer vertraglich vereinbart werden.

Hält der Auftragnehmer die werkvertraglich vereinbarten Meilensteine ein oder unterschreitet diese, erhält er einen Bonus respektive schuldet bei Nichteinhaltung einen Malus. Dieses Anreizsystem steht im Vordergrund, wenn Schnittstellen zu anderen (Teil-)Projekten oder Drittprojekten (z.B. SBB, Gasleitung) vorhanden sind.

## G **Risiken der Anreizsysteme für kurze Bauzeiten**

### 12 *Chancen*

#### 12.1 Bauzeit

Durch eine Reduktion der Bauzeit ergeben sich bei Strassenbaustellen folgende Vorteile

- Reduktion der Summe der Fahrzeitverluste
- Reduktion der Summe der Staubildung
- zeitliche Verkürzung der Behinderung durch Baustellenverkehrsführung (Platzverhältnisse, Interventionsmöglichkeiten im Ereignisfall)

#### 12.2 Termineinhaltung

Durch die Anwendung der beiden Anreizsysteme erhöht sich das Interesse des Auftragnehmers, die Meilensteine und Terminvorgaben einzuhalten.

#### 12.3 Unternehmerische Ideen

Diese Anreizsysteme fördern innovative Lösungen, welche zu einem Vorteil führen können.

#### 12.4 Bauabläufe

Beide Anreizsysteme zwingen alle Beteiligten zu einer vertieften Analyse der Bauabläufe.

### 13 *Gefahren*

#### 13.1 Zeitdruck

Durch den möglichen Zeitdruck besteht die Gefahr, dass der Einhaltung der Anforderungen (u.a. Qualität, Umwelt, Sicherheit usw.) nicht mehr genügend Beachtung geschenkt wird.

#### 13.2 Herausforderungen für die Projektbeteiligten

Beide Anreizsysteme bedingen eine hohe Verfügbarkeit der Entscheidungsträger und zweckmässige Entscheidungswege.

#### 13.3 Drittbeteiligte

Bei Projekten mit Drittbeteiligten (z.B. SBB, Werkleitungseigentümer) stellt die Umsetzung von Anreizsystemen eine besondere Herausforderung dar.

Alle Beteiligten müssen frühzeitig in das Anreizsystem eingebunden werden.



## H Allgemeine Vorgaben und Randbedingungen

### 14 Planung und Submission

In der Planungs- und Submissionsphase sind folgende Aspekte zu beachten

- Umfassende und klare Projekt- und Ausschreibungsunterlagen sind zwingend. Sie stützen sich auf Vorabklärungen, Zustandserfassungen und Leistungsdefinitionen.
- Der Auftraggeber plant, wo erforderlich, die detaillierte Verkehrsführung sowie die Ausführungsphasen.
- Der Auftraggeber gibt projektspezifische Termine vor.
- Die relevanten, zwingend einzuhaltenden Arbeitsabläufe müssen klar vorgegeben sein.
- Der Auftraggeber hat im Rahmen der arbeitsgesetzlichen Bestimmungen Vorabklärungen betreffend Arbeits- bzw. Schichtzeiten vorzunehmen und diese in der Ausschreibung bekanntzugeben. Eventuell gesperrte Arbeitszeiten (z.B. 22.00 bis 05.00 Uhr) sind in der Ausschreibung vorzugeben.
- Beschreibung der provisorischen Verkehrsführung mit den entsprechenden Verkehrsphasen, in Verbindung mit den einzelnen Bauabläufen und den geplanten Bauzeiten und die Darstellung auf Plänen oder im Modell.
- Geplante Arbeitszeiten sowie allfällige Bausperrzeiten (u.a. Winter, Feiertage, spezielle Anlässe) sind vom Auftraggeber festzulegen.
- Der Auftraggeber hat seine projektspezifischen Arbeitszeiten, auf welchem das Bauprogramm beruht, zu definieren. Dabei sind die einschlägigen Lärmvorschriften zu berücksichtigen. Der Auftragnehmer hat durch entsprechenden Personaleinsatz die Einhaltung der gesetzlichen Höchstarbeitszeiten und der übrigen LMV/GAV-Bestimmungen zu gewährleisten.
- Bei der Anwendung von Anreizsystemen ist mehr Zeit für die Erstellung der Offerte einzuräumen und für die Arbeitsvorbereitung zwischen Auftragserteilung und Beginn der Arbeiten vorzusehen.
- Die Miete oder der Bonus-Malus-Betrag sind im Voraus festzulegen. Sie können linear, gestaffelt oder progressiv sein. Sie sind nicht Rabatt und Skonto berechtigt.

### 15 Umsetzung

Entscheidungskompetente und -berechtigte Personen des Auftraggebers oder deren Vertretung und der Unternehmung müssen im Bedarfsfall kurzfristig verfügbar sein.

Arbeitsunterbrüche, die mietfreie Zeiten generieren oder vom Bonus-Malus ausgenommen werden, sind vorgängig gemeinsam von Bauführung und Bauleitung schriftlich festzuhalten.

Vertraglich soll eine Frist vorgesehen werden, innerhalb welcher der Auftragnehmer dem Auftraggeber Verzögerungen anzuzeigen hat (z.B. analog Fristen Eingabe Regierapporte). An den periodischen Bau-sitzungen werden Verzögerungen, welche zu einem berechtigten Mehrzeitbedarf führen, zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer laufend verbindlich bereinigt und protokolliert.

### 16 Witterungsbedingte Unterbrüche und ausserordentliche Umstände

Im Falle von witterungsbedingten Unterbrüchen soll sich die Regelung an Art. 60 der SIA 118 [2] orientieren. Für besonders kurze Bauphasen oder für den Fall von Extremereignissen, die Einfluss auf das Anreizsystem haben könnten, sollten die Vertragsparteien im Rahmen des Vertrags Regelungen zur Entschädigung der Miete formulieren.

Die ausserordentlichen Umstände sind in Art. 59 der SIA 118 [2] geregelt.

## I Miete der Fahrbahn

### 17 Festlegung der Miete

In der Regel wird eine Tagesmiete vorgesehen. Der Mietpreis wird durch den Auftraggeber festgelegt und ist so anzusetzen, dass damit dem Anbieter ein finanzieller Anreiz geschaffen wird. Der Mietpreis sollte in der Regel 20 000 Franken pro Kalendertag nicht überschreiten (Sozialverträglichkeit). Bei der Verwendung von Kalendertagen anstatt Arbeitstagen entfallen die Diskussionen bezüglich Feiertage und sonstige arbeitsfreien Tagen. Zudem berücksichtigen Kalendertage die effektive Beeinträchtigung des Verkehrs besser (inkl. Samstag, Sonntag, Feiertage).

### 18 Voraussetzungen und Randbedingungen

Es besteht die Möglichkeit von verschiedenen Tagesmieten pro Abschnitt und/oder Arbeitsphase.

Die zur Abrechnung kommende Fahrbahnmiete (Differenz der effektiven Bauzeit zur offerierten Bauzeit) soll auf 3...5% der Werkvertrags- oder Abrechnungssumme begrenzt werden.

Abhängigkeiten zu weiteren Auftragnehmern (z.B. Betriebs- und Sicherheitsanlagen), die spezifischen Örtlichkeiten, Mehrschichtbetrieb (Wochenendarbeiten), gesetzliche Vorgaben oder Einschränkungen bezüglich der Baustellenlogistik sind zu berücksichtigen.

## 19 Möglichkeit zur finanziellen Umsetzung (Beispiel)

Die Fahrbahnmieta kann mittels einer Leistungsposition als Vorausmass in das Leistungsverzeichnis (LV) des Anbieters aufgenommen oder in einem separaten Dokument angegeben werden. Sind mehrere Abschnitte mit Fahrbahnmieta im Projekt vorgesehen, sind diese als einzelne Positionen aufzuführen. Der Einheitspreis, in diesem Fall die Tagesmieta, wird durch den Auftraggeber festgelegt und darf vom Anbieter nicht abgeändert werden. Der Anbieter kalkuliert die Anzahl benötigter Tage für die Mieta der Fahrbahn und trägt diese bei der Menge in der Leistungsposition ein. Damit wird die Fahrbahnmieta ein finanzieller Bestandteil des Angebotspreises.

Für die Abrechnung der kürzeren oder längeren Bauzeit der Fahrbahnmieta, in Abweichung zum Angebot des Anbieters, wird eine Per-Position im LV mit der vom Auftraggeber festgelegten Tagesmieta aufgenommen.

Der Offertvergleich unter allen Anbietern erfolgt auf Basis des Angebotspreises, d.h. inkl. den offerierten Fahrbahnmieta. Somit sind die Kosten für die Fahrbahnmieta vergaberelevant.

In den Per-Positionen werden im Ausmass die kürzere Bauzeit der Fahrbahnmieta in Kalendertagen als positive Menge resp. bei längerer Fahrbahnmieta als negative Menge erfasst. Damit wird die Differenz der effektiven Bauzeit der Fahrbahnmieta zur offerierten Bauzeit abgerechnet.

