

Linie:

SBB 720

SOB 670

12.202.04

Bezeichnung:

Zürich - Ziegelbrücke

Wädenswil - Einsiedeln

km:

22.2 - 25.9

0.0 – 1-1

Kantone:

Zürich, Schwyz

Gemeinden:

Wädenswil, Richterswil, Freienbach

Projekt:

AS35; Wädenswil

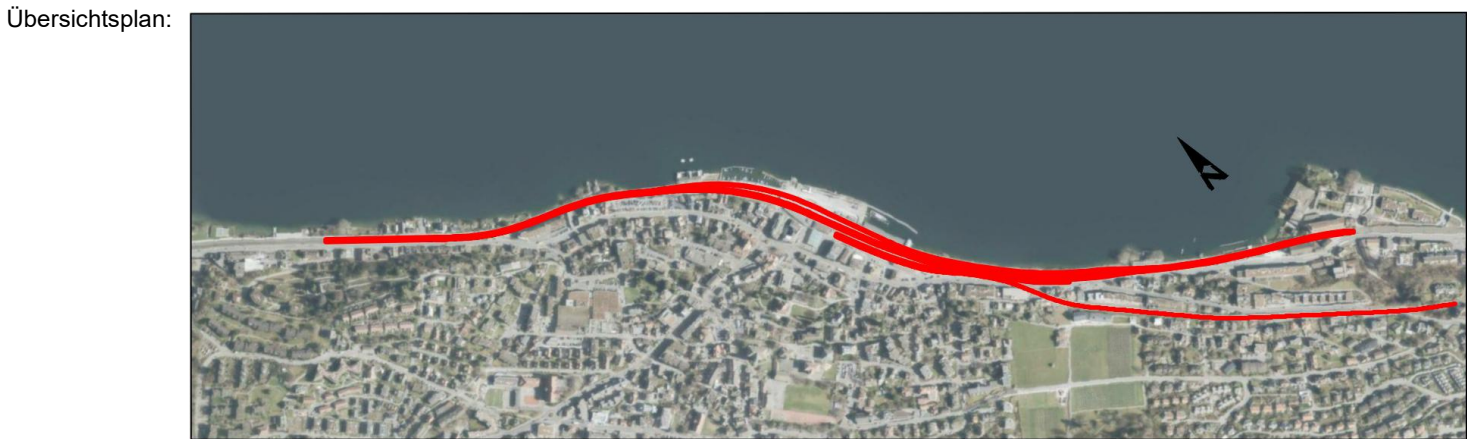
Publikumsanlage

ISP-Nr.

1161158

Phase:

Auflageprojekt



Autoren:

Bauherrenvertretung SBB

Abteilung/OE: I-AEP-PJM-ROT-T4

Name: René Batschelet

Datum: 08.06.2026

Unterschrift:

Projektverfasser

Firma: PGBW

Name: Pascal Guignard

Datum: 08.06.2026

Unterschrift:



Nutzungsvereinbarung

Durchlass km 24.114

Linie: 720

km 24.114

SBB, Infrastruktur

Vulkanplatz 11, 8048 Zürich

Dok. Nr.

WAE_BP_12.202.04_IB_NV_DU-24.114_GRU_C01

Index	Erstellt	Vis.	Geprüft	Vis.	Freigab	Vis.
C00	02.05.2025	DAD	02.05.2025	GUPA	02.05.2025	MR
C01	30.04.2026	PABU	30.04.2026	GUPA	30.04.2026	MR

Filename: WAE_BP_12.202.04_IB_NV_DU-24.114_GRU_C01.docx

Format: A4

Erstellt auf Basisdaten der amtlichen Vermessung und der SBB-Geodaten © swisstopo

© Alle Rechte an diesem Dokument stehen der SBB zu.

Für die genaue Lage und die Vollständigkeit der unterirdischen Anlagen besteht kein

Gewähr.

