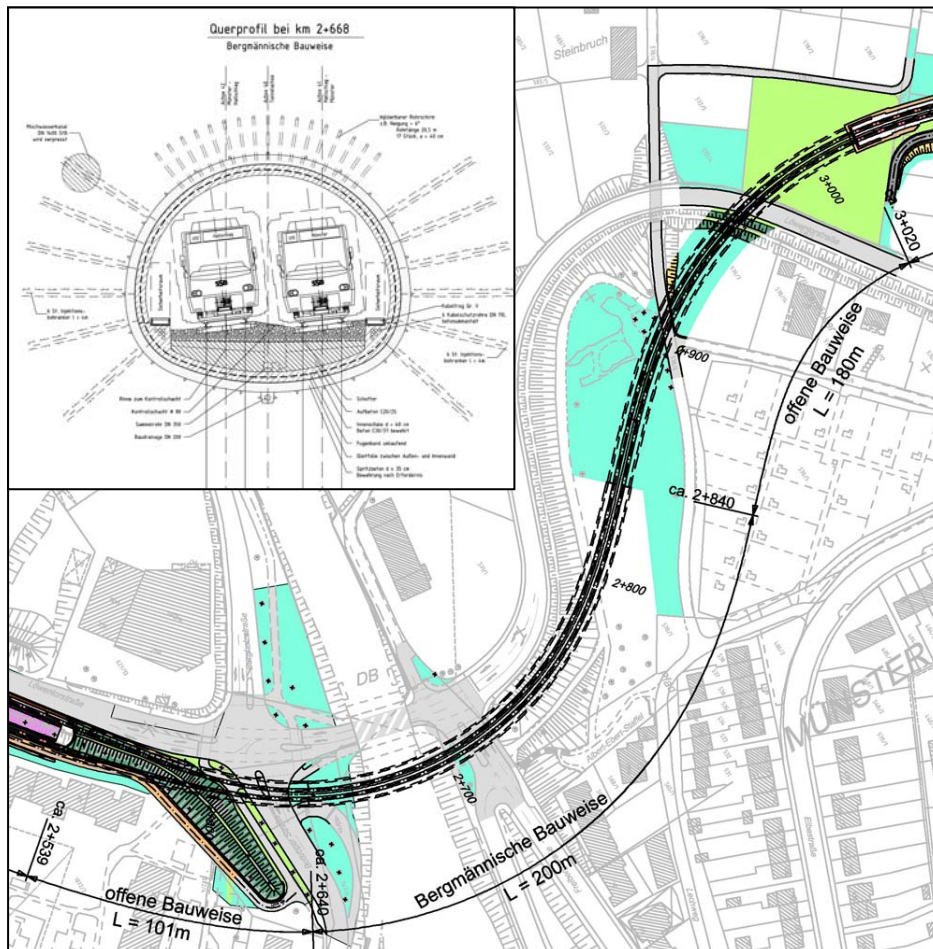


Charakteristische Angaben:

- Tunnel offene Bauweise (Rechteckrahmen), L = 281 m, lichte Weite 8,74 m (Regel) bis 11,50 m (Aufweitung Haltestelle), lichte Höhe 4,90 m
- Tunnel in bergmännischer Bauweise (Maulprofil 71 m²) L = 200 m, lichte Weite 9,00 m, Firsthöhe 5,43 m



Aufgabenstellung:

Die Trasse der U 12 verläuft von einer Geländestufe auf einer Zwangsgradienten mit einem Gefälle von ca. 70 %o hinunter zum Neckartal, welches sie über die bestehende Aubrücke überquert. Im Verlauf der Streckenführung werden offene Trogbauwerke infolge der Tieflage neben der bestehenden Löwentorstraße benötigt, im weiteren Verlauf muss eine bestehende Eisenbahnüberführung und der Bahnhof Münster in Randlage bergmännisch unterquert werden. Vor Erreichen der Aubrücke sind Tunnelabschnitte in offener Bauweise erforderlich. Die Unterführung der Eisenbahnbrücke und der Gleisanlagen ist wegen der Geologie (reine Auffüllungen) und wegen den Eisenbahnanlagen (Setzungen, unterirdisches Abschneiden von verbliebenen alten Verbauträgern) tunnelbautechnisch sehr anspruchsvoll. Die Kernstrecke der bergmännischen Unterführung wird daher mit Ulmenstollen und Injektionsrohrschirm aufgeföhren, die Strecken außerhalb der Bahngleise mit Ulmenstollen ohne Rohrschirm.

Auftraggeber:

**Landeshauptstadt
Stuttgart
Hohe Straße 25
70176 Stuttgart**

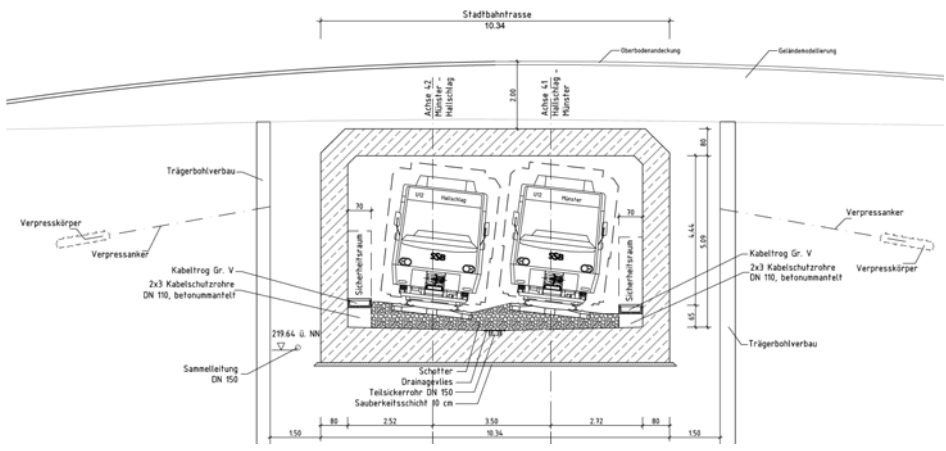
**Planungszeit:
seit 2000**

**Investitionssumme:
40,0 Mio. €**

Leistungen:

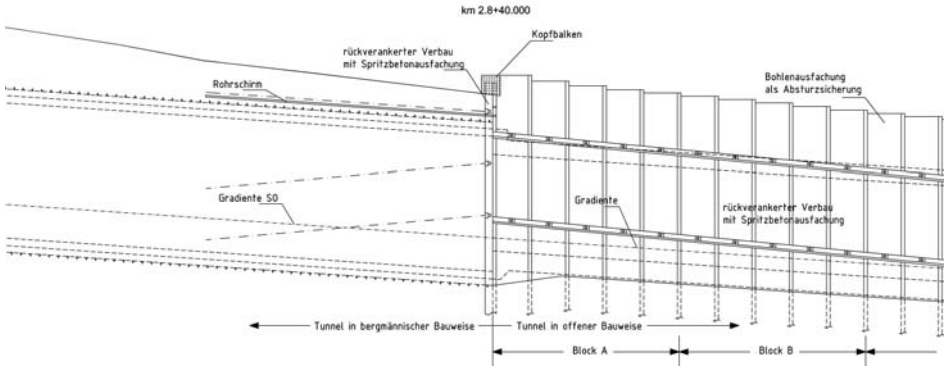
- Vorentwurfsplanung
- Entwurfsplanung
- Planfeststellung
- Umweltplanung
- Schall- und Erschütterungsgutachten
- Baugrunduntersuchung
- Tunnelbautechnisches Gutachten

Querprofil bei km 3+010
Offene Bauweise



Schwierig gestalten sich auch die Verhältnisse bei der Start- und Zielbaugrube. Wegen der geringen Überdeckung müssen die Start- und Zielstrecken mit aus der Start- bzw. Zielbaugrube heraus erstellten Injektionsrohrschirmen gesichert werden.

Startbaugrube



Zielbaugrube