Bei der Abrechnung mit Akontozahlungen ist zu beachten, dass bei einer Verlängerung der Bauzeit der Fahrbahnmieta der dadurch entstehende Minusbetrag gegenverrechnet werden kann. Dies kann mit einem grösseren Rückbehalt in der vorletzten Akontozahlung berücksichtigt werden. Es ist daher eine möglichst exakte Bauzeitprognose, vor allem am Ende der Bauarbeiten, anzustreben, um bei der Schlussrechnung nicht eine Rückzahlung durch den Anbieter zu verursachen.

## 20 Regelung bei Beststellungsänderung

Für die Berechnung der Bauzeitveränderung infolge einer Beststellungsänderung gibt es zwei mögliche Regelungen. Eine Kombination der beiden Regelungen ist möglich.

### 20.1 Abrechnungssumme

Kleinere zusätzliche Arbeiten berechtigen zu keiner Verlängerung resp. Verkürzung der Bauzeit. Über- resp. unterschreitet die mietarelevante Abrechnungssumme die mietarelevante Werkvertragssumme um 3...5%, so hat dies keine Auswirkungen auf die zur Verfügung stehende Mietzeit.

Bei Über- respektive Unterschreitungen der mietalevanten Abrechnungssumme um 3...5% wird die Mietzeit im Verhältnis des über 3...5% liegenden Anteils linear verlängert resp. verkürzt.

Der genaue Prozentsatz ist im Vertrag zu definieren.

Die mietarelevante Werkvertragssumme kann wie folgt definiert werden

- bereinigtes Angebot gemäss Werkvertrag
- Rabatt und Skonto abgezogen, MwSt. eingerechnet
- ohne Beträge, die das finanzielle Anreizsystem betreffen

Die mietarelevante Abrechnungssumme kann wie folgt definiert werden

- effektives Ausmass der Angebotspositionen
- effektives Ausmass der genehmigten Nachtragspositionen
- Regiearbeiten
- Rabatt und Skonto abgezogen, MwSt. eingerechnet
- ohne Beträge, die das finanzielle Anreizsystem betreffen
- ohne Teuerungen
- ohne Ausmass von Nachtragspositionen, die keine Arbeitsleistungen enthalten (z.B. Sondermüllgebühren usw.)
- ohne Mehrausmass von Angebotspositionen bzw. Ausmass von Nachtragspositionen, die dem Auftragnehmer zur Beschleunigung der Arbeiten vergütet werden (wie z.B. Vergütung von zusätzlicher Arbeit an Feiertagen, teurere Materialwahl für raschere Bauweise usw.)
- ohne Ausmass von Nachtragspositionen, die für die Bauzeit nicht relevant sind (z.B. teurere Beläge usw.)

Berechnungsbeispiel

Mietarelevante Werkvertragssumme	CHF 100 000 000.-
Mietarelevante Abrechnungssumme	CHF 107 000 000.-
Differenz (7%)	CHF 7 000 000.-
Miettage gemäss Angebot des Anbieters	93 d
5% Toleranz	7% - 5% = 2%
Zusätzliche Miettage	93 d · 0,02 = 1,86 d → 2 d

20.2 Kritischer Weg

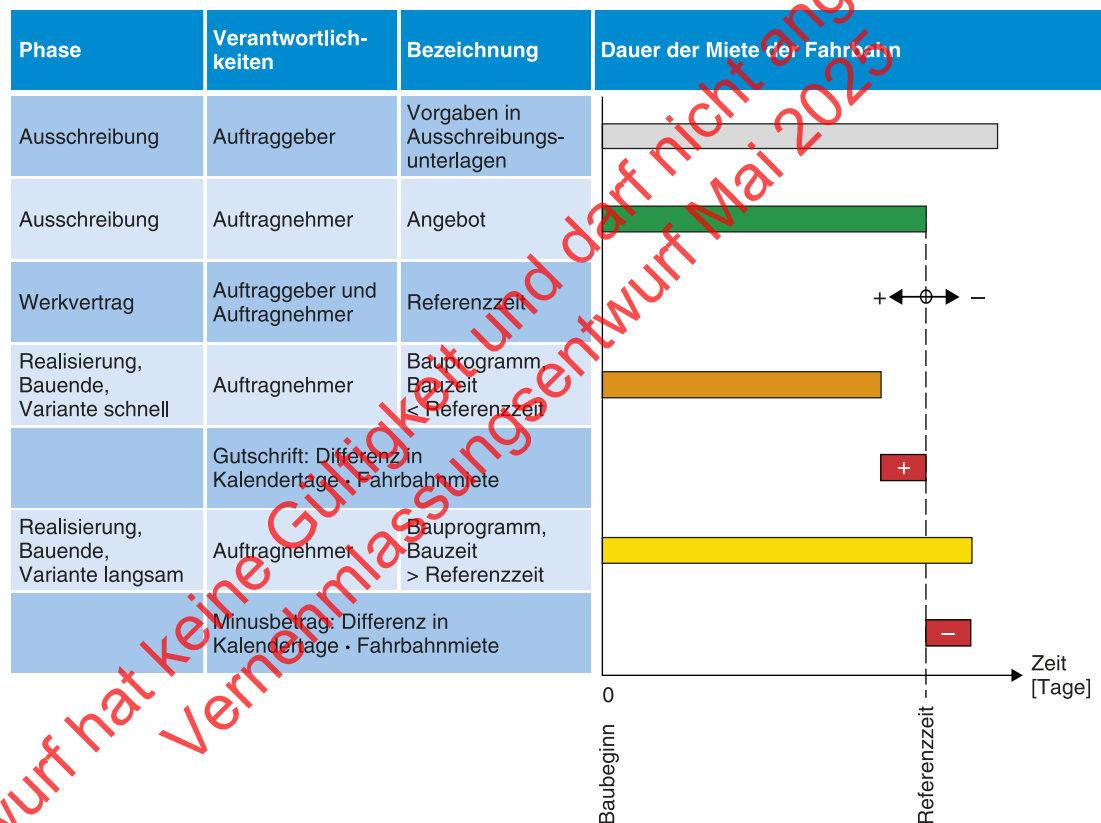
Mit dem Werkvertrag muss ein Bauprogramm vorliegen, in welchem der kritische Weg der Arbeiten festgehalten ist. Der kritische Weg kann sich während der Bauzeit ändern.  
 Nur wenn sich die Arbeiten infolge einer Beststellungsänderung auf dem kritischen Weg befinden, hat es Auswirkungen auf das Bauende resp. die Mietzeit. Bei Beststellungsänderungen sind nebst den finanziellen Auswirkungen auch die terminlichen Auswirkungen festzuhalten und zu vereinbaren.

21 Dauer der Miete

Mietbeginn und Mietende sind in Abhängigkeit der Beanspruchung der Fahrbahn projektspezifisch zu definieren.  
 Im Rahmen der Bausitzungen werden der Mietbeginn und das Mietende zwischen Auftraggeber, Bauleitung und Auftragnehmer abschliessend festgelegt und dokumentiert.

22 Prozessablauf Miete der Fahrbahn

Die Verantwortlichkeiten bei der Anwendung des Systems «Miete der Fahrbahn» wechseln über die Projektphasen mehrmals.



**Abb. 2**  
 Übersicht Fahrbahnmierte

J Bonus-Malus

23 Festlegen der Bonus- und Malus-Beträge

Für die Festlegung der Bonus- und Malus-Beträge kann der Auftraggeber folgende Systeme wählen  
 – einmalig bezogen auf einen Meilenstein  
 – pro Tag (oder pro Woche) Mehr- oder Minderzeitbedarf bezogen auf einen Meilenstein

Die Beträge sind so zu bemessen, dass für den Auftragnehmer ein effektiver Anreiz entsteht, vorgegebene Meilensteine einzuhalten oder zu unterschreiten. Bei der Wahl des Systems mit Tagesbeträgen kann die Höhe variieren (ab- oder aufsteigend) und sollte 20 000 Franken pro Kalendertag nicht überschreiten (Sozialverträglichkeit). Bei der Verwendung von Kalendertagen anstatt Arbeitstagen entfallen die Diskussionen bezüglich Feiertage und sonstigen arbeitsfreien Tage. Zudem berücksichtigen Kalendertage die effektive Beeinträchtigung des Verkehrs besser (inkl. Samstag, Sonntag, Feiertage).

## 24 Voraussetzungen und Randbedingungen

Voraussetzungen und Randbedingungen können sein

- Zuschlagskriterium Bauprogramm: Einhaltung der Rahmenbedingungen überprüfen (z.B. Bausperrzeiten)
- das Bauprogramm mit Meilensteinen ist in den Werkvertrag zu übernehmen
- der gesamthaft maximal ver- bzw. anrechenbare Bonus-Malus-Betrag soll auf einen Maximalprozentsatz der Werkvertrags- oder Abrechnungssumme (z.B. 3...5%) begrenzt werden

## 25 Finanzielle Umsetzung

Der Betrag für Bonus-Malus kann mittels einer Leistungsposition in das Leistungsverzeichnis (LV) des Anbieters aufgenommen oder in einem separaten Dokument angegeben werden. Sind mehrere Meilensteine mit Bonus-Malus im Projekt vorgesehen, sind diese als einzelne Positionen aufzuführen.