Impressum

Version- und Änderungsjournal

Version	Beschrieb / Änderungen gegenüber Vorgängerversion	erstellt	geprüft	freigegeben
C00	PGV-Dossier	02.05.2025 DAD	02.05.2025 GUPA	02.05.2025 MR
C01	Anpassungen gemäss BAV-Rückmeldung	30.04.2026 PABU	30.04.2026 GUPA	30.04.2026 MR

Autorenteam

Verantwortlicher Ersteller, Gesamtprojektleiter		Projektverfasser
René Batschelet SBB Infrastruktur, Ausbau- und Erneuerungsprojekte Vulkanplatz 11 8048 Zürich Tel: 079 523 23 55 rene.batschelet@sbb.ch		Pascal Guignard Gruner AG, c/o Planergemeinschaft PGBW Thurgauerstrasse 80 8050 Zürich Tel: 079 309 63 44 Pascal.guignard@gruner.ch
Fachbereich	Name	Organisationseinheit
Projektleitung	Batschelet René	I-AEP-PJM-ROT-T4
Oberbauleitung	Román Isabel	I-AEP-PJM-ROT-T4
Geomatik	Ganz Michael	I-AEP-ENG-GEO-ROT
Fahrbahn	Aebi Patrick	I-AEP-ENG-FB-ROT-PL1
Ingenieurbau Tiefbau	Rutz Matthias	I-AEP-PJM-ROT-T4
Ingenieurbau Tragkonstruktion	Rutz Matthias	I-AEP-PJM-ROT-T4
Architektur, Bahnzugang	Glauser Thomas	I-AEP-ENG-BZT-ROT-BAT
Technische Anlagen	Galli Yanick	I-AEP-ENG-BZT-ROT-TA
HLK	Divrikli Ismail	I-AEP-ENG-BZT-ROT-TA
Sicherungsanlagen	Oberholzer Roland	I-AEP-ENG-FS-ROT-PL3
Leittechnik	Tresch Michael	I-AEP-SAZ-ROT-LTT
Fahrstrom	Novak Marijo	I-AEP-ENG-FS-ROT-PL3
Kabel	Dommen Thomas	I-AEP-ENG-KAB-ROT-PL
Telecom	Hilfiker Marcel	I-NAT-TC-TPP-ROT
Umwelt	Tresch Eliane	I-AEP-ENG-UMW-ROT
Land- und Rechterwerb	Kerschbaumer Petra	IM-GM-GBB-ROT
IM Bahnhofsmanagement	Fiore Carolina	IM-BW-MPA-RO1
Projektverfassende	Name	Firma
Gesamtleiter PGBW	Guignard Pascal	GRUNER
Ingenieurbau	Treacy Mark	GRUNER
Architektur	Kramp Adrian	Boegli Kramp

Inhaltverzeichnis

1.	Allgemeine Ziele für die Nutzung	5
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	8
1.7.	Nutzungsdauer	8
2.	Grundlagen	9
2.1.	Projektspezifische Grundlagen	9
2.2.	Gesetzliche Grundlagen	9
2.3.	Normen	9
2.4.	SBB und Eisenbahnspezifische Vorgaben und Reglemente.....	10
3.	Umfeld und Drittanforderungen	11
3.1.	Vorgaben aus Forderungen Dritter	11
3.2.	Baugrubenabschluss.....	11
4.	Bedürfnisse des Betriebes und des Unterhalts	12
4.1.	Vorgaben für Endzustand.....	12
5.	Besondere Vorgaben der Bauherrschaft.....	13
5.1.	Robuste und dauerhafte Bauweise.....	13
5.2.	Produkte / Systeme	13
5.3.	Verformung und Setzungen.....	13
5.4.	Massnahmen zum Schutz vor elektrischen Strömen	13
5.5.	Bahnbetriebskonzept für den Unterhalt	13
6.	Schutzziele und Sonderrisiken.....	14
6.1.	Vorgaben zu Schutzzielen bezüglich Naturgefahren	14
6.2.	Aussergewöhnliche Einwirkungen	14
6.3.	Akzeptierte Risiken.....	14
7.	Randbedingungen für die Bauausführung	15
7.1.	Baustellenerschliessung, Zugänge, Installationsplatz.....	15
7.2.	Randbedingungen Dritter	15
7.3.	Randbedingungen aus dem Bahnbetrieb	15
8.	Unterschriften.....	16

