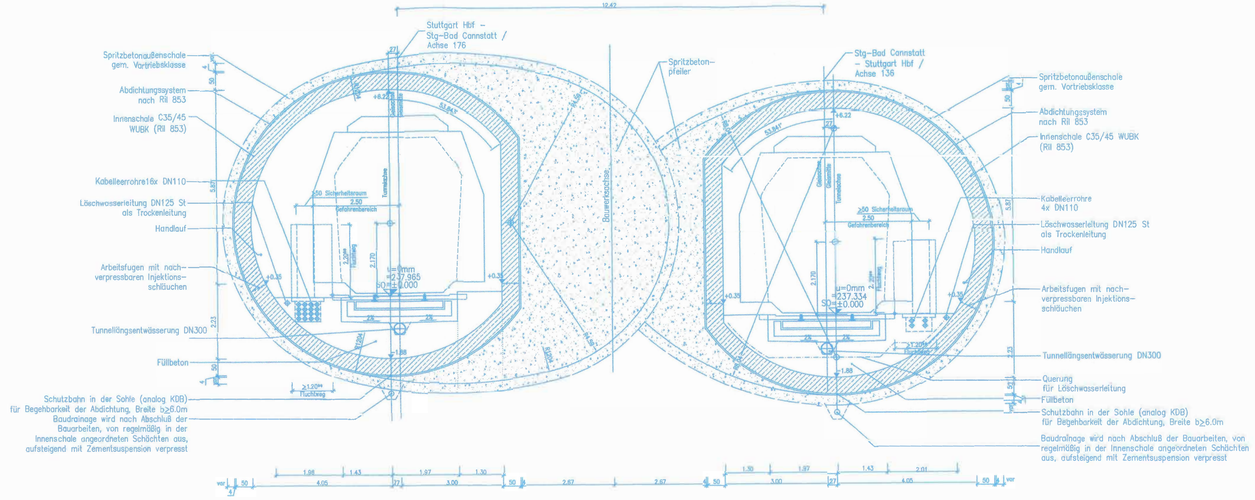
Tunnel Fernbahn, Offene Bauweise
Gleisabstand 7,40 – 12,42 m

Überhöhung u= –31mm
Längsneigung I= 4 bis 12,388 ‰

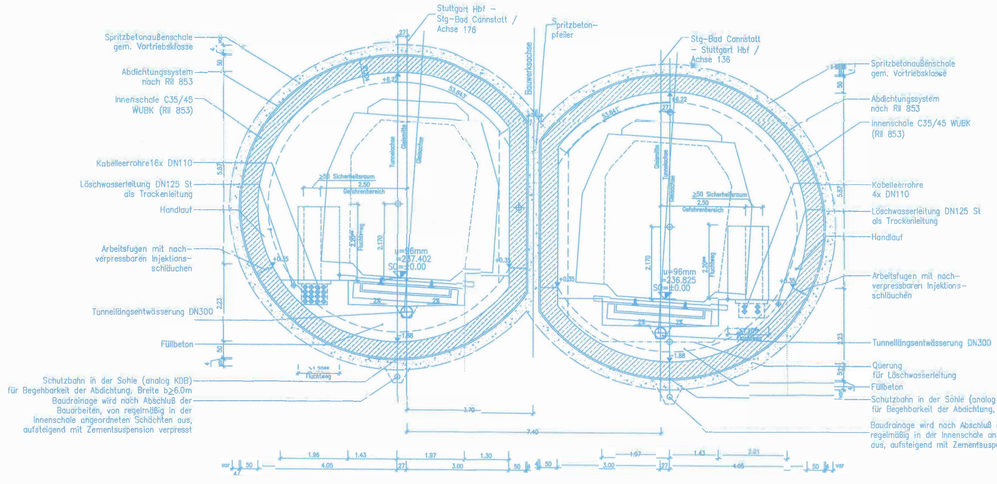
Linienführung: Übergangsbogen (von Rechtsbogen), Gerade, Übergangsbogen (auf Linksbogen)



