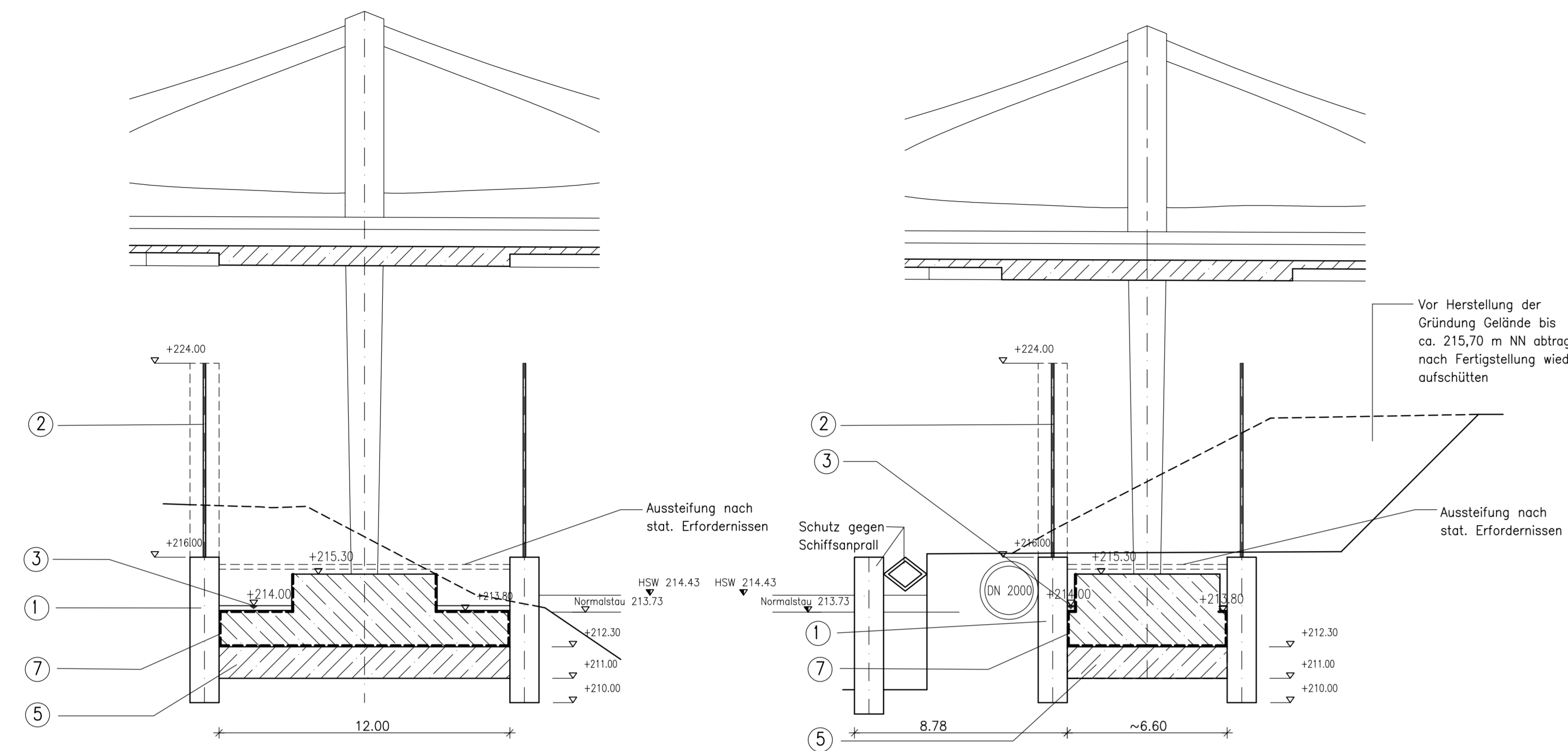


## Unterwasserbauweise (falls beim Aushub kein Mineralwasser zutritt)

Gründung Uferpfeiler West

Gründung Uferpfeiler Ost



### Baublauf: (nur zur Information)

- Herstellen der überschnittenen Bohrpfeilwand  
Vorhalten einer Totstauverrohrung und entspr. Geräte bis +224 m NN  
Einbindetiefe Bohrpfähle auf max. 2 m begrenzt, es ist durch weitere Untersuchungen anzustreben, die Einbindetiefe auf 1 m zu reduzieren.
- Aufsetzen eines Spundwandkastens Kraftschlüssiger und wasserdichter Anschluß an Bohrpfeilkasten, nach stat. Erfordernissen ausgesteift
