

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. angetroffener Dolinen.

Ausführungsart des Verbaus und Festlegung der Verankerung nach statischen Erfordernissen

Bodenkennwerte siehe Baugrund- und Gründungsgutachten. Endgültige Abmessungen nach statischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Erfordernissen.

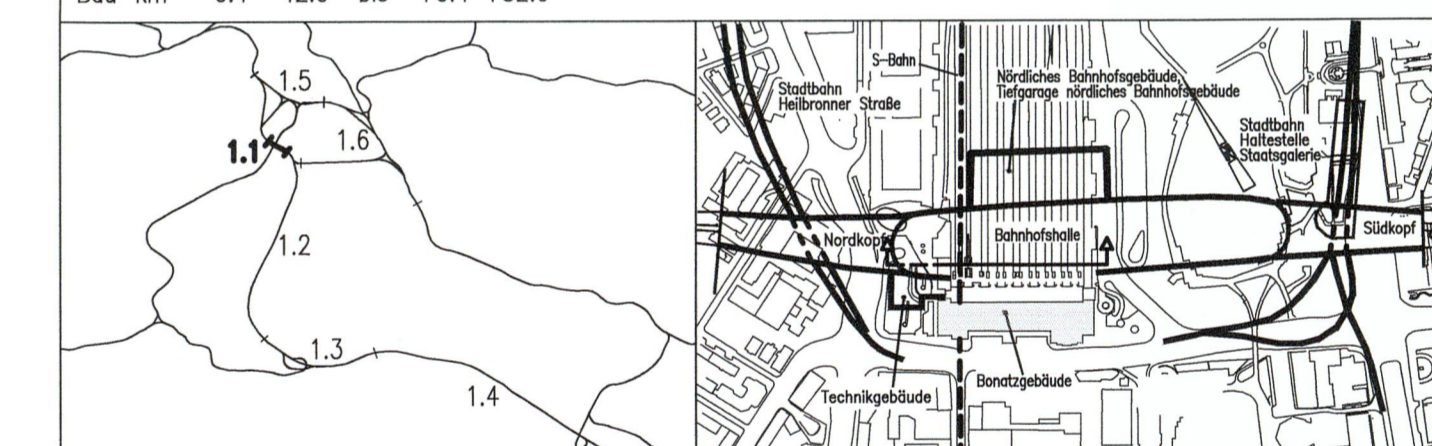
Höhenangaben im NEUEN SYSTEM: Höhendifferenz zw. altem (würt.) System und Neuem System: neu = alt + 0.123 m

Geänderte Pfahlanordnung und zusätzliche Pfähle, Darstellung siehe Lageplan Anlage 7.1.2.1

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

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart
 Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
 Bereich Stuttgart–Wendlingen mit Flughafenbindung

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



Geographische Codierung	Blattschnittcodierung	Organisatorische Codierung
1,1 2 0 0 0	4 8 1 3 H F - - -	P
Projektnummer	Streckennummer	Blattnummer
17	135-137	11
Blatttitel	Blattphase	Blattgröße
1.1.2.3	1	A3

Trogkonstruktion Bahnhofshalle Bereich Bonatzgebäude
 Längsschnitt 2-2 in Achse Bahnsteig 2
 Bau-km -0.2-15.0 Bau-km 0.0+32.0

Maßstab: 1:200

Gezeichnet: 08/01 Wi / Hap
 Bearbeiter: 08/01 Ri
 Datum: 12. MRZ. 2010
 Geändert: Michael Pradel

Freigabe: *[Signature]*
 12. MRZ. 2010 Michael Pradel

Ersetzt für Plan-Nr.:
 Ersetzt durch Plan-Nr.:
 Anlage: Planfeststellungsunterlagen
 Anlage 7.1.2.3
 Blatt 1B von 1

Genehmigungsdatum:
 Im Auftrag: *[Signature]*
 Unterschrift: *[Signature]*