

Baustellenbericht

Berlin, Neubau der U-Bahn-Linie 5

• Düsenstrahlverfahren, Sohle

Baufaufgabe

Die Erweiterung der U-Bahn U5 vom Alexanderplatz, über das Rote Rathaus, den Schlossplatz, Unter den Linden, bis hin zum Brandenburger Tor, stellt in Verbindung mit der fertig gestellten U55 eine bedeutungsvolle Neubaumaßnahme im Berliner U-Bahn-Netz dar. Der Lückenschluss der U-Bahn-Linie U5 macht eine Anbindung des östlichen Stadtgebietes über den Alexanderplatz an den Hauptbahnhof möglich.



Die Tunnelvortriebe beginnen im Startschacht in der Gleiswechselanlage, schließen an den Bahnhof Berliner Rathaus an und enden vor dem Bahnhof Brandenburger Tor. Die jeweils 1,6 km langen Tunnel werden im Schildvortrieb mittels einer Tunnelvortriebsmaschine mit einer flüssigkeitsgestützten Ortsbrust aufgeföhren. Der Innendurchmesser der Tunnelröhren beträgt 5,70 m.

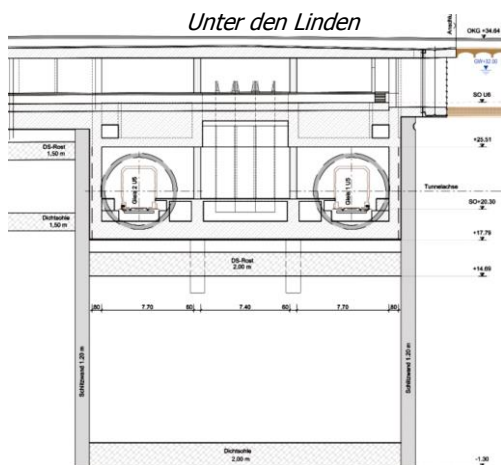


Foto: SSF Ingenieure AG, Projektbroschüre „Neubau der U-Bahnlinie U5“

Im Bahnhof Unter den Linden kreuzt die neue U-Bahnlinie U5 die bestehende U6. Für die Konstruktion des Kreuzungs-

bahnhofs muss der bestehende Tunnel der U6 bereichsweise zurückgebaut und unter Einbeziehung eines Bahnsteigbereichs mit den zusätzlichen Umsteigeverbindungen zwischen U6 und U5 neu erstellt werden.

Der im Grundriss T-förmige Kreuzungsbahnhof wird in Deckelbauweise mit Schlitzwandumschließung mit Hilfe einer tief liegenden DSV-Sohle und eines unter der Aushubsohle liegendem DSV-Aussteifungsrosts hergestellt.



Allgemeine Angaben

Bauherr/ Auftraggeber	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)/ Bilfinger Construction GmbH
Planung	CDM Consult GmbH/ Bilfinger Construction GmbH
Bauzeit	November 2012 bis August 2013
Baugrund	Sand, Mergel, teilweise Reste Bestandsbauwerk

Technische Daten/Massen

Düsenstrahlsohle	ca. 2.300 m ²
Bohrtiefe	bis 35,5 m

