

Einwirkungen auf Tragwerke – Korrigenda C2 zur Norm SIA 261:2014

SIA 261-C2:2019

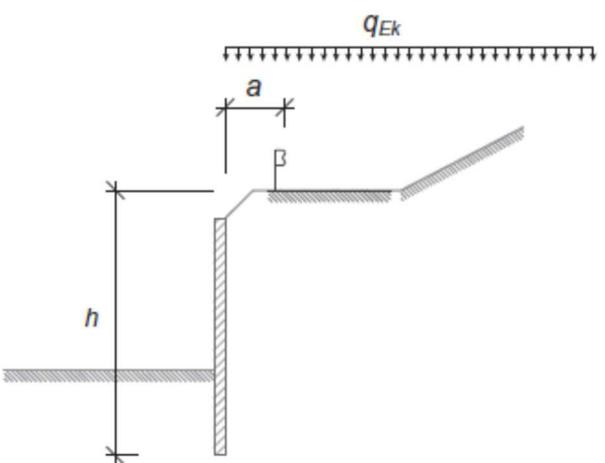
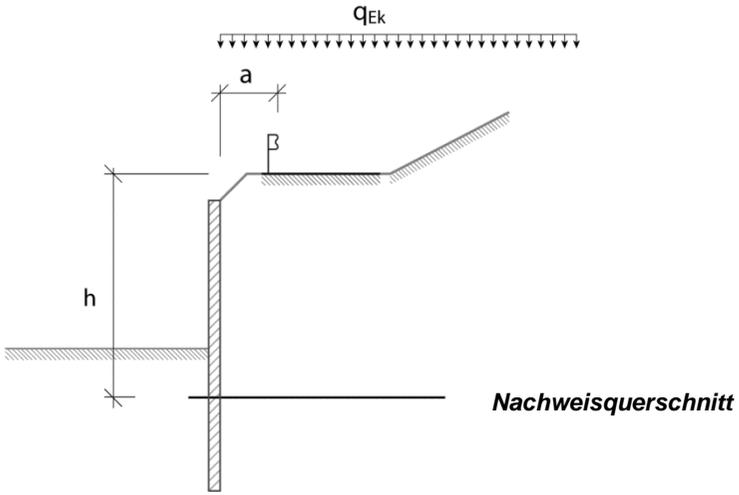
Die vorliegende Korrigenda SIA 261-C2:2019 zur Norm SIA 261:2014 wurde von der SIA-Kommission für Tragwerksnormen am 04.07.2019 genehmigt.

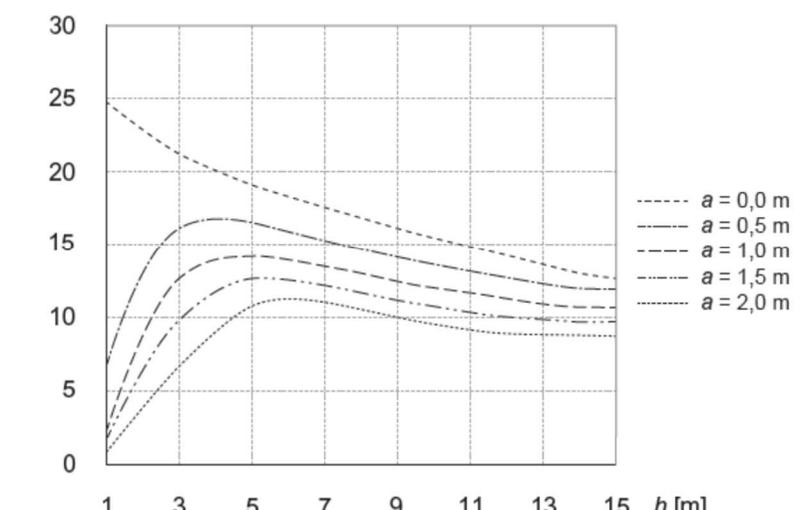
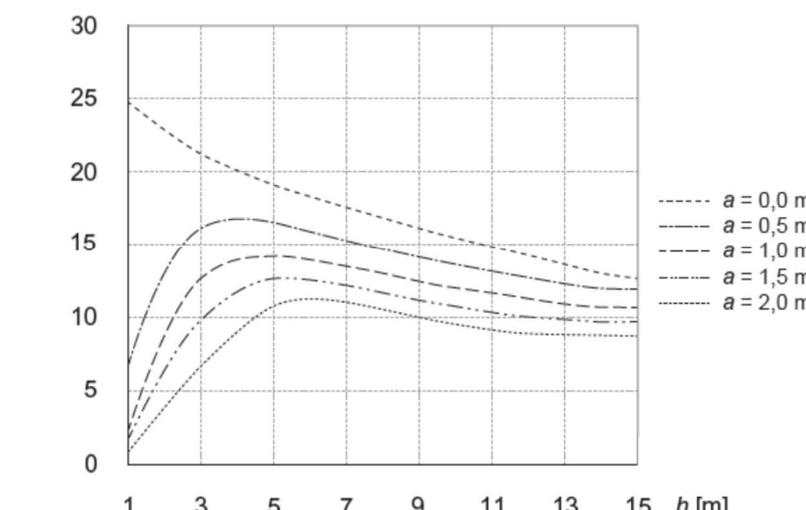
Sie ist gültig ab 1. August 2019.

