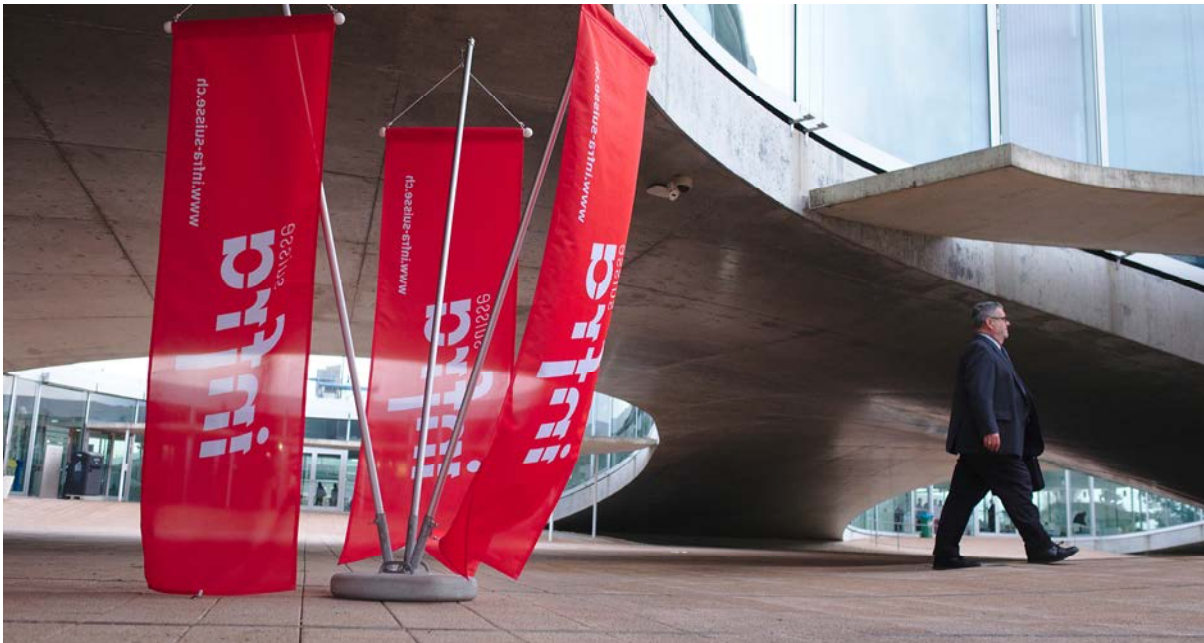




Infra-Tagungen

Sicherheit auf SBB-Baustellen

Polierprüfungen 2016



Wie sollen die Infrastrukturen der Romandie in Zukunft finanziert werden? Diese Frage stand an der Infra-Tagung in Lausanne im Zentrum. (→ Seite 13)

03	Editorial	15	CAS Grund- und Spezialtiefbau
04	Infra-Tagung in Luzern	16	Neue Abfallverordnung
07	Sicherheit auf SBB-Baustellen	18	Anmeldung zur Polierprüfungen
09	Normen und Standards	19	Veranstaltungen, Impressum
13	Infra-Tagung in Lausanne		

Ja zu grossen Projekten

Mit grosser Befriedigung habe ich das Abstimmungsergebnis über die Sanierungsvorlage des Gotthard-Strassentunnels zur Kenntnis genommen.

Es freut mich, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger unseres Landes erkannt haben, dass der Bau eines zweiten Gotthard-Strassentunnels eine sinnvolle Investition ist, wovon auch künftige Generationen profitieren. Alle 30 bis 40 Jahre müssen Tunnels saniert werden. Mit zwei Röhren sind Sanierungen am Gotthard auch in Zukunft ohne grössere Verkehrseinschränkungen möglich. Der Kanton Tessin wird also stets auf der Strasse mit der Nordschweiz verbunden sein.

Es braucht hohe Investitionen und viel Zeit, bis Grossprojekte realisiert sind. Wer grosse Infrastrukturprojekte plant und realisiert, braucht Visionen und den Blick für das Ganze. Die Bedürfnisse künftiger Generationen sind deshalb besonders wichtig. Das Schweizer Volk hat diesbezüglich schon

immer Weitsicht gezeigt. So auch am 28. Februar 2016.

