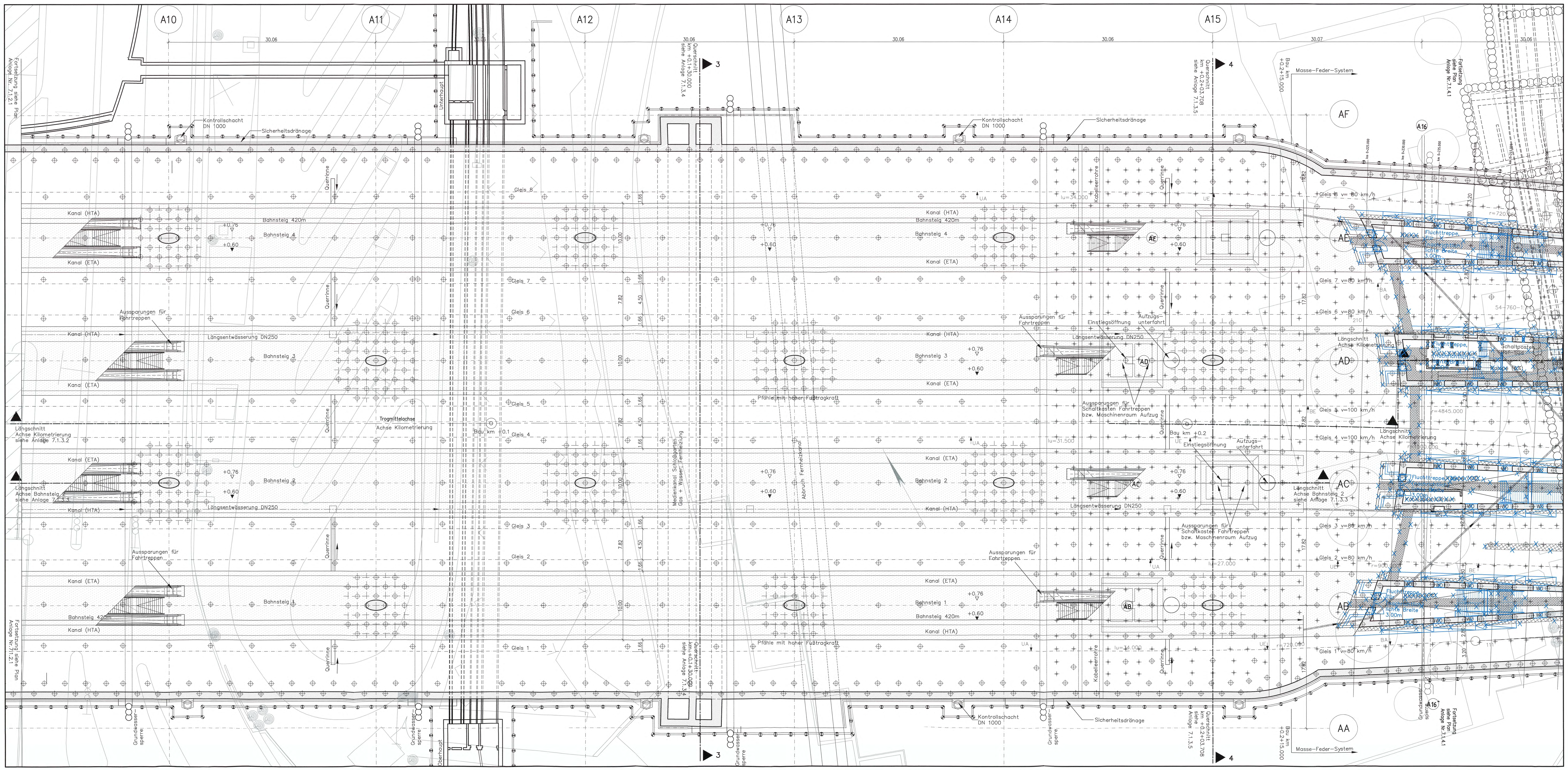

LEGENDE:

- Stahlbeton, neues Bauwerk
- Rettungswege und Geländer siehe Pläne 10.2.8 bis 10.2.11
- Sicherheitsraum siehe Pläne 10.2.8 bis 10.2.11
- Sicherheitsraum siehe Pläne 10.2.8 bis 10.2.11
- Bahnsteigoberfläche
- Stahlbeton, Abbruch
- markierter Fahrstreifen
- WD Wanddurchbruch mit UK=1.20m über SO
- Pfähle mit hoher Fußtragkraft, Einbindelänge bis max. Grundgipsschichten. Anordnung der Pfähle nach statischen Erfordernissen, angegebenes Pfahlraster nur bespielhaft.
- Stabverpreßpfähle (Zugpfähle, Bohrlochdurchmesser ca. 150mm) zur Auftriebssicherung. Anordnung der Pfähle nach statischen Erfordernissen, angegebenes Pfahlraster nur bespielhaft.
- Bohrpfähle ø120cm, Einbindelänge bis max. Grundgipsschichten. Anordnung der Pfähle nach statischen Erfordernissen, angegebenes Pfahlraster nur bespielhaft.

Bodenkennwerte siehe Baugrund- und Gründungsgutachten.

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.

Ausführungsart des Verbaus und Festlegung der Verankerung nach statischen Erfordernissen.

Endgültige Abmessungen nach statischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Erfordernissen.

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

Planänderung Änderung Fluchtwege

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

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

Geographische Codierung	Blattschnittcodierung	Organisatorische Codierung
1.1 2 0 0 0 (PFA, Bauabschnitt, Blattschnitt)	4 8 1 3 H G _ _ _ (Streckennummer, Bezirk)	P I t v _ I K 2 T B (Phase, Planzeichen, Gewerk, Ebene, Planinhalt, Index)

Auftraggeber: DB Projekte Stuttgart-Ulm GmbH, Räpplenstraße 17, 70191 Stuttgart, Tel. 07 11 / 93319 - 200, Fax. 07 11 / 93319 - 491

Planer – bearbeitet im Auftrag der DB Projekte Stuttgart-Ulm GmbH
Ingenieur – Arbeitsgemeinschaft BGS – Boll und Partner
Grontmij GmbH, Hanauer Landstraße 135-137, 60314 Frankfurt a. M., Tel. 069 / 95921 - 0, Fax. 069 / 95921 - 437
Boll und Partner Ingenieurgesellschaft mbH & Co.KG, Etzelstraße 11, 70180 Stuttgart, Tel. 0711 / 64954 - 0, Fax. 0711 / 64954 - 10
Stuttgart, den

Trogkonstruktion Bahnhofshalle Bereich Schloßgarten

Grundriß Gleis-/Bahnsteigebene (−1)
Bau-km +0.0+32.0 bis Bau-km +0.2+32.0

	Datum	Name
Gezeichnet	08/01	How
Bearbeiter	08/01	Braig
Geändert		

Maßstab 1: 200

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

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name
A	Pfahlanordnung komplett geändert	08.03.2012	How
B	Änderung Fluchtwege.	29.02.2016	Nl.

Freigabe DB Projekte Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart, 12. MRZ. 2018 Michael Pradel

Ersatz für Plan-Nr. / Ersetzt durch Plan-Nr. (Phase, Index)

Genehmigungsvermerk — Datum

Planfestgestellt gem. § 18 AEG i.V.m. § 76 Abs. 3 VwVfG am 19.03.2018, Az. 591pä/011-2016#012 Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/ Stuttgart
Im Auftrag Vogt

Anlage Planfeststellungsunterlagen
Anlage 7.1.3.1
Blatt 1B von 1

Dateiname: 1I20PK2T.DWG Plot-Datei: 1I20PK2T.PLT Planstand: 27.04.2016

1350x594