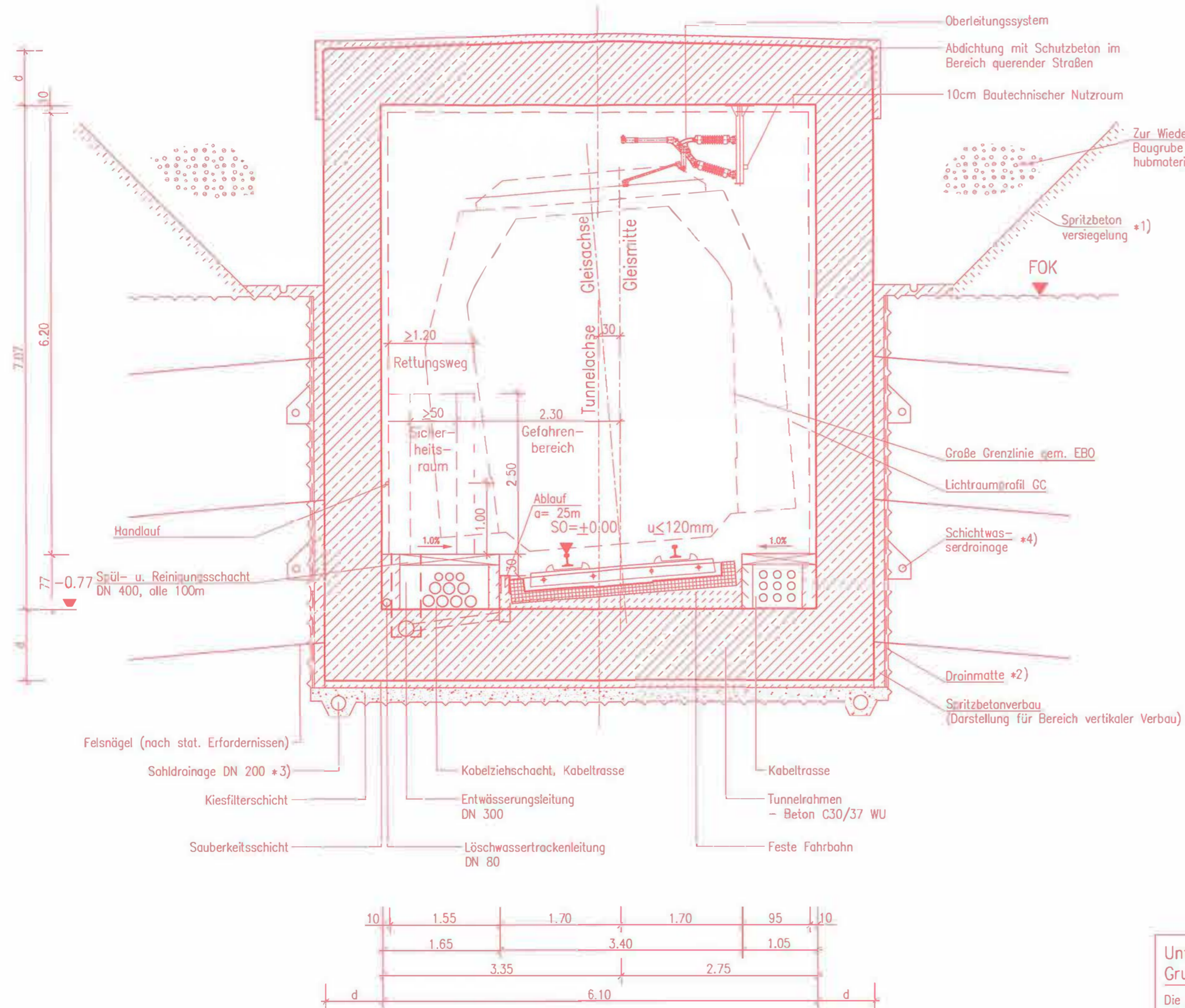


Regelquerschnitt – offene Bauweise Nordröhre



	Station Streckenachse	Tunnellänge	Überhöhung
Regelquerschnitt offene Bauweise			
eingleisig Südröhre	ca. 0,4+23 – 0,7+13	ca. 290 m	0 – 120mm
eingleisig Nordröhre	ca. 0,4+34 – 0,7+13	ca. 279 m	0 – 120mm
Aufgeweiteter Regelquerschnitt offene Bauweise			
zweigleisig	ca. 0,7+13 – 0,7+55	ca. 42 m	0 – 120mm
Aufgeweiteter Regelquerschnitt offene Bauweise			
zweigleisig mit HW2-Drainage	ca. 0,7+55 – 0,7+99	ca. 44 m	0 – 120mm
Regelquerschnitt offene Bauweise			
zweigleisig mit HW2-Drainage	ca. 0,7+99 – 1,0+44 ca. 1,3+34 – 1,5+30	ca. 245 m ca. 191 m	0 – 130mm
Regelquerschnitt offene Bauweise			
zweigleisig mit HW2-Drainage und Sporn	ca. 1,0+44 – 1,3+39	ca. 295 m	0 – 130mm
Regelquerschnitt offene Bauweise			
