

Innovative Lösungen zur Erzielung der Dichtigkeit bei Start- und Zielsituationen beim Schildvortrieb

N. Mörchen¹⁾, J. Schmidt¹⁾, J. Schwarz²⁾,

¹⁾**DYWIDAG Bau GmbH, München**

²⁾**Universität der Bundeswehr München**

Zusammenfassung

Der City-Tunnel Leipzig besteht aus zwei 2,30 km langen Tunnelröhren, die den Haltepunkt Bayerischer Bahnhof mit dem Hauptbahnhof verbinden und über die Haltepunkte Wilhelm-Leuschner-Platz (WLP) und Markt führen. Die Haltepunkte werden – mit Ausnahme des Bayerischen Bahnhofs – in Deckelbauweise erstellt. Die in bergmännischer Bauweise herzustellenden Strecken werden als zwei eingleisige Tunnelröhren nacheinander mit einer Schildvortriebsmaschine (Außendurchmesser $d = 9,0$ m) mit flüssigkeitsgestützter Ortsbrust und Stahlbetontübbingausbau aufgeföhren.

Der Tunnelvortrieb erfolgt unterhalb des Grundwassers und bedingt die Forderung, dass die gesamte Tunnelröhre bis zum Start- bzw. Zielschacht jederzeit und an jeder Stelle dicht ist. Kritisch zu betrachten sind dabei alle Schnittstellen wie Ortsbrust, Schildschwanzdichtung, Tübbingfugen und insbesondere die Dichtung der Schildmaschine an den Start- bzw. Zielschacht während des Start- bzw. Zielvorganges. Im Text werden die Start- und Zielvorgänge an den einzelnen Haltepunkten aufgezeigt.