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bestehende Bauwerke	7
Tabelle 2: Vertragliche Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse neue Unterführung	7
Tabelle 3: Geplante Nutzungsdauer, neu zu erstellende Bauteile und Bauwerke	8

1. 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

Der Bahnhof Wädenswil befindet sich auf der Strecke Zürich HB – Pfäffikon SZ zwischen den Bahnhöfen Au ZH und Richterswil. Dieser bildet den Umsteigeknoten der SBB-Linie Zürich HB – Ziegelbrücke sowie der SOB-Linie Einsiedeln – Wädenswil. Der Bahnhof liegt am Zürichsee und unmittelbar bei Bushof und Schifflande. Die Linie 720 Zürich – Ziegelbrücke (– Sargans – Chur) ist eine sehr stark ausgelastete Doppelspurstrecke mit internationalem, nationalem und regionalem Personenverkehr sowie nationalem und internationalem Güterverkehr. Es verkehren 320 Züge pro Tag, in der Prognose 2035 430 Züge.

Im Rahmen des Ausbaus 2035 werden die Gleisanlagen und die Publikumsanlagen angepasst mit dem Ziel der Kapazität für den Person- und Güterverkehr sowie die Kapazität der Publikumsanlagen zu erhöhen und die nicht BehiG-konformen Bahnzugangsanlagen zur Erfüllung der Barrierefreiheit anzupassen.

Die Gleise im Bahnhof Wädenswil werden verschoben und neu angeordnet. Die neuen Gleise 1 und 2 auf der Bahnhofseite (Südseite) werden von der SOB genutzt und enden vor dem Aufnahmegebäude. Die Gleise 3, 4 und 5 auf der Seeseite (Nordseite) sind Durchfahrtsgleise und dienen primär dem Bahnverkehr der SBB.

Der bestehende Güterschuppen wird Richtung Osten verschoben. Neu wird das Gebäude über dem bestehenden Durchlass BDu 24.172 platziert. Damit die Zugänglichkeit über die Kontrollschächte und der bestehende Durchlass nicht überbaut wird, wird ein neuer Durchlass erstellt.

1.1.2. Kurzer Projektbeschreibung

Der bestehende Durchlass Du 24.146 ist als Deckendohle aus Naturstein ausgebildet und weist einen rechteckigen Querschnitt von 400 / 550 mm auf. Die Zuleitung zum Durchlass verfügt über einen Durchmesser von 600 mm. Der bestehende Durchlass BDu 24.172 (Rechteckkanal mit Abmessungen von 550 / 950 mm) ist ebenfalls als Deckendohle aus Naturstein ausgebildet. Die Zuleitung besitzt einen Durchmesser von 450 mm. Es handelt sich bei beiden Durchlässen um Regenwasserableitungen. Aufgrund des Konflikts mit dem neuen Güterschuppen werden die bestehenden Durchlässe Du 24.146 und BDu 24.172 aufgehoben und durch den neuen Durchlass bei km 24.114 mit Durchmesser 800 mm ersetzt. Neu wird das Wasser der Regenwasserableitung bei der Seestrasse / Gambrinusstrasse und Seestrasse / Ankerweg gefasst, weitergeleitet durch die Bahnhofstrasse, unterquert die SBB Gleise bei km 24.114 und wird schlussendlich in den Zürichsee abgeleitet.

Der Neubau unter den bestehenden Gleisen erfolgt mit einem Pressbohrvortrieb. Der Vortrieb ist von der Bahnhofstrasse in Richtung See. Die Startgrube wird neben dem Güterschuppen erstellt und hat eine Länge von ca. 6.4 m und eine Breite von 4.2 m. Die Zielgrube befindet sich im Zürichsee und benötigt eine Länge 6.75 m und eine Breite von 4.2 m. Die genauen Abmessungen der Start- und Zielgruben werden durch den Unternehmer festgelegt. Der Kolkschutz wird lokal geschnitten / aufgebrochen. Zwischen der Zielgrube und der Mauer wird eine Kraftschlüssige Verbindung erstellt. Nach Entfernung der Zielgrube wird der Kolkschutz wieder Instand gestellt. Der Vortrieb erfolgt mit jeweils 4 m langen Stahlrohrelementen, die einen Innendurchmesser von 800 mm haben.

1.1.3. Geologie

Die geologischen Verhältnisse sind im Bericht «Baugrubenuntersuchung und Beurteilung Alt-ablagerungen» vom Büro Sieber Cassina + Handke AG Ingenieure Geologen Planer dokumentiert. Die geologischen Verhältnisse werden in der Projektbasis beschrieben.

Der Grundwasserspiegel in Ufernähe schwankt zwischen:

- 405.33 m im Tiefstand
- 406.26 m im Normalstand (resp. Mittelstand)
- 407.17 m im Hochstand

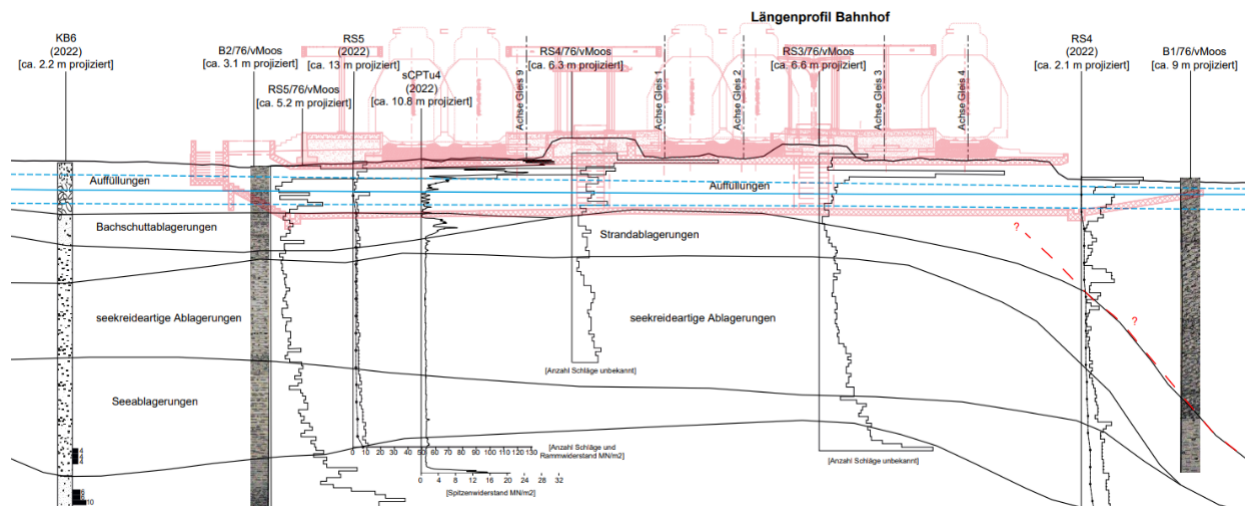


Abbildung 1: Querprofil Seehof, Geologie

1.1.4. Objektskizzen

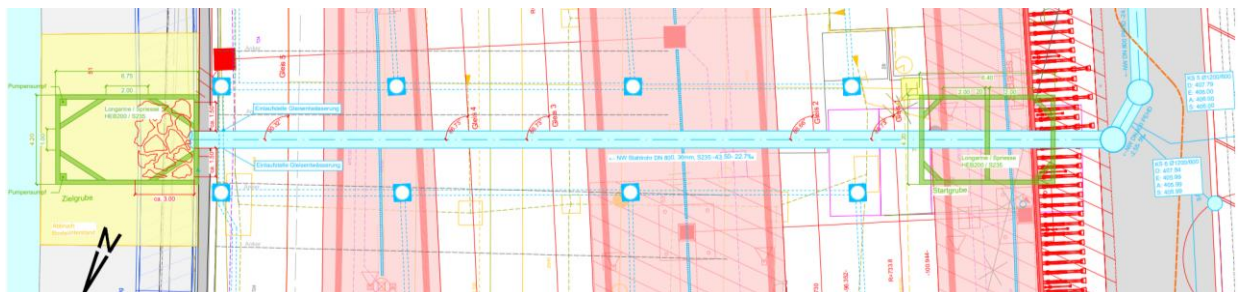


Abbildung 2: Situation Durchlass km 24.114

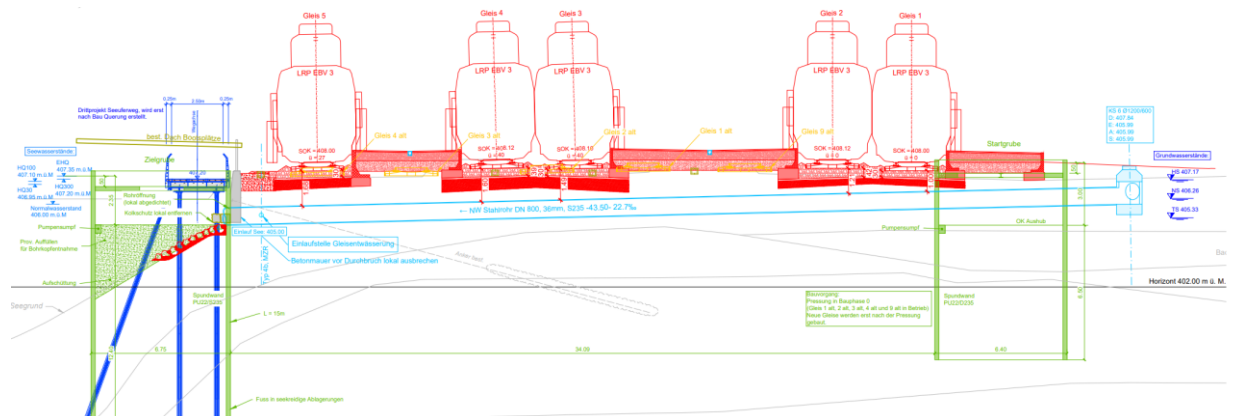


Abbildung 3: Längenprofil Durchlass km 24.114

1.2. Bestehende Bauteile und Bauwerke

Liste der bestehenden Bauwerke:

Name Bauteil Bauwerke	Baujahr	Bautyp	DFA Linie und km	Nr. IPID
Du 24.146	1875	Regenabwasserkanal, Deckendole, Mauerwerk	L720 km 24.146	4602021
BDu 24.172	1875	Regenabwasserkanal, Deckendole, Mauerwerk	L720 km 24.172	1810227

Tabelle 1: Bestehende Bauwerke

Die bestehenden Durchlässe werden ausser Betrieb genommen. Wo erforderlich, werden die bestehenden Durchlässe rückgebaut. Die verbleibenden Abschnitte werden zur Sicherstellung der Tragfähigkeit von Oberbau und Gleisanlagen verfüllt.

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

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

Eigentümer	Objekte
in Klärung	- Du 24.114
SBB Infrastruktur	- Bahnanlagen
Unterhalt	Objekte
in Klärung	- Du 24.114
SBB Infrastruktur	- Bahnanlagen

Tabelle 2: Vertragliche Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse neue Unterführung

1.4. Bauherrschaft

Bauherrin: SBB AG

Infrastruktur Ausbau- und Erneuerungsprojekte,
Vulkanplatz 11, Postfach, 8048 Zürich, Schweiz

Gesamtprojektleiter: René Batschelet

Tel. +41 79 523 23 55

rene.batschelet@sbb.ch

1.5. Abgrenzungen

Die vorliegende Nutzungsvereinbarung behandelt den Durchlass bei km 24.114.

1.6. Nutzungsanforderungen

1.6.1. Geometrie

Durchlass km 24.114

- Gesamtlänge: 43.50 m
- Innendurchmesser: 800 mm
- Wandstärke: 36 mm
- Stahlrohr: S235
- Gefälle: 22.7 ‰
- Schotterbett: min. 30 cm
- Überdeckung OK Schwelle – OK neues Rohr: 1.00 – 1.68 m

1.6.2. Hydraulische Anforderung

Der Durchlass muss das anfallende Abwasser der Gleis-, Dach und Perronentwässerung sowie das ankommende Abwasser aus der Stadt Wädenswil unter den Gleisen hindurchführen. Der Durchlass ist auf ein 5-jähriges Regenereignis ausgelegt. Die hydraulische Kapazität ist erfüllt (siehe Bericht Hydraulische Berechnung Nr. 12.202.10).

1.7. Nutzungsdauer

Für die Neubaumassnahme gilt eine geplante Nutzungsdauer von 100 Jahren. Die Nutzungsdauern der einzelnen Bauteile sind nachfolgend aufgelistet und beziehen sich auf das Inbetriebnahmejahr 2033.

Neu zu erstellende Bauteile und Bauwerke gem. SIA-Normen:

Bauteil	Nutzungsdauer [Jahre]
Durchlass, inkl. Schächte	100

Tabelle 3: Geplante Nutzungsdauer, neu zu erstellende Bauteile und Bauwerke

2. Grundlagen

Die gesetzlichen Grundlagen und Normen entsprechen dem aktuellen Stand und sind gezielt für die jeweilige Massnahme folgend aufgelistet.

2.1. Projektspezifische Grundlagen

2.1.1. Pläne

- [1] Gleisprojektplan, SBB; Version k vom 03.03.2025

2.1.2. Berichte

- [2] Anforderungsprofil Version 2.3 vom 08.09.2023
- [3] Baugrubenuntersuchung und Beurteilung Altablagerungen, Sieber Cassina + Handke AG Ingenieure Geologen Planer, Bericht-Nr. GR1133A-1, 2.3.2023 / Rev. A 25.7.2023 / Rev. B 17.12.2024
- [4] Baugrundgutachten aus dem Jahre 1970 des Büro Dr. von Moos

2.2. Gesetzliche Grundlagen

- [5] AB-EBV Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung
- [6] EBG Eisenbahngesetz
- [7] Kantonale Richtlinien und Weisungen
- [8] GSchG, GSchV Gewässerschutzgesetz, Gewässerschutzverordnung

2.3. Normen

- | | | | |
|------|----------------|--------|---|
| [9] | SIA 118 | (2013) | Allgemeine Bedingungen für Bauarbeiten |
| [10] | SIA 118/262 | (2018) | Allgemeine Bedingungen für Betonbau |
| [11] | SIA 190 | (2017) | Kanalisationen |
| [12] | SIA 195 | (2019) | Rohrvortrieb |
| [13] | SIA 260 | (2013) | Grundlagen der Projektierung von Tragwerken |
| [14] | SIA 261 | (2020) | Einwirkungen auf Tragwerke |
| [15] | SIA 261/1 | (2020) | Ergänzende Festlegungen |
| [16] | SIA 262 | (2013) | Betonbau |
| [17] | SIA 262/1 | (2013) | Ergänzende Festlegungen |
| [18] | SIA 262.051+A1 | (2018) | Beton – Festlegung, Eigenschaften, Herstellung und Konformität |
| [19] | SIA 2042 | (2012) | Vorbeugung von Schäden durch die Alkali-Aggregat-Reaktion (AAR) bei Betonbauten |
| [20] | SIA 263 | (2013) | Stahlbau |
| [21] | SIA 263/1 | (2013) | Ergänzende Festlegungen |
| [22] | SIA 263/1-C1 | (2015) | Stahlbau – Ergänzende Festlegungen, inkl. Korrigenda C1 |

[23]	SIA 267	(2013)	Geotechnik
[24]	SIA 267/1	(2013)	Ergänzende Festlegungen
[25]	SN 671 260	(2005)	Unterirdische Querungen und Parallelführungen von Leitungen mit Gleisanlagen
[26]	SN EN 1295-1	(1997)	Statische Berechnung von erdverlegten Rohrleitungen unter verschiedenen Belastungsbedingungen – Teil 1
[27]	VSA Richtlinie	(2019)	Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter
[28]	Suva 44062		Sicheres Einsteigen und Arbeiten in Schächten, Gruben und Kanälen
[29]	Suva 1796	(2005)	832.311.141 Verordnung über die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei Bauarbeiten.

2.4. SBB und Eisenbahnspezifische Vorgaben und Reglemente

[30]	PVIngDU	(2021)	Projektierungsvorgaben Ingenieurbau Durchlässe
[31]	R RTE 20012	(2022)	Lichtraumprofil Normalspur
[32]	D RTE 27900	(2014)	Rückleitungs- und Erdungshandbuch
[33]	R RTE 21110	(2015)	Unterbau und Schotter Normalspur (und Meterspur)
[34]	I-50009	(2024)	Überwachung der Bahntechnikanlagen bei Gleisnahen Baustellen
[35]	SBB Ausführungs- und Qualitätsvorschriften (AQV) und Kontrollpläne (KP) - Betontragwerke		
[36]	BAV Richtlinie Erdbebensicherheit von Eisenbahnanlagen		
[37]	Technischer Bericht – Standardisierte Rohrstatik, 22.11.2018		
[38]	Arbeitshilfe SBB – Durchlässe unter der Bahn, 01.12.2018		

3. Umfeld und Drittanforderungen

3.1. Vorgaben aus Forderungen Dritter

Gemeinde Wädenswil

Der Durchlass leitet das anfallende Regenabwasser (Strassen, Plätze und Dachwasser) aus der Stadt Wädenswil ab (hydraulische Anforderungen siehe Kapitel 1.6.2.).

Werkleitungen Dritter

- Betroffene Werkleitungen Dritter sind Bestandteil des Projektes. Sie dürfen nicht durch Setzungen infolge des Ersatzneubaus geschädigt werden. Für die Erstellung der Zielgruben müssen Elektrizitätskabel umgelegt werden.

Vorgaben zum Umwelt- und Landschaftsschutz

- Der Durchlässe befinden sich im Gewässerschutzbereich Ao.
- Gemäss KbS-Standorte ist der Bereich belastet aber weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig.

Die Aushubarbeiten werden durch eine Fachperson (Geologe) begleitet. Verschmutzter Untergrund mit unbekanntem Belastungsgrad muss vor Ort zwischengelagert und beprobt werden. Allenfalls verschmutztes Grundwasser muss in die Kanalisation abgeleitet werden.

3.2. Baugrubenabschluss

Für die Erstellung des Durchlasses bei km 24.114 wird je eine Start- und Pressgrube benötigt. Als Baugrubenabschlüsse werden Spundwände mit Longarinen und Spriessungen verwendet. Die Spundwände müssen nach Abschluss der Arbeiten wieder gezogen werden.

4. Bedürfnisse des Betriebes und des Unterhalts

4.1. Vorgaben für Endzustand

4.1.1. Anforderung an die Gebrauchstauglichkeit

Keine Bemerkung.

4.1.2. Anforderungen an die Sicherheit

Keine Bemerkung.

4.1.3. Anforderungen an das Bauwerk

Keine Bemerkung.

4.1.4. Zugänglichkeit, Kontrollierbarkeit und Auswechselbarkeit

Die Zugänglichkeit der Durchlässe ist über den Kontrollschacht KS 6, welcher sich in der Bahnhofstrasse ausserhalb des Perronbereichs befindet, gewährleistet.

4.1.5. Besondere Ausrüstungen, Mess- und Steuereinrichtungen

Keine Bemerkungen.

5. Besondere Vorgaben der Bauherrschaft

5.1. Robuste und dauerhafte Bauweise

Aufgrund der betrieblichen Bedingungen legt die SBB sehr grossen Wert auf robuste und langlebige Bauwerke, welche möglichst wenig Unterhalt benötigen. Die AQV SBB (Stahltragwerke, Korrosionsschutz, Betontragwerke, Wasserversorgungsanlagen, Abwasserentsorgungsanlagen, Entwässerung etc.) sind unerlässlich, um auf die gefragten Anforderungen zu antworten. Dies ist bei der System- und Materialwahl zu berücksichtigen.

5.2. Produkte / Systeme

SBB: Gleisoberbau

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| - Schienenprofil | SBB 60 E1/E2 |
| - Schwellentyp | Betonschwelle Typ B91 |
| - Minimale Schotterbettdicke | 30 cm |

Rohr Du 24.114

- Stahlrohr S235, DN 800 (Innendurchmesser) mit Wandstärke 36 mm (Abrostungszuschlag enthalten).
- Beim Stahlrohr wird auf die statisch erforderliche Wandstärke des Rohres ein Abrostungszuschlag von 10 mm gegeben (Vorgabe Bauherrschaft / SBB). Der Zuschlag von 10 mm ergibt auf eine geplante Nutzungsdauer von 100 Jahren etwa einen jährlichen Abtrag von 0.1 mm.

5.3. Verformung und Setzungen

Für Stahlrohre wird die Durchbiegung gemäss SIA 190, 4.2.11.2.3 (für biegeeweiche Rohre) überprüft.

5.4. Massnahmen zum Schutz vor elektrischen Strömen

Es sind keine besonderen Massnahmen hinsichtlich Erdung vorzusehen.

5.5. Bahnbetriebskonzept für den Unterhalt

- Fahren und Erhalten
- Die Durchlässe können von den Kontrollschächte her unter Betrieb inspiziert und unterhalten werden.

6. Schutzziele und Sonderrisiken¹

6.1. Vorgaben zu Schutzzielen bezüglich Naturgefahren

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

Die Wasserstände des Zürichsees gemäss Abklärungen mit AWEL (berücksichtigen Wellenschlag am Zürichsee) sind nachfolgend aufgelistet:

Normalwasserstand:	406.00 m ü. M.
HQ30:	406.95 m ü. M.
HQ100:	407.10 m ü. M.
HQ300:	407.20 m ü. M.
EHQ (Extremhochwasserstand):	407.35 m ü. M.

Der Lastfall Auftrieb wird gemäss SIA-Norm 267 berücksichtigt.

Wasserdurchfluss Durchlass:

Der unterquerende Durchlass wird auf ein 5-jähriges Regenereignis ausgelegt. Die Gleisentwässerung wird auf ein 2-jähriges Regenereignis ausgelegt.

6.2. Aussergewöhnliche Einwirkungen

Erdbeben

Das Bauwerk wird nicht auf die Einwirkung Erdbeben bemessen, da es allseitig im Erdreich gebettet ist.

Entgleisung

Nicht relevant.

Brand

Nicht relevant.

Anprall

Nicht relevant.

6.3. Akzeptierte Risiken

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

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

¹ Schutzziele getrennt nach Bau- und Betriebszustand sind in der Projektbasis zu finden.

7. Randbedingungen für die Bauausführung

7.1. Baustellenerschliessung, Zugänge, Installationsplatz

Die Parzellennummer WE 5436 wird temporär belegt für die Installationsfläche.

7.2. Randbedingungen Dritter

Folgende Anforderungen Dritter sind während der Bauausführung zu berücksichtigen:

- Während dem Bau muss das Abfliessen des anfallenden Abwassers immer gewährleistet sein.

7.3. Randbedingungen aus dem Bahnbetrieb

Intervallsituationen / Sperrzeiten

- Die Pressung erfolgt bei gesperrtem Gleis in Nachtintervallen. Im Bereich des Bahntrasses darf nur unter Beizug einer Fachperson, welche die Gleislage visuell überwacht, gearbeitet werden.
- Die Setzungen des Gleistrasses sind soweit möglich zu begrenzen. Daher ist eine enge Überwachung der Bahnanlage vom Baustart bis zum Bauende erforderlich (periodische, geodätische Vermessung der Gleise während dem Pressen / Aushub). Als Grenzwerte für die zulässigen Verformungen der Bahnanlagen gelten die Angaben in I-50009 'Überwachung der Bahntechnikanlagen bei gleisnahen Baustellen'. Vor Baubeginn ist ein Überwachungs- und Alarmierungskonzept auszuarbeiten.

8. Unterschriften

32/33 Phase Bau- und Auflageprojekt

Bauherrschaft:

Datum

Unterschrift

Matthias Rutz

Fachingenieur Ingenieurbau

Schweizerische Bundesbahnen SBB

Infrastruktur, Ausbau- und Erneuerungsprojekte

Projektmanagement Region Ost

Vulkanplatz 11, Postfach

8048 Zürich

30.04.2026


.....

Projektverfasser:

Datum

Unterschrift

PGBW c/o Gruner AG, Zürich

Pascal Guignard

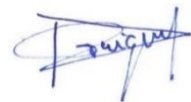
Abteilungsleiter Kunstbauten

Gruner AG, Zürich

Thurgauerstrasse 80

CH-8050 Zürich

30.04.2026


.....