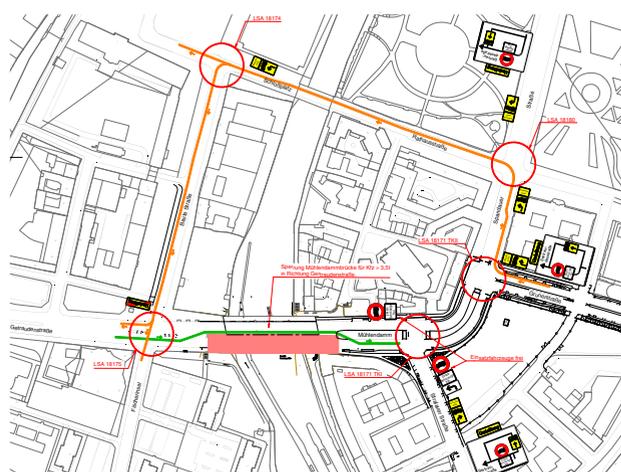
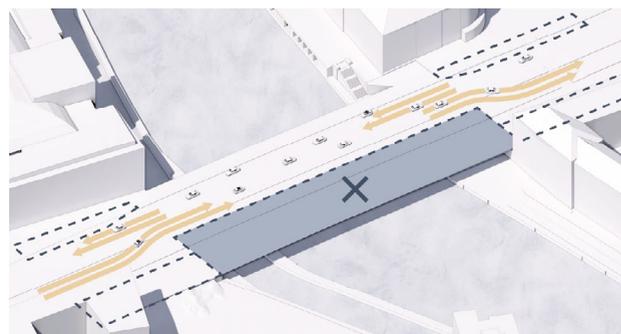


## BAUABLAUF

Ein wichtiges Ziel ist die weitestgehende Aufrechterhaltung des Verkehrs über den Mühlendamm während der gesamten Baumaßnahme. Daher werden der Abbruch und der Neubau der Mühlendammbrücke in zwei getrennten Bauphasen durchgeführt:

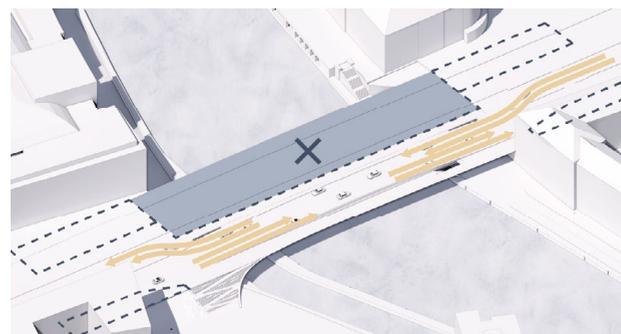
Ab Mitte 2024 erfolgt die Verlegung der Bestandsleitungen und des Verkehrs vom östlichen auf das westliche Teilbauwerk, sodass der Abbruch und Neubau des 1. Teilbauwerkes (Fahrtrichtung Alexanderplatz) erfolgen kann. Neben der weitestgehenden Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Brücke wird hierbei auch der Schiffsfahrtsbetrieb auf der Spree unterhalb der Brücke hinreichend berücksichtigt.

### Rahmenablaufplanung der Hauptphasen als Prinzipskizzen



Im Anschluss wird der Verkehr auf das dann fertiggestellte neue 1. Teilbauwerk geleitet und es erfolgt der Abbruch und Neubau des westlichen Überbaus (Fahrtrichtung Potsdamer Platz). Ziel aller Beteiligten ist es, eine Vollsperrung der Mühlendammbrücke zu vermeiden und die gesamte Baumaßnahme in der geplanten Bauzeit von fünf Jahren abzuwickeln.

Die Gesamtbaumaßnahme gliedert sich in zwei Bauphasen, welche sich in mehrere Baulose, Bauabschnitte und Teilbauphasen aufgliedern. Zur Einhaltung der verschiedenen Vorgaben, Bestimmungen und Regelungen sind unterschiedliche Maßnahmen ausgeschrieben, die durch eine örtliche Bauüberwachung kontrolliert werden. Dennoch können die anspruchsvollen Bauarbeiten nicht ohne Einschränkungen umgesetzt werden.



- Ausweich- und Umleitungsstrecke über die Rathausstraße und Rathausbrücke insbesondere für den Lkw-Verkehr
- weiträumige Beschilderung und Vorankündigung der Baustelle vorgesehen
- Umleitungsstrecke für die gesamte Bauzeit bis 2028 erforderlich, mögliche Anpassung ab 2026/27 nach Inbetriebnahme des 1. Teilbauwerkes oder in Abhängigkeit des Bauwerkszustandes der Bestandsbrücke
- die Baustelle ist geprägt durch beengte Platzverhältnisse, unmittelbar angrenzende Bebauung und begrenzte Anbindungen

## INFORMATIONEN UND HINWEISE ZUM ÖPNV

Der aktuelle Bauwerkszustand der Bestandsbrücke lässt während der nächsten Bauphasen den BVG-Linienbusverkehr zu.

Die Ausweich- und Umleitungsstrecke führt während der Bauzeit über die Spandauer Straße, die Rathausstraße und die Breite Straße.

Weitere Informationen zur Baumaßnahme finden Sie auf der Internetseite: [www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/infrastruktur/brueckenbau/muehlendammbuecke/](http://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/infrastruktur/brueckenbau/muehlendammbuecke/)



und



Die Baumaßnahme wird im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) mit Bundes- und Landesmitteln gefördert.



Öffentlichkeitsarbeit  
Am Kölnischen Park 3  
10179 Berlin

[www.berlin.de/sen/mvku](http://www.berlin.de/sen/mvku)

**Inhaltliche Konzeption und Baudurchführung**  
Abteilung V - Tiefbau  
Brunnenstraße 110 d-111  
13355 Berlin  
info-tiefbau@  
SenMVKU.berlin.de

Abbildungen: Arup/Cobe  
Stand 08/2024



**ERSATZNEUBAU DER MÜHLENDAMMBRÜCKE**  
Informationen zur Baumaßnahme und den Verkehrseinschränkungen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

**BERLIN**

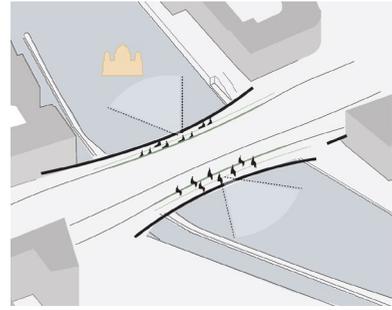


## NOTWENDIGKEIT UND UMFANG DER BAUMAßNAHMEN

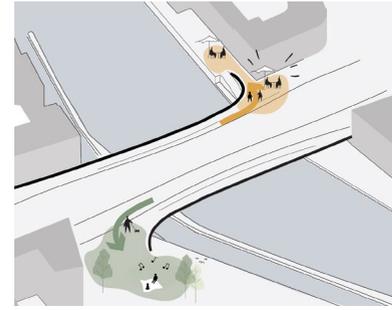
Als zentrale Verkehrsverbindung in der Mitte Berlins überführt die Mühlendammbrücke die Bundesstraße B1 vom Molkenmarkt zur Fischerinsel über die Spree und wird täglich von bis zu 74.000 Kfz genutzt.

Aufgrund von festgestellten konstruktiven Mängeln und Defiziten in der Tragfähigkeit der Bestandsbrücke aus den 1960er-Jahren musste die Nutzbarkeit der Brücke bereits eingeschränkt werden. Ein zügiger Ersatzneubau der Mühlendammbrücke ist dringend erforderlich.

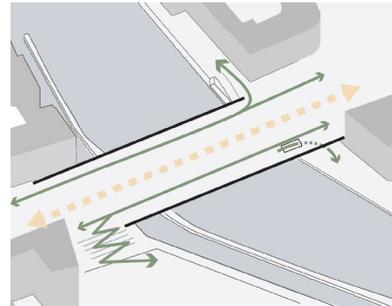
Ziel der Maßnahme Ersatzneubau der Mühlendammbrücke ist es, neben der Sicherung und Verbesserung dieser wichtigen zentralen Verkehrsverbindung, auch den aktuellen Anforderungen der Mobilitätswende gerecht zu werden und die Aufenthaltsqualität auf der Brücke für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern.



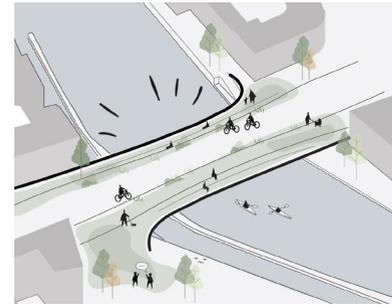
Die Brücke als Aufenthaltsort.



Die urbane Brücke.



Die verbindende Brücke.



Die zukunftsfähige Brücke.

## BAUWERKS KONZEPT

Der Siegerentwurf des Realisierungswettbewerbs für den Ersatzneubau der Mühlendammbrücke sieht nach dem Vorbild der Bestandsbrücke einen Durchlaufträger über 3 Felder mit den Stützweiten 19,30 Meter - 70,20 Meter - 19,30 Meter vor. Die Tragkonstruktion besteht aus zwei Längsträgern je Überbau (insgesamt 4 Stück) sowie einer Stahlbetonfahrbahnplatte, die zwischen den Trägern spannt und als Verbundquerschnitt am Lastabtrag in Längs- und Querrichtung beteiligt ist. Die Brücke wird gegenüber der Bestandsbrücke etwas schmaler und in der Brückenmitte verjüngt ausgebildet. Pflanzentzüge und längsverlaufende Sitzbänke trennen die Verkehrsbereiche voneinander und erhöhen die Aufenthaltsqualität auf der Brücke.

Im Sinne der Mobilitätswende sind mehrere Verkehrsphasen geplant. Im zukünftigen Brückenquerschnitt findet sowohl die neu geplante Straßenbahnlinie als auch der Auto-, Rad- und Fußgängerverkehr ausreichend Platz.

Bauwerksdaten zum Bestandsbauwerk	
Eröffnung	1968
Konstruktion	3-Feldbrücke mit zwei getrennten Überbauten
Stützweiten	19,00 m / 70,20 m / 19,00 m
Gesamtlänge	116,00 m
Breite je Überbau	22,60 m
Gesamtbreite	45,20 m
Verkehrsaufkommen	circa 74.000 Kfz/d
Fahradstreifenanzahl	4 x je Teilbauwerk



Blickbeziehung zur Spree – Sicht auf die Brückenkonstruktion von unten



Visualisierung (Ansicht von Osten)

## Längsschnitt

