Informationen für Bürgerinnen und Bürger

A 100: Rudolf-Wissell-Brücke

Fahrbahnsanierung

Für mehr Mobilität in Berlin

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger,

Berlin ist eine wachsende Stadt und einer von Deutschlands wichtigsten Wirtschaftsstandorten. Deswegen braucht es eine starke und funktionierende Infrastruktur, die fit ist für die Zukunft. Damit der Verkehr auch in Zukunft fließen kann und Sie sicher an Ihr Ziel kommen, müssen wir sanieren.

Die Rudolf-Wissell-Brücke auf der Autobahn A 100 ist Berlins längstes Brückenbauwerk und mit 180.000 Fahrzeugen pro Tag der drittmeistbefahrene Autobahnabschnitt Deutschlands – ein Herzstück des Berliner Straßensystems. Doch ihr Lebensende ist bald erreicht, sie muss neu gebaut werden. Unsere Aufgabe ist es, in den kommenden Jahren eines der größten Straßensanierungsprojekte in der Geschichte Berlins erfolgreich zu meistern.

Noch bevor ein Ersatzneubau errichtet werden kann, muss die Fahrbahn der bestehenden Brücke saniert werden. Damit soll die Verkehrssicherheit der Rudolf-Wissell-Brücke bis zum Ersatzneubau erhalten und Verkehrsbehinderungen durch immer wieder auftretende Schlaglöcher verhindert werden. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur haben die DEGES mit dem Projekt beauftragt.

Höchste Priorität hat für uns der Verkehrsfluss auf der A 100. Bitte haben Sie aber Verständnis dafür, wenn der Verkehr während der Bauphase nicht immer störungsfrei fließt. Mit diesem Flyer möchten die Projektpartner Sie frühzeitig über den Umfang, die voraussichtlichen Kosten und den zeitlichen Ablauf dieser notwendigen Baumaßnahme informieren.

Regine Günther
Senatorin für Umwelt,
Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

be Berlin
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

DEGES

Die Rudolf-Wissell-Brücke auf der A 100: Fahrbahnsanierung und Ersatzneubau

Die Rudolf-Wissell-Brücke liegt im Westen Berlins und verbindet das Dreieck Charlottenburg mit dem Spandauer Damm. Das von 1958 bis 1961 errichtete Spannbeton-Bauwerk mit einteiligem Überbau und sechs Fahrspuren hat einen kritischen Zustand erreicht und muss neu gebaut werden. Das Bauwerk ist nicht mehr für die aktuellen und zukünftigen Verkehrsverhältnisse ausgelegt. Denn der Verkehr und die Last, die die Brücke tragen muss, sind heute um ein Vielfaches höher als beim damaligen Bau prognostiziert.

Eine Verstärkung oder Sanierung der Brücke ist nicht möglich, da die Konstruktion der Brücke dies unter anderem wegen der aktuellen und zukünftigen Belastungen nicht zulässt. Das Bauwerk besteht aus einem Überbau, der durch den gesamten Pfeiler gestützt wird. Dadurch ist es nicht ohne weiteres möglich, eine Brückenhälfte abzureißen und neu zu bauen und den Verkehr in dieser Zeit über die andere Brückenhälfte zu führen. Hierbei müsste der Teil der Brücke, der stehen bleibt, zusätzlich aufwendig abgestützt werden.

Die Bauarbeiten für den Ersatzneubau beginnen frühestens 2022. Mit den Planungen wurde die DEGES vom Berliner Senat beauftragt. Die Projektmanagementgesellschaft ist spezialisiert auf komplexe Infrastrukturprojekte wie den vorgesehenen Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke, der keine Standardlösung zulässt.

Bei der Rudolf-Wissell-Brücke müssen besondere und herausfordernde Randbedingungen in die Planungen mit einbezogen werden. Zum einen liegt eine sehr hohe Verkehrsbelastung vor, zum anderen ist ein Teilabriss der Brücke nicht ohne weiteres möglich. Weiterhin befinden sich in der Nähe der Brücke die Schleuse Charlottenburg, eine Hochspannungsleitung sowie Kleingärten und Uferwege. Außerdem verlaufen unter der Brücke Gleise der Deutschen Bahn für Fern- und Nahverkehr.

BAUMASSNAHME

Noch bevor der Ersatzneubau umgesetzt werden kann, muss die Fahrbahn der Rudolf-Wissell-Brücke saniert werden. Das ist notwendig, weil immer häufiger Fahrbahnschäden auftreten, die für Verkehrsteilnehmer Gefahren mit sich bringen und Baumaßnahmen nach sich ziehen, die den Verkehr auf der A 100 nachhaltig stören. Ab dem 12. Juli 2017 werden in den Sommerferien die drei Fahrspuren in Richtung Nord (Hamburg bzw. Wedding) saniert.

VORAUSSICHTLICHE BAUZEIT

12. Juli 2017 bis 3. September 2017

PLANUNG UND ABLAUF

Insgesamt werden 4.500 m² Brückenabdichtung und 9.400 m² Fahrbahnbelag saniert. Die Sanierung erfolgt in mehreren Schritten:

- **Bauabschnitt 1:** Erneuerung der Fahrbahndecke und Brückenabdichtung der rechten und der Hälfte der mittleren Fahrspur.
- **Bauabschnitt 2:** Erneuerung der Fahrbahndecke der linken und der zweiten Hälfte der mittleren Fahrspur.

AUSBLICK

In den Sommerferien 2018 erfolgt die Fahrbahnsanierung in Fahrtrichtung Süd in analoger Vorgehensweise.

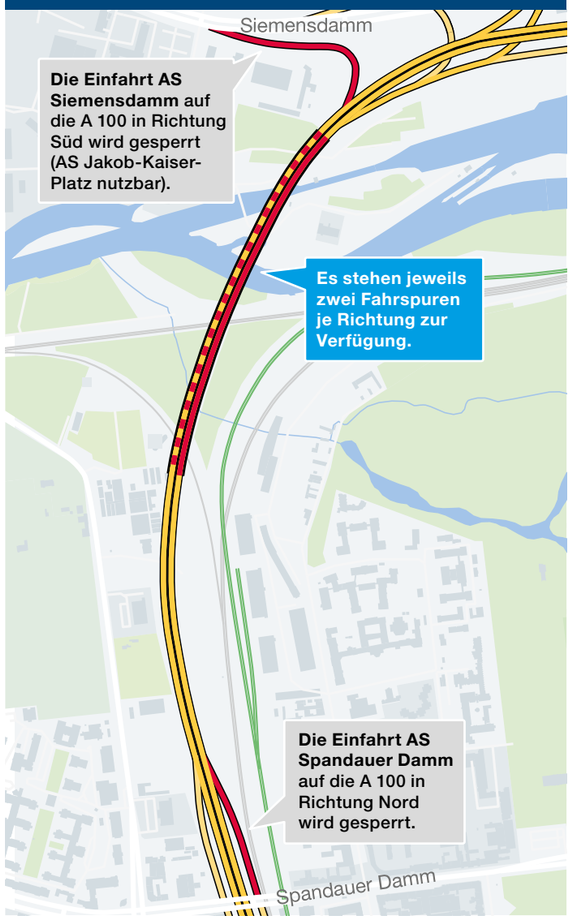
KOSTEN

Die Baukosten für die Fahrbahnsanierung in 2017 und 2018 betragen insgesamt ca. 7 Millionen Euro brutto und werden von der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Berlin getragen.

VORSORTIERUNG DER VERKEHRSSTRÖME IN RICHTUNG NORD

- Zielverkehr Richtung A 111 (Hamburg) und Lkw-Verkehr ordnen sich auf den rechten bauzeitlichen Fahrstreifen ein.
- Pkw-Verkehr mit Zielrichtung A 100 (Wedding) kann beide bauzeitlich eingerichtete Fahrstreifen nutzen.

Verkehrsführung Sommerferien 2017



3 Fragen an Andreas Irngartinger, Bereichsleiter der DEGES

Wie gehen Sie an den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke heran?

Bei diesem Projekt gibt es keine Standardlösung, denn es ist in seiner Komplexität und den herausfordernden Randbedingungen einmalig. Die RWB ist anders als fast alle anderen Brücken in Berlin: die Brückenlänge, die Konstruktion, die Verkehrsauslastung, die herausfordernden Rahmenbedingungen. Das alles zusammen erfordert ein hohes Maß an Kreativität, um die beste Lösung für diesen Standort zu finden. Aus diesem Grund hat die DEGES einen Ideenwettbewerb gestartet.

Ein Neubau nebenan, an gleicher Stelle oder sogar ein Tunnel: Wie wird der Ersatzneubau aussehen?

Wir sind auf die Lösungen der beteiligten Büros und Arbeitsgemeinschaften sehr gespannt und wollen diesen Ergebnissen nicht vorgreifen.

Wie geht es mit dem Ideenwettbewerb weiter?

Bis Mitte Juli erarbeiten sechs Ingenieurgemeinschaften erste Lösungsvorschläge, die besten drei ziehen daraufhin in die nächste Runde ein. Von Oktober bis Dezember vertiefen sie ihre jeweiligen Lösungsvorschläge, die im Januar 2018 durch eine Wettbewerbsjury geprüft werden. Der Wettbewerbsgewinner soll im ersten Quartal 2018 benannt werden.

ÜBER DIE DEGES

Die DEGES ist eine Projektmanagementgesellschaft für Verkehrsinfrastrukturprojekte mit Hauptsitz in Berlin. Ihre Gesellschafter sind der Bund und zwölf Bundesländer. Die DEGES plant und koordiniert seit 1991 den Ausbau und den Neubau von Bundesfernstraßen, Brücken und Tunneln bis zur Verkehrsfreigabe termingerecht, kostenbewusst und in höchster Qualität. Insgesamt zeichnet die DEGES für den Aus- und Neubau von mehr als 2.000 Kilometer Bundesfernstraßen mit einem Auftragsvolumen von über 20 Milliarden Euro verantwortlich.

Haben Sie Fragen?

Sie erreichen unser Info-Telefon montags bis sonntags zwischen 8 und 20 Uhr unter der kostenfreien Telefonnummer:

0800 5895 2478

Zudem finden Sie weitere Informationen zum Projekt unter:

www.berlin.deges.de

Folgen Sie uns auch auf Twitter:

twitter.com/degesberlin

IMPRESSUM

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Zimmerstraße 54
10117 Berlin

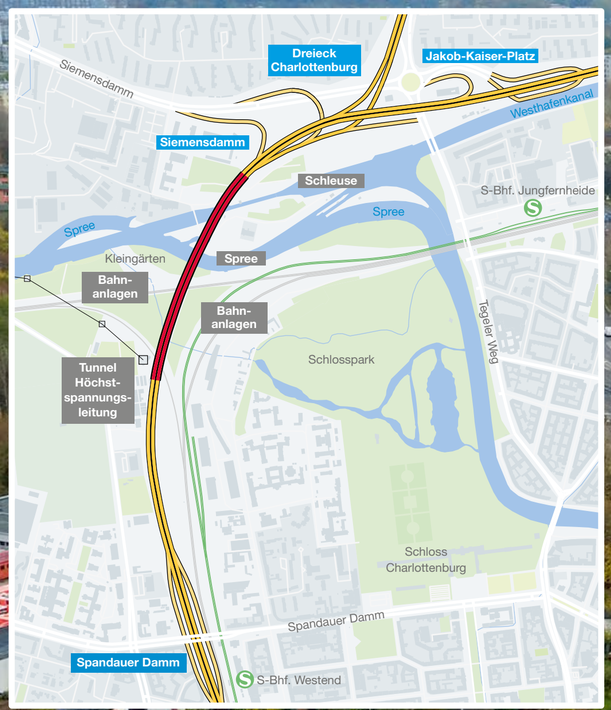
Konzept und Gestaltung
Publiplikator GmbH
Königstraße 2
14163 Berlin

Bildnachweis
DEGES/CopterCloud, Die Hoffotografen GmbH
Druck
Mundschenk Druck+Medien

DEGES

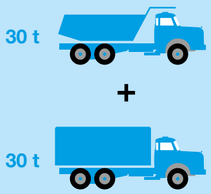
Rudolf-Wissell-Brücke

Die RWB auf der A 100 verbindet das Dreieck Charlottenburg und den Spandauer Damm.



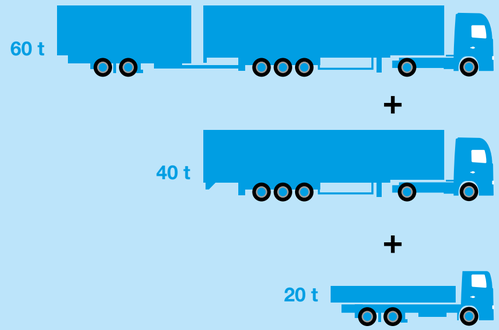
Belastung der Brücke mit Lkw

Lastmodell 1960



Als die RWB in den Jahren 1958 bis 1961 gebaut wurde, ging man für diese Brückenklasse davon aus, dass zwei Lkw von jeweils 30 t nebeneinanderfahren.

Lastmodell 2017

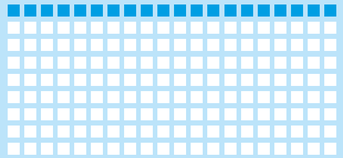


Das heutige Lastmodell für diese Brücke geht von drei nebeneinanderfahrenden Lkw von 60 t, 40 t und 20 t aus.

Verkehrsmenge

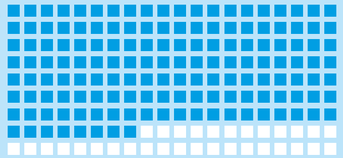
20.000 Fahrzeuge

1960



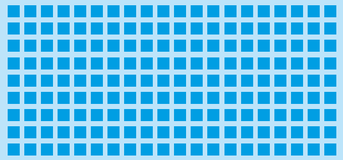
148.000 Fahrzeuge

1985



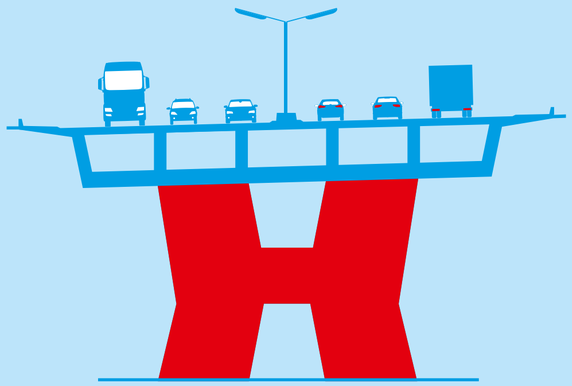
180.000 Fahrzeuge pro Tag

2017



Warum muss die RWB neu gebaut werden?

Eine Verstärkung oder Sanierung der Brücke ist nicht möglich, da die Konstruktion der Brücke dies unter anderem wegen der aktuellen und zukünftigen Belastungen nicht zulässt. Das Bauwerk besteht aus einem Überbau, der durch den gesamten Pfeiler gestützt wird. Dadurch ist es nicht ohne weiteres möglich, eine Brückenhälfte abzureißen und neu zu bauen und den Verkehr in dieser Zeit über die andere Brückenhälfte zu führen. Hierbei müsste der Teil der Brücke, der stehen bleibt, zusätzlich aufwendig abgestützt werden.



Warum wird die Fahrbahn jetzt noch einmal saniert?

Damit soll die Verkehrssicherheit der RWB bis zum Ersatzneubau erhalten und Verkehrsbehinderungen durch immer wieder auftretende Schlaglöcher verhindert werden.

Verkehrs-beeinträchti-gungen

2014–2016:

jährlich 30 x

Ab 2018: