

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Schwarz et al

**Zusammenfassung des Vortrags auf der Tunnelbaufachtagung der BG,
Bad Hoenf, 31.01.-02.02.2007**

Der City Tunnel Leipzig: Sicherheitsaspekte beim Tunnelvortrieb

Schon seit Ende des 19. Jahrhunderts gibt es die Idee eines Eisenbahntunnels durch die Leipziger Innenstadt. Beim Bau des Leipziger Hauptbahnhofes 1915 wurde sogar ein Bahnhof für eine spätere U-Bahn integriert. Aber erst nach der deutschen Wiedervereinigung wurde das Projekt wieder aufgenommen und die Realisierung auf den Weg gebracht: 1996 wurde die S-Bahn Tunnel GmbH gegründet, am 19. Mai 2000 der Planfeststellungsbeschluss gefasst.

Das gesamte Projekt wird in 3 Baulosen abgewickelt. Hier soll über das Kernstück, das Baulos B mit der Untertunnelung der Leipziger Innenstadt, berichtet werden. Die Realisierung des Projekts erfolgt unter der Bauherrenschaft der Deutsche Bahn AG, wobei der Freistaat Sachsen als verantwortlicher Bauherr die Rohbauarbeiten des Tunnels und der Stationen eigenständig unter Einbindung der „Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)“ abwickelt. Die Ausführung der Arbeiten erfolgt durch die ARGE CTL - Los B unter technischer Federführung der DYWIDAG Bau GmbH.

Die ca. 2,3 km lange Tunnelstrecke wird im Schildvortrieb aufgeföhren und verbindet den Haltepunkt „Bayerischer Bahnhof“ mit dem Hauptbahnhof und führt über die Haltepunkte „Wilhelm-Leuschner-Platz“ und „Markt“.

Im Zuge der Ausführungsplanung für den City-Tunnel Leipzig wurden neue Lösungen, insbesondere im Bereich der Start-/Zielsituationen, für einen sicheren Tunnelvortrieb umgesetzt. Dies erfolgte in konstruktiver Zusammenarbeit der ARGE, der Vertreter der Bauherrn (DEGES), Prüflingenieur (R. Maidl, IMM, Bochum) und Ausführungsplaner (TB DYWIDAG).

Die vollständige, veröffentlichte Fassung des Vortrags können Sie über den folgenden Link abrufen:

www.unibw.de/bauv8/veroeffentlichungen