Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 136 (2010)
Heft: 42-43: Meteorologisch bauen

Vereinsnachrichten

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: 10.07.2025

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

NACHHALTIGE RAUMPLANUNG?

Von Entscheidungsträgern und Verwaltungen wird immer häufiger ein greifbarer Beitrag grosser Planungen zur nachhaltigen Entwicklung verlangt. Doch obwohl sich Raumplanung seit längerem mit dem Thema befasst, gehört die konkrete Anwendung noch längst nicht zum Alltag.

Raumplanung wird immer häufiger zum Konkretisierungsgegenstand der verschiedenen Sektoralpolitiken wie Landwirtschaft, Steuern, Energie oder Sozialpolitik. Zwischen diesen Politiken gibt es naturgemäss Zielkonflikte, welche nachhaltig gelöst werden können oder eben auch nicht. Um in einem so vielschichtigen Bereich nachhaltig planen zu können, braucht es zwei ergänzende Ansätze: die Prüfung jedes Entscheids auf die nachhaltige Entwicklung hin und die Arbeit mit Visionen.

AUSWIRKUNGEN DER MASSNAHMEN

Dass die Nachhaltigkeitsbeurteilung in der Raumplanung – anders als bei der Projektierung – noch in der Anfangsphase steckt, liegt an ihrem hohen Komplexitätsgrad. Der Raumentwicklungsplan wird meist aus einer Vielzahl Massnahmen gebildet, die einzeln betrachtet zum Teil widersprüchliche Folgen haben können. Die Praxis hat gezeigt, dass es zweckmässig ist, den Plan nicht als Ganzes zu beurteilen (zu starke Vermischung), auch nicht jede Massnahme einzeln (zu aufwendig), sondern die grossen Kapitel oder kohärenten Teilprojekte einer räumlichen Planung (zum Beispiel: Mobilität oder Gestaltung einer spezifischen Zone).

Die Beurteilung erlaubt es, vom Projektstart an die Zielkonflikte sowie die von den Auswirkungen betroffenen Akteure zu bestimmen und einen Überblick über die Stärken und Schwächen des Projekts zu erhalten. Damit die Erkenntnisse in die nachfolgenden Etappen des Prozesses einfliessen können, ohne dass wieder alles in Frage gestellt werden muss, ist es sinnvoll, die Beurteilung frühzeitig im Planungsprozess anzusiedeln.

ARBEIT MIT VISIONEN

Im Umfeld der Raumplanung wird naturgemäss mit Visionen und Zielen bezüglich verschiedener Zeithorizonte gearbeitet. Diese ermöglichen es, den Zustand zu bestimmen, den die Planung herbeiführen soll. Das Bewerten der Visionen mittels einer Nachhaltigkeitsbeurteilung (NHB) erlaubt bereits – wenn auch mit einer rudimentären Methode –, sich zu versichern, dass die wesentlichen Punkte nachhaltig sind. Damit diese Visionen nicht bloss Fiktion bleiben, ist es grundlegend, sie mit den Entscheidungsträgern zu teilen. Nur so kann die Kohärenz zwischen Vision, Planung und öffentlichem Handeln ermöglicht werden.

VIEL IN WENIG ZEIT

Planungsprozesse sind häufig sehr komplex und sollen nicht durch zusätzliche Anforderungen noch komplizierter gemacht werden. Die Einbindung der Nachhaltigkeit bewirkt aber das Gegenteil: In vergleichsweise kurzer Zeit kann ein langfristiger Mehrwert generiert werden. Der Zeitaufwand lohnt sich aber auch kurzfristig. Man betrachte etwa den Zeitverlust bei einer Abstimmungsniederlage.

Marc Münster, dipl. Geologe NDS Umweltmanagement, mmuenster@sanu.ch

FORUM «NACHHALTIGKEITSBEURTEILUNG IN DER RAUMPLANUNG»

Das Forum für Akteure und Akteurinnen der Raumplanung dient dem Erfahrungsaustausch. Anhand von Positivbeispielen sollen die Prinzipien zur Integration der Nachhaltigkeit in den Raumentwicklungsprozess ermittelt werden.
Die Veranstaltung wird von sanu organisiert und vom SIA mitgetragen.
Datum/Ort: 9–17h, 11.11.2010, Luzern
Anmeldung und Infomationen:
www.sia.ch/form, www.sanu.ch/angebot

NEUER RAHMENLEHRPLAN BAUPLANUNG

Als Teil der höheren Berufsbildung leisten die höheren Fachschulen einen wichtigen Beitrag zur dualen Bildung. Mit branchenspezifischen Rahmenlehrplänen haben die Schulen nun eine neue Grundlage für ihre Arbeit erhalten.

Gemeinsam mit anderen Verbänden hat der SIA an der Erarbeitung des Rahmenlehrplans Technik mitgewirkt, konkret der Fachrichtung Bauplanung. Künftige dipl. Techniker HF Bauplanung «wirken an der Schnittstelle zwischen Architekten, Ingenieuren, Bauherren, Behörden und ausführenden Unternehmen», wie es im Rahmenlehrplan heisst. «Sie sind in ihrem Berufsfeld sowohl Konstrukteurinnen/Konstrukteure und Bauleiterinnen/Bauleiter», so der Lehrplan weiter. Als Fachprozesse, die allgemeine Arbeitsprozesse und Kompetenzen ergänzen, beschreibt der Rahmenlehrplan «Bauvorhaben projektieren», «Bauausschreibungen erstellen» und «Bauprojekte realisieren». Als Vertiefungsrichtungen werden Architektur, Ingenieurbau und Innenarchitektur angeboten, die allerdings nicht Bestandteil des eigentlichen Rahmenlehrplans sind, sondern vom Bundesamt für Berufsbildung und Technologie auf einer gesonderten Liste geführt werden. Die Zulassungsberechtigung bringen Zeichner derselben Fachrichtungen mit.

Zur koordinierten Mitwirkung am Rahmenlehrplan Bauplanung hatte der SIA eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, welcher der Swiss Engineering STV, der Bund Schweizer Architekten, der Verband freierwerbender Schweizer Architekten und die Vereinigung Schweizer Innenarchitekten angehören. Um die Kohärenz mit anderen Bildungsgängen und -stufen sicherzustellen, wirkten ausserdem der Berufsbildnerverein Raum- und Bauplanung Schweiz und die Organisation der höheren Fachprüfungen für Bauleiter mit. Die Brücke zu den höheren Fachschulen schlug Alfred Kölliker von der Bauschule Aarau. Als Verbindungsperson zur Konferenz der Höheren Fachschulen diente Heinz Müller von der Höheren Fachschule Uster.

Claudia Schwalfenberg,
Bildungsverantwortliche des SIA

«FACHKOMPETENZ ALLEIN GENÜGT NICHT»

Was vor zwanzig Jahren in den Köpfen von vier visionären Gemeindepräsidenten seinen Anfang nahm, ist bald Realität: Mitte Dezember 2010 steht mit der Linie 12 die Inbetriebnahme der dritten und vorläufig letzten Etappe der Glattalbahn an. Wie dieser «Zauber» möglich war und welche Erkenntnisse sich aus dem Erfolgsprojekt für die Planung von Verkehrsinfrastruktur ziehen lassen, erläutert Gesamtprojektleiter Andreas Flury im Gespräch.

(sl) *Herr Flury, am 12.12.2010 geht planmässig die dritte Etappe der Glattalbahn in Betrieb – das nur sechs Jahre nach dem Spatenstich für die erste Etappe. Was waren die Meilensteine dieser Erfolgsgeschichte?*
Es gab drei Meilensteine. Der erste war sicherlich die Vision eines zusätzlichen Verkehrsmittels. Als 1990 die S-Bahn eröffnet wurde, gründeten die Präsidenten von Kloten, Opfikon, Wallisellen und Dübendorf die ‹Interessengemeinschaft Zukunft Glattal› (IG ZUG). Sie hatten erkannt, dass ein Ungleichgewicht zwischen dem Siedlungsentwicklungspotenzial und dem Verkehrsangebot besteht. Mit dem Eintrag in den kantonalen Richtplan am 31.1.1995 erreichte die Idee ein Zwischenziel. Danach entschied der Kanton, das Projekt auf den 1.1.1998 an die marktverantwortliche Verkehrsunternehmung VBG auszulagern. Dies war der zweite Meilenstein. Dahinter stand die Erwartung, dass die Bevölkerung das Projekt dank der Nähe schneller akzeptieren würde. Die VBG ist eine Aktiengesellschaft im Besitze der Gemeinden und des Kantons. Die Präsidenten aller Standortgemeinden waren zu diesem Zeitpunkt Mitglieder des Verwaltungsrats. Als dritten Meilenstein sehe ich unseren Weg zum Ziel. Wir haben das Projekt in einer breit abgestützten, dialogorientierten Form entwickelt.

Infrastrukturprojekte scheitern oft an den Finanzen. Inwiefern standen diese bei der Projektierung im Vordergrund?
Der Kanton Zürich hat mit dem Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr den Verkehrsfonds geschaffen. Als wir den Nachweis erbracht hatten, dass die Glattalbahn die Bedingungen des Verkehrsfonds erfüllt, war das Finanzierungsgefäss klar. Gesichert war die Finanzierung jedoch erst nach der Volksabstimmung vom 9. Februar 2003. Sie wurde nötig, weil die SVP das Referendum ergriffen hatte. Dank der Einstufung der Glattalbahn als dringliches und baureifes Projekt gemäss neuer Agglomerationspolitik des Bundes kamen später zu den Mitteln aus dem Verkehrsfonds Bundesgelder aus dem Infrastrukturfonds hinzu, was zu einer deutlichen Entlastung der Kantonsmittel führte.

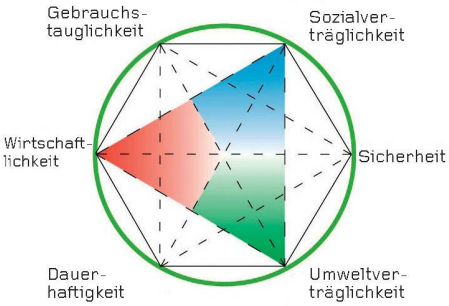
RAUMPLANERISCHER PIONIER

Der Glattalbahn wird unter anderem auch in raumplanerischer Sicht Pioniercharakter zugesprochen: Im Unterschied zur S-Bahn, die heute für weitere Zersiedlung verantwortlich gemacht wird, gilt die Glattalbahn als Vorzeigeprojekt für die vorausschauende Verknüpfung von Siedlung und Verkehr. Können Sie das näher erläutern?
Die Glattalbahn ist das Produkt aus drei politischen Strategien, die im Richtplan 1995 verankert sind: Dies ist einerseits die Siedlungsentwicklung nach innen, aus kantonaler Sicht schwergewichtig innerhalb der Zentrumsgebiete, zum Zweiten die Schaffung eines zusätzlichen leistungsfähigen Verkehrsmittels, um die Erschliessung in den dicht genutzten Zentrumsgebieten zu ermöglichen, und drittens die zeit- und bedarfsgerechte Bereitstellung eines neuen ÖV-Angebots, um Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur zu vermeiden. Diese politischen Strategien waren bei der Planung der S-Bahn weniger ausgeprägt. Die enge Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden während der Projektentwicklung der Glattalbahn basierte auf den unterschiedlichen Zuständigkeiten: Die Standortgemeinden sind für die erwünschte räumliche Entwicklung zuständig und die VBG für die Verkehrsinfrastruktur.

02 Andreas Flury, Gesamtprojektleiter Glattalbahn (Foto: Photopress)

16-FACHE WERTSCHÖPFUNG

Im Unterschied zu den nötigen Investitionen und den Unterhaltskosten bei Infrastrukturprojekten ist der finanzielle Mehrwert, den sie generieren, nur schwer erfassbar. Können Sie diesbezüglich zur Entwicklung entlang der Glattalbahn-Linie schon Aussagen machen?
Bevor Ex-Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer den Objektkredit für die dritte Bauetappe dem Regierungsrat zur Freigabe beantragte, hatte sie eine quantitative Aussage verlangt.



01 Planungsstrategie nach Gleichwertigkeit innerhalb des Werthaltungssechsecks (Bild: VBG)

GLATTALBAHN

Auf einer Strecke von 12.7 km erschliesst die moderne Stadtbahn das mittlere Glattal, den derzeit am stärksten wachsenden Wirtschaftsraum der Schweiz. Für den ganzheitlichen, prozesshaften Ansatz und die transdisziplinäre Zusammenarbeit wurde die Glattalbahn an der Umsicht 2006/07 mit einer Anerkennung ausgezeichnet (vgl. auch die kommende Ausgabe TEC21 44/2010: Themenheft zur Glattalbahn).

ANDREAS FLURY

Andreas Flury, Dr. sc. techn., dipl. Kultur-Ingenieur ETH SIA, war ab 1998 als Gesamtprojektleiter für die erfolgreiche Umsetzung der Glattalbahn verantwortlich. Seit 2001 ist er zudem Direktor der Verkehrsbetriebe Glattal AG.

