



### Legende :

<b>Untergroundverhältnisse :</b>	<b>Bohrungen :</b>
Auffüllung Quarztr. (A/Q)	Bohrung des 3. EKPs, Phase 1
Untere Bunte Mergel (kmSu)	Bohrung des 4. EKPs, Phase 1
Schiffenstein (km2)	Bohrung des 4. EKPs, Phase 2-4
Estherienschiefer (km1ES)	Bohrung des 5. EKPs, Höhe Bohrstandpunkt Anstieg zur Achse
Mittlerer Gipsphosphor (km1MGH)	Filterbohrung der Grundwassermeßstellen
Bleiglanzbankschichten (km1BB)	Grundwasserstände in der Grundwassermeßstellen
Dunkelrot Mergel (km1DRM)	Grundwasserstand in den Bleiglanzbankschichten
Bochlinger Horizont (km1BH)	Grundwasserstand im Bochlinger Horizont
Grundgipschichten (km1GG)	Grundwasserspiegel Quarztr.
Lattenkeuper (ku)	Druckspiegel Schiffschiefer/ Estherienschiefer
Oberer Muschelkalk (mo)	Druckspiegel Mittlerer Gipsphosphor
7-+Y-+7-+Y Auskragungshoriz. (MUG)	Druckspiegel Bleiglanzschicht
7-+A-+7-+A Anhydritspiegel	Druckspiegel Dunkelrot Mergel
Störung (vermutet)	Druckspiegel Bochlinger Horizont
<b>Tunnelbauwerk :</b>	Druckspiegel Grenzablomit
SOK	Druckspiegel Oberer Lattenkeuper
	Druckspiegel Oberer Muschelkalk
	Druckspiegel Mineralwasserzoofer

## 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 Bohrpfahlwand 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 m³
- Maximale Überdeckung: 150 m
- Minimale Überdeckung: 10 m
- Bauverfahren: Spritzbetonbauweise (Spreng-/Baggervortrieb)
- Vortriebssicherung: Rohrschirme, Anker, Ausbaubögen, Spritzbeton, Spieße