- Aushub im Inneren des Kastens, Zugabe von Trinkwasser bis +214 m NN

Falls kein Mineralwasser austritt (Wasserspiegel steigt nicht über +214 m NN)

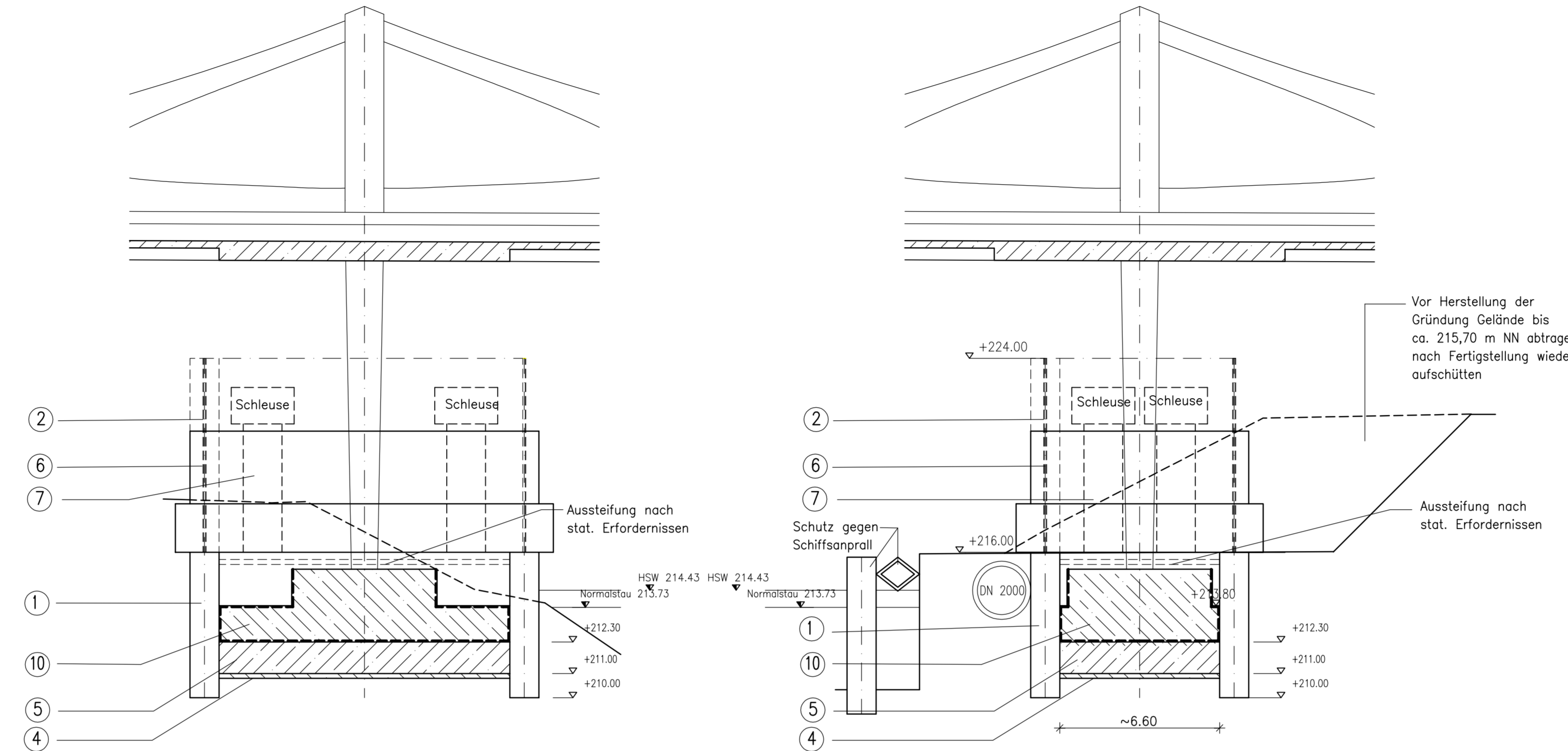
- Spundwandkasten abbauen
- Unterwasserbetonsohle herstellen, Korngerüst so wählen, daß auch nach langfristigem Herauslösen des Zementsteins eine stabile Gründungssohle erhalten bleibt
- Baugrube lenzen
- Herstellen des gegen CO<sub>2</sub> Angriff abgedichteten Gründungskörpers
- Verfüllen der Baugrube und Abbruch überstehender Teile der Bohrpfeilwand

