

Erneuerung Waldenburgerbahn Los 6.1: Haltestelle Hirschlang (exkl.) bis Haltestelle Winkelweg (inkl.)



Auflageprojekt

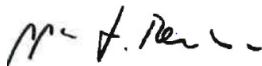
Nutzungsvereinbarung

Steg über die Vordere Frenke Haltestelle
Niederdorf

Version 2.0 | 12. April 2019

Projektverfasser
IG Lampenstein

Bauherrschaft
BLT Baselland Transport AG



Lucas Rentsch

Thomas Müller

Reto Rotzler

Peter Baumann

Impressum

Auftragsnummer 9670

Auftraggeber BLT, P. Baumann

Datum 12.04.2019

Version 2.0

Autor(en) Lucas Rentsch

Freigabe Lucas Rentsch

Verteiler

Datei K:\9000\9670_MTh_BLT_WBZU_Los6\P500_Projektierung\P580_Projektdokumente\NV\NV mit neuer Vorlage_November 2018\9670_NV_AP_Steg Haltestelle ND Nord_Los_6_1_V2_0_20190412.docx

Seitenanzahl 12

Copyright

Inhalt

Änderungsverzeichnis	iii
1 Einleitung	1
2 Zweck und Geltungsbereich	1
3 Allgemeine Ziele für die Nutzungen	1
3.1 Ausgangslage	1
3.2 Verkehrsplanerische / Gestalterische / Ökologische Zielsetzungen	1
3.3 Projektbeschreibung	2
3.4 Geologie / Hydrologie	2
3.5 Nutzungen	2
4 Umfeld und Drittanforderungen	3
4.1 Vorhandene Randbedingungen	3
4.2 Entwässerung	3
4.3 Umwelanforderungen	3
4.4 Vorgaben Dritter	3
4.4.1 Absturzsicherung	3
4.4.2 Werkleitungen	3
5 Bedürfnisse des Betriebes und des Unterhaltes	4
5.1 Eigentumsverhältnisse	4
5.2 Unterhalt	4
6 Besondere Vorgaben des Bauherrn	4
6.1 Erforderliche Dimensionen	4
6.2 Vorgaben Kunstbauten	4
6.2.1 Verformungen	4
6.2.2 Rissbreiten bei den Stahlbetonbauteilen	5
6.2.3 Beläge	5
6.2.4 Dichtigkeit	5
6.2.5 Frost- und Frost-Tausalzbeständigkeit	5
6.2.6 Verdichtung	5
6.2.7 Ästhetik	5
6.3 Zuganprall	5
6.4 Erdbeben	5
6.5 Hochwasserschutz	6

Nutzungsvereinbarung

6.6	Akzeptierte Risiken	6
6.7	Übergeordnete Vorgaben	6
7	Normbezogene Bestimmungen	6
8	Unterschriften	7

Änderungsverzeichnis

REV.	ÄNDERUNG	URHEBER	DATUM	BEMERKUNG
1.0	Erstellung NV Stufe Bau- und Auflageprojekt	IGLS	23.12.2018	
1.1	Nachführung nach neuer Vorlage Bereinigung nach Prüfung PI	IGLS	31.01.2019	Inkl. Anmerkungen PI
2.0	Bereinigung nach Vernehmlassung BLT	IGLS	12.04.2019	

1 Einleitung

Die IG LampenStein wurde im Zuge der geplanten Erneuerung der Waldenburgerbahn im Abschnitt Haltestelle Hirschlang (exkl.) bis Bahnhof Waldenburg (exkl.) beauftragt, das Plangenehmigungsverfahren (PGV) für das Los 6 durchzuführen. Das PGV erfolgt in zwei getrennten Verfahren. Im Rahmen der Erneuerung der WB sind zahlreiche Kunstbauten zu erstellen. Deren Nutzungsvereinbarungen und Projektbasen sowie die statischen Berechnungen sind auf der Basis des aktuellen Projektstandes Bestandteil des jeweiligen PGV.

2 Zweck und Geltungsbereich

Im Rahmen des Erneuerungsprojektes der BLT-Linie 19 „Waldenburgerbahn“ (WB) wird die Bahnstrecke von 750 mm Spurweite auf 1'000 mm Spurweite ausgebaut und die Trassierung angepasst. Zwischen km 10.345 und km 11.580 verläuft das angepasste Bahntrasse entlang der Vorderen Frenke. Im Zuge der Erneuerung der WB wird die Vordere Frenke auf einen Hochwasserschutz (HWS) HQ₁₀₀ ausgebaut.

Die übergeordnete Beschreibung von Zweck und Geltungsbereich der Erneuerung des Los 6.1 kann dem Technischen Bericht, Dossierbeilage B, entnommen werden.

3 Allgemeine Ziele für die Nutzungen

3.1 Ausgangslage

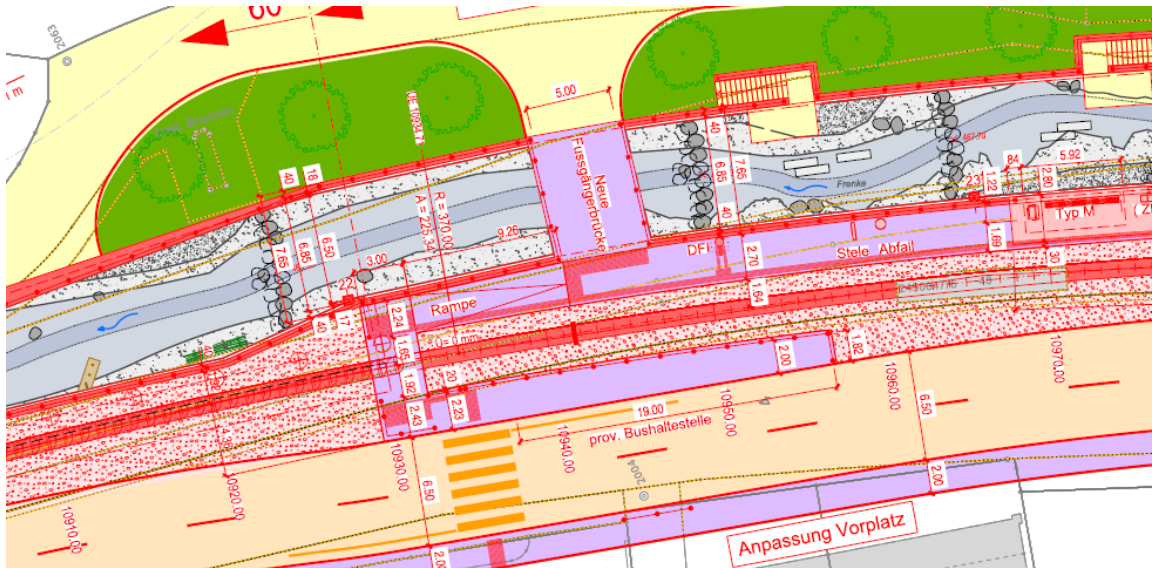
In Niederdorf wird die neue Haltestelle um rund 60 m in Richtung Oberdorf verschoben. Zu diesem Zweck muss die bestehende Brücke in der Verlängerung des Holdenweges inkl. dem südlichen Fussgängerzugang zum Perron abgebrochen und 60 m südlich neu erstellt werden.

Am nördlichen Ende der Perronanlage besteht die Möglichkeit einerseits die Hauptstrasse zu queren, andererseits wird über einen neuen Steg die Möglichkeit geboten, die Vordere Frenke in Richtung Dorfplatz zu queren.

3.2 Verkehrsplanerische / Gestalterische / Ökologische Zielsetzungen

Die Querung der Vorderen Frenke im nördlichen Haltestellenbereich besteht heute nicht. Mit der Neuordnung der Haltestelle auf der Seite Vordere Frenke anstatt auf der Seite der Hauptstrasse bietet sich eine solche Verbindung zum neuen Dorfplatz an. Mit der Quermöglichkeit der Hauptstrasse in der gleichen Axe zum neuen Steg entsteht somit eine komplett neue Verbindung zwischen Niederdorf Ost und Niederdorf West.

Gleichzeitig wertet der neue Steg auch den geplanten Dorfplatz auf und bietet eine interessante Anknüpfung an den öffentlichen Verkehr für die geplante Quartierentwicklung im Baumgartenareal.



Situation

3.3 Projektbeschreibung

Der Steg quert die Vordere Frenke praktisch rechtwinklig und ist in der Linieführung auf den Dorfplatz ausgerichtet. Die Höhenlage ergibt sich aus dem Freibord gemäss Hochwasserschutzberechnung und ist eng mit der höhenmässigen Trassierung der neuen Gleis- und Perronanlage verknüpft. Einerseits muss das Gleistrasse ebenerdig gequert werden können, andererseits muss unter dem Steg ein Freibord von 1.00 m gewährleistet sein. Der Steg schliesst auf Perronhöhe an.

Die Spannweite beträgt rund 8.00 m. Die Konstruktionsbreite beträgt 5.80 m, abzüglich der Geländer entsteht eine Nutzbreite von ca. 5.20 m

Die Brückenplatte ist 50 cm stark, mit einem einseitigen Quergefälle von rund 2.2%, welches sich aus der Längsneigung des Perrons ergibt. Die Randbereiche sind mit einer 7cm hohen Aufbordung versehen, um mit dem Brückenbelag Bündig anschliessen zu können.

