 Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra	Fachhandbuch T/U (Trassee/Umwelt) Technisches Merkblatt Bauteile Lärmschutz - Einleitung	21 001-11311
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK Bundesamt für Strassen ASTRA	Allgemeines	V4.06 01.01.2026
Abteilung Strasseninfrastruktur I		Seite 1 von 7

1 Grundlagen


Die gültigen und aktuellen SN-Normen sowie die Vorgaben aus den Fachhandbüchern des ASTRA, insbesondere dem Fachhandbuch Kunstbauten, sind zu berücksichtigen. Besonders zu beachten sind (Aufzählung nicht abschliessend):

- SN 640 570 VSS Lärmschutz an Strassen und Bahnen – Projektierung von Lärmhindernissen
- SN EN 1793(-1 bis -6) Lärmschutzvorrichtungen an Strassen – Prüfverfahren zur Bestimmung der akustischen Eigenschaften
- SN EN 1794(-1 bis -3) Lärmschutzeinrichtungen an Strassen – Nichtakustische Eigenschaften
- VSS 40 561 Passive Sicherheit im Strassenraum, Fahrzeug-Rückhaltesysteme
- Norm SIA 179 Befestigungen in Beton und Mauerwerk
- Norm SIA 260 Grundlagen der Projektierung von Tragwerken
- Norm SIA 261 Einwirkungen auf Tragwerke
- Norm SIA 262 Betonbau
- Norm SIA 263 Stahlbau
- Norm SIA 265 Holzbau
- Norm SIA 265/1 Holzbau-Ergänzende Festlegungen
- ASTRA RiLi Nr. 12 004 Konstruktive Einzelheiten von Brücken, Teil 4 (Brückenrand und Mittelstreifen)
- BAFU / ASTRA Leitfaden Strassenlärm, Vollzugshilfe für die Sanierung
- Fachpublikation Lignum Schweizer Holzhandelsgebräuche für Rundholz
- Fachpublikation Lignum Qualitätskriterien für Holz und Holzwerkstoffe im Bau und Ausbau
- Fachpublikation Lignum Handelsgebräuche für die Schweiz
- Fachpublikation Lignum Lignum-Gütezeichen „druckimprägniert“
- SZS C5/05 Reglement des Bewertungsverfahrens für druckimprägnierte Holzprodukte.
- SN EN ISO 12944 Steelwork Konstruktionstabellen
- Beschichtungsstoffe - Korrosionsschutz von Stahlbauten durch Beschichtungssysteme

2 Projekt

Folgende Angaben sind in der Projektbasis (PB) oder der Nutzungsvereinbarung (NV) festzulegen oder der Herstellerdeklaration (HD) zu entnehmen:

	NV	PB	HD
Hauptabmessungen der Lärmschutzwände (LSW)		X	
Zulässige Verformung Haupttragelemente		X	
Zulässige Verformung Lärmschutzelemente			X
Anforderungen während Bauausführung	X		
Anforderungen während der Nutzung (inkl. akustische Anforderungen)	X		
Nutzungsdauer	X	X	
Zugänge und Fluchtwege	X		
Kombination mit Sicherheitselementen des Trasseebaus (Leitschranken)	X		
Absturz von Lärmschutzbauteilen auf unten liegende Verkehrsträger oder Wohngebiete (inkl. Definition der betroffenen Abschnitte)	X		
Herunterfallen von Lärmschutzbauteilen auf Fahrbahn und Fahrzeuge	X		
Tragwerkskonzept	X	X	

 Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra	Fachhandbuch T/U (Trassee/Umwelt) Technisches Merkblatt Bauteile Lärmschutz - Einleitung	21 001-11311
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK Bundesamt für Strassen ASTRA	Allgemeines	V4.06 01.01.2026
Abteilung Strasseninfrastruktur I		Seite 2 von 7

Die Nutzungsdauer für die Tragelemente der Lärmschutzwände (LSW) beträgt:

- **100 Jahre** für Fundamente und Tragkonstruktion aus Stahlbeton
- **50 Jahre** für Wandpfosten (aus Stahl oder anderen Materialien), inkl. Verankerungen

Für die schalldämmenden und/oder schallabsorbierenden Elemente ist sie materialabhängig und objektweise festzulegen (mindestens 30 Jahre). Die akustische Lebensdauer (garantierte Einhaltung der Anforderungen nach Kapitel 4.10) ist für mindestens 30 Jahre festzulegen.

Auf der freien Strecke darf die Bauhöhe der Lärmschutzwände grundsätzlich höchstens 6,50 m ab der Oberkante der Fahrbahn betragen.

Bei Brücken mit LSW darf im Regelfall die Bauhöhe der LSW ab OK Fahrbahn am Normalspurrand max. 4.00 m betragen.

Eine zusätzliche Höhe von 1,00 m bis zur oben angegebenen maximalen Höhe wird bei der Dimensionierung als zukünftige Reserve (Erhöhung oder Installation von Photovoltaikmodulen) berücksichtigt.

Entlang Hochleistungsstrassen sind LSW durch Fahrzeugrückhaltesysteme mit einer Aufhaltestufe H1 (Tab. 1 VSS 40 561) zu schützen. Grundsätzlich sind LSW ausserhalb des Wirkungsbereiches W des Fahrzeugrückhaltesystems anzuordnen. Ist dies nicht möglich, so ist der Abstand D für das gewählte FZRS gemäss Tab. 4 der VSS 40 561 einzuhalten.

Um Unfälle und Verletzungsgefahr zu reduzieren, dürfen auf der der Fahrbahn zugekehrten Wandseite keine Konstruktionsteile wesentlich vorstehen (z.B. scharfkantige Absätze, überstehende Schrauben usw.).

Die Geologie sowie die bestehenden unterirdischen Infrastrukturen sind bei der Beurteilung der möglichen Gründungsarten der LSW sowie bei deren Bemessung zwingend zu berücksichtigen.

3 Bemessung

3.1 Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit

Für die Bemessung der tragenden Bauteile sowie der Lärmschutzelemente sind neben den SIA-Normen auch die Normen SN 640 570 VSS und SN EN 1794-1 zu berücksichtigen.

Bei der Bemessung der LSW (Foundationen, Verankerungen und Stützen), Berücksichtigung einer zusätzlichen Höhe gemäss Kapitel 2.

Zusätzlich zu den SIA-Normen gelten in der Regel für die Bemessung der Verankerungen die Bemessungsvorschriften und Empfehlungen des Herstellers.

Foundationen sind so auszubilden, dass keine differenziellen Setzungen auftreten können, da die Schallschutzelemente i. A. keine Deformationen zulassen. Sonst sind entsprechende Massnahmen zu treffen.

3.2 Ermüdung

Dem Staudruck gemäss SIA 261 liegt eine Wiederkehrperiode von 30 Jahren zugrunde. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Nutzungsdauer spielt die Ermüdung bei Stützen inkl. Befestigung von LSW normalerweise keine Rolle.

Ein Ermüdungsnachweis wird verlangt, wenn die LSW auf der strassenabgewandten Seite an eine Bahnlinie angrenzt. Entsprechende Angaben sind in den technischen Weisungen für die Projektierung und Ausführung von LSW bei Eisenbahnen zu berücksichtigen (Norm SN 640 570, Abschnitt 15.3 + Anhang 1).


3.3 Windkräfte

Windkräfte sind bei freistehenden LSW normalerweise die Leiteinwirkung.

LSW sind auf eine globale Windkraft zu dimensionieren.

Generell sind für vertikale Lärmschutzwände die folgenden Kraftbeiwerte gemäss SIA 261 zu berücksichtigen:

- $c_f = 1,5$ auf Trassee (gemäss SIA 261, Tabelle 69).

 Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra	Fachhandbuch T/U (Trassee/Umwelt) Technisches Merkblatt Bauteile Lärmschutz - Einleitung	21 001-11311
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK Bundesamt für Strassen ASTRA	Allgemeines	V4.06 01.01.2026
Abteilung Strasseninfrastruktur I		Seite 3 von 7

- $c_f = 1,7$ auf Brücken (gemäss ASTRA-RiLi Nr. 12 004, Teil 4).

3.4 Temperatur

Zusätzlich zur Bewertung gemäss Norm SN EN 1794-1 der mechanischen Eigenschaften und der Standsicherheit der tragenden Bauteile und der Lärmschutzelemente (insb. der Verbindungen) sind Temperaturschwankungen bei der Festlegung der Längenänderungen der tragenden Unterkonstruktion der LSW und bei der Gestaltung der sich daraus ergebenden Dilatationen der Wandkonstruktion zu beachten.

3.5 Druck- und Sogkräfte

Betreffend die Druck- und Sogkräfte auf die LSW infolge des Strassenverkehrs sind die Festlegungen der SN EN 1794-1 zu beachten. Die Überlagerung der Einwirkungen aus Strassenverkehr und Wind ist grundsätzlich nicht erforderlich.

Die Druck- und Sogkräfte auf die LSW infolge des Bahnverkehrs sind gemäss SN 640 570 VSS, Anhang 1, zu definieren. Die Einwirkungen aus Bahnverkehr und Wind sind zu überlagern.

3.6 Schnee respektive Schneeräumung

In Bereichen, wo infolge Schneeräumung die LSW horizontal beansprucht werden, ist eine entsprechende Dimensionierung erforderlich.

Die dynamische Last infolge Schneeräumung wird durch eine horizontale Ersatzlast auf die Wand berücksichtigt. Es handelt sich um eine gleichmässig verteilte Horizontallast auf einer Höhe von 1.5 m oberhalb der Fahrbahnoberfläche und einer Fläche von 2 x 2 m. Die Grösse der Last kann der Grafik der SN EN 1794-1 entnommen werden (Bilder E.1 und E.2).

Die Last infolge Schneeräumung und die Windkräfte sind grundsätzlich nicht zu addieren.

3.7 Vertikale Lasten (Nassgewicht, Schnee)

Als vertikale Last (Eigenlast) ist das Nassgewicht bei 20% Wasserfüllung des Lärmschutzelementes einzusetzen. Die vertikale Schneelast kann normalerweise vernachlässigt werden. Ausgenommen davon sind Wandsysteme mit auskragenden Teilen.

3.8 Anprall von Strassenfahrzeugen

Der Lastfall des Anpralls an Tragelemente der Lärmschutzwand wird nicht berücksichtigt.

Vor der Lärmschutzwand ist ein Fahrzeugrückhaltesystem der Aufhaltstufe H1 gemäss Tabelle 1 der VSS-Norm 40 561 anzuordnen. Der Abstand D und der Wirkungsbereich des Fahrzeugrückhaltesystems müssen die Anforderungen von Tabelle 4 der VSS-Norm 40 561 erfüllen. Die Längen der Rückhaltesysteme müssen dem Kap. 19.2 der VSS-Norm 40 561 entsprechen.

Absturzsicherung von Wandelementen, siehe Punkt 5.7.

3.9 Erdbeben

Grundsätzlich gehören Lärmschutzwände entlang den Nationalstrassen zur Bauwerksklasse BWK I.


4 Konstruktion

4.1 Verankerung

Soweit möglich sind chemische Verbunddübel vorzuziehen, weil sie eine höhere Flexibilität während der Baustelle erlauben und das Eindringen von chloridhaltigem Wasser in die Bohrlöcher verhindern.

Bei hohen Belastungen können eingelegte Befestigungselemente vorgesehen werden.

Bei der Verankerung der Pfosten ist für die Aufnahme der Ankerkräfte ein möglichst grosser Hebelarm zu wählen.

 Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra	Fachhandbuch T/U (Trassee/Umwelt) Technisches Merkblatt Bauteile Lärmschutz - Einleitung	21 001-11311
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK Bundesamt für Strassen ASTRA	Allgemeines	V4.06 01.01.2026
Abteilung Strasseninfrastruktur I		Seite 4 von 7

Ankerschrauben und Muttern müssen aus nichtrostendem Stahl hergestellt sein. Für nichtrostende Stähle sind mindestens Werkstoffe der Korrosionswiderstandsklasse (KWK) III gemäss SIA 179 (z.B. 1.4401) zu verwenden falls Ablagerungen und Schmutz durch Regen abgewaschen werden können, respektive der KWK V (z.B. 1.4529) im Tunnelbau und falls eine Aufkonzentration von Chloriden stattfinden kann. Verbundanker, Unterlagsscheiben und Muttern sind durch den Einsatz von geeigneten Schrauben-/Montagepasten bzw. Teflonscheiben vor Kontaktkorrosion zu schützen (Molykotieren).

Die Muttern sind als Doppelmuttern (keine einfachen Hutmuttern) auszubilden.

Da LSW auf Brücken ein geringes Eigengewicht aufweisen und häufigen Vibrationen durch Verkehr und Wind ausgesetzt sind, müssen bei geschraubten Verbindungen Stoppmuttern verwendet werden.

Im Hinblick auf die Qualität des Betons im Verankerungsbereich und der geringen Randabstände dürfen keine Spreiz- und Reibungsanker verwendet werden. Für die Verankerungen in Tunneln sind die Anforderungen gemäss FHB T/G, TMB Nr. 24001-10304 zu berücksichtigen.

Bei der Festlegung der Verankerungslänge von Verbunddübeln in Streifenfundamenten ist grundsätzlich von einem gerissenen Betonuntergrund auszugehen. Bei Einzelfundamenten ist der Beton als ungerissen zu berücksichtigen.

Im Bereich der Verankerung von Stützkonstruktionen an Konsolköpfen oder Brüstungen müssen die Anker einen minimalen seitlichen Abstand von 10 cm von Aussenkante Pfosten (Fahrzeugrückhaltesysteme, Geländer, Kandelaber, Signale usw.) aufweisen.

An chemischen Verankerungen (Verbundverankerung) dürfen keine Schweissarbeiten ausgeführt werden.

4.2 Verankerungen: Prüfungen

Die Überprüfung der versetzten (Verbund-) Ankerschrauben ist gemäss Kap. 7.4 der Norm SIA 179 durchzuführen. In diesem Kapitel sind präzise Angaben zur Festlegung der Prüflast und der Anzahl der zu prüfenden Dübel sowie zum Versuchsablauf enthalten.

4.3 Verankerungen: Bohrarbeiten

Der Bohrl Lochdurchmesser ist durch die verwendeten Ankerdurchmesser vorgegeben und muss genau eingehalten werden.

Beim Versetzen von Verbundanker sind grundsätzlich die Vorgaben des Herstellers (Montageanleitung) zu beachten. Die Bohrlöcher sind durch den Unternehmer auf Oberkante Beton einzuzeichnen und durch die Bauleitung abzunehmen. Die Bohrlöcher dürfen keinesfalls durch die Fussplattenlöcher hindurch gebohrt werden. Die Anker müssen unter sich und in ihrer räumlichen Lage für die Montage der Stahlkonstruktion plangemäss und mit den im Stahlbau üblichen Toleranzen erstellt werden. Es darf deshalb nur mit einem in Bezug auf die Betonkonstruktion fixierten (jedoch demontierbaren) Bohrgerät gebohrt werden. Das Bohrgerät und der Bohrvorgang sind so zu wählen, dass allfällige Bewehrungsseisen ohne Unterbrechungen des Bohrvorgangs einwandfrei durchgebohrt werden können. Die Bohrlöcher sind mit ölfreier Druckluft auszublasen. Der Verbundmörtel ist mit einem Zwangsmisch-System so einzubringen, dass die Bohrlöcher sauber bis Oberkante Beton verfüllt sind (stehendes Wasser um Anker vermeiden).

4.4 Ersatz / Reparatur Lärmschutzelemente auf Brücken

Defekte LSW (Elemente) müssen von der äussersten Brückenfahrbahn aus ersetzt werden können. Insbesondere muss die Demontage einzelner Ausfachungselemente möglich sein.


4.5 Minimale Dimensionen der Tragelemente

Minimale Dimensionen tragender Elemente:

Stahl- und Metallprofile $t_{\min} = 4 \text{ mm}$ (Dicke)

Schweissnähte $a_{\min} = 4 \text{ mm}$

Minimaler \varnothing einer Ankerschraube M 12

 Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra	Fachhandbuch T/U (Trassee/Umwelt) Technisches Merkblatt Bauteile Lärmschutz - Einleitung	21 001-11311
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK Bundesamt für Strassen ASTRA	Allgemeines	V4.06 01.01.2026
Abteilung Strasseninfrastruktur I		Seite 5 von 7

4.6 Ausfachungselemente

Alle Stösse, Fugen usw. sind mit einem geeigneten Material schalltechnisch dauernd dicht auszufüllen. Das Material der LSW muss UV-, witterungs-, salz-, abgas- und alterungsbeständig sowie nicht blendend sein.

Generell sind schwer- oder nichtbrennbare Materialien (Brennbarkeitsgrad 5 oder 6 nach Vereinigung Kantonalen Feuerversicherungen VKF) zu verwenden. LSW aus mittelbrennbaren Materialien (Brennbarkeitsgrad 4 nach VKF) sind zugelassen, sofern die baurechtlichen Schutzabstände zu Bauten und Anlagen der VKF-Brandschutzrichtlinie 15-03 „Schutzabstände Brandabschnitte“ eingehalten werden.

Zugelassen sind nur CEN-gekennzeichnete Lärmschutzsysteme (oder mit gleichwertigen Prüfzeugnissen, mindestens für die akustischen Eigenschaften nach Kapitel 5.4).

4.7 Entwässerung

Auf den Oberflächen der Bauteile, auf denen die Lärmschutzwände montiert sind, muss das anfallende Meteorwasser einwandfrei abfliessen bzw. abtropfen können. Die Gefälle der Oberflächen sind deshalb entsprechend auszubilden.

5 Spezielle Anforderungen

5.1 Korrosionsschutz

Mindestanforderungen:

- Schutzdauer: 25 Jahre
- Oberflächenschutz für die Korrosivitätskategorie C4 VH gemäss SN EN ISO 12944.

Als Korrosionsschutz der Stahlteile von Lärmschutzwänden können folgende Verfahren angewendet werden:

- **FEUERWERZINKUNG $\geq 140 \mu\text{m}$** (SN EN ISO 14713-2)

oder alternativ, für besondere Fälle

DUPLEX- SYSTEM (System G04.06 SN EN ISO 12944-5)

5.2 Holzschutz

Sämtliche Holzbauteile an LSW Elementen sind mittels Kesseldruckimprägnierung gegen holzzerrstörende Pilze und Insekten zu schützen.


Es dürfen nur in der Schweiz zugelassene Holzschutzmittel verwendet werden (BAG / BAFU Zulassungen).

Die Imprägnierparameter und Qualitätsvorgaben haben dem „Reglement des Bewertungsverfahrens für druckimprägnierte Holzprodukte“ zu entsprechen. Die Behandlung der Produkte muss von Betrieben vorgenommen werden, welche im Besitze des LIGNUM-Gütezeichens „Druckimprägnierte Holzprodukte“ sind.

5.3 Vogelschutz

Markierung: Die Markierung muss flächig wirken und sich möglichst von der Umgebung abheben. Entsprechende Angaben und Grundlagen sind bei der Vogelwarte Sempach erhältlich.

Beispiel: Ein wirkungsvoller Schutz ist:
 Senkrechte Streifen $d = 2 \text{ cm} / a = 10 \text{ cm}$ oder
 $d = 1 \text{ cm} / a = 5 \text{ cm}$ (d = Breite der Streifen / a = Abstand der Streifen)

 Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra	Fachhandbuch T/U (Trasse/Umwelt) Technisches Merkblatt Bauteile Lärmschutz - Einleitung	21 001-11311
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK Bundesamt für Strassen ASTRA	Allgemeines	V4.06 01.01.2026
Abteilung Strasseninfrastruktur I		Seite 6 von 7

5.4 Schallabsorption / Schalldämmung

Absorption: Absorptionskoeffizient von absorbierenden Lärmschutzwänden hat zu betragen:

EN 354	Im Frequenzbereich	500 - 2000 Hz: $\alpha_{S,mittel} \geq 0.9$ 125 - 4000 Hz: $\alpha_{S,mittel} \geq 0.7$
SN EN 1793-1	(ehem. Gruppe A3) (ehem. Gruppe A4)	$DL_{\alpha,NRD} \geq 8 \text{ dB}$ $DL_{\alpha,NRD} \geq 11 \text{ dB}$

Schalldämmmass: Das bewertete Schalldämmmass der Wandelemente hat zu betragen:

SN EN 1793-2	(ehem. Gruppe B3)	$DL_R \geq 24 \text{ dB}$
---------------------	-------------------	---

Die Anforderungen an die Schalldämmung werden von den LSW aus Lavabeton aufgrund ihres hohen Flächengewichtes (in der Regel ca. 400 kg/m²) problemlos weit übertroffen, weshalb in der Regel kein spezifisches Prüfzeugnis notwendig ist. Bei LSW aus Aluminium oder Holz ist zwingend ein entsprechendes Prüfzeugnis notwendig.

5.5 Materialwahl

Folgende Materialwahl steht für die LSW zur Verfügung:

	Lavabeton	Holz	Alu	Glas*
Freifeld	x	x		(x)
Lärmschutzdämme	x	x		(x)
Leitmauern	x		x	(x)
Brücken	(x)**	(x)**	x	(x)

* LSW aus Glas werden nur sehr zurückhaltend aus Gründen der Wohnhygiene oder des Landschaftschutzes eingesetzt. Gegen den Einsatz von Glas sprechen insb. der Vogelschutz und die Schallreflexionen.

** Diese Baustoffe sind auf einer kurzen Brücke (Unterführung) geeignet, wenn sie auch vor und nach auf der offenen Strecke verwendet werden.

5.6 Farbgebung

In der Regel sind nachfolgend aufgeführte Farben zu verwenden, wobei in begründeten Fällen auch davon abgewichen werden kann. Besteht eine Lärmschutzwand aus verschiedenen Materialien, so sind die Farben aufeinander abzustimmen.


Betonelemente:	- Naturgrau	dunkel	NCS 5502Y / RAL 7023
		mittel	NCS 4502Y / RAL 7030 / RAL 9007
		hell	NCS 3502Y / RAL 7038
	- Olivgrün		RAL 6003
	- Ockergelb		RAL 1024

Holzelemente:

- Holz
 - Dunkelbraun oder Dunkelgrün, je nach Imprägnierverfahren
 - nachträgliche Farbbehandlung nicht vorgesehen
- Absorberabdeckung
 - Schwarz (UV stabilisiertes Vinyl-Netz)
- Blechabdeckung
 - abgestimmt auf die Wandelemente

Alu-Kassetten:	- Anthrazitgrau:	RAL 7016
	- Grauweiss	RAL 9002

Stützen:	Farblich abgestimmt auf Wandelemente.	
	Farbgebung (in der Regel, falls Duplex-System erforderlich)	
	- Anthrazitgrau:	RAL 7016
	- Olivgrün:	RAL 6003

 Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra	Fachhandbuch T/U (Trassee/Umwelt) Technisches Merkblatt Bauteile Lärmschutz - Einleitung	21 001-11311
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK Bundesamt für Strassen ASTRA	Allgemeines	V4.06 01.01.2026
Abteilung Strasseninfrastruktur I		Seite 7 von 7

5.7 Absturzsicherung

Um bei einem Anprall nicht Dritte durch abstürzende oder herumschleudernde Wandteile zu gefährden, werden die Lärmschutzelemente in den Bereichen mit erhöhter Gefährdung durch Sicherungsvorrichtungen mechanisch gesichert (z.B. Seilsicherung).

Die betroffenen Abschnitte, welche aus dieser Gefährdung Massnahmen erfordern, sind in der Nutzungsvereinbarung genau zu definieren.

Für die Absturzsicherungsmassnahmen sind die entsprechenden Anforderungen und Lastfallkombinationen gemäss Norm SN EN 1794-1 und SN EN 1794-2, Anhang B zu berücksichtigen.

6 Unterhalt

Die Inspektion der LSW erfolgt nach den Regeln der Kunstbauten alle 5 Jahre und hat zum Ziel, Mängel, Beschädigungen und Veränderungen an der Lärmschutzkonstruktion rechtzeitig zu erkennen.

Im Überwachungs- (bei Bedarf) und Unterhaltsplan sind alle entsprechende Anforderungen zusammenzustellen.