Auf der Ostseite kann wegen der geometrischen Verhältnisse die Unterwasserbetonsohle ohne Tieferlegung der Gründungssohle dicker gewählt werden, so daß die Totstauhöhe > 214 m NN mit Unterwasserbauweise beherrschbar ist. Endgültige Klärung der max. Totstauhöhe im Zuge der weiteren Planung

## Druckluftgründung in Deckelbauweise (falls beim Aushub Mineralwasser zutritt)

Gründung Uferpfeiler West

Gründung Uferpfeiler Ost



### Baublauf: (nur zur Information)

- Herstellen der überschnittenen Bohrpfeilwand (Einbindetiefe analog Unterwasserbauweise)  
Vorhalten einer Totstauverrohrung und entspr. Geräte bis +224 m NN
- Aufsetzen eines Spundwandkastens Kraftschlüssiger und wasserdichter Anschluß an Bohrpfeilkasten, nach stat. Erfordernissen ausgesteift
- Aushub im Inneren des Kastens, Zugabe von Trinkwasser bis +214 m NN

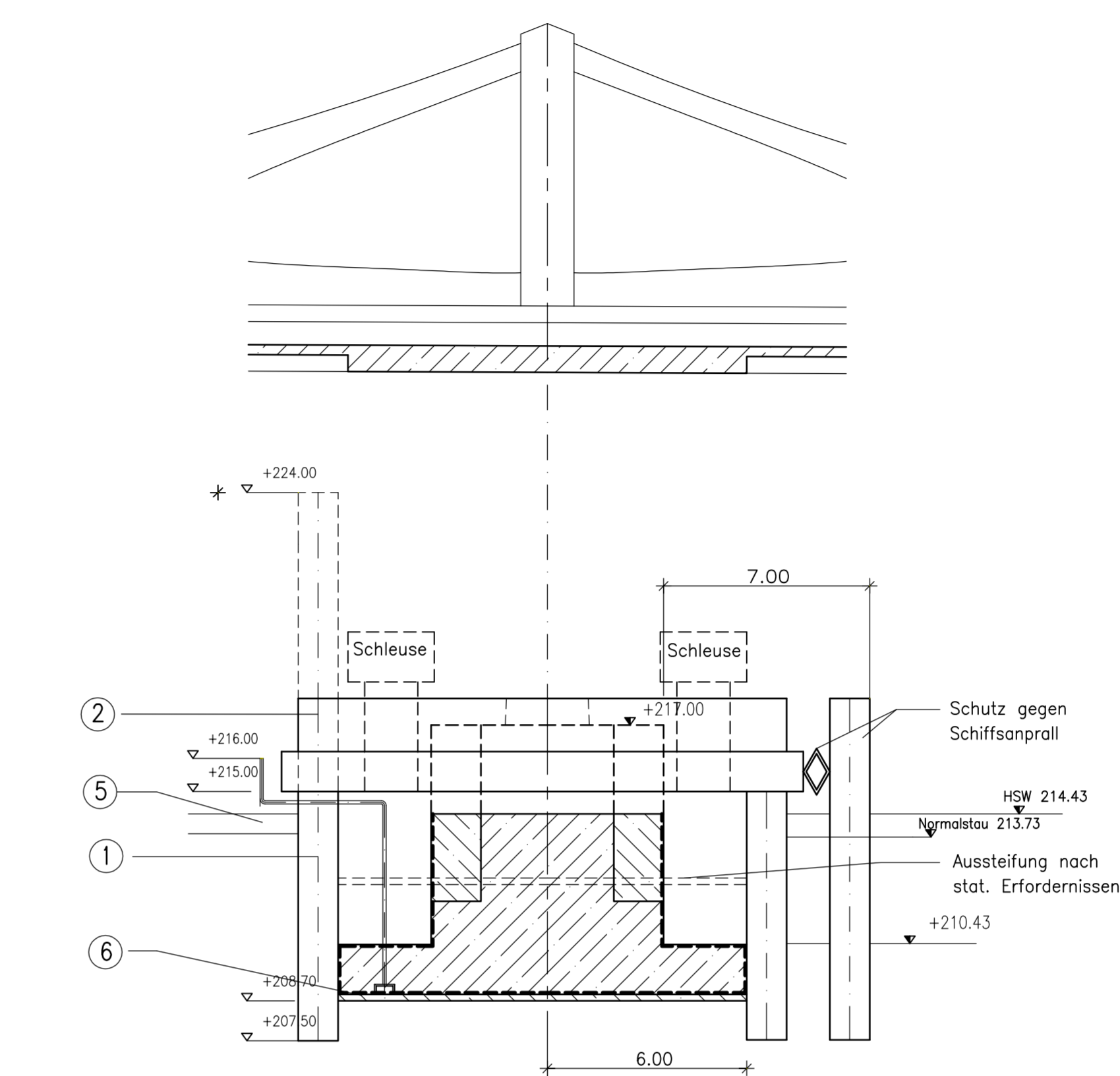
Falls Mineralwasser zutritt (Anstieg des Wasserspiegels im Kasten auf deutlich über +214 m NN)

- Abdichten der Baugrubensohle mit Bentonitmatte
- Ballastieren der Bentonitmatte bis +212,3 m NN mit UW-Beton darüber mit Sand, bis zum Erreichen der Auftriebssicherheit
- Abbau Spundwandkasten
- Herstellen eines druckluftdichten Deckels Ballastieren des Deckels
- Aufbau von Druckluft unter dem Deckel, Druckluftniveau ergibt sich aus der Auftriebs-sicherheit der UW-Betonsohle unter Beanspruchung aus gespannten Mineralwasser
- Spülförderung des Ballastandes, Säubern der Gründungssohle
- Herstellen des gegen CO<sub>2</sub> Angriff abgedichteten Gründungskörpers
- Verfüllen der Arbeitskammer bis zum Erreichen der Auftriebssicherheit
- Abbruch des Druckluftdeckels und überstehender Teile der Bohrpfeilwand

## Druckluftgründung in Deckelbauweise

Gründung Mittelpfeiler

Höhenkoten und Abmessungen für Druck zum Einhalten des natürlichen Spannungsniveaus



### Baublauf: (nur zur Information)

- Herstellen der überschnittenen Bohrpfeilwand (Einbindetiefe analog Unterwasserbauweise)  
Vorhalten einer Totstauverrohrung und entspr. Geräte bis +224 m NN
- Herstellen eines druckluftdichten Deckels, Ballastieren des Deckels
- Aufbau der Druckluft unter dem Deckel, gleichzeitig Lenzen der Arbeitskammer Druckluftniveau dient dem Erhalt der totalen Spannung auf Kote 208,7 m NN, wie sie vor Baubeginn wirkten, erforderlich etwa 0,75 bar
- Aushub und Abbruch der alten Mole
- Falls trotz der Druckluft zur Kompensation der Spannungen aus entfernter Boden- und Wasserauflast in der Sohle Mineralwasser austritt, wird es in den Neckar geleitet, da dann davon ausgegangen werden kann, daß dieser Austritt schon vor Beginn der Baumaßnahme bestand.
- Sauberkeitsschicht und mineralwasserresistente Abdichtung herstellen
- Gründungskörper herstellen
- Abbruch Deckel und Bohrpfähle bis Neckarsohle

### Legende:

- Änderungsverfahren infolge B10-Rosensteintunnel
- Landeshauptstadt Stuttgart Tiefbaumt, Abteilung Stadtbahn, Brücken und Tunnelbau Stuttgart, den 29.05.2009 gez. Hofmann
- Nachrichtlich Planung der Landeshauptstadt Stuttgart in grün: B10-Rosensteintunnel

Höhenangaben im NEUEN SYSTEM:  
Höhendifferenz zw. altem (würt.) System und Neuem System

