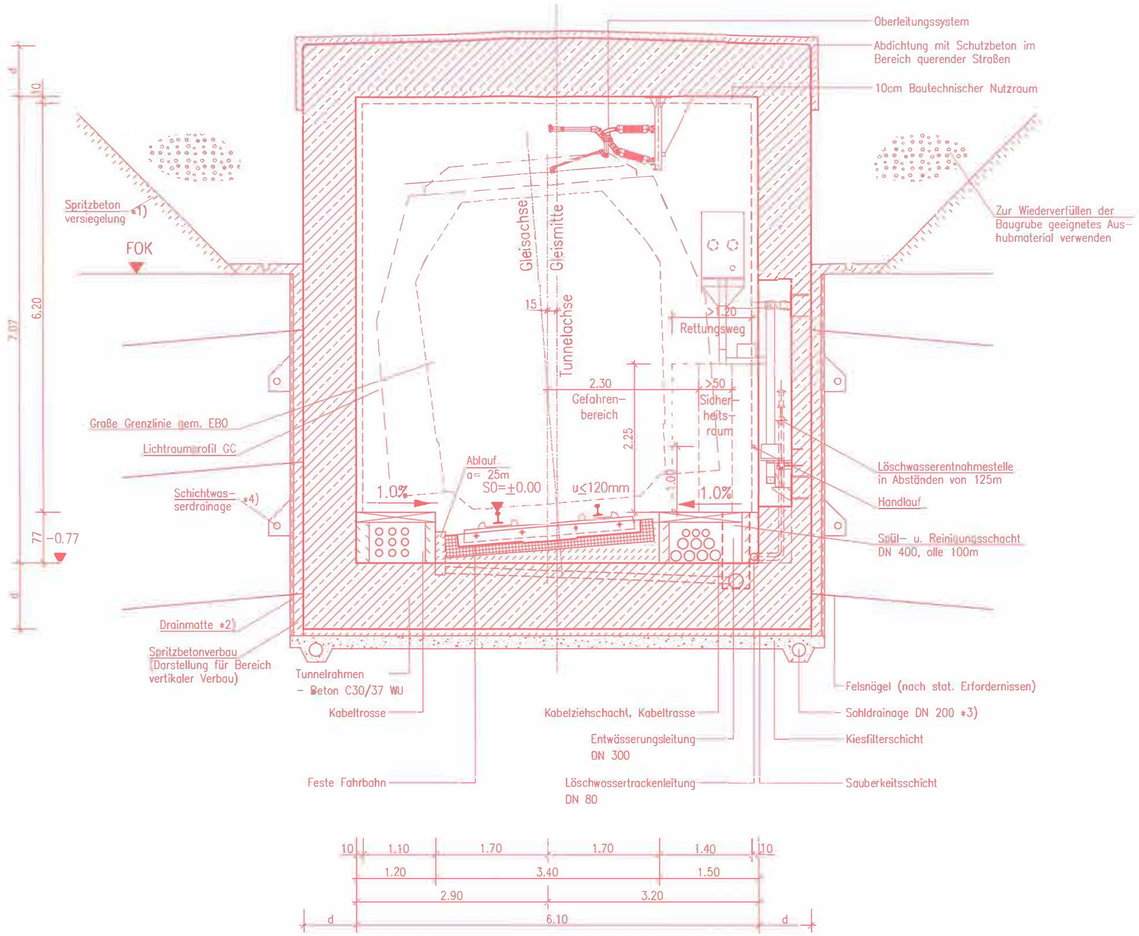
Regelquerschnitt – offene Bauweise

Südröhre



	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+39 – 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:

$V_e \leq 100$ km/h
$u \leq 120$ mm
$I \leq 25‰$
Querschnittsfläche über S0:
$A = 38.43$ m²

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 Wasseraustritten bzw. max. Abstand ca. a= 5m. Anschluss an Sohldrainage.

*3) Kiesfilterschicht und Sohldrainage in Abständen von 50 bis 60m mit Beton unterbrechen.

*4) Längsdrainage in der Spritzbetonsicherung des Baugrubenverbaus. Anordnung nach Erfordernis bei stärkerem Wasserzutritt aus Kalk-/Sandsteinbänken.

Stuttgart 21

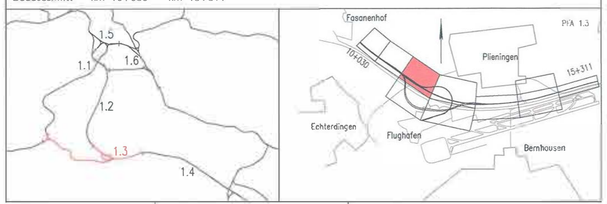
DB NETZE

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	Blattschnittcodierung	Organisatorische Codierung
1.3 | 0 | 3 | 0 | 0	- - - - - - - - - -	P | 1 | b | q | 1 | R | 2 | T | Θ | A
PFA Bauabschnitt Blattschnitt	Streckennummer Bezirk	Phase Planzeichen Gewerk Ebene Planinhalt Index

Bauherr	Projektsteuerung	Planer – beauftragt im Auftrag der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
DB Netz AG Niederlassung Großprojekte Süd Theodor-Heuss-Allee 7 60486 Frankfurt (M) Tel. 069 / 265 - 0 Fax 069 / 265 - 31085	Deges & Sommer Infra Consult & Management GmbH Lautenschlagerstraße 2 70173 Stuttgart Tel. 07 11 / 22 29 33 - 10 Fax 07 11 / 22 29 33 - 98	Ingenieurgemeinschaft Stuttgart 21 - PFA 1.3 OBERMEYER Stuttgart, 29.05.2015 Tel. 0711 / 65 909 - 0 Fax 0711 / 65 909 - 99 SPIEKERMANN gez. ppa Lederhofer Stuttgart, 16.09.2013

Bauwerkspläne

Tunnel Flughafenkurve
Regelquerschnitt eingleisig
Südliches 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

Änderungsvermerke

Index	Änderungen	Datum	Name
A	Trennung PFA 1.3	29.05.2015	IGS 21 – Da

Freigabe DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
gez. i.V. Schade gez. i.V. Jacob 16.09.2013
M. Leskovar
Datum: Stuttgart, 16.09.2013 29.05.2015

Genehmigu
Datum

Planungsrechtliche Zulassungsentscheidung
erteilt am 14. Juli 2016
59190-591ppw/018-2300#001
Eisenbahn-Bundesamt,
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Im Auftrag
Runge
Unterschrift

Ersatz für Plan-Nr. Phase Index
Ersetzt durch Plan-Nr.

Anlage Planfeststellungsunterlagen
Anlage 7.3.2
Blatt 2 A von 8

M:\1718\2\G\Planfeststellung\Trennung_1-3_a\A-07-Bauwerksplaene\A 7-3\A 7-3-2\3103PR2T-a.DWG