Sie steht unter www.sia.ch/korrigenda > SIA 261 zur Verfügung.

Korrigenda C2 zur Norm SIA 261:2014 de

Seite	Ziffer/ Figur	bisher (Die Fehler sind fett und durchgestrichen markiert)	Korrektur (Die Korrekturen sind fett und kursiv markiert)
5	0.1.2	Einwirkungen aus Rutschungen und Murgängen, Hochwasser, Lawinen und Schneedruck, Hagel sowie Stein-, Block- und Eisschlag sind gemäss Norm SIA 261/1 zu bestimmen.	Einwirkungen aus gravitativen Naturgefahren (Hochwasser, Rutschungen, Murgänge, Stein-/ Block-/ Eisschlag, Lawinen, Schneedruck) sowie Hagel sind gemäss Norm SIA 261/1 zu bestimmen
25	5.1.7	Die Schneelasten auf sekundären Bauteilen auf Dächern (z. B. Solaranlagen) sind gesondert zu regeln .	Die Schneelasten auf sekundären Bauteilen auf Dächern (z.B. Solaranlagen) sind sinngemäss anzunehmen. Deren Auswirkung auf die Trag- und Unterkonstruktion sind zu berücksichtigen.
25	5.2.1	Der charakteristische Wert der Schneelast ist gemäss Ziffer 5.2.2 zu ermitteln. Liegen langjährige, gesicherte Erfahrungswerte der Schneelast am Standort des Bauwerks vor, kann der charakteristische Wert auf dieser Grundlage festgelegt werden. Ein von Ziffer 5.2.2 abweichender charakteristischer Wert ist in der Projektbasis ausreichend zu begründen (zum Beispiel anhand von Messreihen).	Der charakteristische Wert der Schneelast ist gemäss Ziffer 5.2.2 zu ermitteln. Liegen langjährige, gesicherte Erfahrungswerte der Schneelast am, resp. für den Standort des Bauwerks vor, oder wurden objektspezifische Untersuchungen über die Schneelast durchgeführt , kann der charakteristische Wert auf dieser Grundlage festgelegt werden. Ein von Ziffer 5.2.2 abweichender charakteristischer Wert ist in der Projektbasis ausreichend zu begründen (zum Beispiel anhand von Messreihen).
26	5.3.4	Wenn ein Abgleiten des Schnees vom Dach erschwert oder behindert wird, beispielsweise wenn eine Brüstung am unteren Dachrand vorliegt, ist μ_1 mit 0,8 in Rechnung zu stellen.	Wenn ein Abgleiten des Schnees vom Dach erschwert oder behindert ist, beispielsweise wenn Schneefänger oder Schneestopper installiert sind oder wenn eine Brüstung am unteren Dachrand vorliegt, ist μ_1 mit 0,8 in Rechnung zu stellen.
26	5.3.5	Für Gebäude mit quasi-horizontalem Dach mit Länge und Breite grösser als 20 m ist μ_1 gemäss Figur 4 zu erhöhen, und zwar unabhängig von Gebäudehöhe und Hauptwindrichtung.	Für Gebäude mit quasi-horizontalem Dach (die Neigung ist kleiner als ca. 10°) mit Länge und Breite grösser als 20 m ist μ_1 gemäss Figur 4 zu erhöhen und zwar unabhängig von Gebäudehöhe und Hauptwindrichtung.
26	5.4.2	Richtwerte der mittleren Raumlasten für Schnee auf horizontalem Gelände sind: –Neuschnee 1,0 kN/m ³ –Filzschnee (einige Stunden bis einige Tage nach dem Neuschneefall) 2,0 kN/m ³ –Altschnee (wochen- bis monatealter Schnee) 3,5 kN/m ³ –Nassschnee 4,0 kN/m ³ .	Richtwerte der mittleren Raumlasten für Schnee auf horizontalem Gelände sind: –Neuschnee 1,0 kN/m ³ –Filzschnee (einige Stunden bis einige Tage nach dem Neuschneefall) 2,0 kN/m ³ –Altschnee (wochen- bis monatealter Schnee) 3,5 kN/m ³ –Nassschnee 4,0 kN/m ³ . –Technischer hergestellter Schnee 5,0 kN/m³
29	6.1.7	Windkanalversuche sind zu empfehlen, wenn die Baukosten und die ungewöhnliche Art des Bauwerks oder seiner Umgebung die damit verbundenen Aufwendungen rechtfertigen oder wenn aussergewöhnliche dynamische Einwirkungen auf das Bauwerk oder auf Nachbarbauwerke zu erwarten sind.	Windkanalversuche oder numerische CFD-Simulationen sind zu empfehlen, wenn die Baukosten und die ungewöhnliche Art des Bauwerks oder seiner Umgebung die damit verbundenen Aufwendungen rechtfertigen oder wenn aussergewöhnliche dynamische Einwirkungen auf das Bauwerk oder auf Nachbarbau-