Tunnel Fernbahn, Offene Bauweise
Gleisabstand 7,40 – 12,42 m

Überhöhung u= 150mm
Längsneigung I= 4 bis 12,388 ‰

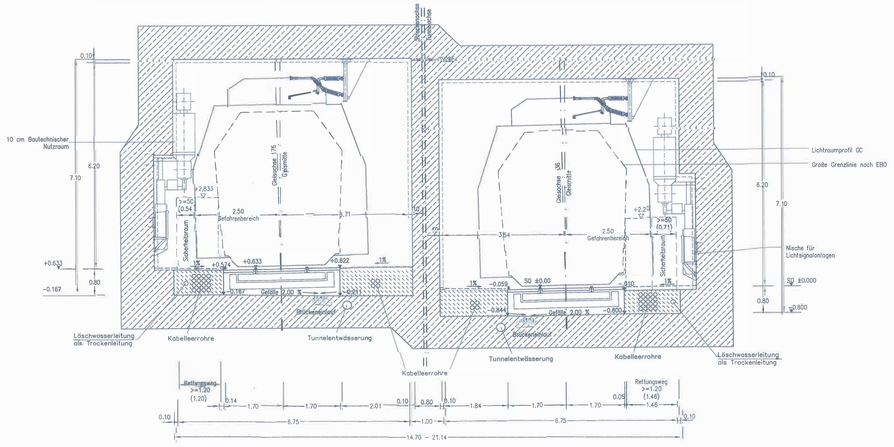
Linienführung: Übergangsbogen (von Rechtsbogen), Gerade, Übergangsbogen (auf Linksbogen)



Tunnel Fernbahn, Offene Bauweise
Gleisabstand 8,25 – 14,49 m
12,42

Überhöhung u= –31mm
Längsneigung I= 4 bis 12,388 ‰

Linienführung: Übergangsbogen (von Rechtsbogen), Gerade, Übergangsbogen (auf Linksbogen)



QUERSCHNITTSPARAMETER:
ENTWURFSGESCHWINDIGKEIT
– v_k <=160km/h

OBERBAUFORM
– Feste Fahrbahn; befahrbar

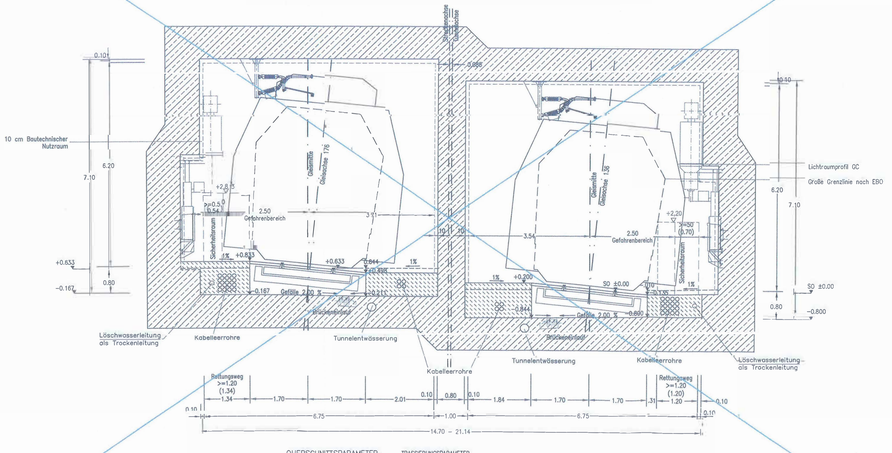
TRASSIERUNGSPARAMETER
– Linienführung: Übergangsbogen (von Rechtsbogen), Gerade, Übergangsbogen (auf Linksbogen)
– Überhöhung u= 150mm
– Längsneigung I= 4 bis 12,388‰

SONSTIGE PARAMETER
– Oberleitung: Standardoberleitung mit Doppelfahrdraht, modifiziert
– Rechteckquerschnitt: 2x6,95m x 7,10m – 2x10,17m x 7,10m
– Querschnittsfläche über SO: A = 2x43,785m² – 2x64,070m²

