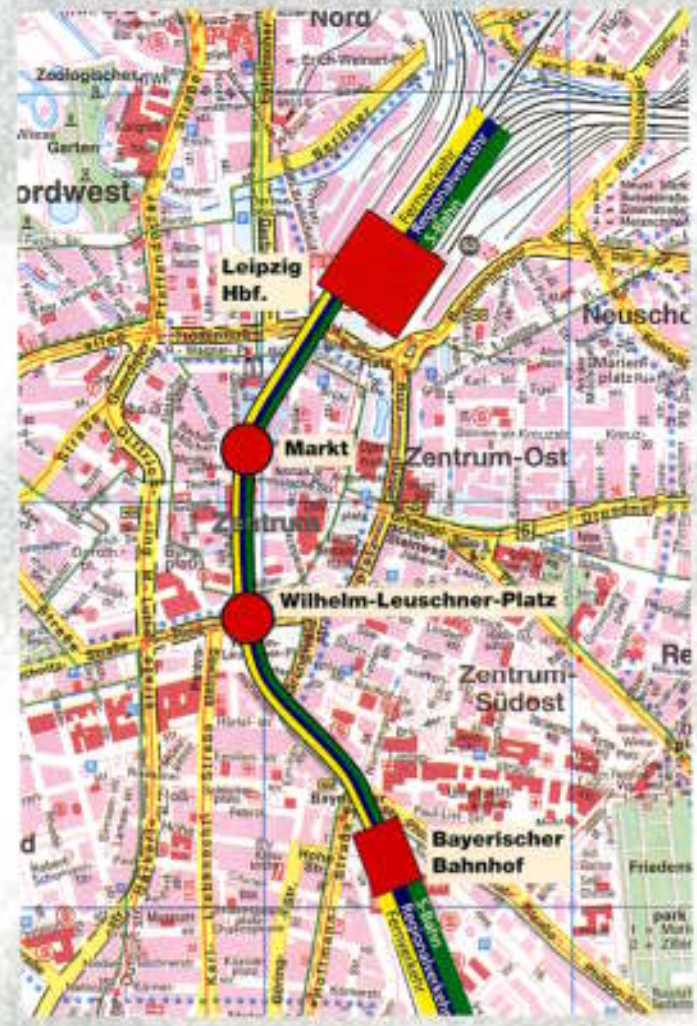




# 1 Wir informieren

über das Projekt  
»City-Tunnel Leipzig«  
– der Lückenschluß  
im Eisenbahnnetz



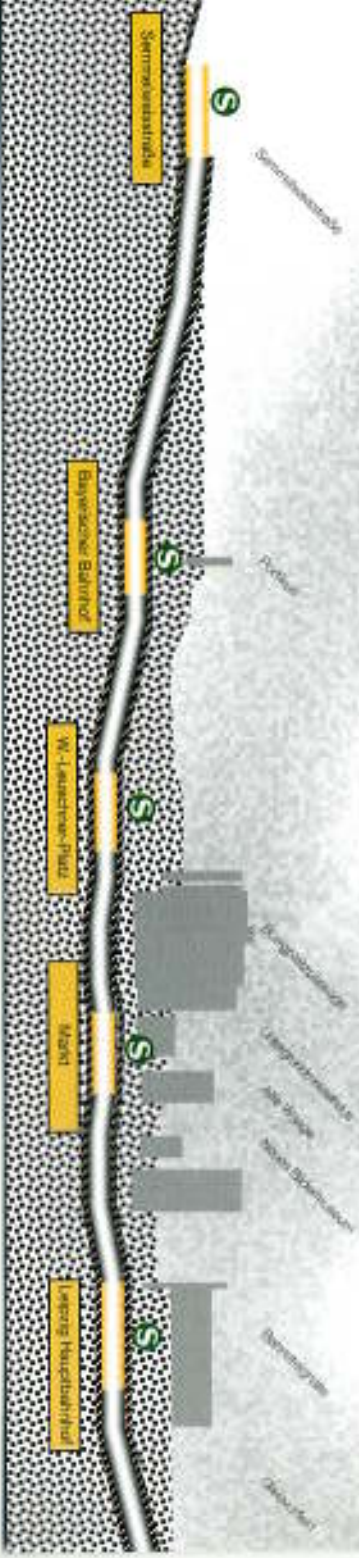
## S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH Planungsgesellschaft

Salzgäßchen 24  
04109 Leipzig  
Telefon: 0341-1 41 17-0  
Telefax: 0341-1 41 17-19  
E-mail: info@tunnel-leipzig.de  
www.tunnel-leipzig.de



## Infrastruktur ist Zukunft

Mit einem Hydraschild werden **zwei Tunnelröhren** aufgetrieben. Aller Voraussicht nach wird der Schild mit einem Durchmesser von 8,82 m am Bayerischen Bahnhof angesetzt und fährt in einer Tiefe von bis zu 25 m unter der Leipziger Innenstadt hindurch. Die einzelnen Stationen werden jeweils in offener Bauweise errichtet.





## Großer Gewinn für Stadt und Land

- Wir stärken die Stadt Leipzig in ihrer zentralen Funktion für den mitteleuropäischen Raum
- Wir verbinden den Flughafen, die Messe und die Innenstadt besser mit dem Raum Chemnitz, Hof, Zwickau und Dresden
- Wir steigern die Attraktivität des Leipziger Stadtzentrums gegenüber den Einrichtungen auf der »grünen Wiese«
- Wir vermeiden täglich rund 300.000 Pkw-km

Das Verkehrskonzept ist abgestimmt zwischen den Unternehmen des Bus-, Straßenbahn-, Stadtbahn-, S-Bahn-, Regional- und Fernverkehrs.

Das Projekt tragen hauptsächlich die EU, der Bund, der Freistaat Sachsen und die Deutsche Bahn AG.

## Bessere Eisenbahnverbindungen erhöhen die Attraktivität von Leipzig

- der Regionalverkehr verbindet die **Mittelzentren** Delitzsch, Grimma, Borna, Zeitz uvm. durch den City-Tunnel mit den Entwicklungsschwerpunkten der Stadt Leipzig

Gemäß einer Hochschulstudie werden während der Realisierung ca. 1.000 Arbeitsplätze auf Baustellen und ca. weitere 1.000 in der Zulieferindustrie geschaffen.

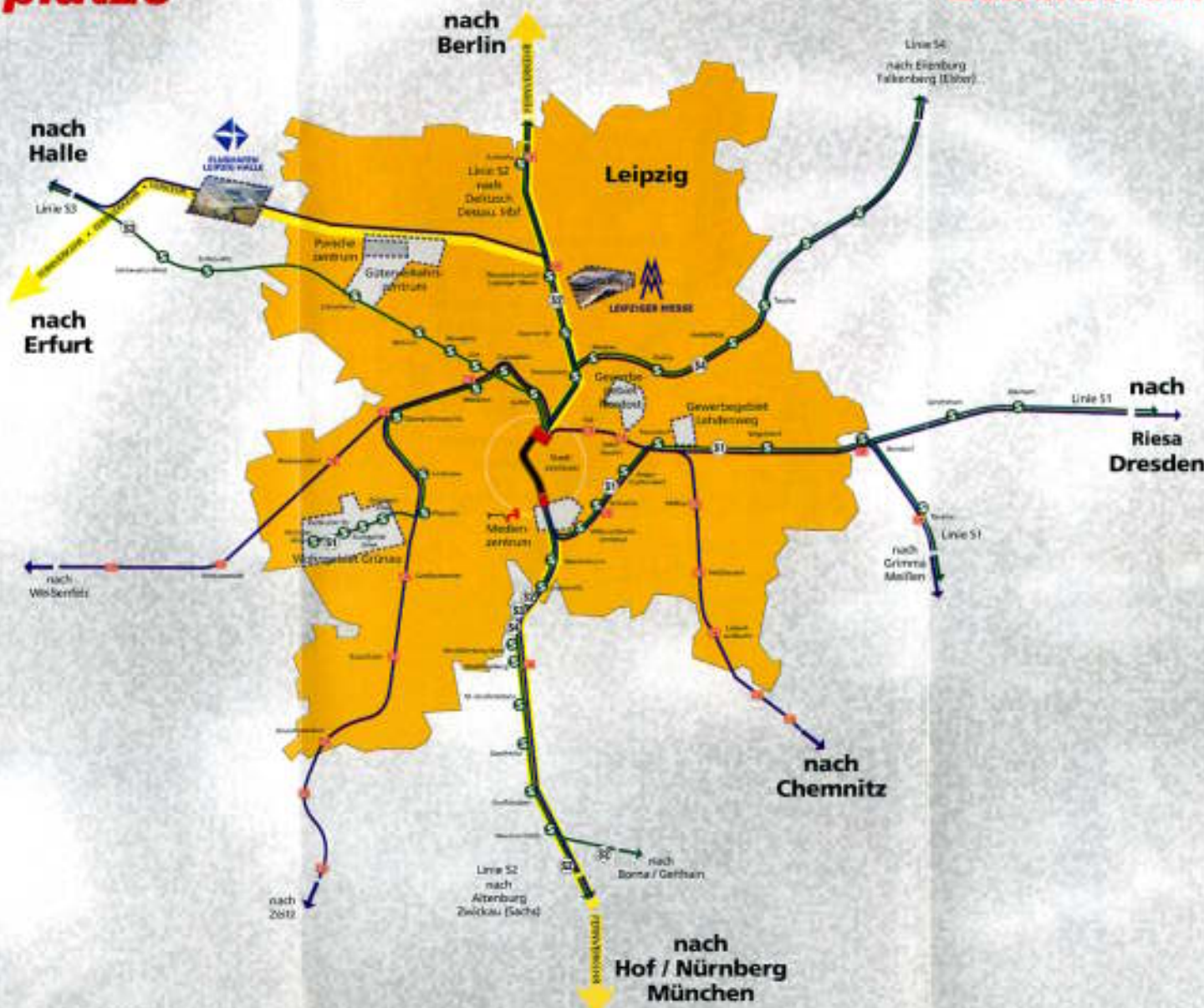
# Wir schaffen über 1000 Arbeitsplätze

## Langfristige Planung

- Erste Bauüberlegungen: 1913
- Zweite Bauüberlegungen: 1934
- Dritte Bauüberlegungen: 1970

Die jetzige Planung und Projektierung läuft seit 1996 unter der Schirmherrschaft der S-BahnTunnel Leipzig GmbH.

Bauherr: Deutsche Bahn AG  
Eigentümer: Deutsche Bahn AG



# Alle 2 min hält ein Zug in den Tunnelstationen

## 4 S-Bahnlinien mit kurzen Wegen in die Innenstadt

- S1** Mittlitz Aue – Leipzig-Stötteritz – Borsdorf
- S2** Delitzsch – Leipzig-Cornnewitz – Gaschwitz
- S3** Halle/Saale Hbf. – Leipzig-Cornnewitz – Markkleeberg
- S4** Eilenburg – Leipzig-Cornnewitz – Gaschwitz

- + Regionalverkehr
- + Fernverkehr

## Effiziente Investitionen

- Tunnel DM 795 Mio
- Netzergänzende Maßnahmen DM 120 Mio

## Zügige Realisierung

- Planfeststellungsbeschluss voraussichtlich im März 2000
- Bauzeit: 2000 bis 2006
- Inbetriebnahme: 2006/07

## Rationelle Bauweise

- Offene Bauweise der Stationen
- Tunnel mit Hydroschild



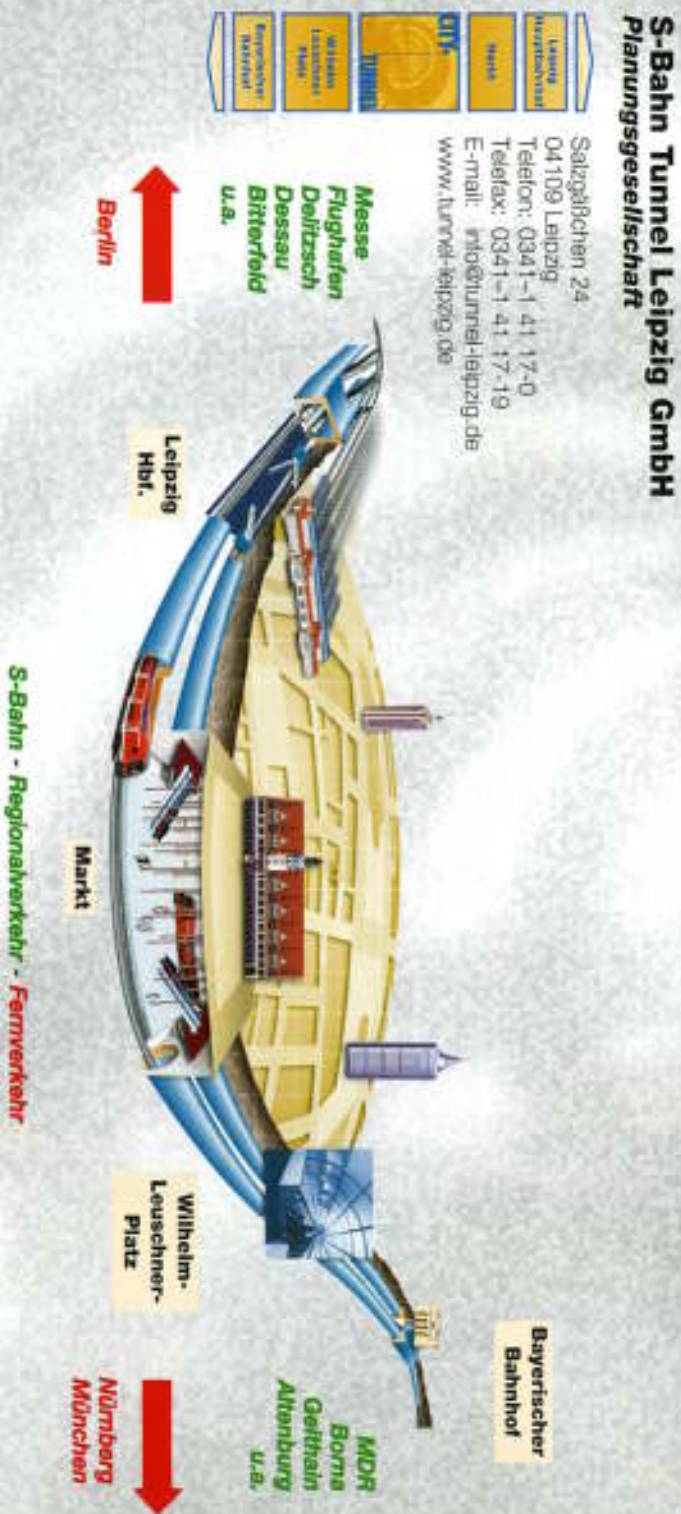
# Die Tunnelbohrmaschine



## Funktion des Hydroschildes

Für die in Leipzig anstehenden Böden im Grundwasser ist der Hydroschild besonders geeignet. Im Schutze des 6 cm starken Stahlmaterials kann der Vortrieb unabhängig von der Erdoberfläche erfolgen. Der Schildmantel stellt für den im Bau befindlichen Tunnel den vorderen, wasserdichten Abschluß dar, der die hohen Kräfte aus dem Erd- und Wasserdruck aufzunehmen hat. In der ganz vorne liegenden Abbaukammer wird das Erdreich mit einem großen Schneidrad von der sogenannten Ortsbrust gelöst. Die Ortsbrust wird mit einer besonderen Flüssigkeit, einer Suspension aus Wasser und dem Mineral Bentonit, geschützt. Das gelöste Erdreich wird über ein Rohrsystem zusammen mit der Stützflüssigkeit abtransportiert.

Die Stützflüssigkeit selbst wird über eine Zuleitung ständig ergänzt. In der Vortriebsphase presst sich der Schild mit den am fertigen Tunnel anliegenden Pressen entsprechend der Abbau- menge vorwärts. Mit Hilfe einer Aufstel- einheit, dem Erektor, wird jeweils nach beendeter Vortriebsakt ein neuer Tübbingring aufgestellt.



# 2 Wir realisieren

das Projekt  
»City-Tunnel Leipzig«  
– den Lückenschluß  
im Eisenbahnnetz



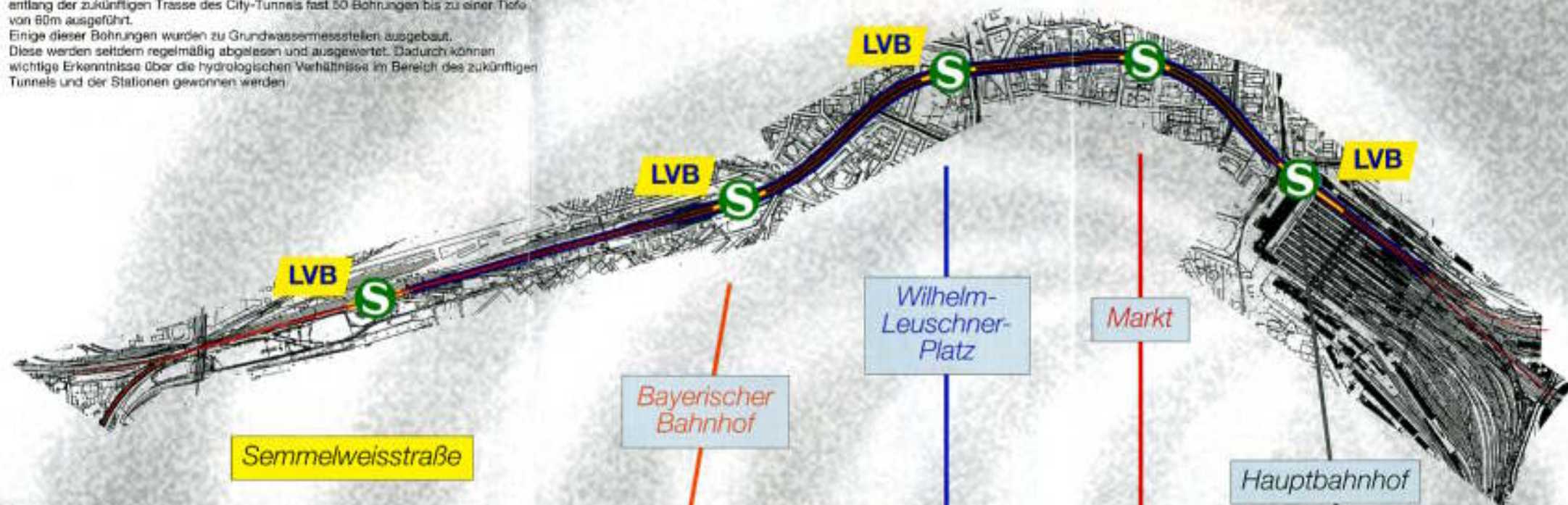
# City-Tunnel Leipzig

## Die Lage des Tunnels

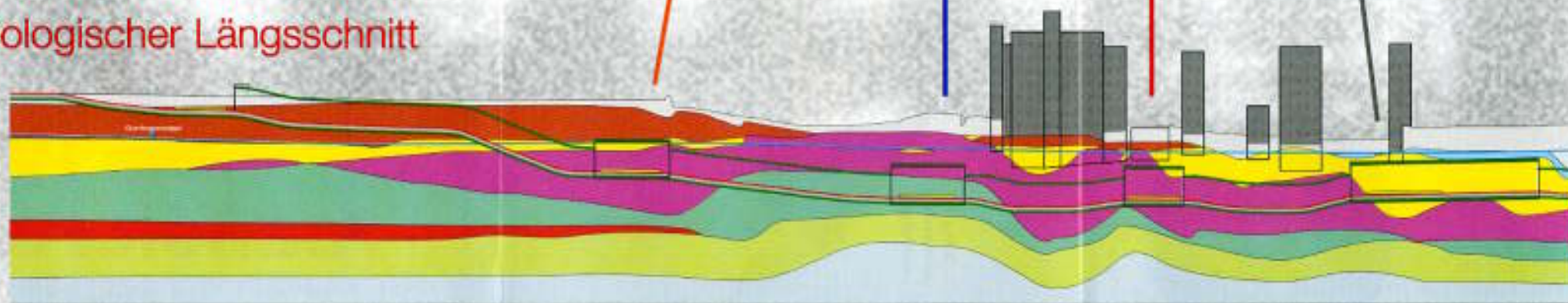
Im Zeitraum von 1997 bis 1998 wurden im Auftrag der S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH entlang der zukünftigen Trasse des City-Tunnels fast 50 Bohrungen bis zu einer Tiefe von 60m ausgeführt. Einige dieser Bohrungen wurden zu Grundwassermessstellen ausgebaut. Diese werden seitdem regelmäßig abgelesen und ausgewertet. Dadurch können wichtige Erkenntnisse über die hydrologischen Verhältnisse im Bereich des zukünftigen Tunnels und der Stationen gewonnen werden.