In einem guten Jahr werden wir über eine weitere zukunftsweisende Vorlage abstimmen: die Finanzierung der Nationalstrassen. Ich bin heute überzeugt, dass die Schweizerinnen und Schweizer pragmatisch denken und abstimmen werden, wie sie das 2014 bei der Abstimmung über die Finanzierung der Bahn schon getan haben.

Optimale und gut unterhaltene Verkehrswege sind der Motor für unsere Wirtschaft und sichern Arbeitsplätze. Zum Wohl unseres Landes. Zum Wohl unserer Bevölkerung. //



Urs Hany
Präsident

Infrastrukturprojekte wirtschaftlich statt billig bauen

Heute werden Infrastrukturbauprojekte in den meisten Fällen an das Angebot mit dem tiefsten Preis vergeben. An der Infra-Tagung in Luzern setzte sich Baumeister-Präsident Gian-Luca Lardi für eine andere Vergabepaxis ein. Damit sei den öffentlichen Bauherren und der Baubranche gedient.

Öffentliche Aufträge sollten nach Ansicht von Gian-Luca Lardi, Zentralpräsident des Schweizerischen Baumeisterverbandes, nicht an das billigste, sondern an das wirtschaftlichste Angebot gehen. Das entspreche dem Vergaberecht und sei mit einer einfachen Anpassung der Vergabepaxis umsetzbar. Solange aber der Preis faktisch das einzige Zuschlagskriterium sei, liessen sich Spekulationen und Rabattschlachten nicht verhindern. Gemäss Lardi täten die öffentlichen Verwaltungen gut daran, bei der Bewertung von Submissionen das wirtschaftlichste Angebot dem billigsten vorzuziehen. Das brächte nicht nur der Baubranche, sondern auch den Bauherren selbst grosse Vorteile. «Ich bin zutiefst überzeugt, dass höhere Vergabepreise bis zur Schlussabrechnung mehr als kompensiert werden», meinte Lardi.

Infra Suisse für zweiten Gotthardtunnel

Am 28. Februar wurde über den Sanierungstunnel am Gotthard abgestimmt. Für Urs Hany, Präsident von Infra Suisse, war klar: Die Strassenverbindung durch den Gotthard darf nicht

unterbrochen werden. «Dafür ist sie für die regionale wie auch die nationale Wirtschaft zu wichtig.» Für eine zweite Röhre sprach für ihn neben der Verkehrssicherheit vor allem die Wirtschaftlichkeit. «Den Strassenverkehr auf die Bahn verladen, wie sich das die Gegner vorstellen, ist teurer als der Bau eines zweiten Tunnels: Bei einer nächsten Komplettsanierung müssten die Verladeanlage erneut aufgebaut werden», erklärte Hany. Das sei investitionspolitisch unklug.

Die Macht der Kontrolleure

Für Benedikt Koch, Geschäftsführer von Infra Suisse, bestimmen verstärkt Regeln und Kontrollen den Infrastrukturbau, die mit der Realität beim Bauen kaum mehr vereinbar sind. Die Tendenz zur Überregulierung habe mit Vertrauensverlust zu tun: Das Parlament misstraut der Regierung und der Verwaltung, das Finanzdepartement der Baudirektion, die Finanzkontrolle den Projekt- und Bauleitern und der Bauherren den Anbietern. «Das darf so nicht weiter gehen!», sagte Koch. Infra Suisse unterstützt aktiv die Bestrebungen, grosse Bauprojekte vermehrt in sogenannten Projektallianzen zu realisieren.





Echte Lösungen für Kapazitätsprobleme

Der Situation der Autofahrer widmete sich Peter Goetschi, Zentralpräsident des TCS. Er warnte davor, die Kapazitätsprobleme der Strasse über eine Verlagerungspolitik lösen zu wollen. «Ohne Kapazitätsausbau geht es auch auf der Strasse nicht weiter!», machte er klar. Ob in den grossen Agglomerationen oder auf den grossen Verkehrsachsen wie am Gotthard: Behinderungen und Schikanen seien keine Lösung. Goetschi wehrte sich auch gegen Mobility-Pricing-Modelle. Diese würden von den Automobilisten nur als Sanktion und zusätzliche Belastung empfunden.

Falsch gedacht?

