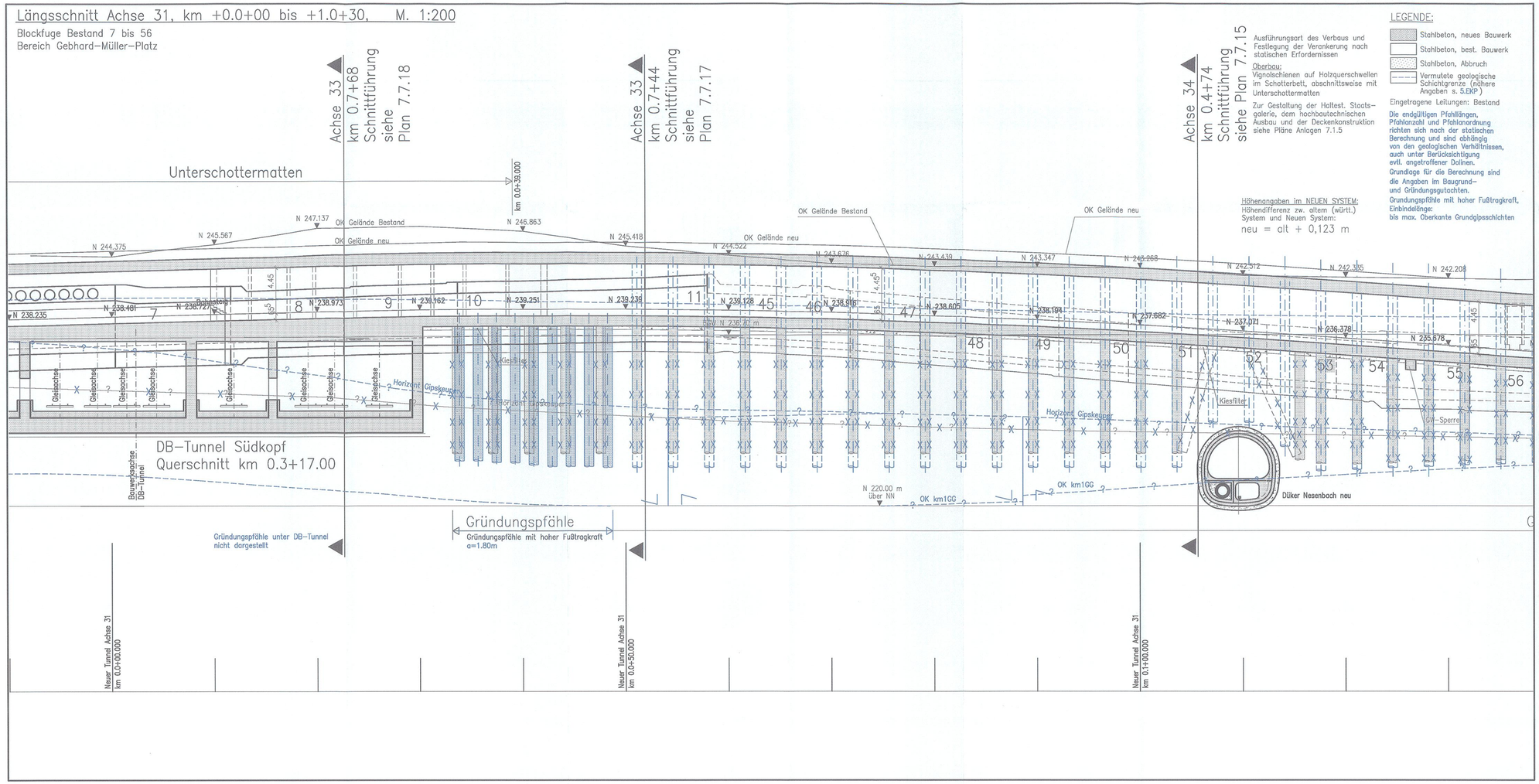
Längsschnitt Achse 31, km +0.0+00 bis +1.0+30, M. 1:200

Blockfuge Bestand 7 bis 56
Bereich Gebhard–Müller–Platz



Ausführungsart des Verbaus und Festlegung der Verankerung nach statischen Erfordernissen

Oberbau:
Vignolschienen auf Holzquerschwellen im Schotterbett, abschnittsweise mit Unterschottermatten

Zur Gestaltung der Haltest. Staats-galerie, dem hochbautechnischen Ausbau und der Deckenkonstruktion siehe Pläne Anlagen 7.1.5

Höhenangaben im NEUEN SYSTEM:
Höhendifferenz zw. altem (württ.) System und Neuen System:
neu = alt + 0,123 m

LEGENDE:

- Stahlbeton, neues Bauwerk
- Stahlbeton, best. Bauwerk
- Stahlbeton, Abbruch
- Vermutete geologische Schichtgrenze (nähere Angaben s. 5.EKP)

Eingetragene Leitungen: Bestand

Die endgültigen Pfahllängen, Pfahlanzahl und Pfahlanordnung richten sich nach der statischen Berechnung und sind abhängig von den geologischen Verhältnissen, auch unter Berücksichtigung evtl. angetroffener Dolinen.
Grundlage für die Berechnung sind die Angaben im Baugrund- und Gründungsgutachten.
Grundungspfähle mit hoher Fußtragkraft, Einbindelänge:
bis max. Oberkante Grundgipsschichten

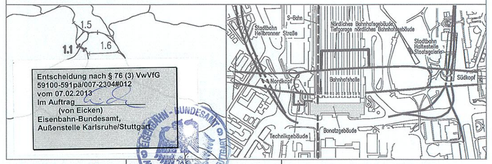
Kartengrundlage: Bestandsdaten der DB AG
Digitale Stadtkarte des Stadtmessungsamtes Stuttgart
Für das Projekt Stuttgart 21 überarbeitet durch SEIB Ingenieur–Consult GmbH

Stuttgart 21
DBProjekt Stuttgart 21
Deutsche Bahn DB

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau– und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart–Wendlingen mit Flughafenanbindung

Planfeststellungsabschnitt 1.1 Talquerung mit Hauptbahnhof
Bau–km –0.4 –42.0 bis +0.4 +32.0


1.5
1.1
1.6
Entscheidung nach § 76 (3) VwVfG
59100-591pl/007-23048012
vom 07.02.2013
Im Auftrag
(von Eicken)
Eisenbahn-Bundesamt,
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie
Stuttgart Hbf
Stuttgart Hbf (tief)
Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie
Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie
Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie