

Erneuerung Waldenburgerbahn

Los 4: Hölstein bis Hirschlang

Auflageprojekt

Statische Berechnung

N-05 Stützmauer Dammstrasse

Version 2.01 | 03. Mai 2019



Projektverfasser



Astrid Börner

Bauherrschaft
BLT Baselland Transport AG



Reto Rotzler



Peter Baumann

Impressum

Auftragsnummer WBZU 16-4.00-001

Auftraggeber BLT Baselland Transport AG

Datum 03. Mai 2019

Version 2.01

Autor(en) Michel Tawil

Freigabe BLT

Verteiler BLT, Prüfsingenieur WMM

Datei \\NTMUTTENZ\p\701907\07_BER\2019-05-03 Dossier PGV\Grundlagedateien\218 Statische Berechnung N-05
Stützmauer Dammstrasse 20190503.docx

Seitenanzahl 13

Inhalt

Änderungsverzeichnis	ii
Zusammenfassung	iii
1 Einleitung	1
2 Systembeschreibung	1
2.1 Tragsystem	1
2.2 Systemskizzen	1
3 Belastungen und Einwirkungen	2
3.1 Ständige Einwirkungen	2
3.2 Veränderliche Einwirkungen	2
3.2.1 Haupteinwirkungen	2
3.2.2 Entgleisung	2
3.2.3 Temperatur	2
3.2.4 Erddruck aus Auflasten	2
3.2.5 Dynamischer Beiwert gem. Art. 11.3.1	2
3.2.6 Geländer / Brüstung / Handlauf	2
3.2.7 Lasten aus Fahrleitungsmast	2
3.2.8 Aushub vor Stützmauer	3
3.3 Aussergewöhnliche Einwirkungen	3
4 Baustoffe	4
4.1 Beton	4
4.2 Bewehrung	4
4.3 Abdichtung	4
4.4 Baugrund im Bereich Stützmauern	4
5 Berechnung	5
5.1 Winkelstützmauer	5
5.2 Weitere Untersuchungen	5
5.2.1 Ermüdung	5
5.2.2 Entgleisung	5
5.2.3 Erdbeben	5
Anhang A Berechnung Stützmauer	A-1

Änderungsverzeichnis

REV.	ÄNDERUNG	URHEBER	DATUM	BEMERKUNG
2.0	Erstversion Auflageprojekt	JS	28.02.2019	
2.1	Auflageprojekt definitiv	JS	03.05.2019	
2.2				

Zusammenfassung

Die Stützmauer Dammstrasse (BLT-Arbeitsnummer N-05) ist Bestandteil des Projektes Erneuerung Waldenburgerbahn, Los 4 Hölstein - Hirschlang und liegt ca. bei Bahn-km 8.490 bis 8.580 zwischen dem Bahngleis und der Dammstrasse in Hölstein - Unterfeld.

Zwischen dem Niveau der Dammstrasse und dem geplanten Bahngleis beträgt die Höhendifferenz ca. 1.10 bis 3.30 m. Für eine natürliche Böschung ist hier zukünftig kein Platz mehr.

Der Eingriff in die Böschung erfordert eine neue Stützkonstruktion. Die geplante Stützmauer Dammstrasse ist ca. 89 m lang und bis zu ca. 4.10 m hoch, wovon ca. 1.10 bis 3.30 m von der Dammstrasse aus sichtbar sein werden. Die Stützmauer wird als Stahlbetonkonstruktion mit böschungsseitigem Winkel ausgebildet.

Die Winkelstützmauer schliesst mit einer Dilatationsfuge an die südlich flankierende Stützmauer Perron (Bauwerk N-06) an.

1 Einleitung

Die im Folgenden beschriebene Stützmauer Dammstrasse (Bauwerk N-05) ist Bestandteil des Projektes Erneuerung Waldenburgerbahn, Los 4 Hölstein - Hirschlang und liegt ca. bei Bahn-km 8.490 bis 8.580 zwischen dem Bahngleis und der Dammstrasse in Hölstein - Unterfeld.

Zwischen dem Niveau der Dammstrasse und dem geplanten Bahngleis beträgt die Höhendifferenz ca. 1.10 bis 3.30 m. Für eine natürliche Böschung ist hier zukünftig kein Platz mehr.

2 Systembeschreibung

2.1 Tragsystem

Die neue Stützmauer ist ca. 89 m lang und bis zu ca. 4.10 m hoch, wovon ca. 1.10 bis 3.30 m von der Dammstrasse aus sichtbar sein werden. Die Höhe ab OK Fundament variiert zwischen 2.10 und 4.10 m. Der zur Statik beigelegte Bauwerksplan gibt Auskunft über weitere Abmessungen.

Die Stützmauer trägt als Winkelstützmauer. Das Fundament der Winkelstützmauer steht auf Betonsporen. Die Sporen sind jeweils entweder berg- oder talseitig angeordnet, jeweils alle 6 m im Wechsel. Die Sporen haben eine Länge von je 3.0 m und eine Breite von 80 cm.

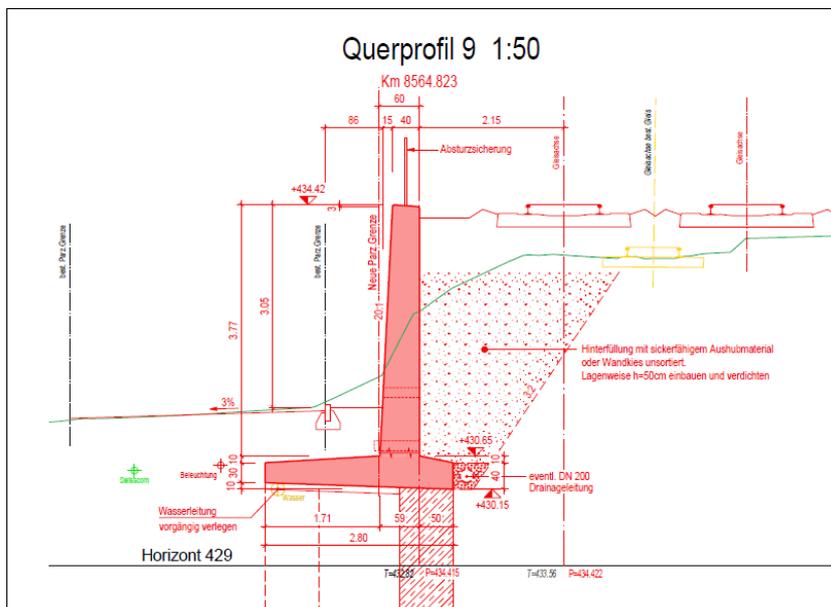
Um die Betonsporen im Statik-Programm zu modellieren, wurde tal- und bergseitig, aber dafür nur auf die Hälfte der Breite (also 40 cm) die Betonsporen mit folgenden Baugrundparameter eingefügt:

$\varphi'_K = 90^\circ$ (weil der Beton gerade steht),

$\gamma_K = 24 \text{ kN/m}^3$ (für Magerbeton)

$c'_K = 500 \text{ kN/m}^2$ (Kohäsion = halb so viel wie für Konstruktionsbeton).