Rolf Dobelli hat sich intensiv mit Denkfehlern auseinandergesetzt und zwei Bücher zu diesem Thema publiziert. «Wir machen ständig Denkfehler», erklärte er an der Infra-Tagung in Luzern. Der Mensch irre sich mit System. Das mache Denkfehler prognostizierbar und damit zu einem gewissen Grad korrigierbar. Doch auch Dobelli musste zugeben: «Ich schaffe es selber nicht, Denkfehler ganz zu vermeiden. Bei schwerwiegenden Entscheidungen versuche

ich, so vernünftig und rational wie möglich zu entscheiden.

Über die wichtigsten Grundregeln der Unternehmenskommunikation referierte Alice Chalupny. Sie ist Leiterin Unternehmenskommunikation der fenaco Genossenschaft. Eine erfolgreiche Kommunikation zeichne sich durch eine klare Agenda, eine sorgfältige Planung und die nötige Ausdauer aus. //

Alle Referate und mehr Bilder von der Infra-Tagung 2016 gibt es unter:

www.infra-suisse.ch/tagung

Sicherheit auf SBB-Baustellen

Die SBB will die Sicherheit auf ihren Anlagen erhöhen. Erreicht werden soll dieses Ziel mit entsprechenden Massnahmen bereits bei der Projektdefinition, bei der Vergabe und mit Ausbildungen.

Die SBB hat ihre Ziele im Bereich Sicherheit im vergangenen Jahr nicht erreicht. Die Rangier- und Berufsunfälle sind zwar erfreulicherweise um 10 Prozent zurückgegangen, leider waren aber vier Unfälle mit tödlichem Ausgang zu verzeichnen. Auch die Anzahl der Zusammenstösse von Zügen mit Hindernissen oder Arbeitsmitteln stieg im Jahr 2015 von 26 auf 30.

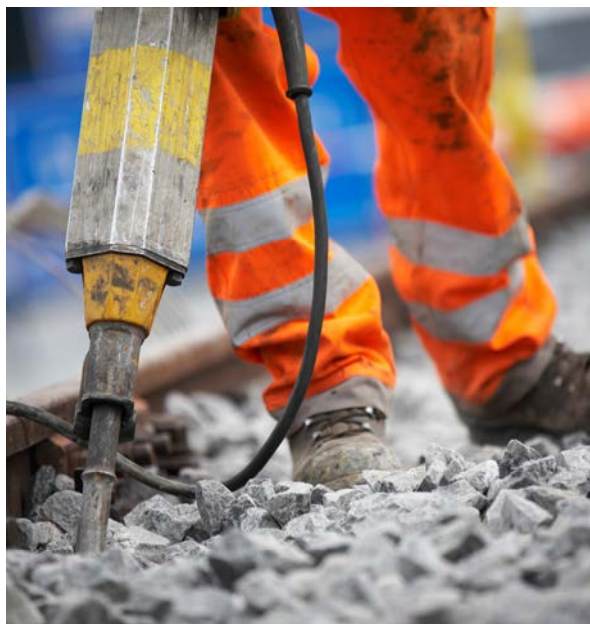
Sicherheit auch Sache von Bauherr und Projektverfasser

Die SBB wollen die Sicherheit auf ihren Baustellen gemeinsam mit den Bauunternehmen erhöhen. Sie erachtet es als wichtig, dass das Thema Sicherheit so früh wie möglich in die Bauprojekte miteinbezogen wird. Bereits die Ausschreibung soll künftig sämtliche sicherheitsrelevanten Informationen enthalten. Die Unternehmen können so den Sicherheitsaspekt besser in die Bauabläufe einplanen. Das ist eine klare Abkehr von der aktuellen Ausschreibungspraxis: Heute ist der Unternehmer alleine für die Sicherheit zuständig und muss zusammen mit dem Angebot das Sicherheitskonzept erstellen.

Künftig sind also auch die Bauherrschaft und die Projektverfasser gefordert.

Sicherheit beginnt bei der Planung

Die relevanten Sicherheitsfragen sollen bereits in der Planungs- und Projektierungs-



phase angemessen behandelt werden. Dies beginnt gemäss SIA-Leistungsmodell bereits in der Phase 21, bei der Projektdefinition und der Machbarkeitsstudie. In der Teilphase 212 wird ausdrücklich auf die Rahmenbedingungen des Auftraggebers und des Standortes verwiesen. Das ist richtig, denn Sicherheitsmassnahmen haben dem Standort und den Arbeiten zu entsprechen, müssen also projektspezifisch sein. Übergeordnete Konzepte können nur einen groben Rahmen bilden. In den nachfolgenden Phasen müssen dann die Sicherheitsaspekte sukzessive verfeinert und detaillierter beschrieben werden. Dadurch sollen praktikable, zielgerichtete und baustellenspezifische Sicherheitskonzepte entstehen.

Neuerungen für Bauunternehmen

Bei der SBB wird das Thema Sicherheit bei Bauprojekten künftig stärker gewichtet und sowohl bei den Eignungs-, wie auch bei den

Zuschlagskriterien Eingang finden. Sicherheitsvorgaben und auswertbare Sicherheitsziele sollen vertraglich vereinbart werden. Dafür setzen die SBB auch auf Ausbildungen. Je nach Ausbildungsziel muss ein entsprechender Praxisnachweis erbracht werden. Zwischen der Sicherheitsausbildung der SBB-Mitarbeiter und der Mitarbeiter der Bauunternehmen soll es in Zukunft keine Unterschiede mehr geben.

Infra Suisse wird die konkreten Auswirkungen dieser Neuerungen auf die Bauunternehmen genau beobachten und sich aktiv bei der SBB für gangbare Lösungen einsetzen. Bei Fragen und Anmerkungen steht Infra Suisse ihren Mitgliedfirmen gerne zur Verfügung. //

info@infra-suisse.ch



Es geht nicht ohne

Die SNV hat die Betreuung der Normen an die einzelnen Branchen delegiert. Für das Bauhauptgewerbe sind der SIA und der VSS zuständig.

Aber auch andere standardisierende Organisationen sind für die Schweizer Baubranche von Bedeutung.

Die Auflistungen auf den folgenden Seiten zeigen eine Auswahl der für die Infrastruktur-bauer relevanten Regelwerke. In der Spalte

rechts ist jeweils der Bearbeitungsstatus gemäss Kenntnisstand vom Februar 2016 aufgeführt.

CEN – Europäisches Komitee für Normung



Nummer	Titel	Status
CEN / ISO	Building Information Modeling	Gestartet
EN 12063	Spundwände	In Bearbeitung
EN 12699	Ausführung besonderer geotechnischer Arbeiten (Spezialtiefbau) - Verdrängungspfähle	In Bearbeitung
EN 12715	Ausführung von besonderen geotechnischen Arbeiten – Injektionen	In Bearbeitung
EN 12716	Ausführung von besonderen geotechnischen Arbeiten (Spezialtiefbau) - Düsenstrahlverfahren (Hochdruckinjektion, Hochdruckbodenvermörtelung, Jetting)	In Bearbeitung
EN 14199	Ausführung von besonderen geotechnischen Arbeiten (Spezialtiefbau) - Pfähle mit kleinen Durchmessern (Mikropfähle)	In Bearbeitung



SIA – Schweizerisch Ingenieur- und Architektenverein

sia

Nummer	Titel	Status
112/2	Nachhaltiges Bauen Infrastruktur	In Vernehmlassung
118/190	ABB Kanalisation	In Vernehmlassung
118/195	ABB Rohrvortrieb	In Vernehmlassung
118/203	ABB Deponiebau	In Vernehmlassung
118/262	ABB Betonbau	In Vernehmlassung
118/263	ABB Stahlbau	In Vernehmlassung
118/267	ABB Geotechnik	In Vernehmlassung
118/272	ABB Abdichtungen u Entwässerung von Bauten unter Terrain und Untertagbau	In Bearbeitung
190	Kanalisationen	In Vernehmlassung
195	Rohrvortrieb	In Bearbeitung
197/1	Projektierung Tunnel - Bahntunnel	In Bearbeitung
197/1	Projektierung Tunnel - Strassentunnel	In Bearbeitung
203	Deponiebau	In Vernehmlassung
272	Abdichtungen u Entwässerung von Bauten unter Terrain und Untertagbau	In Bearbeitung
431	Entwässerung von Baustellen	In Bearbeitung
721	Bohren und Trennen von Beton und Mauerwerk	In Bearbeitung
414/1	Masstoleranzen im Bauwesen	In Vernehmlassung
2054	Merkblatt: Quarzstaub im Untertagbau	Publikation

CRB - Schweizerische Zentralstelle für Baurationalisierung

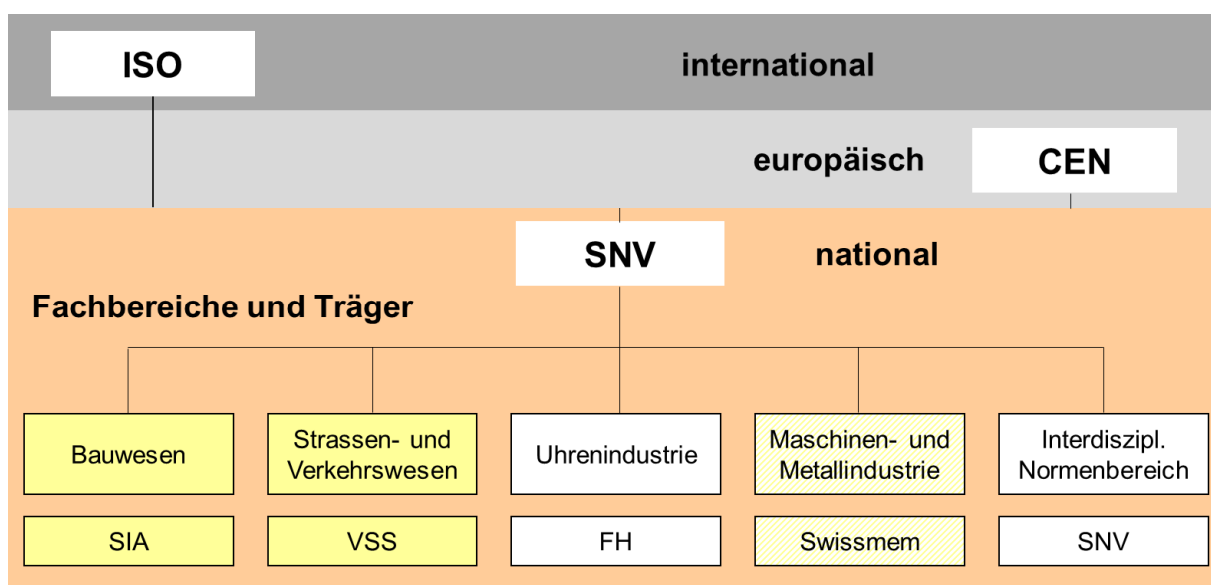


Publikation	Titel	Status
117	Abbrüche und Demontagen	in Bearbeitung
152	Rohrvortrieb	in Bearbeitung
164	Verankerungen und Nagelwände	in Bearbeitung
211	Baugruben und Erdbau	in Bearbeitung
216	Altlasten, belastete Standorte u Entsorgung	in Bearbeitung
222	Pflästerungen und Abschlüsse	in Bearbeitung
223	Belagsarbeiten	in Bearbeitung
225	Gleisbau, Stellwerk Aussenanlagen	in Bearbeitung
237	Kanalisation und Entwässerung	in Bearbeitung
241	Ortbetonbau	in Bearbeitung
246	Spannsysteme	Publikation
281-286	Fahrzeugrückhaltesysteme	Publikation
411	Werkleitungen für Gas u Wasser	Überarbeitung geplant

BAFU – Bundesamt für Umwelt

Nummer	Titel	Status
VVEA	Verordnung über Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen	Publiziert

Die Organisation der Normierung



Nummer	Titel	Status
640 431- div.	Asphaltemischgut – Mischgutanforderungen (div, Arten)	Publikation
640 440	Gussasphalt und Asphaltmastix	Publikation
640 450a	Abdichtungssysteme u bitumenhaltige Schichten auf Betonbrücken, Systemaufbau, Anforderungen und Ausführung	Publikation
640 451	Abdichtungssysteme u bitumenhaltige Schichten auf Betonbrücken	Publikation
640 453	Abdichtungen und bitumenhaltige Schichten auf Stahlbrücken	Publikation
640 475	Abdichtungssysteme und bitumenhaltigen Schichten auf Fahrbahnplatten aus Beton – Bestimmung der Feuchtigkeit des Betonuntergrundes mit der Calciumcarbid-Methode	Publikation
640 940 - 640 946	Katalog für Strassendaten (Handbücher: „Allgemeine Grunddaten“, „Fahrbahn“, „Projekt“)	Publikation
640 948-1 -2	Katalog für Strassendaten (Handbücher)	Publikation
670 300	Böden, Versuche – Notwendige Parameter für die Darstellung der Resultate geotechnischer Versuche	Publikation
670 830a	Druckfestigkeit am Haufwerk	Publikation

Aktiv mitgestalten

Normen und Standards machen nur Sinn, wenn sie in der Praxis etabliert sind. Die Erarbeitung und Prüfung der Regelwerke ist darum ohne praxisbezogenes Fachwissen nicht möglich. Infra Suisse ist immer auf der Suche nach Fachpersonen, die sich in der Kommission oder Vernehmlassung einbringen wollen. Wer also die Normen und Standards unserer Branche aktiv mitgestalten will, ist herzlich eingeladen, sich bei Infra Suisse zu melden: info@infra-suisse.ch

Welche Infrastrukturen leistet sich die Romandie?



Die Diskussionen um die Verkehrsinfrastrukturen gewinnen an Brisanz. Die Agglomerationen wachsen und die Pendlerströme nehmen zu. An der Infra-Tagung in Lausanne befassten sich rund 200 Westschweizer Infrastrukturbauer mit deren Finanzierung.

Ein effizientes, multimodales Verkehrsnetz - das steht ausser Frage - ist für den Wohlstand eines Landes wichtig. Während die Menschen aber längst überregional mobil sind, stehen bei vielen Infrastrukturprojekten die Interessen einzelner Gemeinden und Kantone im Vordergrund. An der Tagung von Infra Suisse in Lausanne diskutierten namhafte Entscheidungsträger und Fachleute über die Planung und vor allem über die Finanzierung wichtiger Projekte in der Westschweiz.

Ja für den zweiten Gotthard-Tunnel

In seiner Einführungsrede plädierte Tobias Meschenmoser, Vorstandsmitglied von Infra

Suisse, für ein Ja bei der Abstimmung über den Bau eines zweiten Gotthard-Strassentunnels. Der drittlängste Strassentunnel der Welt und die wichtigste Nord-Süd-Verbindung des Landes muss komplett saniert werden. Die Verbindung für den Strassenverkehr zu schliessen, wäre weder wirtschaftlich noch vernünftig. Besonders der Kanton Tessin, aber auch viele Unternehmen aus der übrigen Schweiz wären von einer Schliessung besonders hart betroffen. Den Strassenverkehr auf die Bahn zu verladen, wie sich das die Gegner vorstellen, sei teurer als der Bau eines zweiten Tunnels. Bei einer nächsten Komplettsanierung müssten die Verladeanlagen nämlich erneut aufgebaut werden.

Regionale Probleme, gesamtheitliche Lösungen

In der anschliessenden Diskussion kreuzten sich Nuria Gorrite, Regierungsrätin des Kantons Waadt, der Genfer Regierungsrat Luc Barthassat sowie Peter Goetschi vom TCS und Jean-Daniel Faucherre von ASTAG die Klingen. Nuria Gorrite rief dazu auf, individuelle Bedürfnisse dem Interesse eines funktionierenden Gesamtsystems unterzuordnen. «Alles andere ist egoistisch und teuer!» Luc Barthassat seinerseits erinnerte an die Problematik des Grenzverkehrs in seinem Kanton. «Tagtäglich verzeichnen wir in unserem Kanton rund 550'000 Grenzübertritte - 80% in Privatfahrzeugen», erklärte Barthassat.

stein für eine verlässliche Finanzierung der Strasseninfrastruktur. Jean-Daniel Faucherre, Vizepräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes ASTAG, hingegen prangerte die Verwendung von Geldern aus dem Strassenverkehr für den öffentlichen Verkehr an. Am Schluss der Tagung ging der Philosoph und Schriftsteller Luc Ferry der Frage von Mobilität und Innovation nach. //

Alle Referate und mehr Bilder von der Infra-Tagung in Lausanne gibt es unter:

www.infra-suisse.ch/journee

Sichere Finanzierung für die Strasse

Für TCS-Zentralpräsident Peter Goetschi ist der geplante Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ein wichtiger Meilen-





In der Schweiz wird immer häufiger in dichten Siedlungsgebieten, auf instabilem Baugrund oder an Hanglagen gebaut. Das Fachwissen dazu vermittelt der CAS-Studiengang Grund- und Spezialtiefbau. Der nächste Start ist im Herbst 2016.

Um die komplexer werdenden Arbeiten im Grund- und Spezialtiefbau erfolgreich planen und ausführen zu können, braucht es gut ausgebildete Fachleute. Sie müssen ganzheitlich denken können, das Normen- und Vertragswesen kennen sowie über organisatorische und planerische Kompetenzen verfügen. Dies gilt für Bauherren, Planer und Unternehmer gleichermassen.

Diese Fähigkeiten vermittelt das CAS «Grund- und Spezialtiefbau». Infra Suisse hat in Zusammenarbeit mit usic und Spezialisten aus den Unternehmen den Studiengang entwickelt. Den Studierenden wurde das Fachwissen in den Modulen «Baugrund und Tragwerkskonzepte» «Ausführung und Überwachung» sowie im «Vertragswesen und Sicherheit» von fachkundigen und erfahrenen Referentinnen und Referenten praxisorientiert, methodisch und abwechslungsreich vermittelt. Der erste Studien-

gang wurde erfolgreich abgeschlossen. Der nächste startet im Herbst 2016. //

Weitere Informationen gibt es auf der Webseite der Hochschule Luzern unter:

www.hslu.ch

Neue Verordnung zum Umgang mit Bauabfall

Das Bundesamt für Umwelt hat die Technische Verordnung über Abfälle (TVA) überarbeitet. Neu heisst sie «Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen» (VVEA). Betroffen ist auch der Infrastrukturbau.

Die VVEA gilt für zwei Bereiche: Den Umgang mit Bauabfällen – inklusive der Verminderung solcher Abfälle – und das Errichten und Betreiben von Abfallanlagen. Es gilt, Menschen, Tiere und Pflanzen vor schädlichen Auswirkungen des Abfalls zu schützen und die Belastung der Umwelt zu begrenzen. Die VVEA ist seit 1. Januar 2016 in Kraft und bringt Neuerungen für Bauunternehmer mit sich.

Ermittlungspflicht für Bauherren

Bei allen Sanierungs- und Rückbauprojekten von Bauten, die vor 1990 errichtet wurden, muss der Bauherr eine Schadstoffabklärung durchführen. Denn es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Bauten Schadstoffe wie Asbest, polychlorierte Biphenyle, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe oder Schwermetalle enthalten. Bereits für die Baubewilligung muss die Bauherrschaft angeben, welche Art, Menge und Qualität von Abfällen anfallen und wie diese entsorgt werden sollen. Das bedeutet, dass während der Projektierung die entsprechenden Untersuchungen vorgenommen

und Entsorgungskonzepte für die Ausschreibung erstellt werden müssen. Dies gilt für alle Bauprojekte, bei denen ein Verdacht auf gefährliche Stoffe besteht oder mehr als 200 m³ Bauabfälle zu erwarten sind.

Aushub- und Ausbruchmaterial

Besteht das Aushub- und Ausbruchmaterial zu mindestens 99 Gewichtsprozent aus Lockergestein oder gebrochenem Fels, soll es wieder verwertet werden. Das restliche Prozent muss aus mineralischen Bauabfällen bestehen und darf keine Fremdstoffe enthalten. Aushub- und Ausbruchmaterial, das zu mindestens 95 Gewichtsprozent aus Lockergestein oder gebrochenem Fels besteht und weitgehendst von Fremdstoffen befreit wurde, kann als Ersatz für Zementklinker dienen oder zur Herstellung von hydraulisch oder bituminös gebundenen Baustoffen und zum Bau von Deponien verwendet werden.

Betonabbruch soll möglichst vollständig für die Herstellung von Baustoffen verwendet werden. Mit dieser Vorgabe wird das Betonrecycling in Zukunft noch wichtiger.



PAK-haltiger Ausbaupasphalt

Ausbaumaterial mit einem Anteil an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) von weniger als 250 mg/kg Strassenaufbruch kann vollständig als Baustoff wiederverwendet werden. Übersteigt der PAK-Anteil 250 mg/kg, darf das Material nicht mehr als Baustoff verwendet werden. Bis zum 31. Dezember 2025 ist es jedoch erlaubt, Ausbaupasphalt bis zur Maximalkonzentration von 1'000 mg/kg in geeigneten Anlagen mit anderen Materialien zu vermischen, wenn danach die Obergrenze von 250 mg/kg PAK eingehalten wird. Bis Ende 2025 können Ausbaumaterialien mit einem PAK-Gehalt von mehr als 250 mg/kg auch auf Deponien des Typs E eingelagert werden. Im Grundsatz gelten Materialien mit mehr als 1'000 mg/kg PAK im Baustoff als Abfall und müssen energetisch verwertet werden.

Stand der Technik

Diverse Passagen der VVEA enthalten Begriffe wie «Reduktion», «möglichst vollständige Vermeidung» oder «Minimierung» von Stoffen

oder Konzentrationen. Leider fehlen aber konkrete Werte. Vermutlich ist eine Behandlung nach dem Stand der Technik gemeint. Dieser wird erklärt mit Verfahren, die bei vergleichbaren Anlagen oder Tätigkeiten im In- oder Ausland erfolgreich erprobt oder bei Versuchen erfolgreich eingesetzt wurden und nach den Regeln der Technik auf andere Anlagen oder Tätigkeiten übertragen werden können. Diese vage Definition wird jedoch relativiert, denn in der VVEA steht auch, dass die Massnahmen für einen mittleren und wirtschaftlich gesunden Betrieb wirtschaftlich tragbar sein sollen. Es ist auf jeden Fall empfehlenswert, bei Ausschreibungen genau auf die Qualität der vorhandenen Stoffe zu achten. Im Zweifelsfall sollte man bei der Bauherrschaft entsprechende Auskünfte einholen.

Infra Suisse wird die Umsetzung der VVEA auf dem Markt verfolgen. Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung. //

info@infra-suisse.ch

Jetzt anmelden!

Am 12. und 13. September 2016 finden im Campus Sursee die Berufsprüfungen für Strassenbau- und Grundbau-Polierinnen und -Poliere in deutscher Sprache statt.



Zulassung

Zu den Berufsprüfungen zugelassen wird, wer

- ein eidgenössisches Fähigkeitszeugnis oder einen mindestens gleichwertigen Ausweis besitzt;
- 4 Jahre Berufspraxis im Verkehrswegbau nach Erwerb des eidgenössischen Fähigkeitszeugnisses oder eines mindestens gleichwertigen Ausweises nachweist;
- die erforderlichen Modulabschlüsse gemäss Anhang zur Prüfungsordnung bzw. entsprechende Gleichwertigkeitsbestätigungen nachweist und
- die Prüfungsgebühr fristgerecht überweist.

Dauer und Inhalt

Die Berufsprüfungen dauern jeweils total 6 $\frac{3}{4}$ Stunden.

Anmeldung und Kosten

Die Anmeldung ist bis spätestens Freitag, 13. Mai 2016 (Datum des Poststempels) bei Infra Suisse einzureichen.

Die Prüfungsgebühr von CHF 1200.- exkl. MwSt. wird mit dem Zulassungsentscheid in Rechnung gestellt.

Unterlagen

Prüfungsordnung, Wegleitung und Anmeldeformular gibt es bei Infra Suisse unter:

www.infra-suisse.ch/polier

Die nächsten Veranstaltungen von Infra Suisse

FR	15.04.2016	Fachkonferenz Untertagbau	Feusisberg
MI	27.04.2016	Mitgliederversammlung	Lenzburg
MI	11.05.2016	Fachkonferenz Spezialtiefbau	Belchen
MO/DI	12./13.09.2016	Polierprüfung Strassenbau/Grundbau	Sursee
MO-DO	12.-15.09.2016	Hochschulkurs Untertagbau	Sursee
DO/FR	20./21.10.2016	Fachkonferenz Untertagbau	Egerkingen

Geschäftsstelle



Neu im Team von Infra Suisse:

Viviane Stehrenberger hat
am 1. Februar als Leiterin
Kommunikation bei Infra
Suisse begonnen.



Impressum

Infra Suisse
Weinbergstrasse 49
Postfach
8042 Zürich

Tel. +41 44 258 84 90
Fax +41 44 258 84 99
info@infra-suisse.ch
www.infra-suisse.ch

Publiziert am 23. März 2016.
Erscheint viermal jährlich.

Redaktion: Viviane Stehrenberger
v.stehrenberger@infra-suisse.ch

Titelseite: An der Infra-Tagung wurde Benedikt
Koch verabschiedet. Er prägte Infra
Suisse entscheidend mit. //

Fotos: Seiten 1, 2, 5, 6 und 13 Markus
Senn www.markussenn.ch // Seiten
8, 15 und 17 Benjamin Zurbriggen
www.ben-zurbriggen.ch // Seite 18
Stefan Schaufelberger www.stefan-schaukelberger.com //

INFRA SUISSE WÜNSCHT
FROHE OSTERN !