<b>Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart</b> Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg Bereich Stuttgart – Wendlingen mit Flughafenbindung										
Planfeststellungsabschnitt 1.5 Zuführung Feuerbach/Bad Cannstatt – Generalplanung Bau-km –4,0–90,340 bis Bau-km –0,4 –42,000 / Stat. –4,8–64,359 bis Bau-km –0,4–42,000										
Geographische Codierung 1 5   0 3   0 0	Blattschlüsselcodierung 4 7   1 5   4 7   1 6   X	Organisatorische Codierung P   1 6   0   1   A   1   5   0 0								
Auftraggeber DB-Projekte Süd GmbH Wilhelmsstr. 25 70372 Stuttgart Tel. 07 11 / 2 27 85 - 0 Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999	Projektsteuerung Dees & Sommer Prof. Dr. Gertl. B. Management GmbH 70372 Stuttgart Tel. 07 11 / 2 27 85 - 10 Fax. 07 11 / 2 27 85 - 999	Planer – bearbeitet im Auftrag der DB-Projekte Süd GmbH Schösch Bergemann und Partner Höhenstr. 1 70372 Stuttgart Tel. 07 11 / 6471-0 Fax. 07 11 / 6471-99								
<b>Bauwerksplan</b> Eisenbahnbrücke Neckar – Gründung (Fernbahn / S-Bahn) Str. 4716 & 4715 Sly-Bad Cannstatt – Stuttgart Hbf, Stat. –4,5–49,541 bis –4,2–08,783		Datum Name Gezeichnet 12/02 Martin (SBP) Bearbeiter 12/02 Bergemann								
„Urheberschutz“ – Alle Rechte bei der DB-Projekte Süd GmbH		Maßstab <b>1:150</b>								
Änderungsvermerke <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nr.</th> <th>Änderungen</th> <th>Datum</th> <th>Name</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Änderungspfeile, Anlage 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 1/5, 1/6, 1/7, 1/8, 1/9, 1/10, 1/11, 1/12, 1/13, 1/14, 1/15, 1/16, 1/17, 1/18, 1/19, 1/20, 1/21, 1/22, 1/23, 1/24, 1/25, 1/26, 1/27, 1/28, 1/29, 1/30, 1/31, 1/32, 1/33, 1/34, 1/35, 1/36, 1/37, 1/38, 1/39, 1/40, 1/41, 1/42, 1/43, 1/44, 1/45, 1/46, 1/47, 1/48, 1/49, 1/50, 1/51, 1/52, 1/53, 1/54, 1/55, 1/56, 1/57, 1/58, 1/59, 1/60, 1/61, 1/62, 1/63, 1/64, 1/65, 1/66, 1/67, 1/68, 1/69, 1/70, 1/71, 1/72, 1/73, 1/74, 1/75, 1/76, 1/77, 1/78, 1/79, 1/80, 1/81, 1/82, 1/83, 1/84, 1/85, 1/86, 1/87, 1/88, 1/89, 1/90, 1/91, 1/92, 1/93, 1/94, 1/95, 1/96, 1/97, 1/98, 1/99, 1/100</td> <td>20.02.09</td> <td>Dees</td> </tr> </tbody> </table>		Nr.	