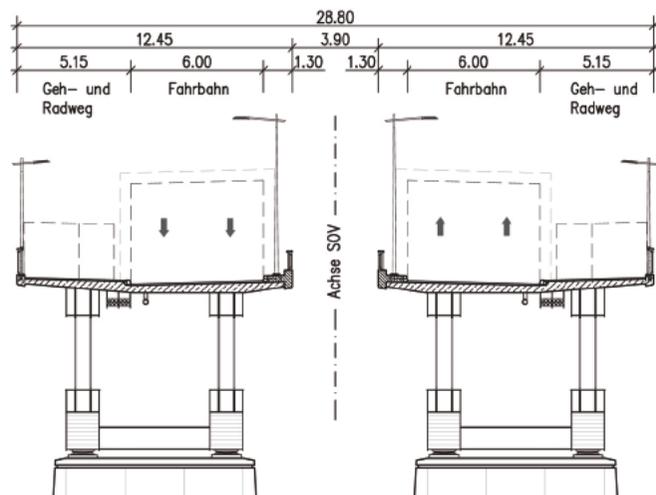


Bauwerksdaten

Statisches System:	5-Feld-Durchlauf-Träger
Material Oberbau:	Stahl S355, Beton C45/55
Material Unterbauten:	Beton C30/37
Gründung:	Achse 10 bis 30 Tiefgründung (Bohrpfähle) Achse 40 bis 60 Flachgründung
Stützweiten:	45,0 m - 70,0 m - 102,5 m - 157,5 m - 45,0 m
Gesamtlänge:	420,0 m
Kleinste lichte Höhe:	5,25 m über BWo (mit BWo = 32,53 mNHN)
Breite zwischen den Geländern:	11,85 m je Oberbau
Gesamtbreite je Oberbau:	12,45 m
Brückenfläche:	10.043 m ²
Kosten:	rd. 48,8 Mio. €
Bauzeit:	2013 - 2016

Die Baumaßnahme wird vom Land Berlin im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ mit Landes- und Bundesmitteln gefördert.



Liebe Bürgerinnen und Bürger,

das Verkehrsnetz im Süd-Ost-Raum der Stadt ist durch ein System von leistungsfähigen auf die Berliner Stadtmitte gerichteten Radialen gekennzeichnet. Auf Grund fehlender durchgängiger tangentialer Verbindungen kommt es bereits jetzt zu einer starken Beanspruchung der angrenzenden Stadtstraßen. Die neue Straßenbrücke soll als Bestandteil der Süd-Ost-Verbindung (SOV) eine Spreequerung als Anbindung zwischen Köpenicker Landstraße und Rummelsburger Straße herstellen.

Das planfestgestellte Bauvorhaben dient nicht nur der Netzbildung, sondern auch dem Ziel, die vorhandenen und die zu erwartenden Belastungen des bestehenden Straßennetzes im Raum Schöne-weide, aber auch darüber hinaus, zu vermindern oder möglichst gering zu halten. Die angrenzenden Ortsteile sollen vom Durchgangsverkehr entlastet, die Umweltbelastungen reduziert und die unzureichenden Spreequerungen ergänzt werden. Mit der Verbindung der umliegenden Verkehrswege an neuer Stelle rücken die Ortsteile enger zusammen und werden besser erreichbar.

Mit diesem Informationsblatt erhalten Sie einen Überblick über die Baumaßnahme. Selbstverständlich informieren wir Sie auch während der Ausführung über den aktuellen Bautenstand.

Michael Müller
Senator für Stadtentwicklung und Umwelt

Inhaltliche Konzeption und Baudurchführung
Abteilung X - Tiefbau
Württembergische Straße 6
10707 Berlin
Öffentlichkeitsarbeit-X
@senstadtum.berlin.de

www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen

Gestaltung und Grafiken
Ingenieurbüro Grassl GmbH

Entwurf, Visualisierungen und Fotomontage
Ingenieurbüro Grassl GmbH

Baugestalterische Beratung
Schultz-Brauns & Reinhard GBR

Luftbild
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Stand: 04/2013

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

berlin Berlin



Tiefbau

Neubau der Spreebrücke im Zuge der Süd-Ost-Verbindung (SOV)
Information zur Baumaßnahme

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

berlin Berlin

Kommunikation
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin
broschuerenstelle@senstadtum.berlin.de

Neuer Brückenschlag über die Spree

Verkehrliche und städtebauliche Situation

Im Zuge der Verkehrsplanungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ist in Berlin Treptow-Köpenick eine Süd-Ost-Verbindung (SOV) von der BAB A113 zur Rummelsburger Straße geplant. Der jetzt zu realisierende 1. Abschnitt der SOV zwischen Rummelsburger Straße und Köpenicker Landstraße schafft durch die neue Spreequerung eine großräumige Verkehrsverlagerung im Südosten Berlins.



Visualisierung: © Ingenieurbüro Grassl

Mit der Herstellung dieses Abschnittes kann die städtebauliche Zielstellung zur Entwicklung des Gesamtbereiches Ober- und Niederschöneweide erheblich forciert werden und eine wesentliche Entlastung der derzeit vorhandenen Lärm- und Schadstoffsituation ermöglichen. Wesentlicher Bestandteil des 1. Abschnittes der SOV ist die Brücke über die Spree mit den zugehörigen Stützwänden und Treppenanlagen parallel zu den Straßenrampen. Das städtebauli-

che Umfeld der Brücke ist derzeit sehr gemischt (Grünanlagen, Haldenkörper, Kleingartenanlagen, Gewerbe), es soll jedoch durch beabsichtigte Ansiedlungen (Gewerbe- und Entwicklungsgebiet östlich der Spree) künftig stärker städtisch geprägt sein. Die Brücke soll durch ein ruhiges und homogenes Erscheinungsbild der städtischen Lage gerecht werden.

Bauwerksgestaltung

Die gewählte Brückenkonstruktion verbindet die Bauform einer Deckbrücke mit der typologisch vertrauten Form mehrerer flacher Brückenbögen. Die unterschiedlichen Stützweiten mit dem Hauptfeld über der Spree ergeben eine natürliche Betonung der Brückenfelder entsprechend ihrer Bedeutung. So ist die Flussquerung der größte und wichtigste Brückenabschnitt. Die sich progressiv bzw. degressiv ändernden Stützweiten und Bögen lassen die Gesamtbrücke als zugleich harmonisches und dynamisches Gesamtbauwerk erscheinen.

Die beiden Richtungsfahrbahnen mit den Geh- und Radwegen werden auf getrennten Überbauten geführt mit einem Abstand von 3,9 m zueinander, so dass eine durchgehende Öffnung („Brückenauge“) entsteht. Jeder Überbau hat zwei durchlaufende Stahlträger mit variablen Bauhöhen zwischen ca. 1,2 m und ca. 10,0 m. Diese Träger sind auf die überwiegende Länge als Fachwerkträger ausgebildet, um eine möglichst hohe Durchsichtigkeit und relative Leichtigkeit der Konstruktion zu erreichen. Etwa in Feldmitte verschmelzen Ober- und Untergurt zu einem Trägerprofil und akzentuieren diese. Die Stahlbetonplatten für Fahrbahn

bzw. Geh- und Radwege kragen an den Brückenrändern gegenüber der Stahlkonstruktion aus, so dass durch den Schattenwurf der auskragenden Platte auf die Stahlträger das Bauwerk filigraner erscheint.

Anfang und Ende der Brücken sind durch markante Widerlagerbauwerke definiert. In die Widerlagerbauwerke sind insgesamt vier beleuchtete Stelen mit ca. 6,5 m Höhe integriert, die Beginn und Ende der Brücke betonen und erlebbar machen sowie die Lage der Auf- und Abgänge für Fußgänger und die Schieberampen für Radfahrer markieren. Die Betonoberflächen erhalten eine glatte Schalung mit einer regelmäßigen rechteckigen Strukturierung.



Visualisierung: © Ingenieurbüro Grassl

Die Geländer sind als Stahl-Stabgeländer konzipiert, die durch ihre konstruktive Ausbildung eine balustradenhafte Wertigkeit erhalten. Die Fahrbahnbeleuchtung erfolgt mit Leuchten, die im Brückenmittbereich im Abstand von ca. 30,0 m angeordnet sind. Im halben Abstand hierzu sind in die äußeren Brückengeländer gestaltete Mastkonstruktionen für die separate Geh- und Radwegbeleuchtung integriert.

