

**Strecke:** Bassersdorf – / Wallisellen – Dietlikon – 11.01.02  
Brüttenertunnel – Winterthur  
Winterthur – Winterthur Töss

**Kanton(e):** Zürich  
**Gemeinde(n):** Bassersdorf, Dietlikon, Lindau, Nürensdorf, Wallisellen,  
Wangen-Brüttisellen, Winterthur, Zürich

**Gemeinden**  
**Logistikstandorte** Bülach, Dübendorf, Embrach, Illnau-Effretikon, Kloten,  
Schwerzenbach, Volketswil

**Projekt:** **STEP AS 2035 Brüttenertunnel**  
**MehrSpur Zürich – Winterthur**  
**Abschnitt 0 Gesamtprojekt**

**ISP-Nr.:** 1159723

**Phase:** **Auflageprojekt**

**Autoren:** Bauherrenvertretung SBB  
Abteilung: Projekt MehrSpur Zürich-Winterthur  
Datum: 30.01.2026  
(Original unterzeichnet durch)

Projektverfasser  
Firma: IG WASP  
Datum: 30.01.2026  
(Original unterzeichnet durch)

Bruno Studer

Martin Wüst

---

## Nutzungsvereinbarung



### Lärmschutzanlage

LSW

Linie: 751 km: 16.60 – 16.90

---

**SBB AG, Infrastruktur**  
**Vulkanplatz 11, 8048 Zürich**

---

Erstellt auf Basisdaten der amtlichen Vermessung und der SBB-Geodaten© Geodaten swisstopo 5704003351 © Alle Rechte an diesem Dokument stehen der SBB zu. Für die genaue Lage und die Vollständigkeit der unterirdischen Anlagen besteht keine Gewähr.

## Impressum

### Version- und Änderungsjournal

Version	Beschreib / Änderung gegenüber Vorgängerversion	erstellt	geprüft	freigegeben
rC00	PGV-Dossier	04.12.2025 /esh	04.12.2025 /AV	04.12.2025 /MR

### Autorenteam

Verantwortlicher Ersteller, Gesamtprojektleiter	Projektverfasser
Bruno Studer SBB Infrastruktur Ausbau- und Erneuerungsprojekte Projektorganisation Zürich-Winterthur Vulkanplatz 11 8048 Zürich Tel: +41 79 593 36 48 bruno.studer@sbb.ch	IG WASP, c/o Wüst Bauingenieure AG Wehntalerstrasse 190 8105 Regensdorf Tel: +41 43 343 72 00 info@wbi.ch  Dokument-Verantwortliche: SNZ Ingenieure und Planer AG Siewerdtstrasse 7 8050 Zürich Tel: +41 44 318 78 78 info@snz.ch

Fachbereich	Name	Bezeichnung
Projektleiterin	Katja Nahler	I-AEP-PZW-BRTL
Oberbauleitung	Ramun Neck	I-AEP-PZW-BRTL
Geomatik	Christian Hunger	I-AEP-ENG-GEO-ROT
Fahrbahn	Rafael Scheiwiller	I-AEP-ENG-FB-ROT-PL1
Ingenieurbau Tiefbau	Matthias Rutz	I-AEP-PJM-ROT-T4
Ingenieurbau Tragkonstruktion	Matthias Rutz	I-AEP-PJM-ROT-T4
Ingenieurbau Tunnel	Matthias Rutz	I-AEP-PJM-ROT-T4
Architektur, Bahnzugang	Sabine Rolser	I-AEP-ENG-BZT-ROT-BAT
Technische Anlagen	Beat Waldvogel	I-AEP-ENG-BZT-ROT-TA
Sicherungsanlagen	Michel Kuratli	I-AEP-SAZ-ROT-T1PL
Fahrstrom	Andreas Neumann	I-AEP-ENG-FS-ROT-PL2
Energie	-	-
Kabel	Hui Tyllesen	I-AEP-ENG-KAB-ROT-PL
Telecom	Christian Früh	I-NAT-TC-TPP-ZUE
Umwelt	Annette Rösch	I-AEP-ENG-UMW-ROT
Land- und Rechterwerb	Thomas Wiedmer	IM-GM-GBB-ROT
IM Bahnhofsmanagement	Kosta Kowatschew	IM-BW-MPA-RO23

