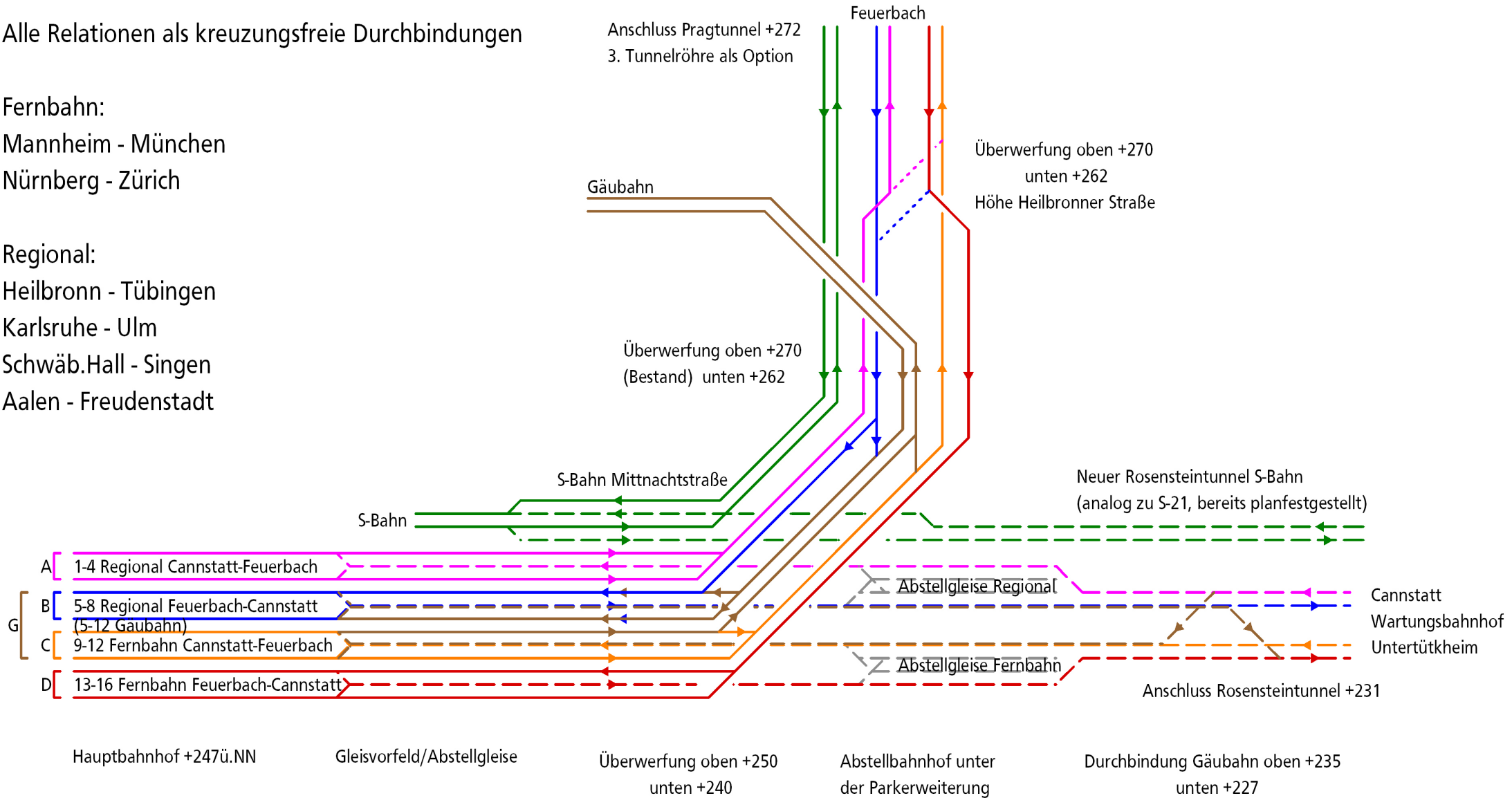


Alle Relationen als kreuzungsfreie Durchbindungen

Fernbahn:  
Mannheim - München  
Nürnberg - Zürich

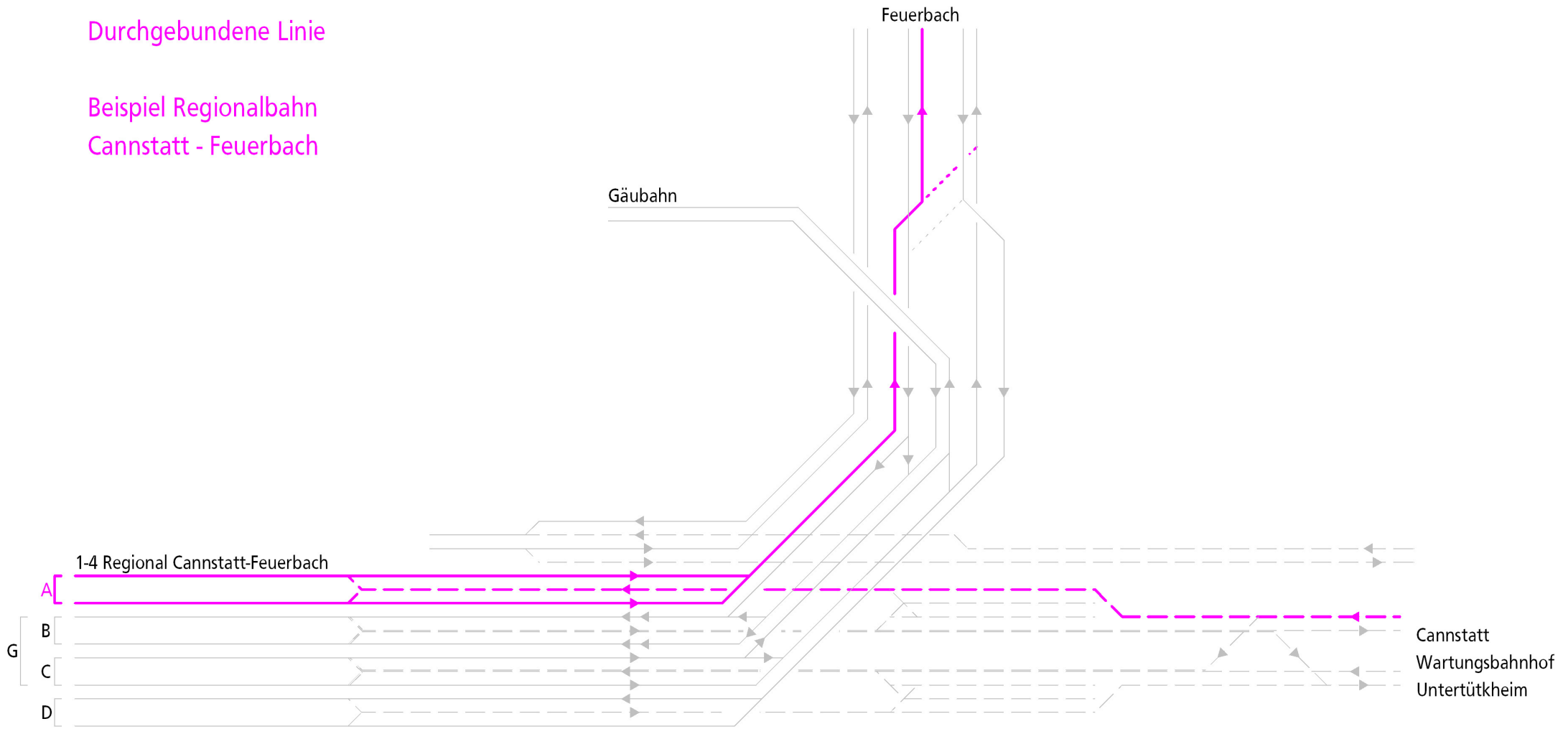
Regional:  
Heilbronn - Tübingen  
Karlsruhe - Ulm  
Schwäb.Hall - Singen  
Aalen - Freudenstadt



Nach unserer Untersuchung ließe sich das dargestellte Layout mit Steigungen von maximal 2,5% an die ursprüngliche Geländetopografie anpassen

Durchgebundene Linie

Beispiel Regionalbahn  
Cannstatt - Feuerbach



Durchgebundene Linie

Beispiel Gäubahn

Regionalverkehr

Rottweil - Schwäb. Hall

Freudenstadt - Aalen

Fernverkehr

Zürich - Nürnberg (-Berlin)

Feuerbach

Gäubahn

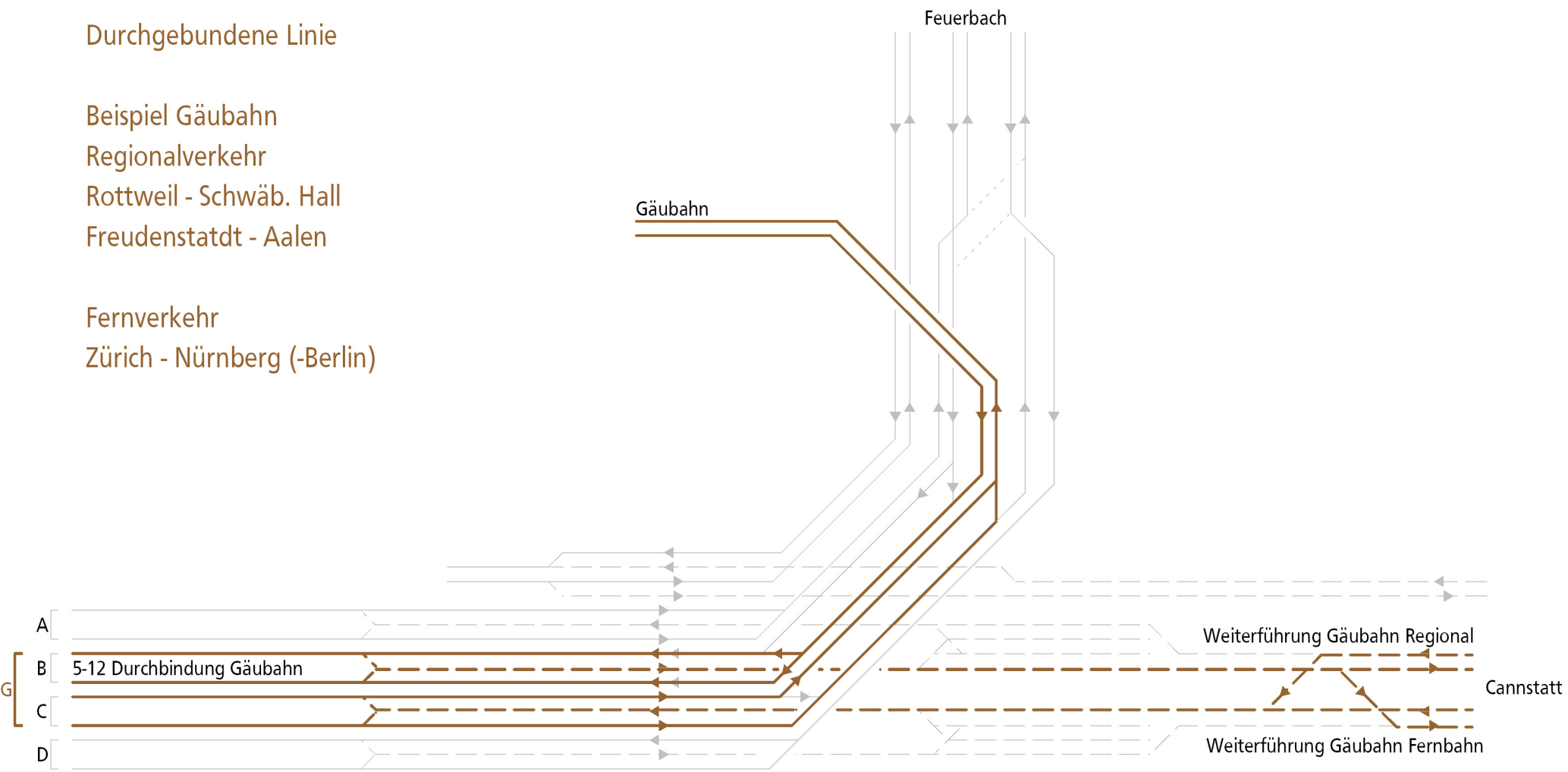
A  
B  
C  
D

5-12 Durchbindung Gäubahn

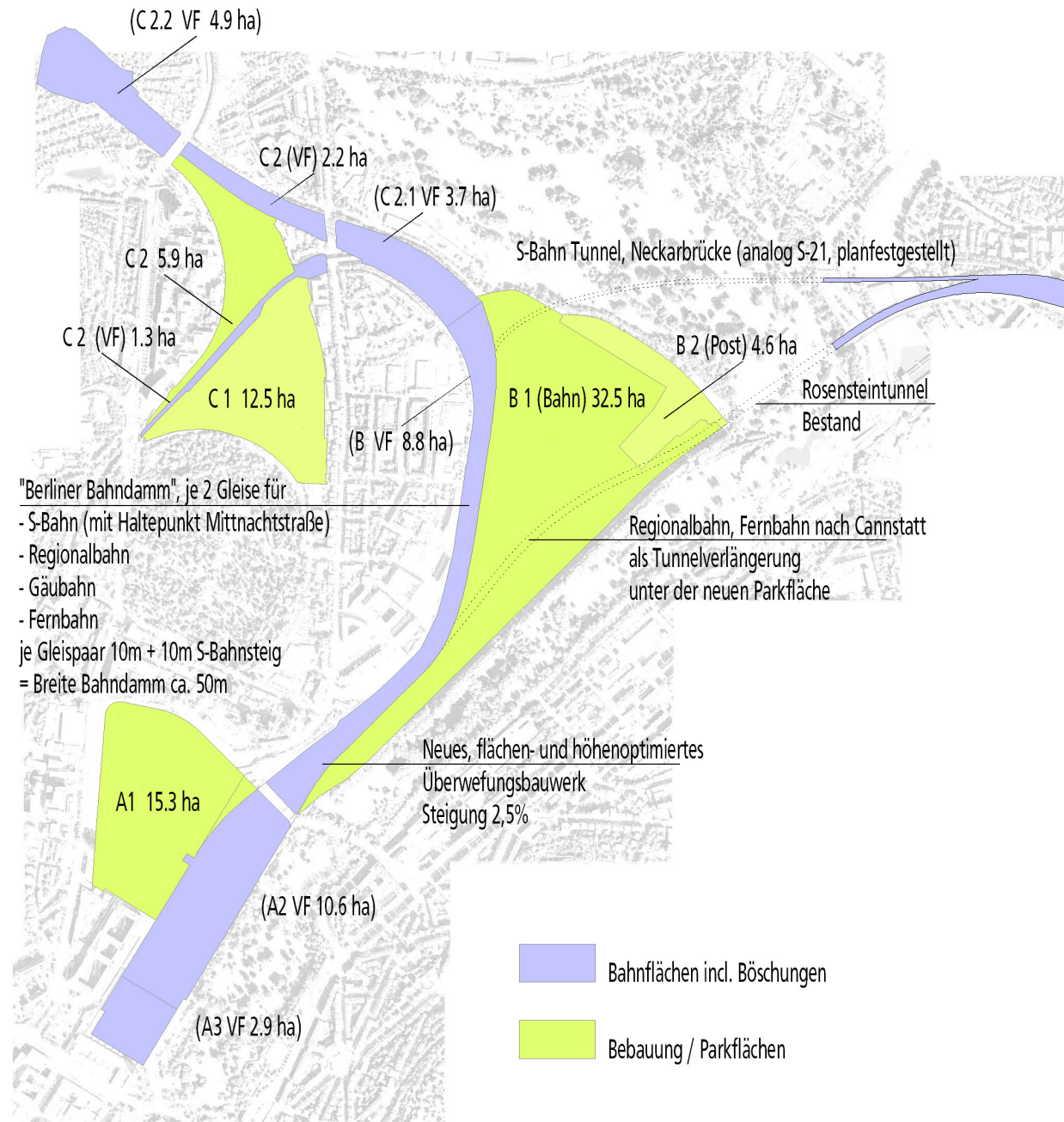
Weiterführung Gäubahn Regional

Cannstatt

Weiterführung Gäubahn Fernbahn



# K-21 Flächenlayout Variante B



### Flächenvergleich S-21 und Variante K-21 in ha (Variante B)

Teilgebiet	Flächen (ha)				Anteil freierwender Fläche von K-21	Überschuss an Bahnlfl.von K-21 (ha)	
	kommuniziert S-21	ermittelt S-21		Variante B K-21			
		Fläche	Bahnlfläche	Fläche			Bahnlfläche
A1	16	15,3		15,3	100%		
A2	11	10,6		10,6		10,6	
A3	2	2,8		2,8		2,8	
<b>A</b>	<b>29</b>	<b>28,7</b>	<b>0</b>	<b>15,3</b>	<b>53%</b>	<b>13,4</b>	
B-Bahn		40		32,5	81%		
B-Post		4,6		4,6	100%		
B-VF			1,3			7,5	
<b>B</b>	<b>48</b>	<b>44,6</b>	<b>1,3</b>	<b>37,1</b>	<b>83%</b>	<b>7,5</b>	
C1	13	12,5		12,5	100%		
C2	10	8,6		5,9	69%		
C2-VF			0,8			2,7	
C2.1	4	2,3			0%		
C2.1-VF			1,4			2,3	
C2.2	5		4,9			4,9	
<b>C</b>	<b>32</b>	<b>23,4</b>	<b>7,1</b>	<b>18,4</b>	<b>79%</b>	<b>5</b>	
<b>Summe A-C</b>	<b>109</b>	<b>96,7</b>	<b>8,4</b>	<b>70,8</b>	<b>73%</b>	<b>25,9</b>	

Variante B:

Neubau des Bahndamms am Nordbahnhofviertel, "Berliner Bahndamm"

Sukzessiver Neubau des Überwerfungsbauwerks anstatt Sanierung unter rollendem Rad

Zulaufstrecken Richtung Cannstatt unter der Parkerweiterung