

**LEGENDE:**

- Stahlbeton, neues Bauwerk
- Aufbeton
- Planänderung Änderung Fluchtwege

Bodenkennwerte siehe Baugrund- und Gründungsgutachten.  
 Die endgültigen Pfahlängen, Pfahlanzahl und Pfahlanordnung richten sich nach der statischen Berechnung und sind abhängig von den geologischen Verhältnissen, auch unter Berücksichtigung evtl. angegriffener Dolinen.  
 Ausführungsart des Verbau und Festlegung der Verankerung nach statischen Erfordernissen.

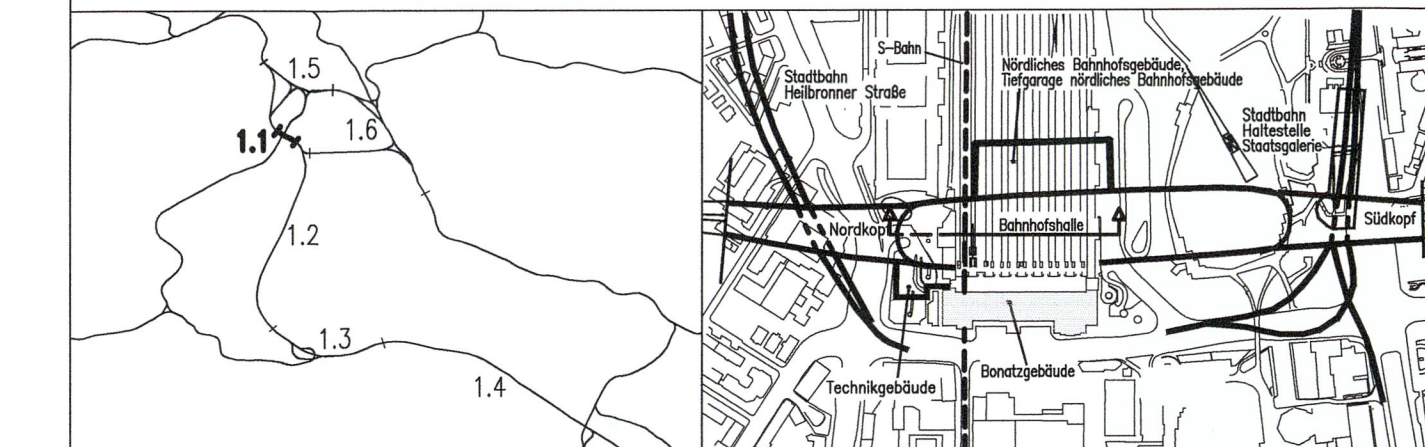
Grundlage für die Berechnung sind die Angaben im Baugrund- und Gründungsgutachten.  
 Endgültige Abmessungen nach statischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Erfordernissen.  
 Höhenangaben im NEUEN SYSTEM: Höhendifferenz zw. altem (württ.) System und Neuem System: neu = alt + 0.123 m

Zu der Gestaltung der Bahnhofshalle, dem hochbautechnischen Ausbau, der innerverkehrlichen Erschließung und dem Bahnhofsdach einschl. der Stützenausbildung siehe Pläne Anlage 7.1.5

Geänderte Pfahlanordnung und zusätzliche Pfähle, Darstellung siehe Lageplan Anlage 7.1.2.1

**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



Geographische Codierung		Blattschnittcodierung		Organisatorische Codierung	
1	1	4	8	P	I
2	0	1	3	H	F
0	0	0	0	-	-
PFA		Streckennummer		Blatt	
Blattschnitt		Blattschnitt		Blatt	

**Trogkonstruktion Bahnhofshalle**  
 Bereich Bonatzgebäude  
 Längsschnitt 1-1 in Achse Kilometrierung  
 Bau-km -0.2-15.0 bis Bau-km 0.0+32.0

"Urheberschutz" - Alle Rechte bei der DB Projekte Stuttgart-Ulm GmbH

Maßstab: **1:200**

Freigabe: **17.07.2010** Michael Pradel

Ersetzt durch Plan-Nr. **18** von **1**

Anlage **7.1.2.2**

Blatt **18** von **1**

Planstand: 21.04.17