

## Bauwerkskonzept

Der Bau der neuen Brücke stellt einen hohen technischen, logistischen und verkehrlichen Anspruch dar.

Die neue Brücke erhält getrennte Konstruktionen für beide Richtungsfahrbahnen. Diese werden als 2-stegige, parallel-gurtige Stahlhohlkästen ausgebildet.

Jeweils zwei Stahlhohlkästen bilden die Hauptlängstrag-glieder und werden mit der stählernen Fahrbahnplatte verschweißt. Die Stahlkonstruktion wird auf zwei Widerlager und zwei Pfeiler aus Stahlbeton aufgelagert.

## Kosten

Die Gesamtkosten für die neue Brücke betragen etwa 37 Mio. Euro. Das Bauvorhaben wird aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) kofinanziert.

## Technische Daten

Statisches System des Überbaus:	3-Feld-Träger
Einzelstützweiten:	36,50 – 56,00 – 36,50 m
Gesamtlänge:	129,0 m
Gesamtbreite Überbau:	29,74 m
Konstruktionshöhe (innerer Hauptträger):	2,25 m
Material Überbau:	Stahl S355
Material Widerlager, Pfeiler, Winkelstützwände:	Betonstahl B500B und Beton C30/37
Kreuzungswinkel zur Müggelspree:	100,00 gon
Brückenfläche (beide Teilüberbauten):	4066,40 m <sup>2</sup>

## Historischer Rückblick

Die Salvador-Allende-Brücke, einschließlich der anschließenden Stützbauwerke, wurde in den Jahren 1979-1981 als mehrfeldriges Spannbetonbauwerk errichtet.

Durch die Entstehung neuer Wohngebiete in Köpenick und Umgebung war der Bau einer zusätzlichen Brücke notwendig geworden, da zu dieser Zeit nur eine einzige Verbindung über die Spree zwischen der Köpenicker Altstadt und dem Berliner Stadtzentrum zur Verfügung stand.

## Verkehrliche Bedeutung und aktuelle Situation

Die derzeitige Salvador-Allende-Brücke überspannt die Müggelspree mit einer Gesamtlänge von 136 m. Sie dient der Umfahrung der Köpenicker Altstadt sowie der Verbindung der nördlich gelegenen Wohngebiete zum Köpenicker Krankenhaus.

Neben der Bedeutung für die örtliche Infrastruktur ist die Brücke auch Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes. Eine Verkehrszählung im Jahr 2009 ergab eine hohe Belastung von ca. 28.000 Kraftfahrzeugen pro Tag.

Bereits Anfang 2014 musste der stärker geschädigte westliche Überbau für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Seitdem werden beide Fahrtrichtungen mit je einem Fahrstreifen über den östlichen Überbau geführt.

## Inhaltliche Konzeption und Baudurchführung

Abteilung V - Tiefbau  
Württembergische Straße 6  
10707 Berlin  
Telefon: 030 90139 3772  
oeffentlichkeitsarbeit-V@senuvk.berlin.de

### Informationen und Hinweise zum ÖPNV

#### Fahrtrichtung Nord für die Bauphasen 1, 2 und 3

Die BVG-Haltestelle „Neuer Weg“ wird um 120 m Richtung Norden bis hinter die Einmündung Friedrichshagener Straße verschoben. Die Buslinie 269 fährt die Haltestelle in dieser Zeit nicht an. Die Haltestelle Salvador-Allende-Brücke entfällt.

#### Fahrtrichtung Süd für die Bauphasen 2 und 3

Die BVG-Haltestelle „Neuer Weg“ wird in die Friedrichshagener Straße verschoben. In der Bauphase 2 wird die Haltestelle Salvador-Allende-Brücke hinter die Wendenschloßstraße verlegt.

Weitere Informationen zum Baufortschritt finden Sie auf der Internetseite: [http://www.berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/salvador\\_allende\\_bruecke/](http://www.berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/salvador_allende_bruecke/)

## Gestaltung, Grafik und Produktion

Bensch Werbeagentur GmbH

1. Auflage, Stand September 2017



Titelbild: © Inros Lackner



Berlin: informierter

Neubau der Salvador-Allende-Brücke  
Informationen zur Baumaßnahme  
und den Verkehrseinschränkungen



© Inros Lackner

## Eine neue Brücke über die Müggelspree

Um auch zukünftig eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten und den Bewohnern der Köpenicker Wohngebiete eine gute Anbindung an die Berliner Innenstadt zu ermöglichen, bauen wir die stark befahrene Salvador-Allende-Brücke neu.

Ein Neubau wurde notwendig, weil bei der Herstellung der jetzigen Brücke Materialien verwendet wurden, die miteinander reagieren. Die Alkali-Kieselsäure-Gele, die dabei entstehen, quellen bei der Aufnahme von Wasser auf. Der Beton dehnt sich und Risse entstehen. Dadurch wird die Tragfähigkeit der Brücke beeinträchtigt.

### Bauablauf

Der Neubau der Brücke wird unter vollständiger Aufrechterhaltung des Verkehrs in zwei Abschnitten erfolgen:

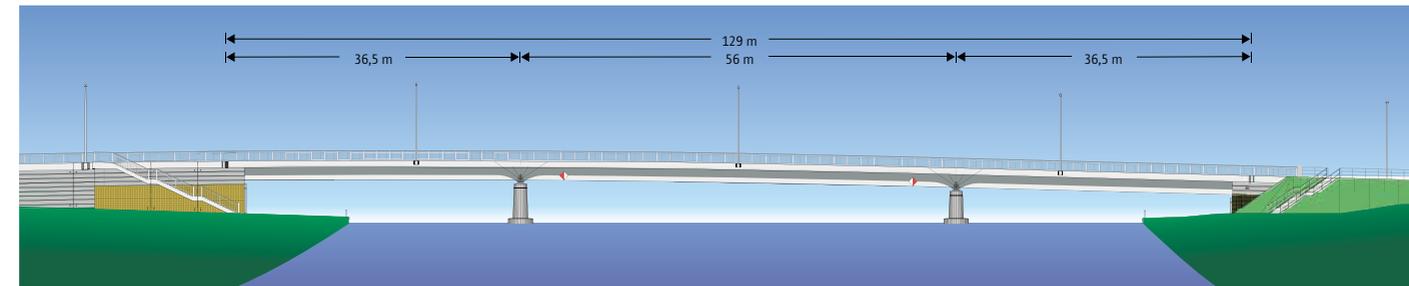
#### 1. Bauabschnitt / Westseite

- Bauvorbereitende Leitungsverlegungen durch die Medienträger
- Baubeginn für den Ersatzneubau im 4. Quartal 2017
- Rückbau des Teilüberbaus West
- Einbringung Baugrubenverbau für den 1. Bauabschnitt
- Herstellung der Fundamente
- Herstellung von Widerlagern, Pfeilern und Stützwänden
- Montage des westlichen Teilüberbaus
- Straßenbau
- Verkehrsfreigabe des westlichen Überbaus

#### 2. Bauabschnitt / Ostseite

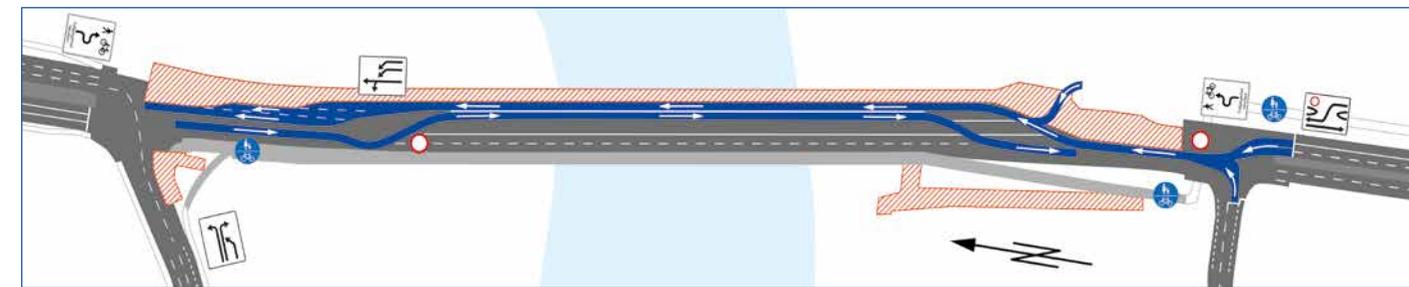
- Rückbau des Teilüberbaus Ost
- Einbringung Baugrubenverbau für den 2. Bauabschnitt
- Herstellung der Fundamente
- Herstellung von Widerlagern, Pfeilern und Stützwänden
- Montage des östlichen Teilüberbaus
- Straßenbau
- Rückbau der alten Brückenpfeiler

Die Fertigstellung und Freigabe der neuen Brücke für den Verkehr ist für 2021 vorgesehen. Während der Bauzeit kann es zu temporären Einschränkungen auf der Wasserstraße kommen. Diese werden rechtzeitig in den Medien angekündigt.

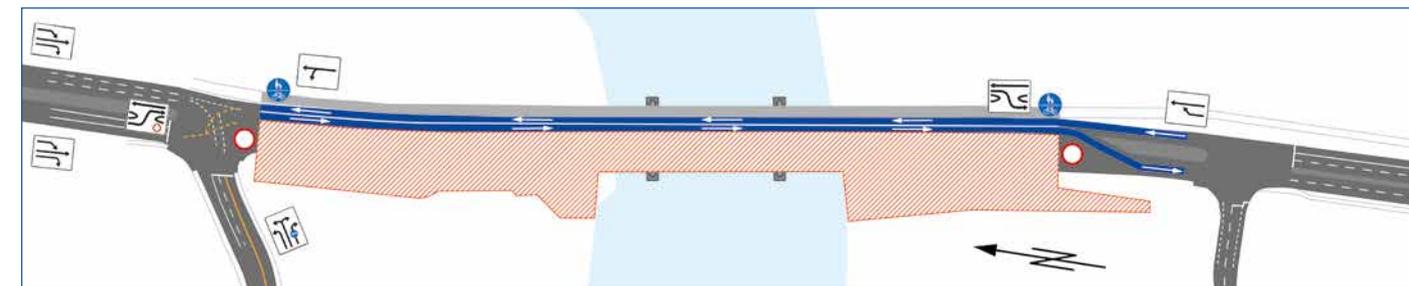


© Inros Lackner

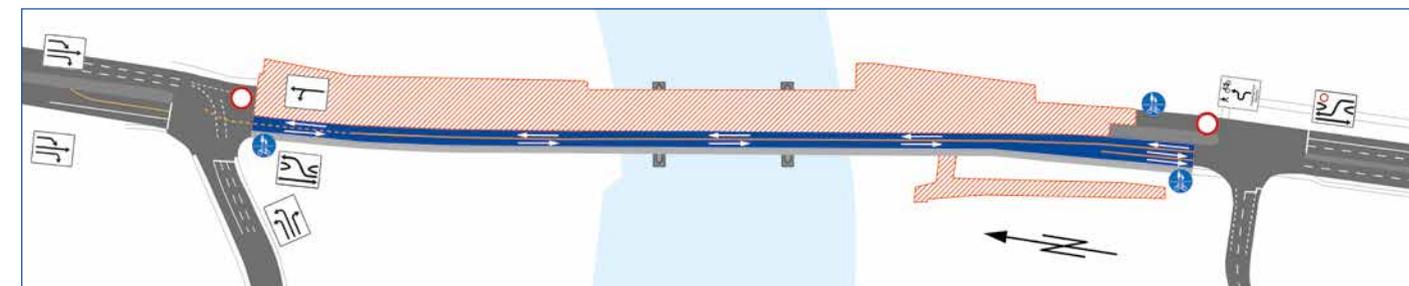
Visualisierung der neuen Salvador-Allende-Brücke



1. Verkehrsführung Bauabschnitt 1 etwa ab Mitte September 2017 für 2 Monate



2. Verkehrsführung Bauabschnitt 1 für ca. 20 Monate



Verkehrsführung Bauabschnitt 2 bis zum Ende der Baumaßnahme