Tunnel Fernbahn, Offene Bauweise
Gleisabstand 8,25 – 14,49 m

Überhöhung u= 150mm
Längsneigung I= 4 bis 12,388 ‰

Linienführung: Übergangsbogen (von Rechtsbogen), Gerade, Übergangsbogen (auf Linksbogen)



QUERSCHNITTSPARAMETER:
ENTWURFSGESCHWINDIGKEIT
– v_k <=160km/h

OBERBAUFORM
– Feste Fahrbahn; befahrbar

TRASSIERUNGSPARAMETER
– Linienführung: Übergangsbogen (von Rechtsbogen), Gerade, Übergangsbogen (auf Linksbogen)
– Überhöhung u= 150mm
– Längsneigung I= 4 bis 12,388‰

SONSTIGE PARAMETER
– Oberleitung: Standardoberleitung mit Doppelfahrdraht, modifiziert
– Rechteckquerschnitt: 2x6,95m x 7,10m – 2x10,17m x 7,10m
– Querschnittsfläche über SO: A = 2x43,785m² – 2x64,070m²

Planänderung gezeichnet von:
WBI Prof. Dr.-Ing. W. Wittke-Berstecke Ingenieure für Grundbau und Felsbau GmbH
Worldwide Engineering
im Technologiepark 3 / 65468 Weiterstadt / www.wbi-worldwide.de

Planung ofl. nach Änderungsverfahren nicht mehr aktuell — Planung gemäß Änderungsverfahren bergm. Bauweise Ehrenstrecke

Stuttgart 21 — DB

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

Planfeststellungsabschnitt 1.5 Zuführung Feuerbach/Bad Cannstatt – Generalplanung
Bau-km -1.0-90.340 bis Bau-km -0.4 +42.000 / Stat. -4.5-94.359 bis Bau-km -0.4/-42.000

Geographische Codierung	Bestandsnetzbezeichnung	Organisatorische Codierung
h h k k x x x x	4 7 1 5 X X X X	P L G 0 1 0 0
Km/Km Quadrant Meßtischblatt	Km/Km Km/Km	Planer Planungsabschnitt Laufende Nummer

Aufraggeber: DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Büro Wendlingen, Hauptstätter Straße 161, 70174 Stuttgart, Tel. 0711/9223-0, Fax. 0711/9223-160

Projektsteuerung: DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Büro Stuttgart, Hauptstätter Straße 161, 70174 Stuttgart, Tel. 0711/9223-0, Fax. 0711/9223-160

Planer – Ingenieurgemeinschaft: SUP GmbH Stuttgart, Pfl. 1.5 INGEMAR BERG TÖNGES Jacob Grassmann Straße 8, 70178 Stuttgart, Tel. 0711/16 15-0, Fax. 0711/16 15-100; SSF Ingenieure AG, München, Tel. 089/54 82 94-0, Fax. 089/54 82 94-94; Prof. Dr.-Ing. W. Wittke-Berstecke Ingenieure für Grundbau und Felsbau GmbH, Weiterstadt, Tel. 06150/9 12 00-0, Fax. 06150/9 12 00-10

Stuttgart, den 17.02.97

Regelquerschnitt

Tunnel, zweigleisig, offene-/bergm. Bauweise (Kreuzungsbauwerk Demerzenstr.) (Fernbahn)
Str. 4715 Stg-Bad Cannstatt – Stuttgart Hbf, Stat. -35-60,542 bis -52-97,019

Maßstab: 1:50

Gezeichnet: 3/02 Geprüft: (SS)
Bearbeitet: 12/02 Genehmigt: (SS)

Freigegeben DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Datum: 08.MAR.2016

Anlage 6.2
Blatt 5A von 7

Planungsrechtliche Zulassungsentscheidung erteilt am 10. Februar 2017 durch das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Im Auftrag