



QUERSCHNITTPARAMETER
 ENTWURFSGESCHWINDIGKEIT
 $v_e \leq 120 \text{ km/h}$ ($v_e = 80 \text{ km/h}$)
 OBERBAUFORM
 - Schwelle/Schotter

TRASSIERUNGSPARAMETER
 - Überhöhung $u = 0 \text{ mm}$
 - Längsneigung $l = 40 \text{ ‰}$ ($l = 20,478 - 17,222 \text{ ‰}$)
 SONSTIGE PARAMETER
 - Oberleitung Standardoberleitung mit Doppelfahrdraht, Bereich Streckentrennung
 $5,00 \text{ m} \times 6,54 \text{ m}$
 - Querschnittsfläche über SO $A = 29,20 \text{ m}^2$

QUERSCHNITTPARAMETER
 ENTWURFSGESCHWINDIGKEIT
 $v_e \leq 120 \text{ km/h}$ ($v_e = 80 \text{ km/h}$)
 OBERBAUFORM
 - Schwelle/Schotter

TRASSIERUNGSPARAMETER
 - Gleisabstand $6,14 \text{ m} - 6,82 \text{ m}$
 - Überhöhung Gleisachse 311 $u = 0 \text{ mm}$
 Gleisachse 312 $u = 150 \text{ mm}$ ($u = 50 \text{ mm}$)
 (Gleisachse 311 $l = 24,028 - 20,705 \text{ ‰}$)
 (Gleisachse 312 $l = 22,967 - 19,680 \text{ ‰}$)
 - Längsneigung $l = 40 \text{ ‰}$
 - Gleisradius $R \geq 250 \text{ m}$
 SONSTIGE PARAMETER
 - Oberleitung Standardoberleitung mit Doppelfahrdraht, Bereich Streckentrennung
 $12,14 \text{ m} \times 6,63 \text{ m} < 12,82 \text{ m} \times 6,64 \text{ m}$
 - Rechteckquerschnitt $A = 71,99 \text{ m}^2 < 76,02 \text{ m}^2$
 - Querschnittsfläche über SO

QUERSCHNITTPARAMETER
 ENTWURFSGESCHWINDIGKEIT
 $v_e \leq 120 \text{ km/h}$ ($v_e = 80 \text{ km/h}$)
 OBERBAUFORM
 - Schwelle/Schotter

TRASSIERUNGSPARAMETER
 - Überhöhung $u = 150 \text{ mm}$ (beidseitig) ($u = 50 \text{ mm}$)
 - Längsneigung $l = 40 \text{ ‰}$ ($l = 19,555 - 16,220 \text{ ‰}$)
 - Gleisradius $R \geq 250 \text{ m}$
 SONSTIGE PARAMETER
 - Oberleitung Standardoberleitung mit Doppelfahrdraht, Bereich Streckentrennung
 $5,37 \text{ m} \times 6,54 \text{ m}$
 - Rechteckquerschnitt $A = 31,36 \text{ m}^2$
 - Querschnittsfläche über SO

1) Für Überhöhung $u > 0$, Nachspannung, Streckentrenner, Weichen und Streckentrennung sind größere Tunnelhöhen gemäß RII 997.0101, Anhang 1 erforderlich.
 2) Für Nachspannvorrichtungen und Schalter müssen zusätzliche Räume gemäß RII 997.0101, Anhang 1 vorgesehen werden.

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 -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 | I | v
 Blattschnittcodierung: 4 | 8 | 0 | 5 | X | X | X | X | X | X
 Organisorische Codierung: P | I | s | q | V | R | 6 | 1 | 0 | 0

Auftraggeber: DB Projekte Süd GmbH
 Projektsteuerung: Drees & Sommer
 Planer - bearbeitet im Auftrag der DB Projekte Süd GmbH: Planungsgemeinschaft SI/IBV für Stuttgart 21 PFA 1.5

Regelquerschnitt

Tunnel, offene Bauweise (Verzweigungsbauwerk Mittnachtstraße) (S-Bahn)
 Str. 4805 Stg Nord - Stuttgart Hbf (tief); Stat -1.8-86.100 bis -1.8-77.686

Datum: 12/02
 Name: Baltaci (SI)
 Bearbeiter: 12/02
 Name: Scharun (SI)

Maßstab: 1:50

Freigabe DB Projekte Süd GmbH
 gez. Ch. Lierhart

Datum: 2.03.2020

Ersatz für Plan-Nr. _____
 Ersetzt durch _____
 Plan-Nr. _____

Anlage Planfeststellungsunterlagen

Anlage 6.3
 Blatt 6A von 9

Planfestgestellt gem. § 18 Abs. 1 AEG iVm § 76 Abs. 3 VwVfG am 25.09.2020.
 Az. 591pa/015-2020#008
 Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
 Im Auftrag: Vogt