zweigleisig	ca. 1,5+30 – 1,7+71	ca. 241 m	0 – 130mm
Einschleifungsbereich in bestehenden Tunnel			
zweigleisig	ca. 1,7+71 – 1,9+11/ 24,7+94 (S-Bahn km)	ca. 140 m	0 – 130mm

d = Stärke des Bauteils nach statischen, wirtschaftlichen u. konstruktiven Erfordernissen

Entwurfsparameter:

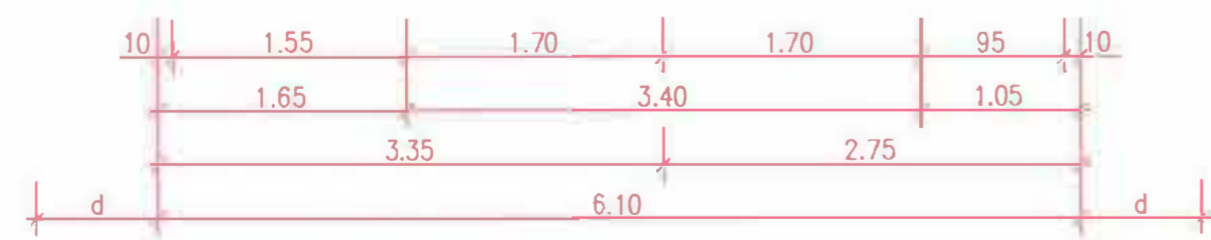
$V_e \leq 100 \text{ km/h}$
 $u \leq 120 \text{ mm}$
 $I \leq 25\%$
 Querschnittsfläche über SO:
 $A = 38.43 \text{ m}^2$

Unterbindung der Grundwasserlängsläufigkeit
 Die Längsdrainagen und die Kiesschicht unter der Sohle sowie die Hinterfüllung aus filterstabilem Kies-Sand Gemisch sind in Abständen von ca. 50m mit Beton (Querschott) zu unterbrechen.

*1) Vor Verfüllungen der Baugrube ist die Spritzbetonversiegelung abzubrechen und abzutragen.

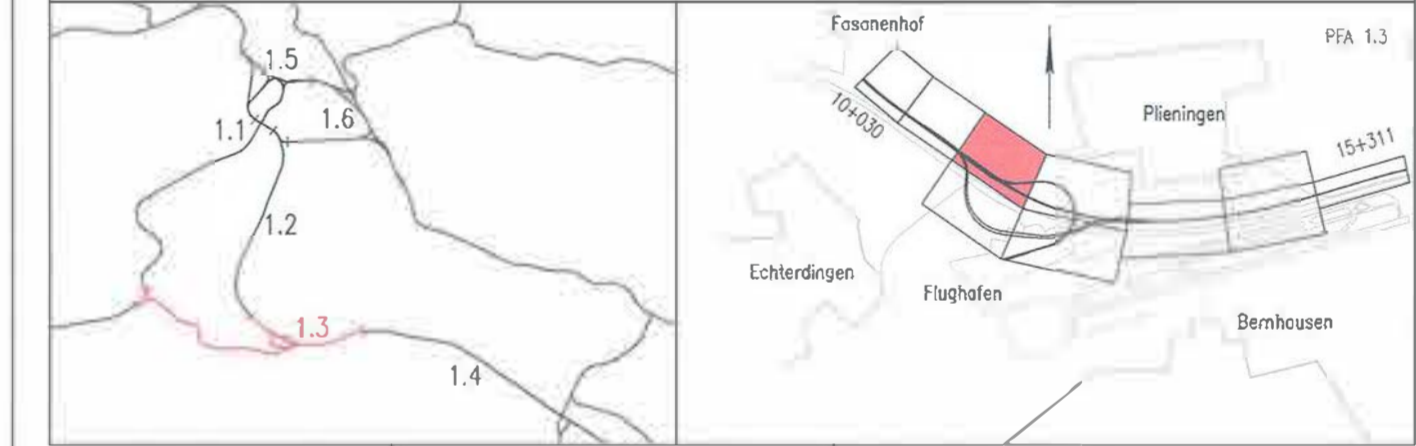
Grundwasserumläufigkeit

- *2) Drainmatten bis FOK (Felsoberkante), b=1 m, im Bereich von Wasserstritten bzw. max. Abstand ca. a= 5m. Anschluss an Sohl-Drainage.
- *3) Kiesfilterschicht und Sohl-Drainage in Abständen von 50 bis 60m mit Beton unterbrechen.
- *4) Längsdrainage in der Spritzbetonsicherung des Baugrubenverbau. Anordnung nach Erfordernis bei stärkerem Wasserzutritt aus Kalk-/Sandsteinbänken.



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

Planfeststellungsabschnitt 1.3 Filderbereich mit Flughafenanbindung, Teilabschnitt 1.3a
 Bauabschnitt km 10+030 – km 15+311



Geographische Codierung 1.3 0 3 0 0	Blattschnittcodierung - - - - - - - - - -	Organisatorische Codierung P b q R I T A
Bauherr DB Netz AG	Projektsteuerung Drees & Sommer	Planer – bearbeitet im Auftrag der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH Ingenieurgesellschaft Stuttgart 21 - PFA 1.3
DB Netz AG Staubertenerhebung Großprojekte Süd Theodor-Heuss-Allee 7 50469 Frankfurt (M) Tel. 069 / 265 - 0 Fax 069 / 265 - 31085	Drees & Sommer Julia Cottrell & Management GmbH Lindbergh-Platz 2 70173 Stuttgart Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10 Fax 07 11 / 22 29 33 - 90	OBERMEYER Stuttgart, 29.05.2015 Tel. 0711 / 66 909 - 0 Fax 0711 / 66 909 - 99 SPIEKERMANN Stuttgart, 16.09.2013 Tel. 0711 / 66 909 - 0 Fax 0711 / 66 909 - 99

Bauwerkspläne
Tunnel Flughafenkurve
Regelquerschnitt eingleisig
Nördliches Gleis

Datum Name
 gezeichnet 04/09 Wsa
 bearbeitet 04/09 Kae
 geprüft 09/13 Led

"Urheberschutz" – Alle Rechte bei der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
 Maßstab **1:50**

Freigabe DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
 Datum: Stuttgart, 16.09.2013

Planungsrechtliche Zulassungsentscheidung erteilt am 14. Juli 2018
 59190-591ppw018-2300#001
 Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Im Auftrag Unterschrift

Anlage Planfeststellungsunterlagen
 Anlage **7.3.2**
 Blatt **1 A** von 8