



**Legende :**

**Untergroundverhältnisse :**

- Auffüllung Quarztr. (A/Q)
- Untere Bunte Mergel (kmSu)
- Schiffenstein (km2)
- Estherien-schichten (km1ES)
- Mittlerer Gips-horizont (km1MGH)
- Bleiglanzbank-schichten (km1BB)
- Dunkelrote Mergel (km1DRM)
- Bochlinger Horizont (km1BH)
- Grundgips-schichten (km1GG)
- Lattenkeuper (ku)
- Oberer Muschelkalk (mo)

**Bohrungen :**

- BK 5.5/3 Bohrung des 3. EKPs, Phase 1
- BK 5.5/1 Bohrung des 4. EKPs, Phase 1
- BK 11/131 Bohrung des 4. EKPs, Phase 2-4
- BK 5.5/20 Bohrung des 5. EKPs, Höhe Bohrmaspunkt Abstand zur Achse

**Other symbols:**

- Filterbohrung der Grundwassermeßstellen
- Grundwasserstände in der Grundwassermeßstellen
- Grundwasserstand in den Bleiglanzbank-schichten
- Grundwasserstand im Bochlinger Horizont
- Grundwasserspiegel Quarztr.
- Druckspiegel Schiffs-schiefer/ Estherien-schichten
- Druckspiegel Mittlerer Gips-horizont
- Druckspiegel Bleiglanz-schicht
- Druckspiegel Dunkelrote Mergel
- Druckspiegel Bochlinger Horizont
- Druckspiegel Grenzablomit
- Druckspiegel Oberer Lattenkeuper
- Druckspiegel Oberer Muschelkalk
- Mineralwasser-aquifer

**Tunnelbauwerk :**

- SOK

**Other symbols:**

- 7+Y+7+Y Auskragungshoriz. (MUG)
- 7+A+7+A Anhydropiegel
- Störung (vermutet)

## Projektbeschreibung

Das Gesamtprojekt umfasst die Umwandlung des Kopfbahnhofs in einen 8-gleisigen, tiefer liegenden Durchgangsbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr. Gegenüber der bisherigen Lage des Hauptbahnhofs wird der künftige Hauptbahnhof um ca. 90 Grad gedreht. Er wird Zulaufstrecken aus Richtung Feuerbach, Bad Cannstatt, Ober- und Untertürkheim sowie der Filderebene unterirdisch angebunden. Der Tunnel Feuerbach beginnt im Haltepunkt Feuerbach, hierzu wird auf Höhe der Borsigstraße die von Mannheim kommende Fernbahnstrecke abgesenkt. Über ein neu zu erstellendes Trogbauwerk, einen Tunnel in Deckelbauweise und nach bergmännischer Unterquerung der SSB- und S-Bahn-Gleise wird die Fernbahnzuführung zunächst in einem zweigleisigen, anschließend in zwei eingleisigen Tunnel zum neuen Durchgangsbahnhof geleitet.

Die Gesamtbaumaßnahme umfasst u.a. die folgenden Leistungen: Bauwerke in offener Bauweise: Stützwände; Personenunterführung; Rettungszufahrt; Trogbauwerk; Deckelbauweise; Bauwerke in bergmännischer Bauweise: Zugangsstollen Prag (L = 319 m); Verzweigungsbauwerk Feuerbach (zweigleisig; 320 m); zwei eingleisige Röhren des Bahntunnels (1 x L = 2.449 m, 1 x L = 2.426 m); fünf Verbindungsbauwerke; bergmännische Unterführung der SSB- und S-Bahn-Gleise im Rechteckprofil im Schutze einer Bohrpfehlwand sowie einer DSV-Voraussicherung.

### Auftraggeber:

Arge Tunnel Feuerbach

### Leistungen M+H:

Ausführungsplanung  
Planungskoordination

## Geologie

Der Tunnel durchörtert – auf einer Länge von ca. 1,6 km – quellfähige und nicht quellfähige Schichten von Gipskeuper, wobei der quellfähige Keuper in sogenannten Anhydritlinsen ansteht.

## Technische Daten

Bahntunnel

Tunnellänge: OBW: 451 m  
BBW: 2.449 m/2.426 m

Ausbruchsvolumen: 475.000 m<sup>3</sup>

Maximale Überdeckung: 150 m

Minimale Überdeckung: 10 m

Bauverfahren: Spritzbetonbauweise (Spreng-/Baggervortrieb)

Vortriebssicherung: Rohrschirme, Anker, Ausbaubögen,  
Spritzbeton, Spieße