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Allgemeine Ziele für die Nutzung .....</b>	<b>5</b>
1.1.	Bauvorhaben .....	5
1.2.	Bestehende Bauteile und Bauwerke .....	7
1.3.	Angaben zu bestehenden/neuen vertraglichen Eigentums- und Unterhaltsverhältnissen.....	7
1.4.	Bauherrschaft .....	7
1.5.	Abgrenzungen .....	7
1.6.	Nutzungsanforderungen .....	7
1.7.	Nutzungsdauer .....	8
<b>2.</b>	<b>Grundlagen.....</b>	<b>9</b>
2.1.	Projektspezifische Grundlagen .....	9
2.2.	Gesetzliche Grundlagen .....	9
2.3.	Normen.....	9
2.4.	SBB und Eisenbahnspezifische Vorgaben und Reglemente .....	10
<b>3.</b>	<b>Umfeld und Drittanforderungen .....</b>	<b>11</b>
3.1.	Vorgaben aus Forderungen Dritter .....	11
3.2.	Vorgaben zum Umwelt- und Landschaftsschutz .....	11
3.3.	Vorgaben zum Denkmalschutz.....	11
3.4.	Vorgaben von Miteigentümern zur Baumassnahme.....	11
3.5.	Vorgaben zum Langsamverkehr (Fussgänger, Radfahrer).....	11
3.6.	Vorgaben zum behindertengerechten Bauen.....	11
<b>4.</b>	<b>Bedürfnisse des Betriebes und des Unterhalts.....</b>	<b>12</b>
4.1.	Vorgaben für Endzustand.....	12
<b>5.</b>	<b>Besondere Vorgaben der Bauherrschaft .....</b>	<b>13</b>
5.1.	Robuste Bauweise .....	13
5.2.	Anforderung an die Dichtigkeit.....	13
5.3.	Anforderung an die Betonoberflächen .....	13
5.4.	Produkte / Systeme.....	13
5.5.	Massnahmen zum Schutz vor elektrischen Strömen.....	13
5.6.	Bahnbetriebskonzept für den Unterhalt.....	13
<b>6.</b>	<b>Schutzziele und Sonderrisiken.....</b>	<b>13</b>
6.1.	Schutzziele bezüglich Naturgefahren .....	13
6.2.	Aussergewöhnliche Einwirkungen .....	14
6.3.	Akzeptierte Risiken .....	14
<b>7.</b>	<b>Randbedingungen für die Bauausführung .....</b>	<b>15</b>
7.1.	Baustellenerschliessung, Zugänge, Installationsplatz .....	15
7.2.	Randbedingungen Dritter .....	15
7.3.	Randbedingungen aus dem Bahnbetrieb.....	15
<b>8.</b>	<b>Unterschriften .....</b>	<b>16</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Liste der bestehenden Bauteile und Bauwerken	7
Tabelle 2: Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse	7
Tabelle 3: Übersicht Höhe und Gleisachsabstand der LSW	7
Tabelle 4: Geplante Nutzungsdauer der provisorischen Bauteile und Bauwerke	8
Tabelle 5: geforderte Betonoberflächen Klasse und Schalungstypen	13

**Allgemeine Ziele für die Nutzung** Projektierung und Ausführung richten sich nach den geltenden Gesetzen, SIA, VSA, SVGW und VSS-Normen und – soweit bahnbetriebliche Projekte betreffend - dem Regelwerk (Reglemente, Weisungen und Richtlinien) der SBB.

## 1.1. Bauvorhaben

### 1.1.1. Ausgangslage und Projektbegründung

Das Gesamtprojekt MehrSpur Zürich – Winterthur, Bahnausbau via Brüttenertunnel, soll den kapazitätsbestimmenden Engpass auf dem Korridor Zürich – Winterthur durch die Realisierung einer durchgehenden vierspurigen Verbindung Zürich – Winterthur beseitigen. Dadurch soll das Angebot und das Betriebskonzept des STEP AS 2035 im Korridor Zürich – Winterthur und im Knoten Winterthur ermöglicht werden.