LVB

Umsteigemöglichkeiten von den neuen Stationen des Schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) zum kommunalen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV):



## Geologischer Längsschnitt



### Legende

- Auflüftung/Verkehrsweg
- Quaräre Geschiebemergel, Auenflur und Mäulen
- Fußschräbe
- Antike Schuff, teilweise teilweise mit Birkenschiefer
- Tierbacher Schichten (Mittelsand)
- Grüngrauer Schuff
- Graver Formsand mit Schuff
- Mäulenschuff
- Gaukonischuff



# LEIPZIG

## 3 Wir verbinden

über das Projekt  
»City-Tunnel Leipzig«  
das Zentrum mit der Stadt  
und Leipzig mit der Region



### S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH Planungsgesellschaft

Salzgäßchen 24  
04109 Leipzig  
Telefon: 0341-1 41 17-0  
Telefax: 0341-1 41 17-19  
E-mail: info@tunnel-leipzig.de  
www.tunnel-leipzig.de

## Bayerischer Bahnhof

- Die unterirdische Station, die ungefähr 20 m unter der Erdoberfläche liegt, wird in den vorhandenen Bahnhofsbau integriert.
- Großzügig angelegte Lichträume lassen das Tageslicht bis hinunter auf den Bahnsteig.
- Rhythmisch angeordnete farbige Stahlstreifen, die von Treppen, Fahrstuhl und Rolltreppen durchzogen werden, geben der Station etwas fantasievolles.
- Die Aufzugstürme aus Glas ragen über den Untergund heraus und signalisieren die Station.
- Der Haupteingang (Norden) befindet sich auf dem Bayerischen Platz vor dem Portikus, der kleinere Südeingang innerhalb der ehemaligen Bahnhofstraße.
- Harmonisch verbinden sich die alten Gebäude mit dem Neuen zu einem unverwechselbaren Ensemble.
- Zur Wahrung von Sicherheit und Sauberkeit und zur Gewährleistung des Service werden die Bahnsteige videüberwacht.

**Prof. Kulka**

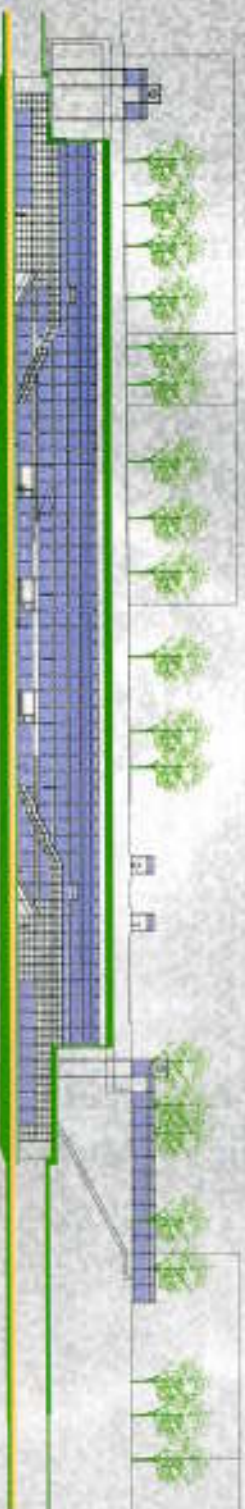
Dresden  
Sieger des Architekturwettbewerbes 1997





# Wilhelm-Leuschner-Platz

- Der Haltepunkt erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung unter dem Wilhelm-Leuschner-Platz.
- Zugänge befinden sich an den Stationsköpfen.
- Über eine Zwischenebene gelangt man zum Bahnsteig, der sich ca. 21 m unter dem Gelände befindet.
- Bewusst klar und einfach gehalten in seinen architektonischen Elementen macht diese Station die Orientierung leicht und verdrängt durch geschickten Einsatz von Licht jeglichen „Untertage- oder Tunnel-Effekt“.
- Trotz der offenen Bauweise wird gewährleistet, dass während der gesamten Bauzeit der Verkehr auf dem Martin-Luther-Ring über Haltsbrücken fließen kann.



## Max Dudler Architekten

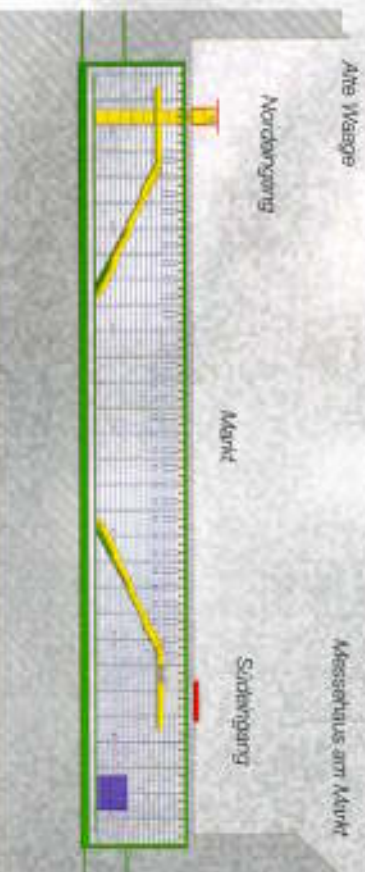
Berlin  
Sieger des Architekturwettbewerbes, 1997

# Haltepunkt Markt

- Die Station liegt direkt unter dem Markt und erstreckt sich von der Petersstraße bis zur Katharinenstraße.
- Der Marktplatz erhält nach Fertigstellung des City-Tunnels seine ursprüngliche Form wieder.
- Als südlicher Zugang wird der Eingang zur Untergundmehrschale weiter genutzt.
- Die zunächst offene Baugrube wird nach ersten Ausstellungsmaßnahmen und dem Erreichen einer Mindesttiefe wieder abgedeckt, damit der Markt auch während der Bauzeit für andere Nutzungen wieder zur Verfügung steht.
- Die Station wird über die Untergundmehrschale in das traditionelle Leipziger Passagiersystem eingebunden.
- Signifikanz erhält die Stationshalle durch ihren bogenförmigen Verlauf und die zahlreichen eine Balkendecke tragenden äußerst schlanken Stahlrohre.

## Kellner Schleich Wunderling Architekten BDA DWB

Hannover  
Sieger des Architekturwettbewerbes, 1998



# Hauptbahnhof

- Die Station beginnt mit einem Eingang auf dem Will-Brandt-Platz, unterquert den Ring, die Westhalle des Hauptbahnhofes und öffnet sich in einem Atrium im Bereich der Bahnsteige.
- Während der Bauzeit wird trotz teilweise offener Bauweise der Verkehr auf dem Ring für Kitz und Straßenbahn aufrechterhalten.
- Die Unterführung der Westhalle erfolgt in bergähnlicher Bauweise. Dafür wurden bereits beim Umbau des Dienstleistungszentrums im Hauptbahnhof Vorsorgemaßnahmen getroffen.
- Der Haltepunkt wird über Treppen, Rolltreppen und Aufzug optimal mit Bahnhof, Straßenbahn und Innenstadtzugang verbunden.
- Architektonisch und gestalterisch wird die Station optimal in das vorhandene neugebaute Dienstleistungszentrum integriert.
- Besonderer Wert wurde auf kurze Wege und eindeutige Orientierbarkeit gelegt.

## HPP Architekten Henrich-Petschnigg & Partner KG

Düsseldorf