3.4 Geologie / Hydrologie

Bezüglich Geologie und Hydrologie wird auf die entsprechenden Berichte des Geotechnischen Institutes respektive die Projektbasis verwiesen.

3.5 Nutzungen

Die Brücke ist als überbreite Fussgängerbrücke geplant. Die Bemessungslasten sind gemäss SIA 261 (2014) Kapitel 9 „nicht motorisierter Verkehr“ anzusetzen.

Als aussergewöhnliche Einwirkung ist das Befahren des Steges mit einem leichten Unterhaltsfahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7.5 to zu berücksichtigen.

Unter Voraussetzung von periodisch durchgeführten Unterhaltsarbeiten wird folgende Nutzungsdauer festgelegt:

- Tragkonstruktion 100 Jahre
- Geländer 25 Jahre
- Belag und Abdichtung 25 Jahre

4 Umfeld und Drittanforderungen

4.1 Vorhandene Randbedingungen

Die Neubauarbeiten des neuen Steges erfolgen koordiniert mit der Erstellung der neuen Mauern bei der WB respektive beim Hochwasserschutz. In einer ersten Phase wird die Konstruktion entlang der WB erstellt, danach erfolgt die rechtsufrige Hochwasserschutzmauer.

Bezogen auf das HQ_{100} ist bei Stützmauern ein Freibord von 0.50 m einzuhalten. Unter Brücken und Stegen beträgt das Freibord 1.00 m.

Gemäss Projekt Hochwasserschutz darf die Unterkante Betonplatte die Höhe von m.ü.M. 469.02 m (OW) und 468.92 m (UW) nicht unterschreiten. Die Vorgabe kann mit 10 cm Reserve eingehalten werden.

4.2 Entwässerung

Der Steg wird über ein einseitiges Quergefälle in die Vordere Frenke entwässert.

4.3 Umwelanforderungen

Die Umwelanforderungen können dem UVB, Dossierbeilage D entnommen werden.

4.4 Vorgaben Dritter

4.4.1 Absturzsicherung

Betreffend Absturzsicherung ist ein Geländer mit $H= 1.10$ m vorgesehen.

4.4.2 Werkleitungen

Der Steg ist neu, also queren heute keine Leitungen die Vordere Frenke in diesem Bereich. Gegebenenfalls besteht ein Bedarf an Ersatz- oder Reservequerungen. Diese wird in der nächsten Projektphase geklärt.

5 Bedürfnisse des Betriebes und des Unterhaltes

5.1 Eigentumsverhältnisse

Bauherr:	BLT Baselland Transport AG Grenzweg 1 4104 Oberwil
Eigentümer:	Gemeinde Niederdorf Kilchmattstrasse 5 4435 Niederdorf
Projektverfasser:	IG Lampenstein c/o Aegerter & Bosshardt AG Hochstrasse 48 4053 Basel

5.2 Unterhalt

Es darf von einer üblichen Überwachung und Instandhaltung ausgegangen werden.

Nach der Fertigstellung der Brücke geht das Bauwerk in das Strassen- und Wegnetz der Gemeinde Niederdorf über, welche für den Unterhalt der Brücke verantwortlich ist (§20 und §6 Abs. 2 Strassengesetz 565430 Kanton BL).

6 Besondere Vorgaben des Bauherrn

6.1 Erforderliche Dimensionen

Für den Steg gelten folgende Anforderungen:

Lichte Breite:	5.20 m
Konstruktionsbreite	5.80 m
Spannweite senkrecht gemessen:	ca. 8.00 m
Breite inkl. Geländer:	5.80 m
Konstruktion:	Beton Platte monolithisch mit Widerlagermauern verbunden
Gefälle in Querrichtung:	einseitig 2.2%
Geländer:	gemäss Gestaltungskonzept BLT, h = 1.10 m

6.2 Vorgaben Kunstbauten

6.2.1 Verformungen

Die Brücke darf sich unter den folgenden Lasten gemäss SIA 260 maximal durchbiegen:

- Komfort (häufige Lastfälle) max. L/600
- Aussehen (quasi-ständige Lastfälle) max. L/700

Nutzungsvereinbarung

6.2.2 Rissbreiten bei den Stahlbetonbauteilen

Für die Begrenzung der Rissbreiten gelten gemäss SIA 262¹ 4.4.2 die erhöhten Anforderungen (0.5 mm). In den Konsolköpfen gelten hohe Anforderungen (0.2 mm) Es ist vorgesehen, die Brücke monolithisch mit den Stützmauern zu verbinden. Unter- und oberwasserseitig werden die Widerlagermauern zu den restlichen Stützmauern HWS und WB dilatiert.

6.2.3 Beläge

- Sandstrahlen
- Flüssigkunststoffabdichtung
- AC MA , 35 mm
- AC MA , 35 mm
- Elastomer Heissvergussfugen

6.2.4 Dichtigkeit

Es werden keine speziellen Anforderungen an die Dichtigkeit gestellt.

6.2.5 Frost- und Frost-Tausalzbeständigkeit

Es ist zu beachten, dass sich der geplante Steg im Bereich einer Kantonsstrasse befindet, demzufolge ist mit dem Einsatz von Tausalz zu rechnen; die Betonbauteile sind entsprechend zu dimensionieren. Die Frosttiefe ist nicht massgebend. Bezüglich AAR – Beständigkeit ist die Präventionsklasse P2 vorgesehen.

6.2.6 Verdichtung

Da die Widerlager in unmittelbarer Nähe vom Bahntrasse und / oder der Strasse liegen, ist die Hinterfüllung und Verdichtung sowie die Foundationsschicht gemäss VSS vorzusehen.

6.2.7 Ästhetik

Alle sichtbaren Kanten sind mit Dreikantleisten 3 x 3 cm vorzusehen.
Die sichtbaren Flächen der Widerlagerstützmauer werden in Sichtbeton (Schalungstyp 4-123, SBK 2) ausgeführt (analog der restlichen Stützmauern entlang der Vorderen Frenke).

6.3 Zuganprall

Nicht massgebend für die Brücke

6.4 Erdbeben

Gefährdungszone Z2	SIA 261 16.2.1
Bauwerksklasse I	SIA 261 Tab. 25
Baugrundklasse D	SIA 261 Tab.24

¹ Korrigenda C1 zur Norm SIA 262/1:2013 ist zu beachten.

6.5 Hochwasserschutz

Bezogen auf das HQ_{100} ist bei Stützmauern ein Freibord von 0.50 m einzuhalten. Unter Brücken und Stegen beträgt das Freibord 1.00 m.

Die Stützmauern werden wasserseitig mit einem Anzug von 1:20 ausgeführt. Der Stützmauerfuss ist mindestens -1.00 m unter der Flusssohle anzuordnen. UK Fundament ist mindestens -1.50 m unter der Flusssohle vorzusehen.

Diese Vorgaben gelten auch für den Widerlagerbereich des neuen Velo- / Fussgängersteiges Hirschlang.

Die Hochwasserkoten gemäss Berechnung Gruner Böhringer AG (73_BP Plan 24, Dossierbeilage W) beträgt 469.02 m.ü.M. (OW) und 468.92 m.ü.M. (UW).

6.6 Akzeptierte Risiken

- Brand
- Explosion
- Sabotage

6.7 Übergeordnete Vorgaben

Die übergeordneten Vorgaben der Bauherrschaft für das Gesamtprojekt können dem Technischen Bericht, Dossierbeilage B, entnommen werden.

7 Normbezogene Bestimmungen

Normen:

Die Basis für alle Projektierungs- und Ausführungsarbeiten bildet das Schweizerische Normenwerk.

Richtlinien und Merkblätter:

- Projektierungshandbuch für Ingenieure (PHI), Neubau und Erhaltung von Kunstbauten der Kantone AG, BL, BS, SO, Version 3.0, 03.11.2016
- Kantonale Richtlinien und Typenpläne des Kantons Basel-Landschaft (Stand per 31.01.2019), namentlich auch die RL WAV 332 Betonbau.
- Alle relevanten SIA-Richtlinien und Merkblätter

Nutzungsvereinbarung

8 Unterschriften

Die Bauherrschaft und die am Bau beteiligten Planer erklären sich mit der vorliegenden Nutzungsvereinbarung einverstanden.

Bauherr:

BLT Baselland Transport AG
Grenzweg 1
4104 Oberwil



Reto Rotzler
Leiter Infrastruktur BLT



Peter Baumann
Projektleiter Erneuerung WB

Eigentum:

Gemeinde Niederdorf

*Einverstanden gemäss Gemeinderatsbe-
schluss vom 15.04.2019*


*Einverstanden gemäss Gemeinderatsbe-
schluss vom 15.04.2019*

Martin Zürcher
Gemeindepräsident

Philipp Thüring
Verwalter

Planer:

IG Lampenstein
c/o Aegerter & Bosshardt AG



Lucas Rentsch
Projektleiter IGLS



Thomas Müller
Projektleiterstellvertreter