Das Gesamtprojekt «MehrSpur Zürich - Winterthur» ist in sechs Abschnitte unterteilt:

- Abschnitt 0: Gesamtprojekt
- Abschnitt 1: Winterthur
- Abschnitt 2: Brüttenertunnel
- Abschnitt 3: Dietlikon
- Abschnitt 4: Bassersdorf
- Abschnitt 5: Wallisellen

Das vorliegende Dokument befasst sich mit dem «Abschnitt 0: Gesamtprojekt», Objekt:

- Lärmschutzwand Brandrietstrasse IP Effretikon

### 1.1.2. Kurzer Projektbeschreibung

Die Lärmschutzwand Effretikon befindet sich im Bereich der Brandrietstrasse entlang der Bahnlinie 751 im Abschnitt zwischen km 16.600 und km 16.900. Mit einer Gesamtlänge von ca. 142 m und einer Höhe von 2.50 m dient sie der Reduktion der Lärmbelastung durch den Bahnbetrieb und damit dem Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner. Die Konstruktion besteht aus schallabsorbierenden Aluminiumkassetten mit gelochten Wellbandelementen, die zwischen HEA-160-Stahlprofilen mit einem Achsabstand von 4.00 m montiert werden.

Als Gründung ist ein Streifenfundament mit den Abmessungen 1.25 x 0.60 m vorgesehen, welches so angeordnet ist, dass keine kraftschlüssige Verbindung zur bestehenden Mauer besteht; die Trennung erfolgt mittels Sagex-Schicht. Die Stahlpfosten sind direkt im Beton des Fundaments mit einer Einbinde-tiefe von ca. 40 cm verankert.

Die Massnahme wird im Rahmen des Teilprojekts IP Effretikon des Gesamtprojekts MehrSpur Zürich – Winterthur realisiert und in Abstimmung mit der Stadt Effretikon umgesetzt. Sie trägt wesentlich zum Umwelt- und Gesundheitsschutz bei und verbessert die Wohnqualität im betroffenen Gebiet.

Die Lärmschutzwand wird maximal zehn Jahre lang in Betrieb sein, solange der Installationsplatz genutzt wird. Anschliessend wird sie abgebrochen.

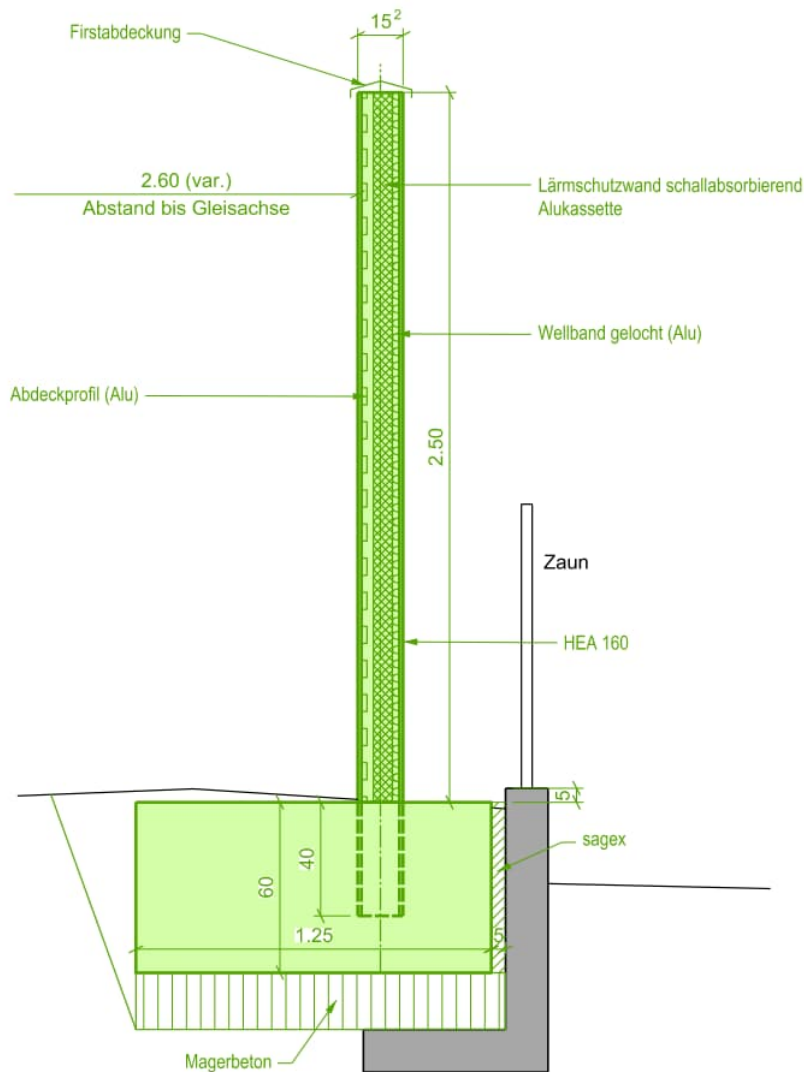


Abbildung 1: Schnitt LSW Brandrietstrasse Effretikon

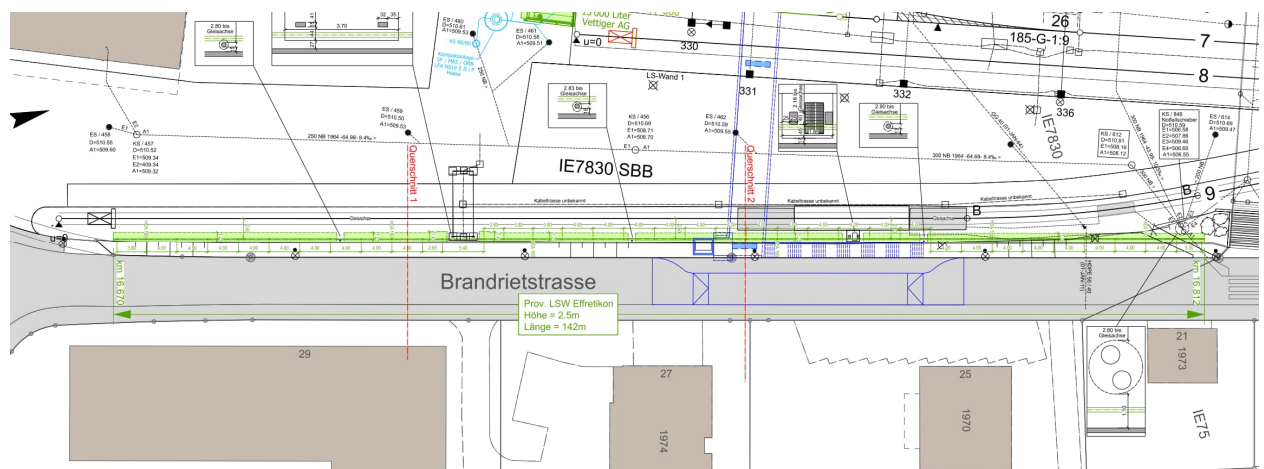


Abbildung 2: Übersicht über die Lärmschutzmassnahme im Bereich Brandrietstrasse Effretikon

## 1.2. Bestehende Bauteile und Bauwerke

Liste der bestehenden Bauwerke:

Name Bauteil oder Bauwerke	Baujahr	Bautyp	DFA Linie 751 und km (von bis)	Projekt Nr.
Bestehende Stützmauer / Zaun entlang Brandrietstrasse	2024	Vorf. Betonmauer mit Zaunelement	L751 km 16.600 – 16.900, rechts der Bahn	7494-Z

Tabelle 1: Liste der bestehenden Bauteile und Bauwerken

Folgende Bauteile sind von Projekt betroffen:

- Entlang der Brandrietstrasse befindet sich eine bestehende Stützmauer mit Zaunelement, welche konstruktiv nicht direkt mit der neuen Lärmschutzwand verbunden ist.

Die neue Lärmschutzwand Brandrietstrasse wird auf einem separaten Streifenfundament (1.25 x 0.60 m) gegründet, sodass kein direkter Kontakt mit der bestehenden Mauer besteht.

- Weitere bestehende bauliche Anlagen werden durch das Projekt nicht tangiert.

## 1.3. Angaben zu bestehenden/neuen vertraglichen Eigentums- und Unterhaltsverhältnissen

Die Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse nach Abschluss der Bauarbeiten sind wie folgt vorgesehen:

Eigentümer	Objekt
SBB Infrastruktur	- Lärmschutzwand Brandrietstrasse Effretikon
Unterhalt	Objekt
SBB Infrastruktur	- Lärmschutzwand Brandrietstrasse Effretikon

Tabelle 2: Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse

## 1.4. Bauherrschaft

Bauherrin der neuen Lärmschutzwände ist die SBB Infrastruktur, Vulkanplatz 11, 8048 Zürich.

## 1.5. Abgrenzungen

Diese Nutzungsvereinbarung bezieht sich ausschliesslich auf die neu projektierte Lärmschutzwand Brandrietstrasse Effretikon im Bereich des Teilprojekts IP Effretikon.

Die Nutzungsvereinbarung beinhaltet die Fundation und Tragstruktur der eigenständigen Lärmschutzwand.

Bestehenden Stützmauern oder andere Bauwerke, auf denen die Lärmschutzwand teilweise angrenzt oder in deren Nähe sie erstellt wird, sind nicht Bestandteil dieser Nutzungsvereinbarung. Die LSW Brandrietstrasse wird auf einem separaten Streifenfundament gegründet und ist baulich unabhängig von bestehenden Bauwerken.

## 1.6. Nutzungsanforderungen

### 1.6.1. Geometrie

#### Lärmschutzwand

- Lichter Regelabstand  $a_g$  der Lärmschutzwand zur Gleisachse beträgt ca. 2.60 m.
- Die Höhe der Lärmschutzwand beträgt 2.50 m über OK Fundament (OK Fundament ~ SOK), bezogen auf die nächstliegende Gleisachse.

Bezeichnung	Höhe über OK Fundament	Gleisachsabstand	Länge
LSW Brandrietstrasse	2.50m	2.60m (Variabel)	142m

Tabelle 3: Übersicht Höhe und Gleisachsabstand der LSW

### 1.6.2. Nutzung: Nutzlasten, Geschwindigkeiten, Verkehrsvolumen

- Bahn neben dem Bauwerk

- Betriebsart: Abstell- und Rangiergleis (Normalspur)
- Zulässige Geschwindigkeit:  $v \leq 40$  km/h (Rangierbetrieb)  
Die effektive Geschwindigkeit der Strecke ist aufgrund der Nutzung des Gleises (Auf- und Abladen vom Kran) begrenzt, sodass niedrigere Geschwindigkeiten zu erwarten sind  
Zuginduzierte aerodynamische Einwirkungen: nicht anzusetzen da  $v \leq 10\text{-}20$  km/h
- Verkehrsmenge: unregelmässig, keine planmässigen Zugfahrten
- Streckenklasse / Gleiskategorie: nicht massgebend für die Lärmschutzwand
- Lichtraumprofil: gemäss Bestand, keine Anpassung vorgesehen

#### 1.6.3. Nutzungsänderungen bei Lärmschutzwänden

Bei Lärmschutzwand sind keine Nutzungsänderungen vorgesehen. Das Anbringen von Signalen, Markierungen und Tafeln ist in der Regel nicht beabsichtigt. Abweichungen davon sind im Anhang der Projektbasis festzulegen.

### 1.7. Nutzungsdauer

Für die Massnahme gilt eine geplante Nutzungsdauer von 10 Jahren. Die Lärmschutzwand Brandrietstrasse wird als provisorische Lärmschutzmassnahme während der Bauzeit des Gesamtprojekts MehrSpur Zürich–Winterthur errichtet. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die Wand wieder rückgebaut.

Neu zu erstellende Bauteile und Bauwerke gemäss SIA-Normen:

Bauteil/Bauwerk	Geplante Nutzungsdauer [Jahre]
Streifenfundament aus Beton	10
Stahlprofile (HEA 160)	10
LSW-Elemente Aluminium (schallabsorbierende Kassetten, Wellband gelocht)	10

Tabelle 4: Geplante Nutzungsdauer der provisorischen Bauteile und Bauwerke



## **2. Grundlagen**

### **2.1. Projektspezifische Grundlagen**

- [1] MSZW\_BP\_A0\_11-04-02\_PLAN\_Bauwerksplan-EFF-BHF-LSW\_rC00; STEP AS 2035, MehrSpur Zürich – Winterthur, Abschnitt 0, SNZ Ingenieure und Planer AG, Stand 04.12.2025.

### **2.2. Gesetzliche Grundlagen**

- [2] AB-EBV                      Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung in der zum Vertragsabschluss gültigen Fassung
- [3] EBG                         Eisenbahngesetz
- [4] EBV                         Eisenbahnverordnung
- [5] Kantonale Richtlinien und Weisungen
- [6] GSchG, GSchV            Gewässerschutzgesetz, Gewässerschutzverordnung

### **2.3. Normen**

- |      |                  |        |   |
|------|------------------|--------|---|
| [7]  | SIA 118          | (2013) | Allgemeine Bedingungen für Bauarbeiten  |
| [8]  | SIA 260          | (2013) | Grundlagen der Projektierung von Tragwerken   |
| [9]  | SIA 261          | (2020) | Einwirkungen auf Tragwerke  |
| [10] | SIA 261/1        | (2020) | Ergänzende Festlegungen   |
| [11] | SIA 262          | (2013) | Betonbau  |
| [12] | SIA 263          | (2013) | Stahlbau  |
| [13] | SN EN 1090-1/2/3 | (2011) | Ausführung von Stahltragwerken und Aluminiumtragwerken  |
| [14] | SIA 267          | (2013) | Geotechnik  |
| [15] | SN 640 570       | (2017) | Lärmschutz an Strassen und Bahnen   |
| [16] | Suva 1796        | (2005) | Verordnung über die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei Bauarbeiten |

## **2.4. SBB und Eisenbahnspezifische Vorgaben und Reglemente**

- |      |  |  |
|------|--|--|
| [17] | SBB Reglemente   | Weisungen und Merkblätter                                  |
| [18] | W BAU GD 40/92 (1992)  | Gestaltungsrichtlinien für Ingenieurbauwerke der SBB       |
| [19] | PAIngS Teil 1 (2021)   | Projektierungsvorgaben Ingenieurbau Stützbauwerke – Teil 1 |
| [20] | R RTE 20012 (2012)   | Lichtraumprofil Normalspur                                 |
| [21] | D RTE 27900 (2014)   | Rückleitungs- und Erdungshandbuch                          |
| [22] | SBB Ausführungs- und Qualitätsvorschriften (AQV) für Lärmschutzwände |  |

### **3. Umfeld und Drittanforderungen**

#### **3.1. Vorgaben aus Forderungen Dritter**

Die Materialisierung, Lage und Höhe der provisorischen Lärmschutzwand wurden mit der Stadt Effretikon abgestimmt.

Weitere Anforderungen Dritter bestehen nicht.

#### **3.2. Vorgaben zum Umwelt- und Landschaftsschutz**

Für die provisorische Lärmschutzwand Brandrietstrasse besteht keine UVP-Pflicht.

Allfällige Anforderungen aus dem Umwelt- oder Landschaftsschutz sind im Rahmen des Gesamtprojekts MehrSpur Zürich–Winterthur übergeordnet geregelt.

#### **3.3. Vorgaben zum Denkmalschutz**

Es bestehen keine Vorgaben bezüglich des Denkmalschutzes.

#### **3.4. Vorgaben von Miteigentümern zur Baumassnahme**

Es bestehen keine Vorgaben der Miteigentümer.

#### **3.5. Vorgaben zum Langsamverkehr (Fussgänger, Radfahrer)**

Es bestehen keine Vorgaben zum Langsamverkehr.

#### **3.6. Vorgaben zum behindertengerechten Bauen**

Es bestehen keine Vorgaben zum behindertengerechten Bauen.

## **4. Bedürfnisse des Betriebes und des Unterhalts**

### **4.1. Vorgaben für Endzustand**

#### **4.1.1. Anforderung an die Gebrauchstauglichkeit**

Die Lärmschutzwand darf keinen Wasserrückstau auf das Bahntrasse verursachen. Eine separate Drainageleitung ist nicht vorgesehen; das anfallende Wasser versickert im bestehenden Untergrund. Das Streifenfundament ist leicht über dem gewachsenen Terrain angeordnet, um Wasseransammlungen zu vermeiden.

#### **4.1.2. Anforderungen an die Sicherheit**

Da sich die Lärmschutzwand entlang eines Abstell- bzw. Rangiergleises befindet, bestehen keine besonderen Anforderungen an Fluchtwege oder Sicherheitsmassnahmen.

Der Sicherheitsabstand von der Gleisachse zur Wand (mind. 2.60 m) wird eingehalten.

#### **4.1.3. Anforderungen an das Bauwerk**

Die Lärmschutzwand besteht aus schallabsorbierenden Aluminiumkassetten mit gelochten Wellbandelementen.

Fugen zwischen den Elementen sind dicht auszuführen, um die Schalldämmung sicherzustellen. Die bahnseitige Fläche ist vollflächig schallabsorbierend ausgebildet. Die Mindesthöhe von 2.50 m wird eingehalten.

#### **4.1.4. Zugänglichkeit, Kontrollierbarkeit und Austauschbarkeit**

Der Zugang für Unterhalt, Inspektion und eventuelle Reparaturen ist über die Brandrietstrasse gewährleistet.

Die Wand kann bei Bedarf demontiert oder abschnittsweise ersetzt werden.

#### **4.1.5. Besondere Ausrüstungen, Mess- und Steuereinrichtungen**

Keine besonderen Anforderungen

## 5. Besondere Vorgaben der Bauherrschaft

### 5.1. Robuste Bauweise

Auch für provisorische Bauwerke legt die SBB Wert auf eine robuste und wartungsarme Konstruktion. Die Ausführung erfolgt gemäss den geltenden SBB Ausführungs- und Qualitätsvorschriften (AQV) für den baulichen Lärmschutz sowie den einschlägigen SIA-Normen. Bei der System- und Materialwahl ist eine ausreichende Dauerhaftigkeit für die geplante Nutzungsdauer von 10 Jahren sicherzustellen.

### 5.2. Anforderung an die Dichtigkeit

Keine Anforderungen

### 5.3. Anforderung an die Betonoberflächen

Bauwerke / Bauteile	Betonoberflächen-Klasse (BOK) gemäss SIA 118/262	Schalungstyp gemäss SIA 118/262
Streifenfundament	BOK 0 (keine Ansprüche)	Typ 1

Tabelle 5: geforderte Betonoberflächen Klasse und Schalungstypen

### 5.4. Produkte / Systeme

- Die provisorische Lärmschutzwand besteht aus schallabsorbierenden Aluminiumkassetten mit gelochten Wellbandelementen, montiert auf HEA 160-Stahlstützen im Abstand von 4.00 m.
- Die Foundation erfolgt über ein Streifenfundament aus Beton (1.25 m × 0.60 m), das nicht direkt mit bestehenden Bauwerken in Kontakt steht.
- Die Stahlstützen sind feuerverzinkt und mit einem geeigneten Korrosionsschutzsystem versehen.
- Die Aluminium-Elemente sind einseitig schallabsorbierend (bahnseitig).
- Fugen zwischen den Elementen sind dicht auszuführen, um eine ausreichende Schalldämmung sicherzustellen.
- Aufgrund der temporären Nutzung und der geringen Belastung sind keine zusätzlichen Oberflächenbehandlungen oder Farb-Anforderungen vorgesehen.

### 5.5. Massnahmen zum Schutz vor elektrischen Strömen

Da sich die Lärmschutzwand ausserhalb des Fahrleitungsbereichs befindet, bestehen keine besonderen Anforderungen an den Schutz vor elektrischen Strömen. Die Erdung der Stahlstützen erfolgt gemäss den allgemeinen Vorgaben der SBB AQV – Baulicher Lärmschutz und den geltenden SBB-Richtlinien (D RTE 27900 – Erdungshandbuch).

### 5.6. Bahnbetriebskonzept für den Unterhalt

Das Bauwerk kann unter Betrieb visuell inspiziert werden.  
Für den Unterhalt sind keine zusätzlichen betrieblichen Massnahmen erforderlich.

## 6. Schutzziele und Sonderrisiken<sup>1</sup>

### 6.1. Schutzziele bezüglich Naturgefahren

Hochwasser, Lawinen, Stein- und Eisschlag, Rutschungen, Murgängen, Hangmuren sind für das Bauwerk nicht relevant. Es werden keine Schutzziele definiert.

<sup>1</sup> Schutzziele getrennt nach Bau- und Betriebszustand sind detailliert in der Projektbasis zu erfassen.

## **6.2. Aussergewöhnliche Einwirkungen**

### **Erdbeben**

Das Bauwerk befindet sich in der Erdbebenzone Z1a und wird der Bauwerksklasse BWK II gemäss SIA 261 zugeordnet.

Aufgrund der geringen Abmessungen und der temporären Nutzung ist keine spezifische Erdbebenbemessung erforderlich.

### **Anprall**

Die Lärmschutzwand befindet sich in ausreichendem Abstand zur Gleisachse (mindestens 2.60 m) und ist daher nicht anprallgefährdet.

Eine Bemessung auf Anpralllasten ist nicht erforderlich.

### **Chemische Einwirkungen**

Aufgrund der temporären Nutzung und der geringen Beanspruchung bestehen keine besonderen Anforderungen an den chemischen Widerstand. Die allgemeinen Anforderungen an die Betonqualität des Streifenfundaments gemäss SIA 262 werden eingehalten.

## **6.3. Akzeptierte Risiken**

Folgende Risiken werden von der Bauherrschaft als Sonderrisiko akzeptiert und finden keine Beachtung bei Konstruktion und Bemessung:

- Erdbeben während der Bauphase
- Entgleisung während der Bauphase
- Explosion
- Mutwillige Zerstörung, Sabotage und Terrorismus
- Unvorhersehbare Umwelteinflüsse und Naturgefahren, sofern in der Nutzungsvereinbarung nicht ausdrücklich geregelt

## **7. Randbedingungen für die Bauausführung**

### **7.1. Baustellenerschliessung, Zugänge, Installationsplatz**

Der Zugang zur Baustelle erfolgt über die Brandrietstrasse.

Für den Bau der Lärmschutzwand steht im Installationsplatz selber ausreichend Platz für Installationen, Materiallagerung und Montagearbeiten zur Verfügung.

Eine separate Baustellenzufahrt von der Bahnanlage ist nicht erforderlich.

### **7.2. Randbedingungen Dritter**

Während der Bauausführung sind keine privaten Grundstücke oder Anlagen Dritter betroffen. Die Arbeiten erfolgen ausschliesslich im Bereich der SBB-Parzelle entlang der Brandrietstrasse.

### **7.3. Randbedingungen aus dem Bahnbetrieb**

#### **Bahnbetrieb**

Die angrenzende Gleisanlage wird nicht regulär befahren und dient ausschliesslich als Reserve- bzw. Abstellgleis. Die Bauarbeiten können daher ohne wesentliche betriebliche Einschränkungen ausgeführt werden.

#### **Sicherheitsvorschriften während Bauen unter Betrieb**

Die gültigen Sicherheitsvorschriften im Rahmen der Planungs- und Ausführungsarbeiten sind einzuhalten gemäss Regelwerk SBB. Unter anderem sind dies:

- R RTE 20100 Sicherheit bei Arbeiten im Gleisbereich
- R RTE 20600 Sicherheit bei Arbeiten im Bereich von Bahnstromanlagen
- R I-10007 Tragpflicht der persönlichen Schutzausrüstung

8.      **Unterschriften**

**Bauherrschaft:**

Bruno Studer  
Ausbau- und Erneuerungsprojekte  
Projektorganisation Zürich-Winterthur  
Brüttenertunnel  
Vulkanplatz 11, Postfach  
8048 Zürich

**Datum**

**Unterschrift**

.....

.....

**Projektverfasser:**

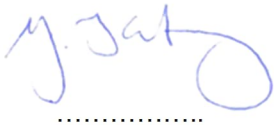
Yael Katzenstein  
IG WASP  
c/o WBI Bauingenieure AG  
Wehntalerstrasse 190  
8105 Regensdorf

**Datum**

**Unterschrift**

30.01.2026

.....



.....