Die Einheitspreise werden durch den Auftraggeber festgelegt und dürfen vom Anbieter nicht abgeändert werden.

Bei der vorletzten Akontozahlung ist zu beachten, dass bei möglichen Malus-Zahlungen der dadurch entstehende Minusbetrag in der Schlussrechnung gegenverrechnet werden kann. Dies kann mit einem grösseren Rückbehalt in der vorletzten Akontozahlung berücksichtigt werden. Es ist daher eine möglichst exakte Prognose der Meilensteine, vor allem am Ende der Bauarbeiten anzustreben, um bei der Schlussrechnung nicht eine Rückzahlung durch den Anbieter zu verursachen.

## 26 Regelung bei Auftragsänderung

Für die Berechnung der Bauzeitveränderung infolge einer Auftragsänderung gibt es zwei mögliche Regelungen. Eine Kombination der beiden Regelungen ist möglich.

### 26.1 Abrechnungssumme

Kleinere zusätzliche Arbeiten berechtigen zu keiner Anpassung der Meilensteine. Überschreitet die Abrechnungssumme die Werkvertragssumme um 3...5%, so hat dies keine Auswirkungen auf die Meilensteine.

Bei Über- respektive Unterschreitungen der bauzeitrelevanten Abrechnungssumme um 3...5% werden die Meilensteine im Verhältnis des über 3...5% liegenden Anteils linear verschoben.

Der genaue Prozentsatz ist im Vertrag zu definieren.

Die bauzeitrelevante Werkvertragssumme kann wie folgt definiert werden

- bereinigtes Angebot gemäss Werkvertrag
- Rabatt und Skonto abgezogen, MwSt. eingerechnet
- ohne Beträge betreffend das finanzielle Anreizsystem

Die bauzeitrelevante Abrechnungssumme kann wie folgt definiert werden

- effektives Ausmass der Angebotspositionen
- effektives Ausmass der genehmigten Nachtragspositionen
- Regiearbeiten
- Rabatt und Skonto abgezogen, MwSt. eingerechnet
- ohne Beträge, die das finanzielle Anreizsystem betreffen
- ohne Teuerungen
- ohne Ausmass von Nachtragspositionen, die keine Arbeitsleistungen enthalten (z.B. Sondermüllgebühren usw.)
- ohne Mehrausmass von Angebotspositionen bzw. Ausmass von Nachtragspositionen, die dem Auftragnehmer zur Beschleunigung der Arbeiten vergütet werden (wie z.B. Vergütung von zusätzlicher Arbeit an Feiertagen, teurere Materialwahl für raschere Bauweise usw.)
- ohne Ausmass von Nachtragspositionen, die für die Bauzeit nicht relevant sind (z.B. teurere Beläge usw.)

Berechnungsbeispiel

Bauzeitrelevante Werkvertragssumme	CHF 100 000 000.–
Bauzeitrelevante Abrechnungssumme	CHF 107 000 000.–
Differenz (7%)	CHF 7 000 000.–
Bauzeit gemäss Angebot des Anbieters	93 d
5% Toleranz	7% – 5% = 2%
Zusätzliche Bauzeit	$93 \text{ d} \cdot 0,02 = 1,86 \text{ d} \rightarrow 2 \text{ d}$

## 26.2 Kritischer Weg

Mit dem Werkvertrag muss ein Bauprogramm vorliegen, in welchem der kritische Weg der Arbeiten festgehalten ist. Der kritische Weg kann sich während der Bauzeit ändern.  
Bestellungsänderungen sind unter Berücksichtigung der Kriterien Zeit und Geld zu vereinbaren.  
Nur wenn sich die Arbeiten infolge einer Bestellungsänderung auf dem kritischen Weg befinden, haben sie Auswirkungen auf die Anwendung von Bonus und Malus.

## 27 Dauer

Der für das Bonus-Malus-System relevante Baubeginn ist gemeinsam festzulegen.  
Im Rahmen der Bausitzungen wird das Erreichen der Meilensteine zwischen Auftraggeber, Bauleitung und Auftragnehmer beurteilt und dokumentiert.

## K Literaturverzeichnis

### 28 Technische Normen

[1] VSS 41 510 Differenzbereinigung und Streiterledigung; Drei-Phasen-Modell

### 29 Vertragliche Normen

[2] SIA 118 Allgemeine Bedingungen für Bauarbeiten  
SN 507 118

Dieser Entwurf hat keine Gültigkeit und darf nicht angewendet werden.  
Vernehmlassungsentwurf Mai 2025