Änderungen	Datum	Name	1	Änderungspfeile, Anlage 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 1/5, 1/6, 1/7, 1/8, 1/9, 1/10, 1/11, 1/12, 1/13, 1/14, 1/15, 1/16, 1/17, 1/18, 1/19, 1/20, 1/21, 1/22, 1/23, 1/24, 1/25, 1/26, 1/27, 1/28, 1/29, 1/30, 1/31, 1/32, 1/33, 1/34, 1/35, 1/36, 1/37, 1/38, 1/39, 1/40, 1/41, 1/42, 1/43, 1/44, 1/45, 1/46, 1/47, 1/48, 1/49, 1/50, 1/51, 1/52, 1/53, 1/54, 1/55, 1/56, 1/57, 1/58, 1/59, 1/60, 1/61, 1/62, 1/63, 1/64, 1/65, 1/66, 1/67, 1/68, 1/69, 1/70, 1/71, 1/72, 1/73, 1/74, 1/75, 1/76, 1/77, 1/78, 1/79, 1/80, 1/81, 1/82, 1/83, 1/84, 1/85, 1/86, 1/87, 1/88, 1/89, 1/90, 1/91, 1/92, 1/93, 1/94, 1/95, 1/96, 1/97, 1/98, 1/99, 1/100	20.02.09	Dees	Freigabe DB-Projekte Süd GmbH gez. R. Bear Datum: 18.12.02 Ersatz für Plan-Nr. _____ Ersetzt durch Plan-Nr. _____
Nr.	Änderungen	Datum	Name							
1	Änderungspfeile, Anlage 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 1/5, 1/6, 1/7, 1/8, 1/9, 1/10, 1/11, 1/12, 1/13, 1/14, 1/15, 1/16, 1/17, 1/18, 1/19, 1/20, 1/21, 1/22, 1/23, 1/24, 1/25, 1/26, 1/27, 1/28, 1/29, 1/30, 1/31, 1/32, 1/33, 1/34, 1/35, 1/36, 1/37, 1/38, 1/39, 1/40, 1/41, 1/42, 1/43, 1/44, 1/45, 1/46, 1/47, 1/48, 1/49, 1/50, 1/51, 1/52, 1/53, 1/54, 1/55, 1/56, 1/57, 1/58, 1/59, 1/60, 1/61, 1/62, 1/63, 1/64, 1/65, 1/66, 1/67, 1/68, 1/69, 1/70, 1/71, 1/72, 1/73, 1/74, 1/75, 1/76, 1/77, 1/78, 1/79, 1/80, 1/81, 1/82, 1/83, 1/84, 1/85, 1/86, 1/87, 1/88, 1/89, 1/90, 1/91, 1/92, 1/93, 1/94, 1/95, 1/96, 1/97, 1/98, 1/99, 1/100	20.02.09	Dees							
Genehmigungsvermerk – Eisenbahn-Bundesamt <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Genehmigungsvermerk</th> <th>Name</th> <th>Unterschrift</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift					Anlage Planfeststellungsunterlagen <b>Anlage 7.6.2.4</b> Blatt <b>1A</b> von <b>1-3</b>
Datum	Genehmigungsvermerk	Name	Unterschrift							