Wir ermittelten im Rahmen unserer Raumbeobachtung, welche Hochbauten in den vergangenen fünf Jahren in Fussdistanz zu unseren Haltestellen erstellt wurden. In einem Vorblick wurde abgeschätzt, welche Projekte in den nächsten zehn Jahren grosse Realisierungschancen haben, wiederum im Umkreis von 400 m um die Haltestellen. Hochgerechnet über die Bauvolumen in diesen 15 Jahren kamen wir auf rund 9 Milliarden Franken, was etwa dem 16-Fachen der Infrastrukturinvestition entspricht. Natürlich ist das gewählte Vorgehen nur ein Versuch, quantitative Angaben zu machen. Es ist wie beim Huhn und dem Ei, letztlich muss für Veränderungen immer auch das Klima stimmen.
Ein anderer messbarer Wert ist die Anzahl Fahrgäste: Auf der Glattalbahn-Linie 10, die Mitte Dezember 2008 in Betrieb ging, hat sich deren Zahl schon im ersten Betriebsjahr verdoppelt. Auf der früheren Buslinie 781 waren es jährlich 1,5 Millionen. Im ersten Jahr mit der Glattalbahn waren es 3 Millionen. Die Fahrgäste sind vor allem Pendler, aber auch der Geschäfts- und Freizeitverkehr zum Flughafen mit seiner Doppelfunktion als Tor zur Welt und als Einkaufszentrum ist nicht zu unterschätzen.

‹WIR SIND AUCH JEMAND!›

Kommen wir zu den kritischen Stimmen: Bemängelt wurde beispielsweise wiederholt, dass die sogenannte ‹Glattalstadt› oder ‹Netzstadt Glattal› die Tendenz hat, sich zu sehr von Zürich und Winterthur abzugrenzen, was sich etwa in der weissen Farbe der ‹Glattalbahn› widerspiegelt. Ihre Stellungnahme dazu.
Die Stadt- und Gemeindepräsidenten erkannten im Laufe der Zeit, dass sie mehr zu bieten haben und nicht einfach nur Standorte sind für all das, was die Stadt Zürich nicht will: Kläranlagen, Autobahnkreuze, Deponien und ähnliches. ‹Wir sind auch jemand!›: Dieser Geist war von Beginn an im Projekt spürbar und führte zum Wunsch nach einer unverwechselbaren Erscheinung. Die Glattalbahn sollte zur eigenen Identität beitragen. Die Standortgemeinden wollten ‹ihre› Bahn.

Neben der Neuartigkeit der weissen Farbe gilt die Glattalbahn als ‹Mittelverteiler› auch als neues Verkehrsmittel. Was kann man sich darunter vorstellen?
Die Glattalbahn ist eine meterspurige, sogenannt mischflächenverträgliche Stadtbahn und fährt fast zu 100 % auf einem Eigentrassee. Einzig in den Kreuzungsbereichen mit dem motorisierten Individualverkehr steht das Glattalbahn-Trassee nur während der Grünphasen zur Verfügung. Diese Disposition erlaubt eine Beförderungsgeschwindigkeit von über 25 km/h, womit wir zwischen der S-Bahn und dem innerstädtischen Tram oder Bus liegen. Im europäischen Vergleich gehören wir somit zur Topliga.

Wie war es bei der zusätzlichen Einführung eines eigenen Trassees möglich, den Fortbestand der übrigen Verkehrsflüsse zu gewährleisten?
Das war sicher eine der grössten Hürden, die wir nehmen mussten. Der Regierungsrat machte uns die Auflage, dass die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes ungeschmälert erhalten bleiben muss, dies in einem Gebiet, in dem sich täglich in den Spitzenstunden Staus bildeten. Durch zukunftsorientierte Gestaltung der Kreuzungen mit Vorsortierspuren und dem Einsatz von intelligenten, verkehrsabhängigen Lichtsignalanlagen konnten wir die Leistungsfähigkeit der Strassen erhalten. Erfreulicherweise zeigen unsere Erfolgskontrollen, dass sich die prognostizierten Aussagen im Tageseinsatz bewähren. Dennoch: trotz Glattalbahn wird das Verkehrsaufkommen auch auf den Strassen zunehmen, sodass sie irgendwann die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreichen werden.

AUSBLICK: ‹GLATTALBAHNPLUS›

Gibt es bereits Pläne für eine 4. Etappe?
Für die VBG steht kurzfristig eine Konsolidierung an. Die neue Infrastruktur muss angebotsmässig umgesetzt werden, dies in der Vernetzung mit der S-Bahn und den Regional- und Ortsbussen. In diesem Rahmen geht es auch darum, die Auswirkungen der 4. Teilergänzung der S-Bahn zu antizipieren.
Mittel- und längerfristig gibt es Pläne für eine etappenweise Weiterentwicklung der Glattalbahn, ‹Glattalbahn*PLUS*›. Auf einem Nordast soll die Infrastruktur durch das Zentrum von Kloten vorerst bis Bassersdorf verlängert werden und/oder auf einem Südast ab Giessen bis in den Raum Flugplatz Dübendorf. Der Ringschluss um den Hardwald ist eine langfristige Option.

Kommen wir zum Schluss: Rückblickend auf Ihren reichhaltigen Erfahrungsschatz, was sind Ihre Erkenntnisse im Hinblick auf die Planung, Finanzierung und Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten?
Man muss drei Ebenen der Führung unterscheiden: die inhaltliche, die organisatorische und die Beziehungsebene. Auf der Inhaltsebene ist die Lösung aus dem Blickwinkel des Lebensraums, das heisst im engen Zusammenwirken von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu gestalten. Die Finanzierung muss dann objektweise durch die verschiedenen Kostenträger erfolgen. Eine verfrühte, sektorielle Lösungssuche hemmt oder verhindert jedoch das Offenlegen der schlummernden Entwicklungspotenziale. Erfreulicherweise ist es im Projekt Glattalbahn gelungen, für alle systemnotwendigen Objekte Besteller zu finden. Bezüglich der Organisationsebene habe ich gelernt, dass die Organisation der zu lösenden Aufgabe folgen und möglichst eindeutige Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten zuordnen muss. Bei der Auswahl der Beauftragten im Rahmen des öffentlichen Beschaffungswesens haben wir ebenfalls positive Erfahrungen sammeln können. Gerade bei den Planerleistungen legten wir ein besonderes Augenmerk auf die Handlungskompetenzen der Schlüsselpersonen. Fach- und Methodenkompetenz allein sind auch in vergleichbaren Projekten nicht mehr hinreichend. Die Leistungsträger müssen ebenso über Selbst- und Sozialkompetenz verfügen. Auf der Beziehungsebene schliesslich haben wir eine stark dialogorientierte Vorgehensweise gewählt, und zwar zu allen Anspruchsgruppen. Auf dieser Ebene waren unsere Erfolgsrezepte: die Anliegen von Betroffenen ernst nehmen, Vertrauen schaffen, verlässliche Partner sein und schliesslich stets im Dialog bleiben.

VERANSTALTUNGEN ANLÄSSLICH DER INBETRIEBNAHME

11.11.2010: Fachtagung «Der Zauber der Glattalbahn», an der an Bau und Betrieb Beteiligte ihre Erfahrungen und Erkenntnisse aus der Projektführung an Interessierte aus Fachwelt, Politik und Medien weitergeben
11.12.2010: Fest für die Bevölkerung mit Probefahrten, Musik, Spiel und Ausstellungen.
Weitere Informationen zu den Veranstaltungen:
www.glattfest.ch

INGENIEURTAGE 2010

01 Schwarzwasserbrücke
(Foto: Eugen Brühwiler)

Ob Ingenieure nur «introvertierte Rechenknechte» sind, wie der Titel einer Podiumsdiskussion der SIA-Berufsgruppe Ingenieurbau (BGI) suggeriert, oder sich als solche empfinden, sei dahingestellt. Tatsache ist, dass es eine lange Tradition unter den Ingenieuren gibt, sich an Fachtagungen auszutauschen. Dabei können interessante Praxisaufgaben diskutiert und neue Erkenntnisse gewonnen werden. Nicht zuletzt sind Fachtagungen auch bewährte Anlässe, um interdisziplinär und interkulturell zusammenzukommen. Verschiedene dieser Ingenieurtagungen blicken mittlerweile auf eine lange Serie von Durchführungen zurück und haben dabei ein interessiertes Stammpublikum gefunden. Erinnert sei beispielsweise an den Betontag und die jährliche Schweizer Tunnelbau Fachtagung, die inzwischen auch international auf reges Interesse stossen.

Vor diesem Hintergrund wurde die im Dreijahresrhythmus stattfindende Tagung zu den interessantesten Projekten der Brückenforschung in diesem Jahr zum Anlass genommen, etwas «mehr» aus dieser Veranstaltung zu machen. So ist der Gedanke der «Ingenieurtage 2010» entstanden, bei denen am 18. und 19. November im Raum Olten insgesamt sechs Anlässe durchgeführt werden:

– Die Fachtagung «Aktuelles aus der Brückenforschung» steht unter dem Patronat des ASTRA und des Fachvereins FBH/GPC. In 15 Referaten werden die wichtigsten und interessantesten Forschungsergebnisse der letzten drei Jahre der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Tagung hat bei den letzten Durchführungen jeweils viele Interessenten angezogen und wertvolle Anregungen vermittelt.

– Am Donnerstagabend findet als soziales Element ein gemeinsames Bankett mit den Referenten des ersten und des zweiten Tages statt. Es steht unter dem Patronat der Fachgruppe für Brücken- und Hochbau. Mit Überraschungen kann gerechnet werden.

– Am Freitagmorgen findet eine Informationsveranstaltung zur Zukunft der Tragwerksnormen des SIA statt. Die europäische Normierung und die Verlagerung des Fokus der Ingenieurarbeit vom Neubau zur Erhaltung stellt das Normenschaffen vor grosse Herausforderungen. Dass auch ein Jurist unter den Referenten figuriert, weist auf die grosse Bedeutung der kommenden Änderungen hin.

– Parallel dazu besteht die Möglichkeit, an einer Baustellenbesichtigung teilzunehmen, organisiert durch die FBH/GPC.

– Nach einem gemeinsamen Stehlunch lädt die Berufsgruppe Ingenieurbau ein, die erwähnte Podiumsdiskussion zu den «introvertierten Rechenknechten» zu besuchen.

– Die ordentliche Jahresversammlung der FBH beschliesst die Ingenieurtage 2010.

Das Organisationskomitee und alle beteiligten Referenten würden sich freuen, wenn die Ingenieurtage 2010 zu einem Erfolg würden und zum Vorbild für künftige, ähnlich gelagerte Veranstaltungen.

Markus Gehri, Leiter Normen und Ordnungen

Detaillierte Informationen und Anmeldemöglichkeiten finden sich unter: **www.sia.ch/ing-tage**

AKTUELLE KURSE SIA-FORM

ANLASS	THEMA	TERMIN	CODE/INFOS	KOSTEN
BACKSTAGE: KOSTENÜBERSCHREITUNG UND PLANERHAFTUNG	Kostenüberschreitungen können für Planer existenzielle Folgen haben. Der Kurs vermittelt die Grundlagen der Rechtsprechung und Tipps für den Berufsalltag.	28.10. Zürich 17.00–19.30 Uhr	[KU01-10]	FM 100.– M 150.– NM 250.–
NACHFOLGEREGELUNG – BESSER HEUTE ALS MORGEN	Der Kurs beantwortet die grundsätzlichen Fagestellungen der Nachfolgeregelung wie Erbrecht, Bewertungsmethoden, Umstrukturierung und Steuern.	04.11. Zürich 9.00–17.00 Uhr	[NR06-10]	FM 300.– M 400.– NM 550.–
DIE RICHTIGE PLANUNG DES ALTERSRÜCKTRITTS	Das Seminar infomiert über die wichtigsten Punkte, die es bei der finanziellen Planung der Pensionierung zu beachten gilt, v.a. bez. der beruflichen Vorsorge.	09.11. Zürich 17.00–19.30 Uhr	[PA01-10]	FM 100.– M 150.– NM 250.–
SIA 142 UND 143 – WETTBEWERBE UND STUDIENAUFTRÄGE	Seit dem 1.10.2009 gelten die revidierte SIA 142 und die neue SIA 143. Anhand von praktischen Fällen wird ihr Geltungsbereich erläutert.	09.11. Zürich 9.00–17.30 Uhr	[WB01-10]	FM 300.– M 400.– NM 550.–
GRÜNDUNG VON PLANUNGSBÜROS	Der Kurs vermittelt die Grundkenntnisse für den Weg in die Selbstständigkeit, vom Ablauf der Gründung über die nötigen Verträge zur passenden Rechtsform.	11.11. Zürich 9.00–17.00 Uhr	[GP04-10]	FM 350.– M 450.– NM 550.–
CAD-DATENAUSTAUSCH MERKBLÄTTER 2035 UND 2036	Der Kurs vermittelt die strategischen und organisatorischen Aspekte für einen effizienten CAD-Datenaustausch.	09.11. Zürich 8.30–17.00 Uhr	[CAD02-10] Infos (alle Kurse): www.sia.ch/form	FM 450.– M 550.– NM 650.–