Seite	Ziffer/ Figur	bisher (Die Fehler sind fett und durchgestrichen markiert)	Korrektur (Die Korrekturen sind fett und kursiv markiert)
			werke zu erwarten sind.
29	6.1.11	Die Windlasten auf sekundären Bauteilen auf Dächern (z. B. Solaranlagen) sind gesondert zu regeln .	Die Windlasten auf sekundären Bauteilen auf Dächern (z.B. Solaranlagen) sind <i>sinngemäss anzunehmen. Deren Auswirkung auf die Trag- und Unterkonstruktion sind zu berücksichtigen.</i>
42	10.2.2.8 Figur 12	<p>Figur 12 Anordnung und charakteristischer Wert der Flächenlast q_{Ek} für die Ermittlung des infolge der Strassenlasten auf Stützbauwerke wirkenden Erddrucks</p>  <p>a: Breite der dem Strassenverkehr nicht zugänglichen Fläche h: Höhe ab Wandfuss bis zur Strassenverkehrsfläche q_{Ek}: charakteristischer Wert der Flächenlast für die Ermittlung des infolge der Strassenlasten auf Stützbauwerke wirkenden Erddrucks</p>	<p>Figur 12 <i>Anordnung und charakteristischer Wert der Flächenlast q_{Ek} für die Ermittlung des infolge der Strassenlasten auf Stützbauwerke wirkenden Erddrucks</i></p>  <p>a: Breite der dem Strassenverkehr nicht zugänglichen Fläche h: Höhe ab <i>Nachweisquerschnitt</i> bis zur Strassenverkehrsfläche q_{Ek}: charakteristischer Wert der Flächenlast für die Ermittlung des infolge der Strassenlasten auf Stützbauwerke wirkenden Erddrucks</p>

Seite	Ziffer/ Figur	bisher (Die Fehler sind fett und durchgestrichen markiert)	Korrektur (Die Korrekturen sind fett und kursiv markiert)
		<p>q_{EK} [kN/m²]</p>  <p>----- $a = 0,0$ m ----- $a = 0,5$ m ----- $a = 1,0$ m ----- $a = 1,5$ m ----- $a = 2,0$ m</p> <p>1 3 5 7 9 11 13 15 h [m]</p>	<p>q_{EK} [kN/m²]</p>  <p>----- $a = 0,0$ m ----- $a = 0,5$ m ----- $a = 1,0$ m ----- $a = 1,5$ m ----- $a = 2,0$ m</p> <p>1 3 5 7 9 11 13 15 h [m]</p>
60	14.2.7	<p>Die Wirkung des Anpralls von Fahrzeugaufbauten und Ladungen auf über der Fahrbahn liegende Tragwerke ist durch folgende Grund- / Bemessungswerte der Anprallkräfte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - frontaler Anprall $Q_{hd,x} = 750$ kN - seitlicher Anprall $Q_{hd,y} = 500$ kN. <p>Die Kraft für den frontalen Anprall ist nicht grösser als die in Tabelle 21 für die entsprechende Nutzung angegebene Anprallkraft in Rechnung zu stellen. Die Anprallkraft ist gemäss Ziffer 14.2.5 wirkend und auf der ungünstigsten Höhe zwischen 1,5 m und 4 m über der Fahrbahn anzunehmen. Durch den Einsatz von gemäss der Norm SN-EN 640-567 zugelassenen und gemäss der Norm SN-EN 640-561 angeordneten Fahrzeugrückhaltesystemen (wie z.B. Systeme 66 oder 68 gemäss der Richtlinie für Fahrzeugrückhaltesystem des Bundesamtes für Strassen) kann der Grundwert der Anprallkraft für den seitlichen Anprall von Fahrzeugaufbauten und Ladungen $Q_{hd,y}$ in Abstimmung mit der Bauherrschaft bzw.</p>	<p>Die Wirkung des Anpralls von Fahrzeugaufbauten und Ladungen auf über der Fahrbahn liegende Tragwerke ist durch folgende Grundwerte der Anprallkraft zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - frontaler Anprall $Q_{hd,x} = 500$ kN - seitlicher Anprall $Q_{hd,y} = 60$ kN <p>Die Anprallkraft ist gemäss Ziffer 14.2.5 wirkend anzunehmen und bis zu einer lichten Höhe von 6,0 m über der Fahrbahn zu berücksichtigen. Für lichte Höhen zwischen 5,0 m und 6,0 m dürfen die Anprallkräfte linear auf null reduziert werden.</p> <p>In Gebäuden ist die Anprallkraft nicht grösser als die in Tabelle 22 für die entsprechende Nutzung angegebenen Bemessungswerte der Anprallkräfte in Rechnung zu stellen.</p>

Seite	Ziffer/ Figur	bisher (Die Fehler sind fett und durchgestrichen markiert)	Korrektur (Die Korrekturen sind fett und kursiv markiert)
		der Aufsichtsbehörde reduziert werden. Der reduzierte Wert gilt dann als Bemessungswert $Q_{hd,y}$ der Anprallkraft.	
123	G.3.3	Für zweispurige Bahnbrücken kann der Einfluss des Verkehrs mithilfe des Teilfaktors λ_4 gemäss Tabelle 77 abgemindert werden, da die zwei Gleise nicht immer gleichzeitig belastet sind. Die Werte der Tabelle 77 gelten für eine Begegnungshäufigkeit von 12% und wenn die induzierten Spannungen (σ_1 und σ_2) das gleiche Vorzeichen haben. ----	Für zweispurige Bahnbrücken kann der Einfluss des Verkehrs mithilfe des Teilfaktors λ_4 gemäss Tabelle 78 abgemindert werden, da die zwei Gleise nicht immer gleichzeitig belastet sind. Die Werte der Tabelle 78 gelten für eine Begegnungshäufigkeit von 12% und wenn die induzierten Spannungen (σ_1 und σ_2) das gleiche Vorzeichen haben. -----