2.2 Systemskizzen



3 Belastungen und Einwirkungen

3.1 Ständige Einwirkungen

Einwirkungen	Charakteristische Werte	Referenz
Eigenlasten	$\gamma_{\text{Beton}} = 25 \text{ kN/m}^3$	SIA 261, Tab. 30
Auflasten	Schotterbett, Schwellen, Schienen	
Erddruck	$\gamma_{\text{Erde}} = 20 - 21 \text{ kN/m}^3$ $\varphi = 25^\circ - 34^\circ$ $c'_k = 0 - 12 \text{ kN/m}^2$ Siehe auch Punkt 4.4	

3.2 Veränderliche Einwirkungen

3.2.1 Haupteinwirkungen

Schmalspurbahnverkehr:

- Lastmodell 4 (zwei Einzellasten von 130 kN in einem Abstand von 1.6 m, davor und danach in einem Abstand von 80 cm eine Linienlast von 25 kN/m (SIA 261, 12.2))
- Ermüdung (SIA 262, 4.3.8.1)
- Schlingerkräfte werden auf Grund der Lage der Gleise zur Stützmauer vernachlässigt

3.2.2 Entgleisung

Lastmodell 4 nach SIA 261, 12.5

3.2.3 Temperatur

Die Wand wird für hohe Anforderungen bewehrt um eventuelle Risse infolge Verkürzungen und Dilatationen zu minimieren.

3.2.4 Erddruck aus Auflasten

Erddrücke aus Auflasten werden mit einem Ausbreitungswinkel von φ berücksichtigt.

3.2.5 Dynamischer Beiwert gem. Art. 11.3.1

Ist bei Stützmauern nicht zu berücksichtigen.

3.2.6 Geländer / Brüstung / Handlauf

Geländer: $q_k = 0.4 \text{ kN/m}$ (SIA 261, 13.2).

3.2.7 Lasten aus Fahrleitungsmast

Die beiden neuen Fahrleitungsmasten Nr. 19 und 20 werden auf Fundamenten gegründet, die direkt mit der neuen Stützmauer monolithisch verbunden werden.

Die wirkenden Lasten am Fuss der Fahrleitungsmasten sind:

FL-Mast Nr. 19

$$\begin{aligned}
 F_{\text{vertikal}} &= 12.2 \text{ kN} \\
 F_{\text{horizontal}} &= 0 \text{ kN} \\
 M_{\text{senkrecht Gleis}} &= 43.3 \text{ kNm} \\
 M_{\text{parallel Gleis}} &= 8.1 \text{ kNm}
 \end{aligned}$$

FL-Mast Nr. 20

$$\begin{aligned}
 F_{\text{vertikal}} &= 13.9 \text{ kN} \\
 F_{\text{horizontal}} &= 0 \text{ kN} \\
 M_{\text{senkrecht Gleis}} &= 41.8 \text{ kNm} \\
 M_{\text{parallel Gleis}} &= 18.6 \text{ kNm}
 \end{aligned}$$

Die vertikalen Kräfte sind im Vergleich zum Eigengewicht der Stützmauer und der vertikalen Komponente des Erddrucks vernachlässigbar.

Die Momente senkrecht zum Gleis wirken stabilisierend auf die Stützmauer.

Die Momente parallel zum Gleis sind vernachlässigbar.

3.2.8 Aushub vor Stützmauer

Während den Bauarbeiten wird das Gleis der heutigen Waldenburgerbahn stillgelegt und entfernt, so dass die Baugrube zur Stützmauer geböscht mit einer Neigung von 3:2 ausgehoben werden kann.

Damit Meteorwasser die Böschung nicht ausspült, sollte diese mit einer min. 0.2 mm starken Kunststoffolie abgedeckt werden. Dieser Böschungsschutz ist für die relativ kurze Bauzeit von ca. 1-2 Monaten ausreichend.

Bauzustände, bei denen luftseitig die Erde fehlen würde, sind aussergewöhnliche Zustände. Aufgrund der Herabsetzung der Sicherheitsfaktoren sind diese Zustände in diesem Fall für die Bemessung nicht massgebend.

3.3 Aussergewöhnliche Einwirkungen

Einwirkungen	Charakteristische Werte	Referenz
Entgleisung	Lastmodell 4	SIA 261, 12.5
Erdbeben	Bauwerksklasse II Bedeutungsfaktor $\gamma = 1.2$ Erdbebenzone Z2: $a_{g,d} = 1.0 \text{ m/s}^2$ Baugrundklasse vorwiegend Klasse E, gemäss geologisch-geotechnischer Untersuchungen, Absatz 4.1	SIA 261 Tabelle 25, 26 Ziffer 16.2.1.2 Tabelle 24

4 Baustoffe

4.1 Beton

Stützmauer, inkl. Fundamente	NPK Typ F (T3) Festigkeitsklasse: C 30/37 Expositionsklasse: XF2, XC4, XD3 Nennwert Grösstkorn D_{max} : 32 mm Klasse des Chloridgehalts, max: Cl 0.10 Konsistenzklasse: C3	$f_{cd} = 20.0 \text{ N/mm}^2$ $\tau_{cd} = 1.1 \text{ N/mm}^2$
---------------------------------	--	--

4.2 Bewehrung

Bewehrung für Konstruktions- und Spritzbeton	Stahl B 500 B	$f_{sd} = 435 \text{ N/mm}^2$
--	---------------	-------------------------------

4.3 Abdichtung

Die Stützmauer wird mit durchlässigem Erdmaterial hinterfüllt. Zusätzlich werden am Fuss der Stützmauer Entlastungsrohre eingebaut. Im Bereich von Dehnfugen wird erdseitig eine PBD Abdichtung auf die Wand geklebt.

4.4 Baugrund im Bereich Stützmauern

Für die Hinterfüllung des Bauwerks werden folgende Werte angenommen:

$$\begin{aligned}\gamma_K &= 20 \text{ kN/m}^3 \\ \varphi'_K &= 33 \\ c'_K &= 0 \text{ kN/m}^2 \\ \delta'_K &= \frac{2}{3} \varphi_K = 22^\circ\end{aligned}$$

Für die bestehenden Baugrundsichten werden folgende Baugrundwerte angenommen:

Obere Schicht (kA, GL, DS):

$$\begin{aligned}\gamma_K &= 20.5 \text{ kN/m}^3 \\ \varphi'_K &= 25^\circ \\ c'_K &= 2 \text{ kN/m}^2\end{aligned}$$

Mischschotter:

$$\begin{aligned}\gamma_K &= 21 \text{ kN/m}^3 \\ \varphi'_K &= 34^\circ \\ c'_K &= 0 \text{ kN/m}^2\end{aligned}$$

Oberflächlichen, verwitterten Fels der Wildegg-Formation

$$\begin{aligned}\gamma_K &= 22 \text{ kN/m}^3 \\ \varphi'_K &= 31^\circ \\ c'_K &= 12 \text{ kN/m}^2\end{aligned}$$

5 Berechnung

Es wird die Stützmauer an der massgebenden Stelle bemessen.

5.1 Winkelstützmauer

Die Stützmauer wird im Programm Larix-7 der Firma Cedrus digitalisiert und bemessen.

Die Nutzlast wird wie folgt modelliert:

Gleichmässig verteilte Nutzlast auf einer Breite von 1.0 m und einer Länge von 11.0 m:

$$q = (2 * 130 \text{ kN} + 25 \text{ kN/m} * 7.8 \text{ m}) / 11.0 \text{ m} = 41.4 \text{ kN/m}$$

Die gewählte Lastverteillänge von 11.0 m ergibt sich aus dem Ausbreitungswinkel unter den Einzellasten des Lastmodells Bahn für die untersuchte Stützmauerhöhe.

Die Berechnung ergibt, dass die Kipp- und Gleitsicherheit sowie die Sicherheit gegen Grundbruch gegeben sind (siehe dazu die Ergebnisse im Anhang A).

Die notwendige Bewehrung bei der Einspannung liegt unterhalb der Mindestbewehrung. Es werden folgende Bewehrungen eingelegt:

- Wandfuss, d = 60 cm: \varnothing 18 mm alle 20 cm: 1'270 mm²
- Fundament, d = 50 cm: \varnothing 14 mm alle 15 cm: 1'020 mm².

Für den normalen Betriebsfall ist die Hangstabilität auch ohne Berücksichtigung der Scherkraft aus den Sporen gegeben.

5.2 Weitere Untersuchungen

5.2.1 Ermüdung

Der Anteil der Verkehrslast an der gesamt notwendigen Bewehrung liegt bei ca. 10%. Der Einfluss der Ermüdung wird durch den Boden noch zusätzlich gemildert. Aus diesen Gründen ist der Einfluss der Ermüdung vernachlässigbar.

5.2.2 Entgleisung

Es werden die Bemessung für beide Entgleisungslastmodelle 1 und 2 gemäss Tabelle 19 der SIA 261 untersucht. Für beide Fälle sind die Tragsicherheitsnachweise erfüllt. Die Ergebnisse sind am Ende des Anhang A dargestellt.

Für beide Entgleisungslastmodelle ist die Hangstabilität nur gegeben wenn die Scherkraft im Bereich der Sporen berücksichtigt wird.

5.2.3 Erdbeben

Gemäss SIA 267, 7.2.3 kann der Nachweis der Tragsicherheit nur vernachlässigt werden wenn:

$$\gamma_f * a_{g,d} * S \leq 1.5 \text{ m/s}^2$$

Dies ist hier nicht der Fall weil: $\gamma_f * a_{g,d} * S = 1.2 * 1.0 * 1.4 = 1.68 \text{ m/s}^2$.

Der Nachweis erfolgt nach SIA 267, Ziffer 7.5.2.1:

Horizontale Erdbebeneinwirkung

$$A_{h,d} = \gamma_f * a_{g,d} * S * G_k / (g * q_a * q_h) = 1.2 * 1.0 * 1.4 * G_k / (9.81 * 1.5 * 1.0) = 0.11 * G_k$$

$$e_{a,k} \text{ Erdbeben} = 0.29 + 0.11 = 0.40$$

Dieser Wert ist gleich gross wie der Wert für den normalen Bemessungsstand von:

$$\gamma_F * e_{a,k} = 1.35 * 0.29 = 0.40$$

(γ_F gemäss SIA 260, Tabelle 1)

Der Lastfall Erbeben ist somit für die Bemessung nicht massgebend.

6 Unterschriften

Ort:

Datum:

Unterschrift:

Der Projektverfasser

IG Zugkunft
c/o Basler & Hofmann AG
Bachweg 1
8133 Esslingen

Esslingen,

Der Prüferingenieur

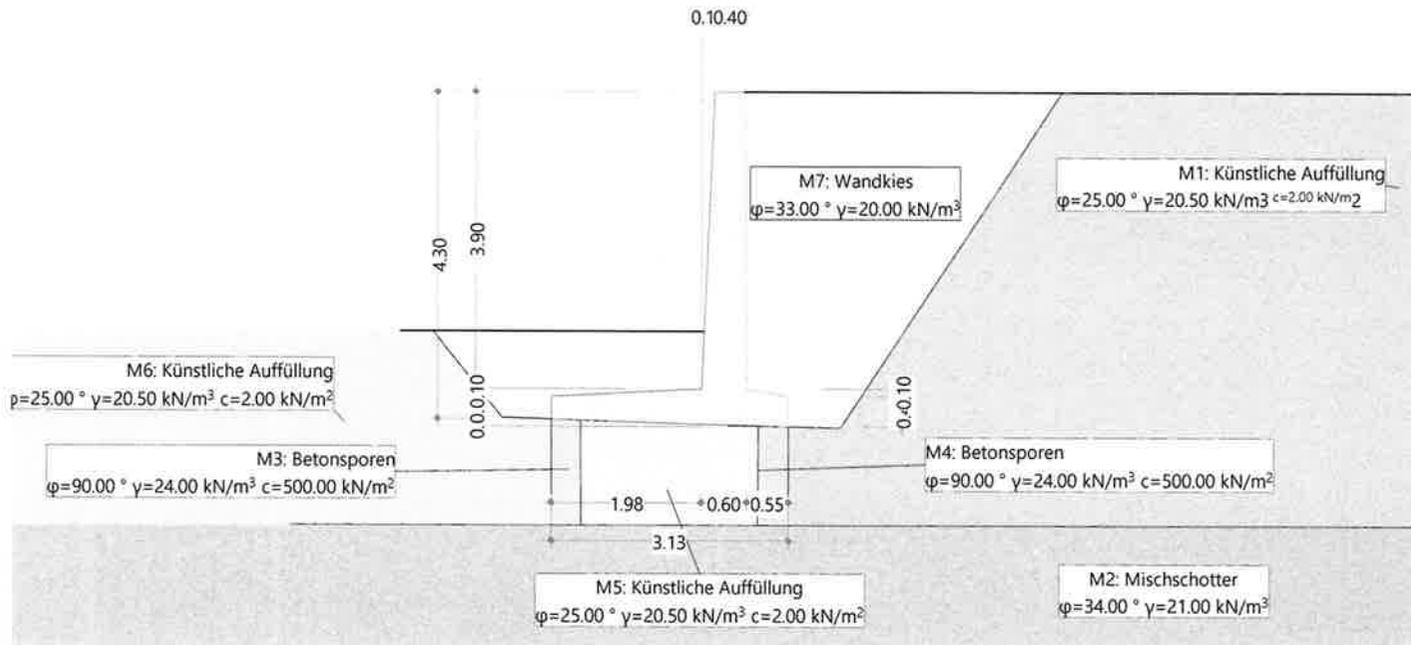
WMM Ingenieure AG
Florenz-Strasse 1D
4142 Münchenstein

Münchenstein,

Anhang A Berechnung Stützmauer

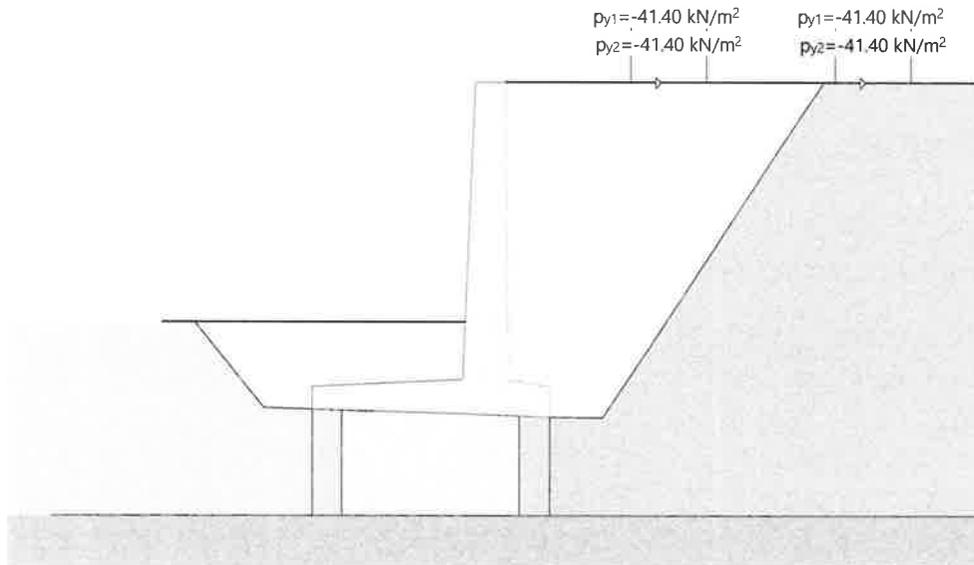
Baugrundmodell

Mstb. 1 : 100.0 (-9.59,-7.23..8.90,2.05)



Belastung B0: Lastmodell 4

Mstab. 1 :100.0 (-6.49,-6.31..6.23,1.97)



Grenzwerte

Nachweise

Nachweis	F_{vorb} [-]	F_{erf} [-]	β_{vorb} [‰]	β_{max} [‰]	GWS	EWK
Kippen	1000.00	1.00			2	1
Gleiten	1.27	1.00			4	5
Grundbruch	6.86	1.00			4	1
Verdrehung			0.30	2.00	1	1

Nr.:

!GZ Tragsicherheit Typ 3, EWK 1: Massgebende Gleitlinie, Definition mit Zentren und Radiusbereich

Mstb. 1 :100.0 (-9.99,-6.50..9.90,7.91)

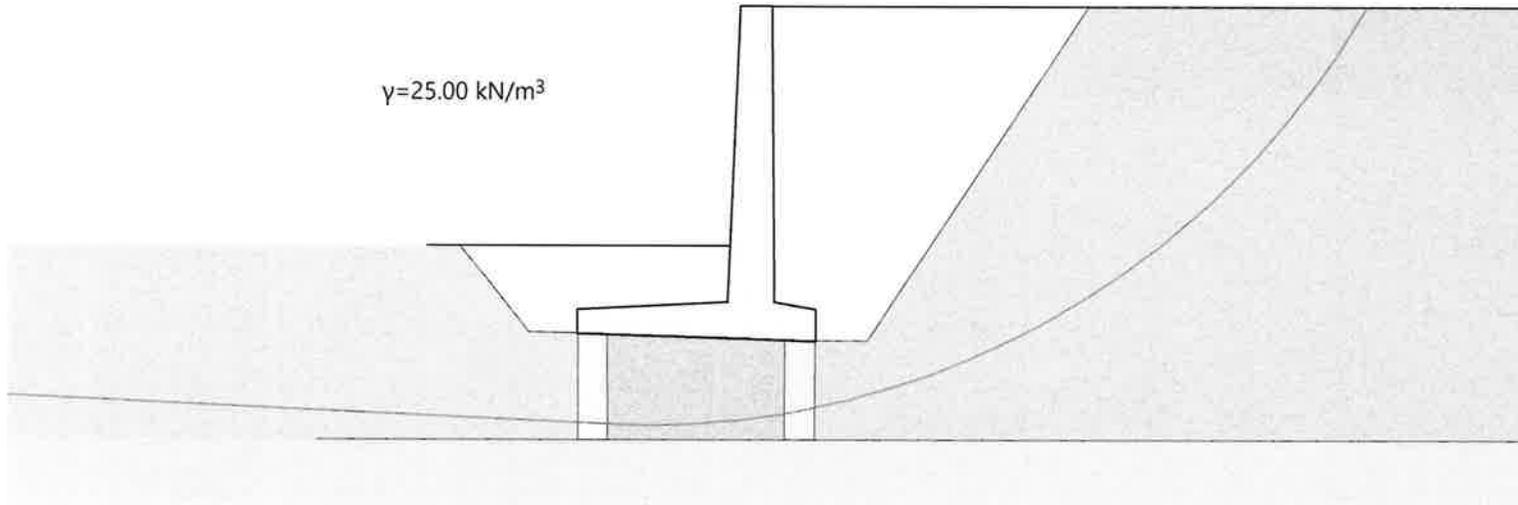
1.28

$$dF = 0.22$$

$$F = 1.28 - 3.48$$

'Methode: Krey iterativ'

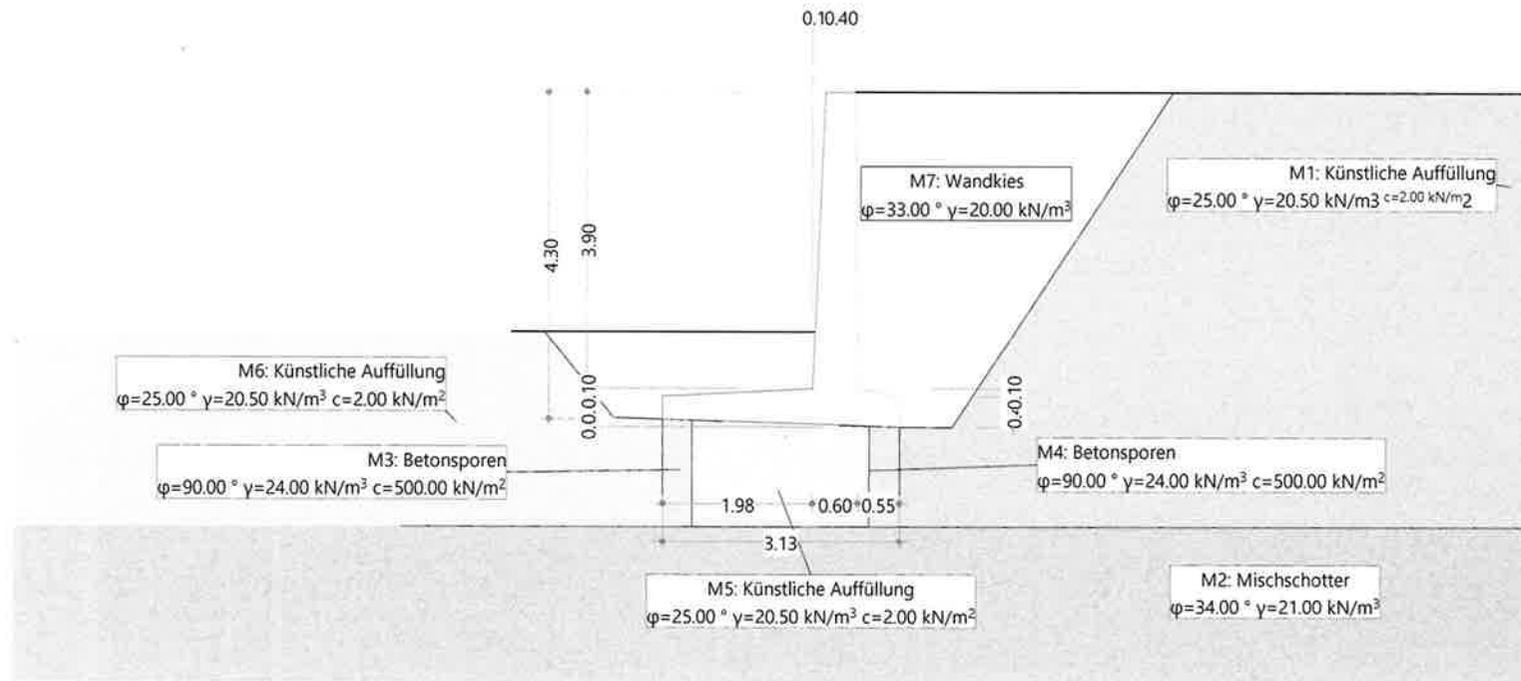
$\gamma = 25.00 \text{ kN/m}^3$



Nr.:

Baugrundmodell

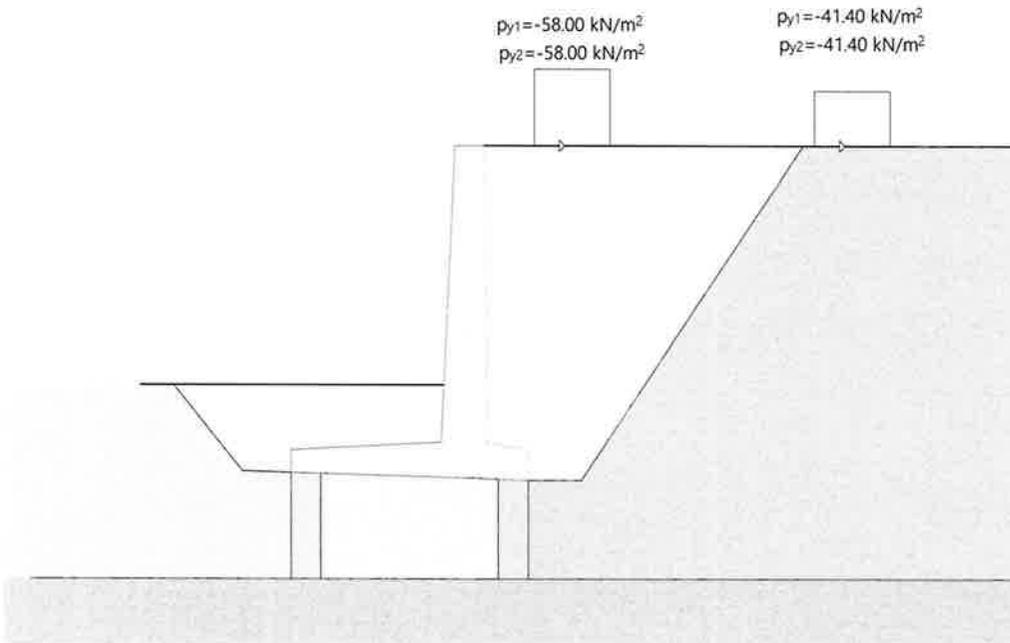
Mstab. 1 : 100.0 (-11.04,-7.67..8.88,1.69)



Nr.:

Belastung B: Entgleisungslastmodell 1

Mstb. 1 : 100.0 (-6.25,-6.51..7.00,3.18)



Grenzwerte

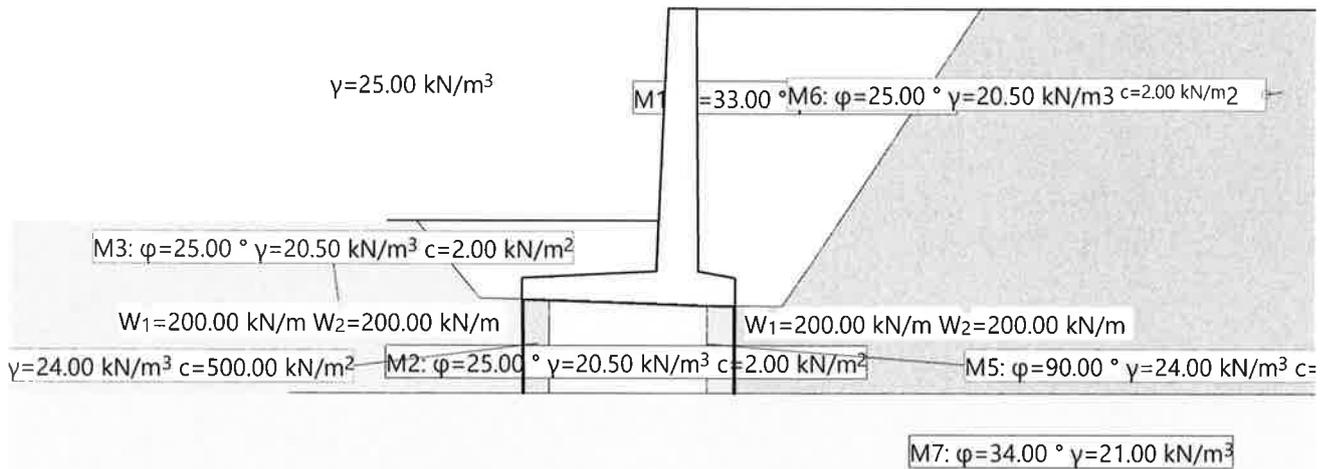
Nachweise

Nachweis	F_{vorh} [-]	F_{erf} [-]	β_{vorh} [%]	β_{max} [%]	GWS	EWK
Kippen	7.77	1.00			3	1
Gleiten	1.28	1.00			6	1
Grundbruch	8.56	1.00			5	3
Verdrehung			0.15	2.00	1	1

Nr.:

Baugrundmodell

Mstab. 1 :112.0 (-10.00,-7.18..9.01,1.39)

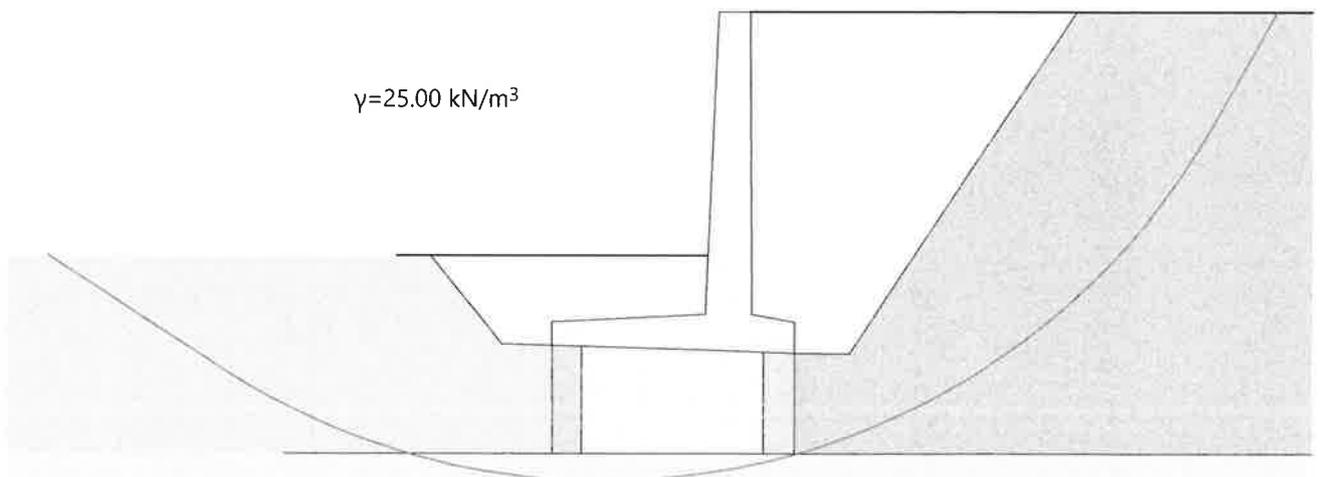


Grenzwerte: Massgebende Gleitlinie, Definition mit Zentren und Radiusbereich

Mstab. 1 :97.8 (-9.48,-6.59..7.13,5.82)



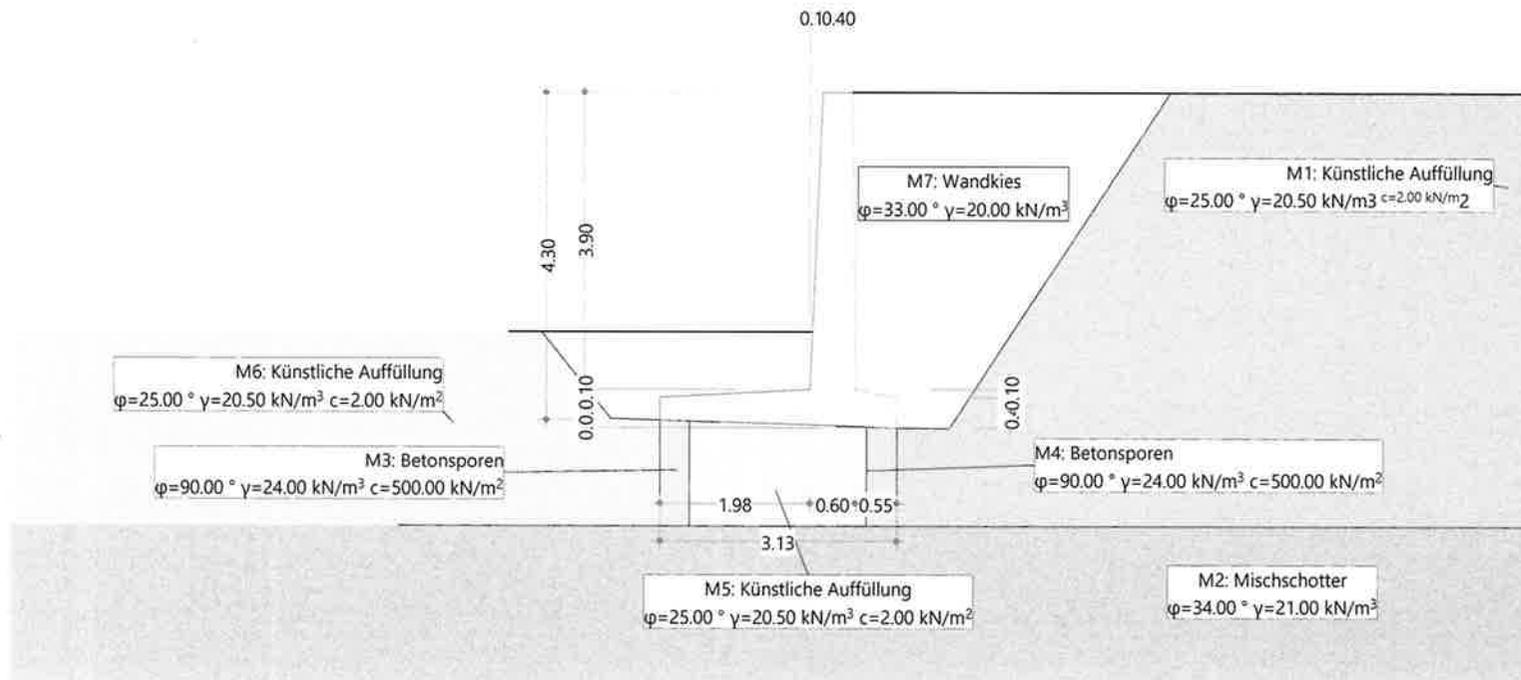
dF = 0.09
 F = 2.06 - 2.94
 'Methode: Krey iterativ'



Nr.:

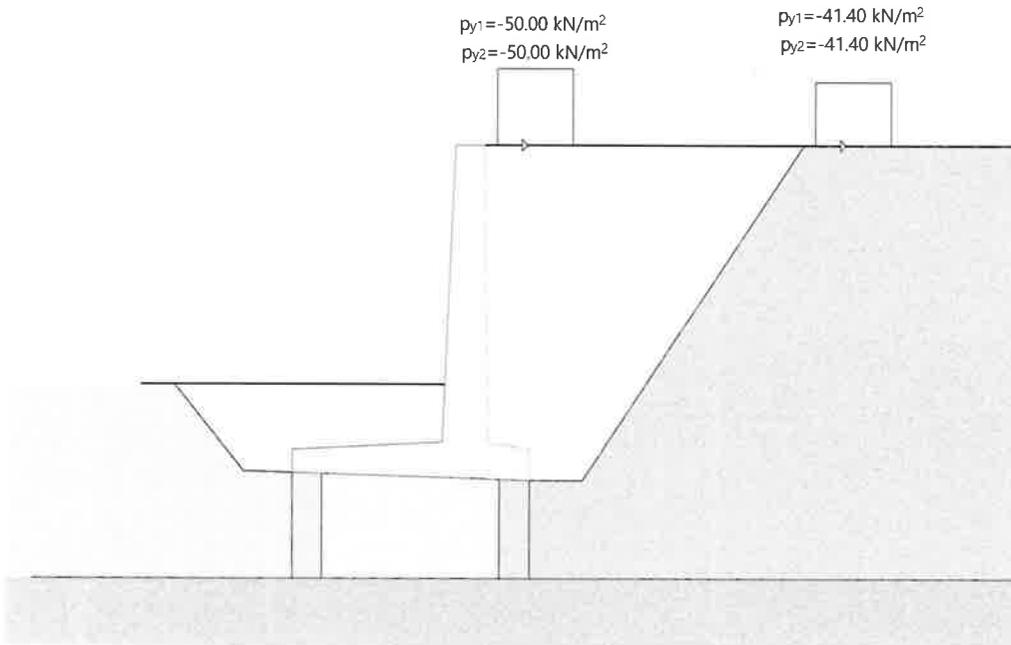
Baugrundmodell

Mstb. 1 :100.0 (-11.04,-7.67..8.88,1.69)



Belastung B: Entgleisungslastmodell 1

Mstb. 1 :100.0 (-6.25,-6.51..7.00,3.18)



Grenzwerte

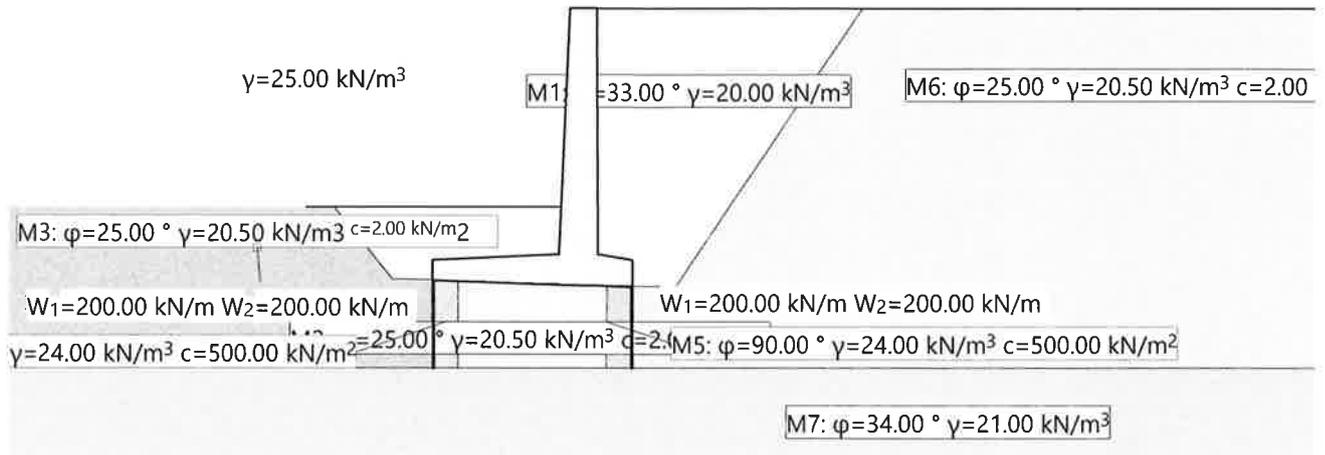
Nachweise

Nachweis	F _{vorn} [-]	F _{err} [-]	β _{vorn} [‰]	β _{max} [‰]	GWS	EWK
Kippen	4.79	1.00			3	1
Gleiten	1.30	1.00			6	1
Grundbruch	8.56	1.00			5	3
Verdrehung			0.15	2.00	1	1

Nr.:

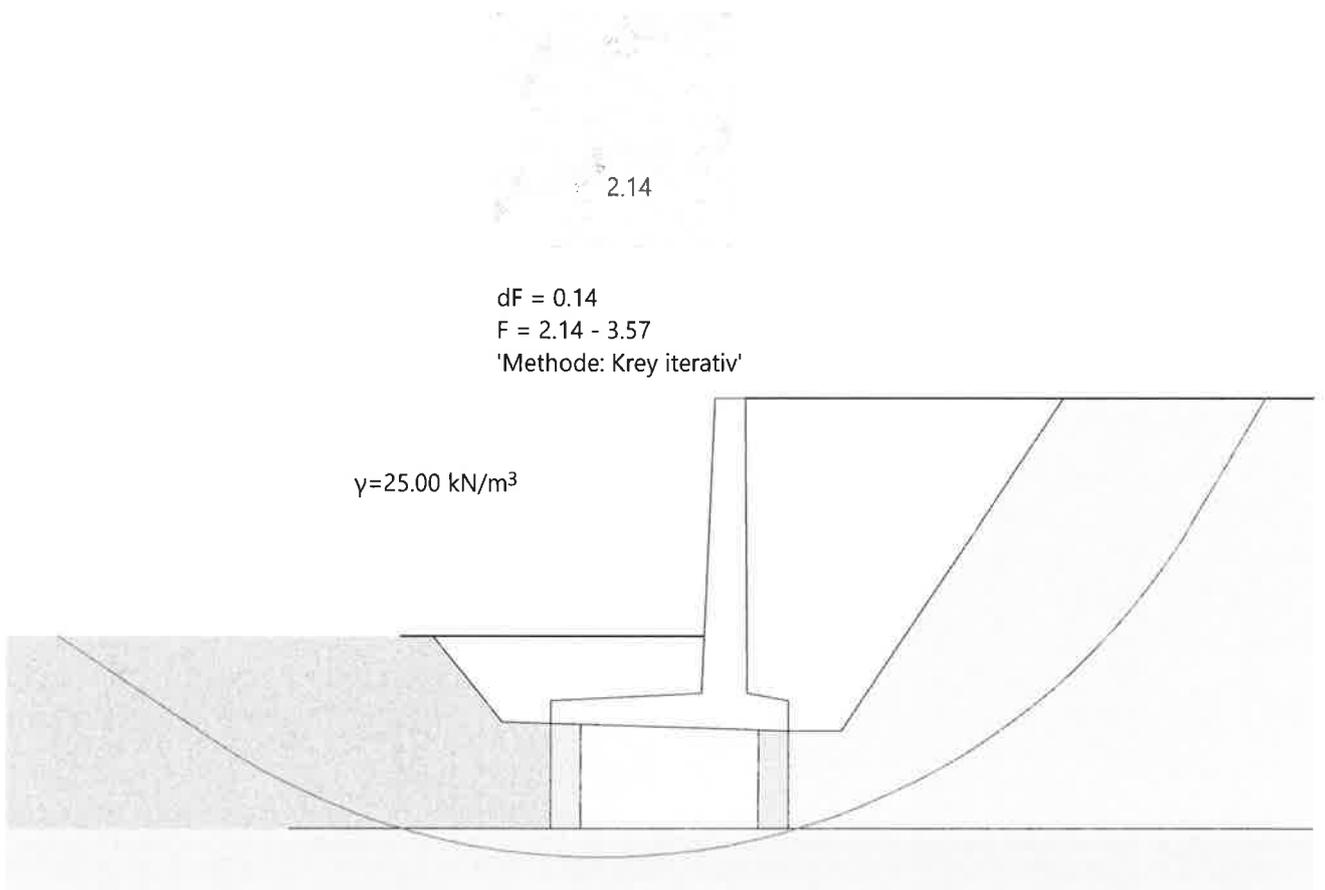
Baugrundmodell

Mstab. 1 :119.6 (-9.11,-7.08..11.20,1.45)



Grenzwerte: Massgebende Gleitlinie, Definition mit Zentren und Radiusbereich

Mstab. 1 :100.2 (-9.63,-6.52..7.39,5.96)



Nr.: