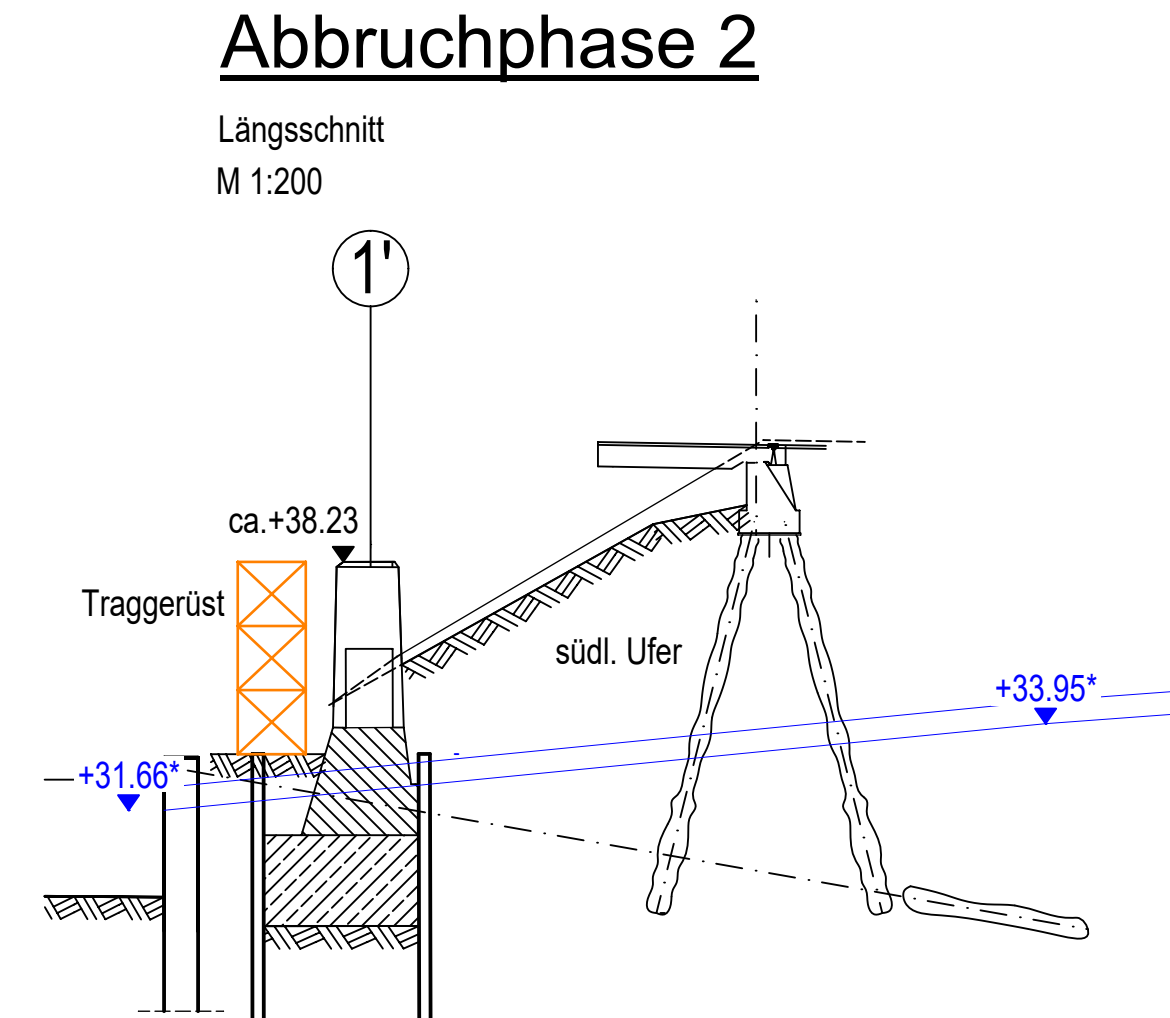
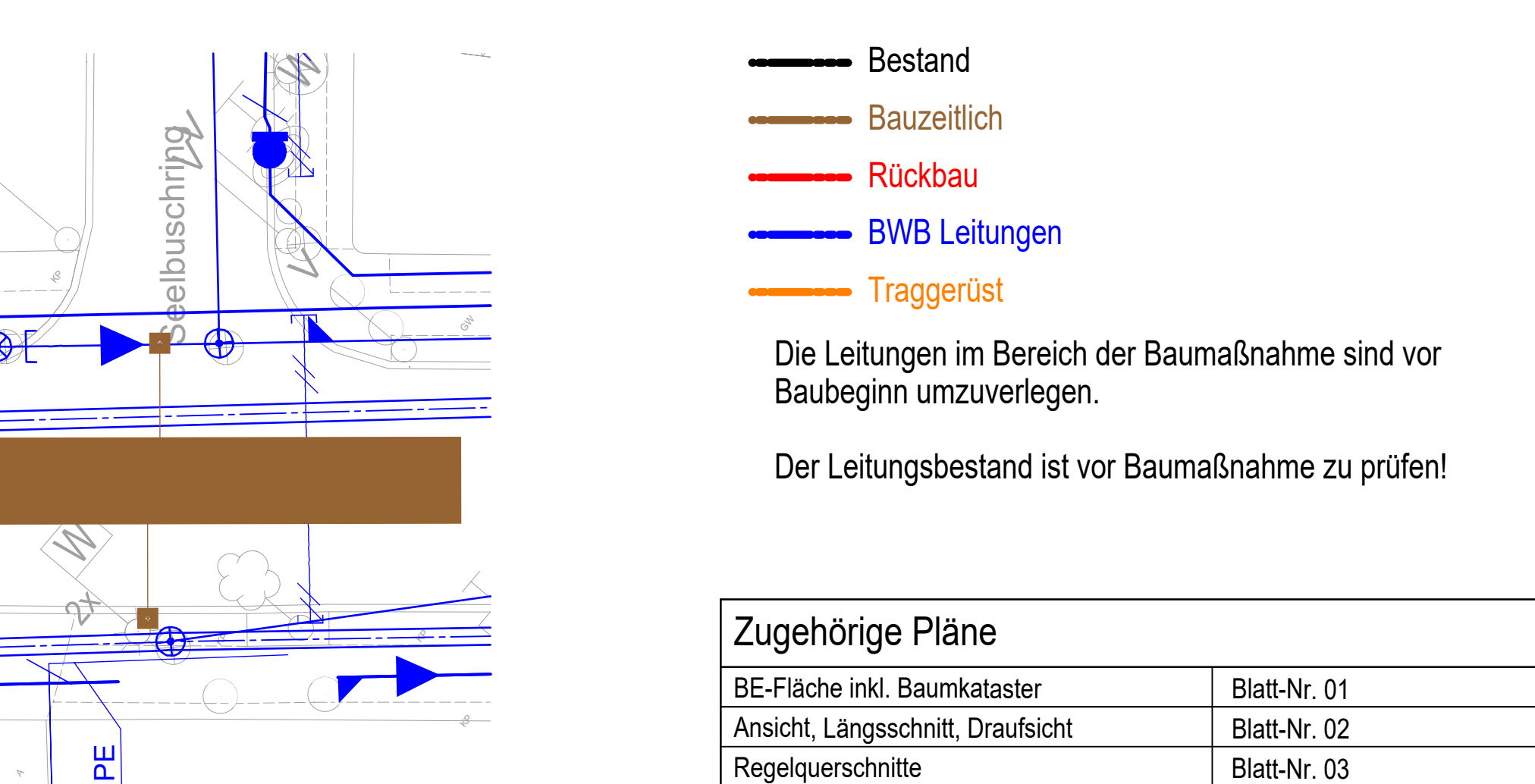
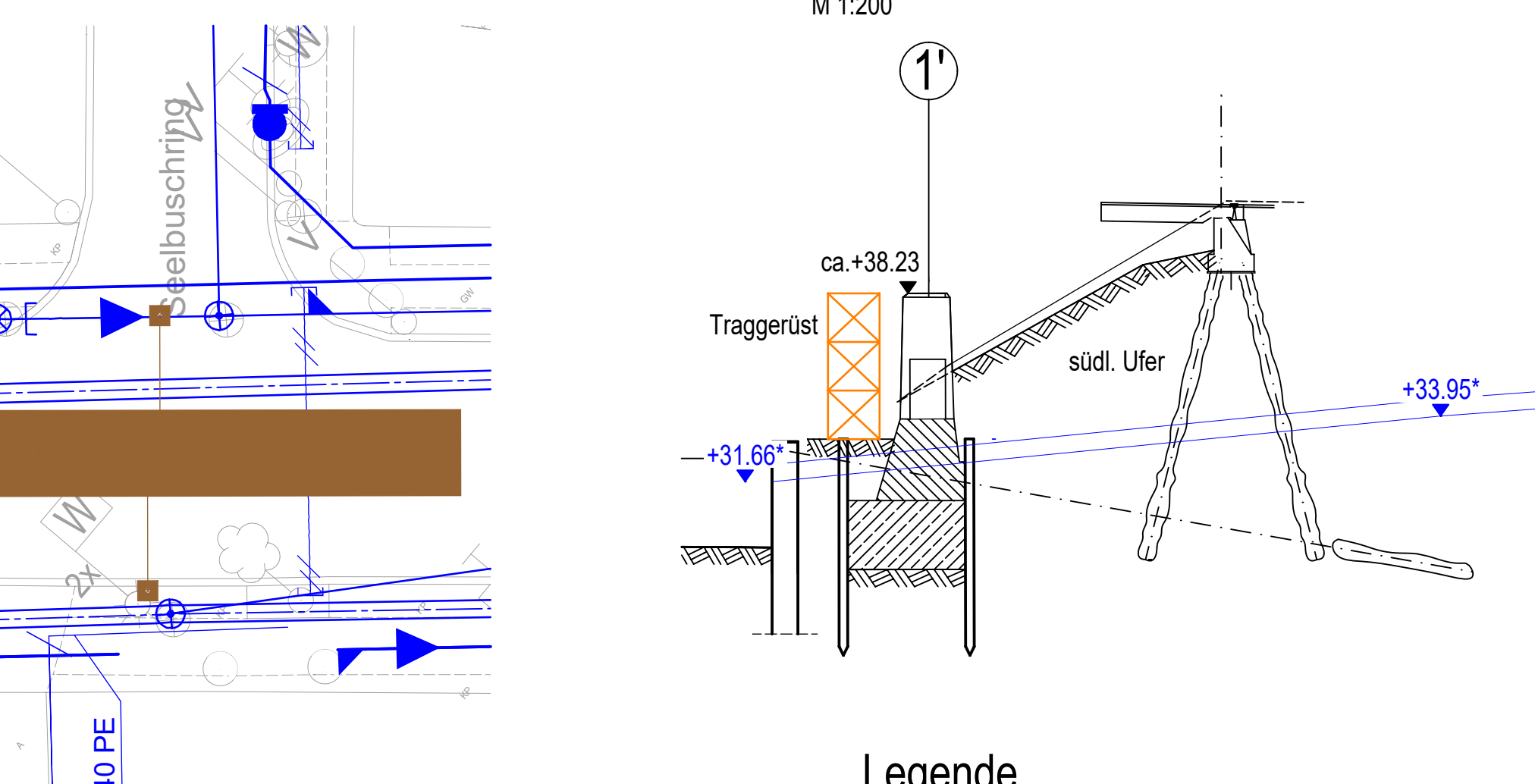
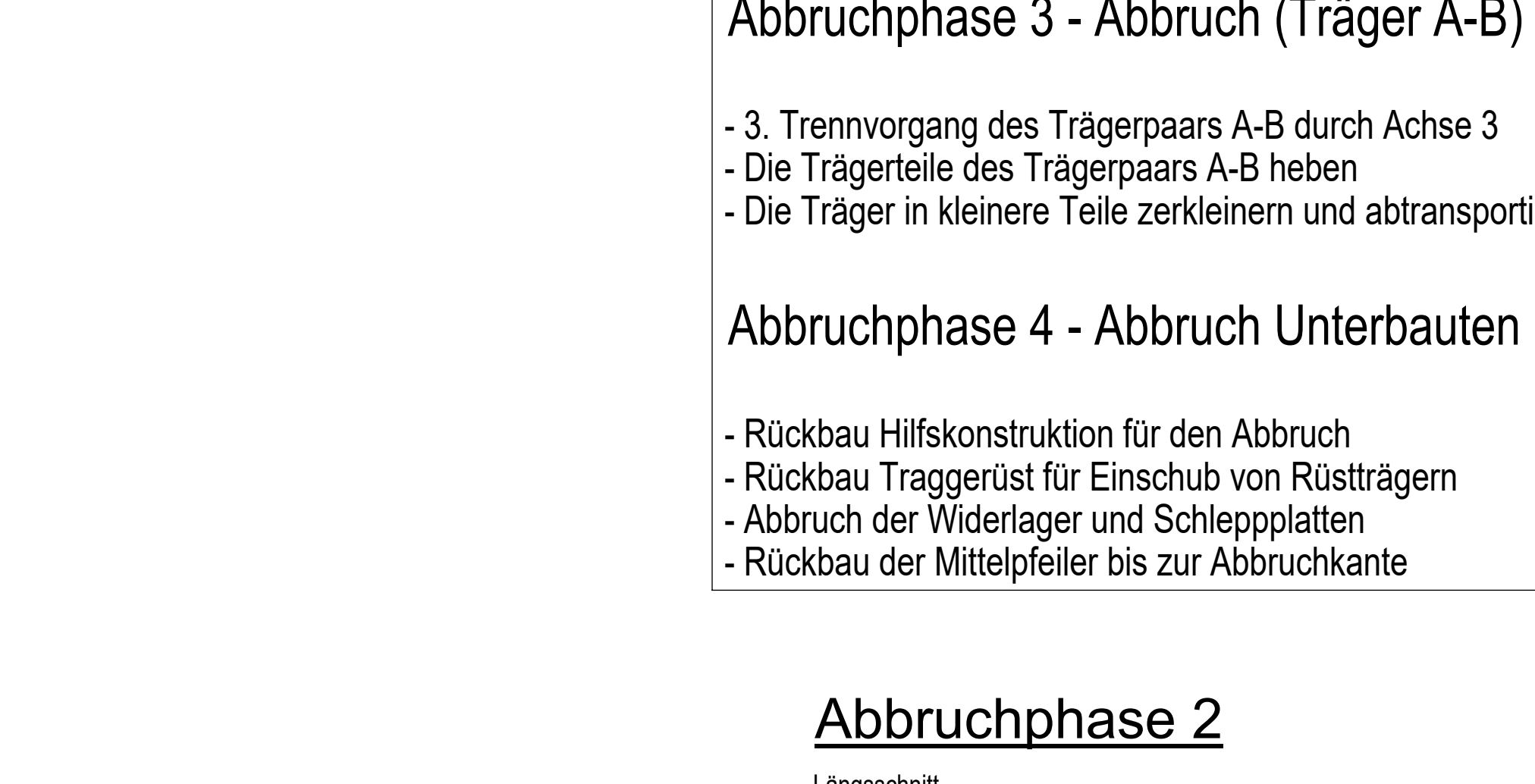
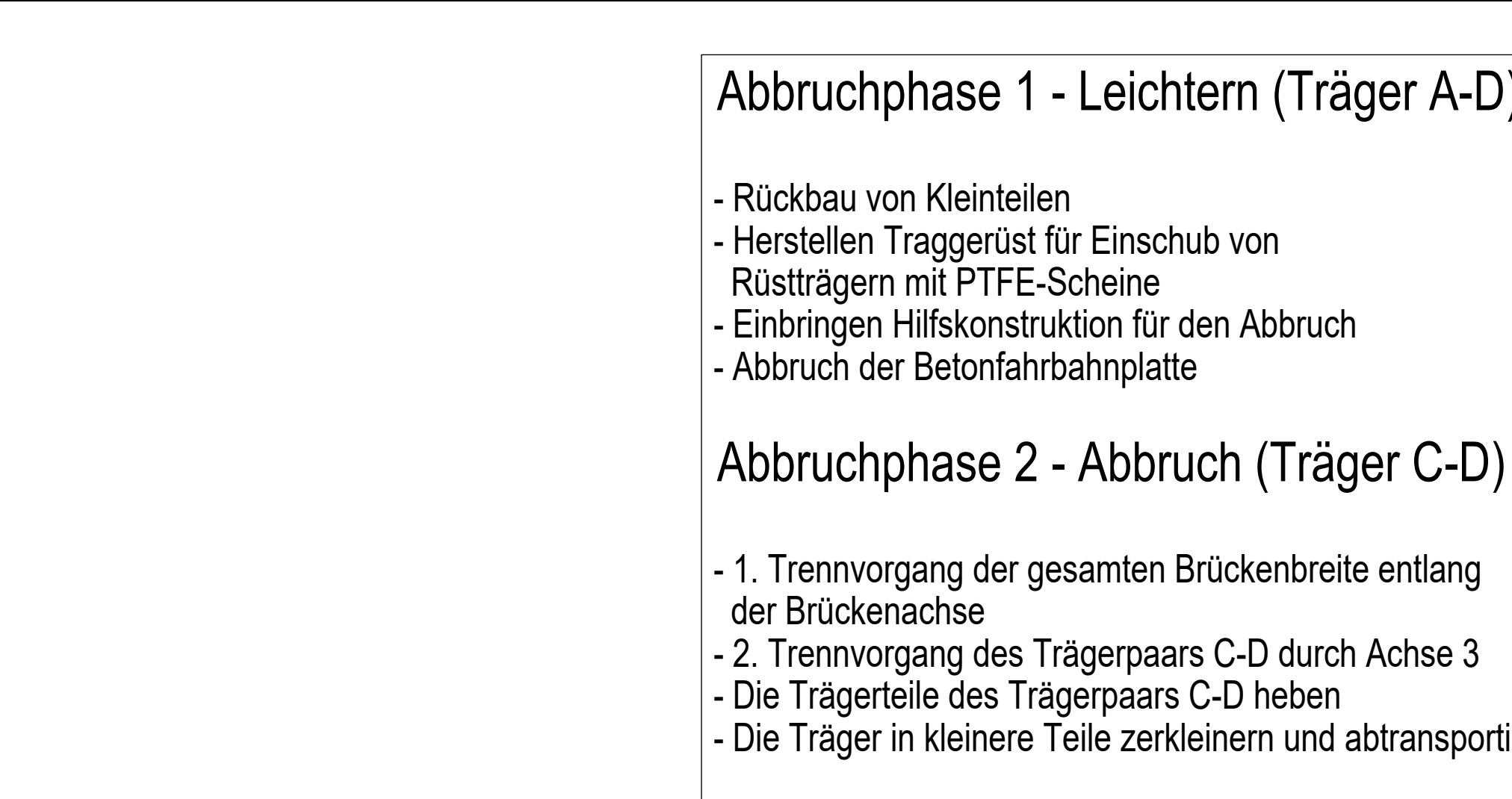
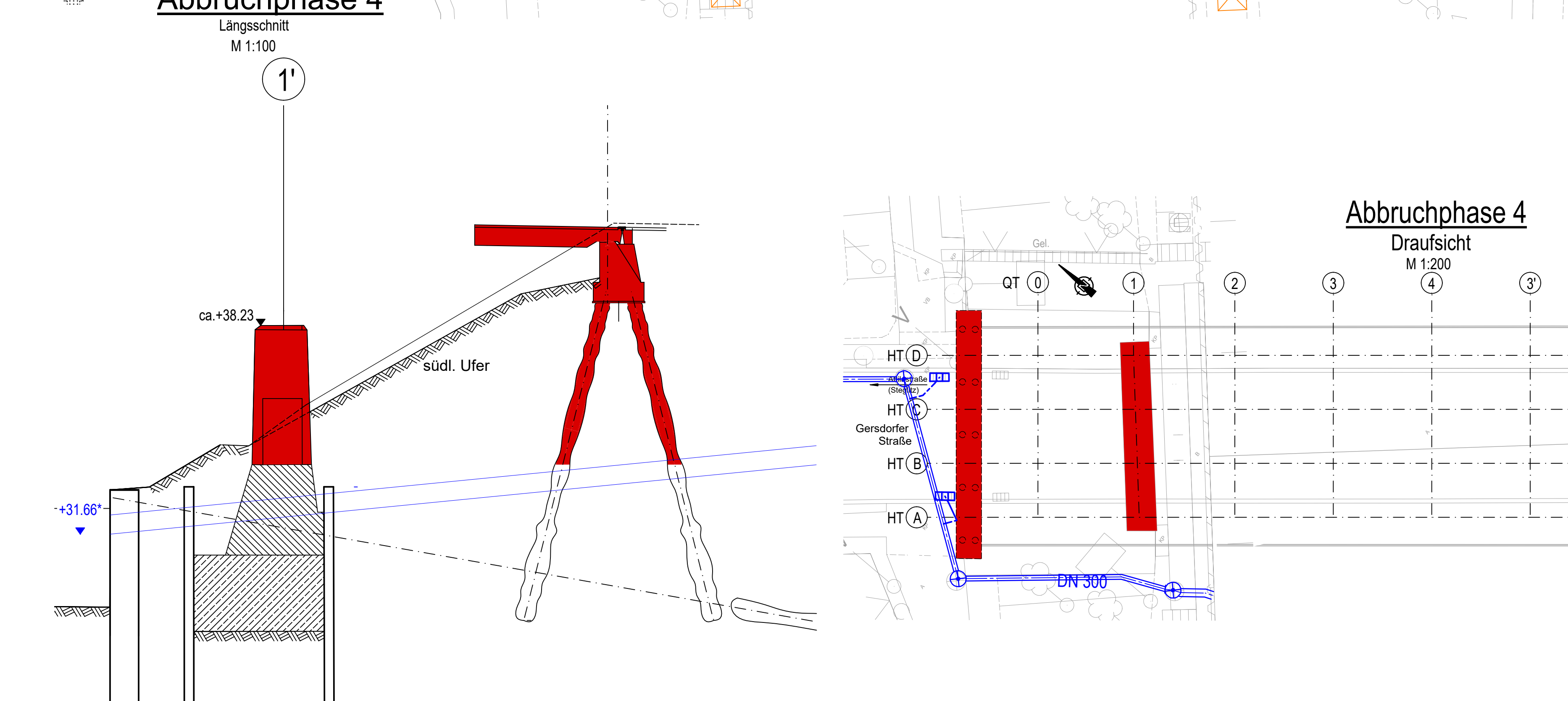
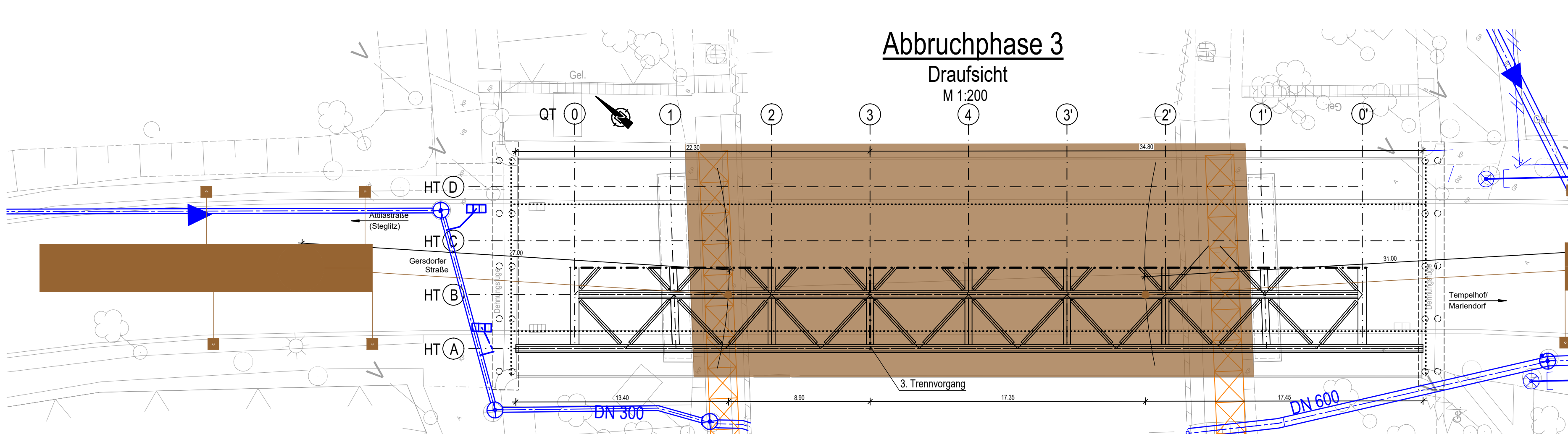
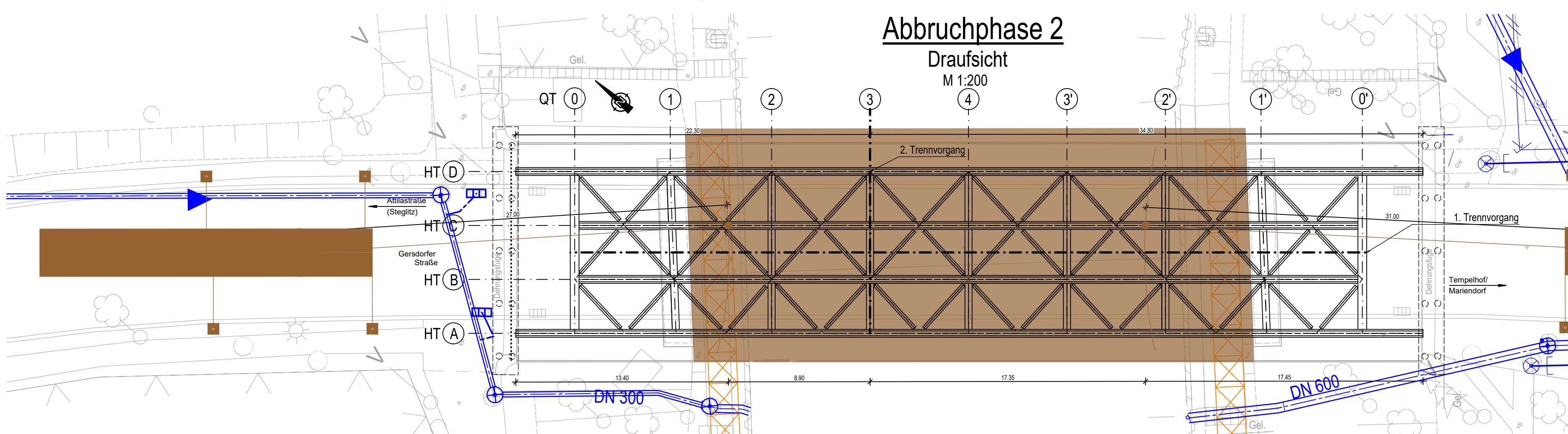
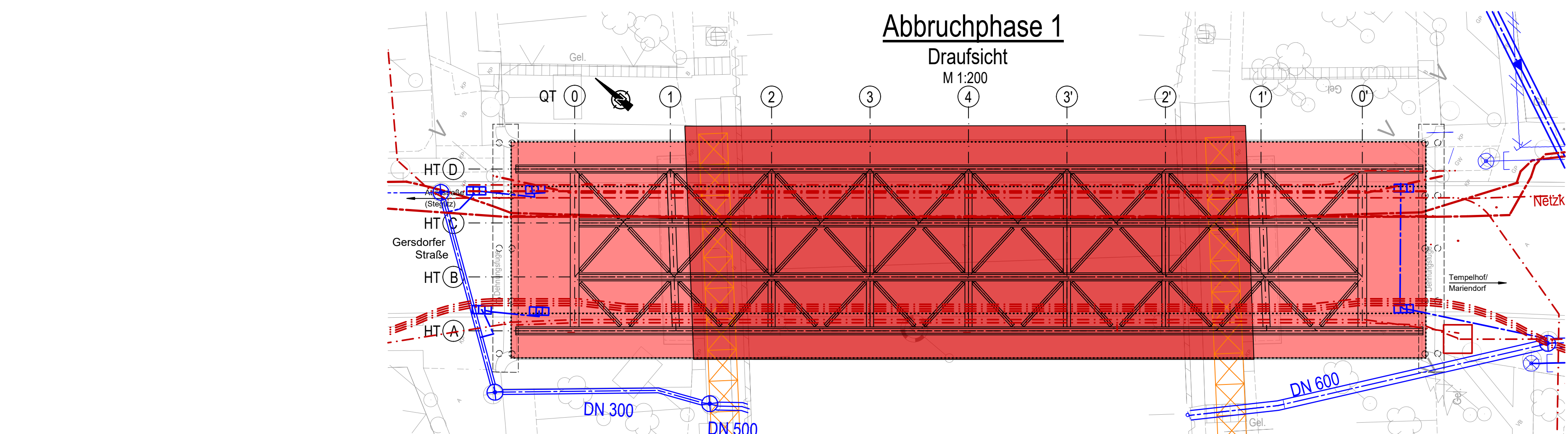
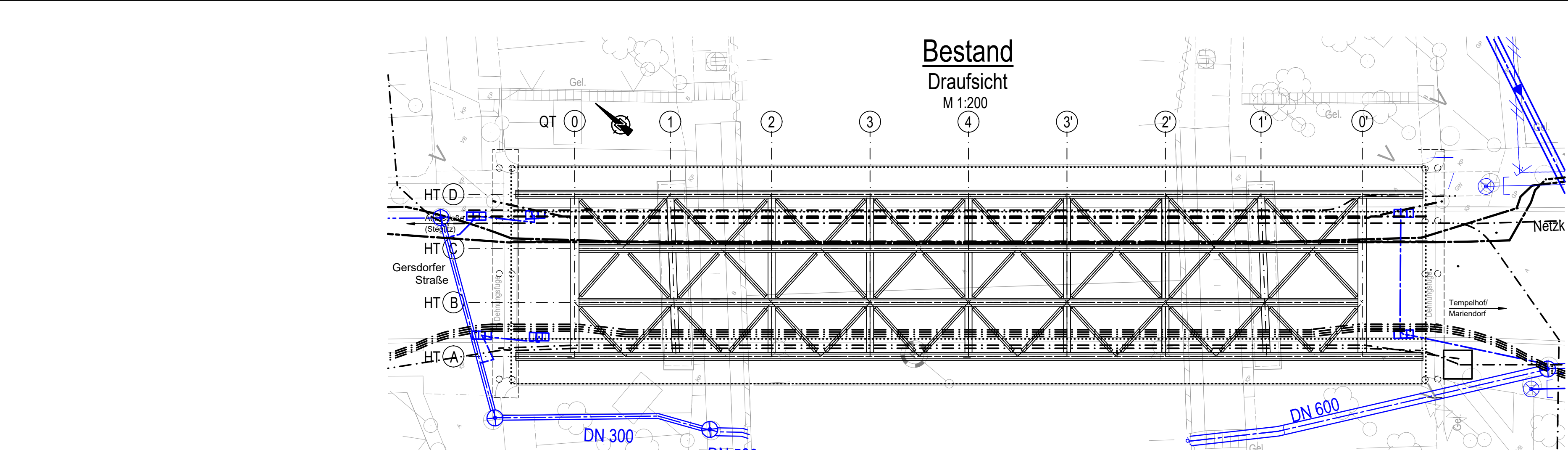
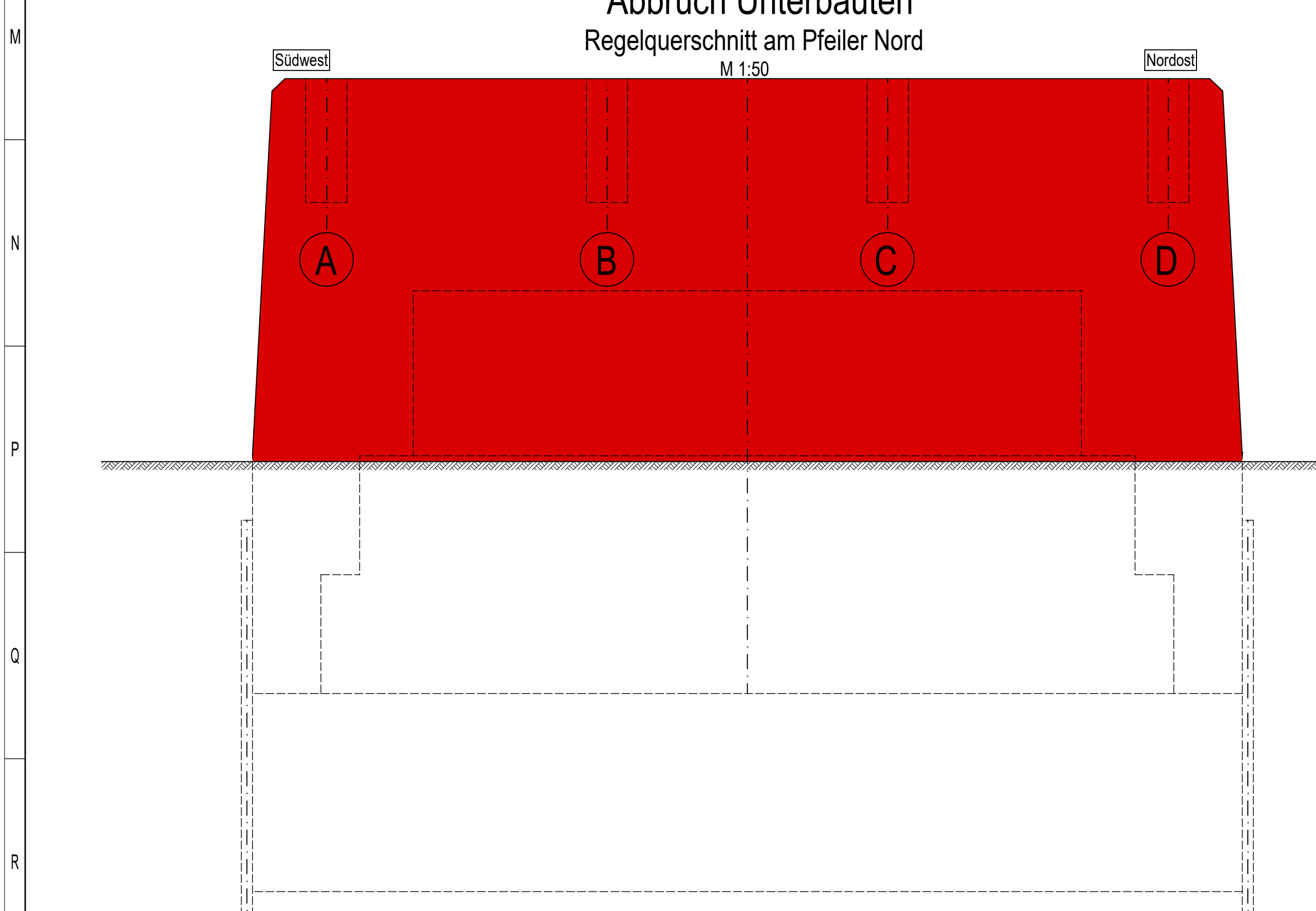
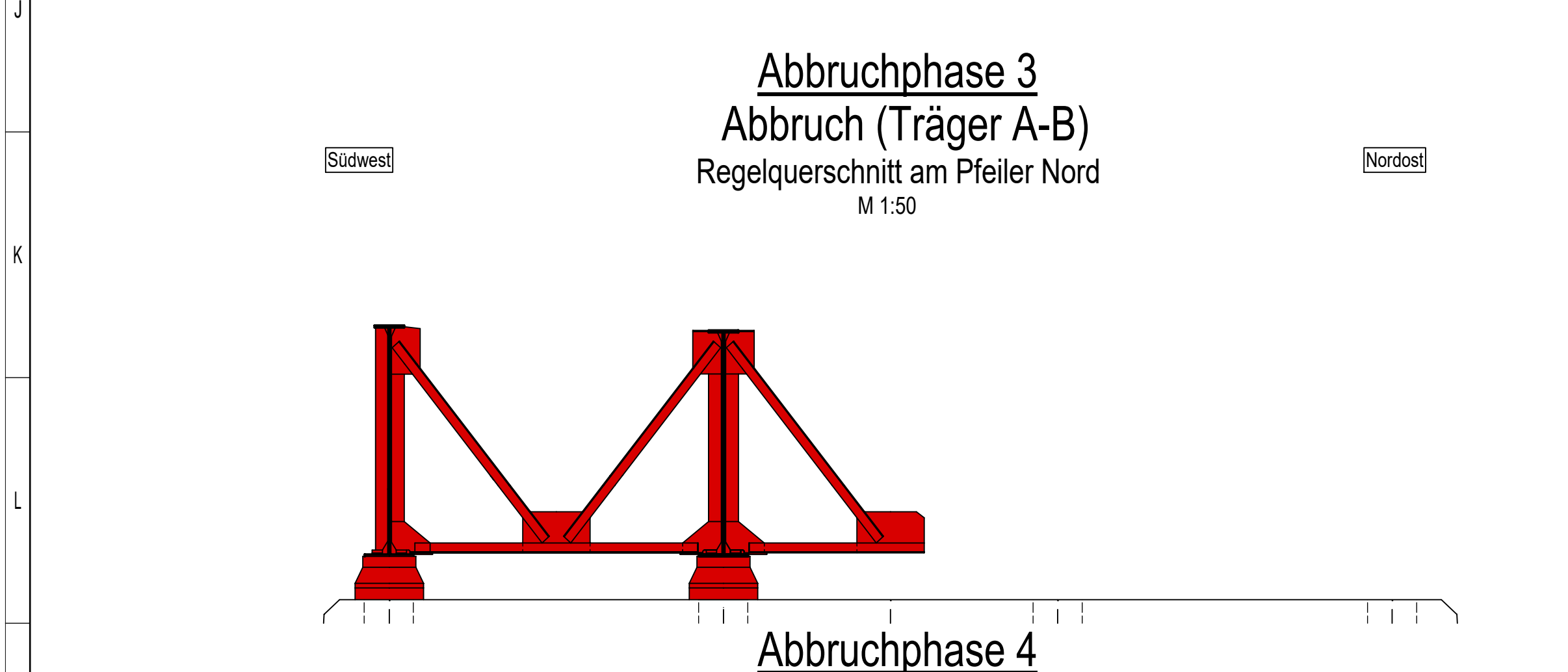
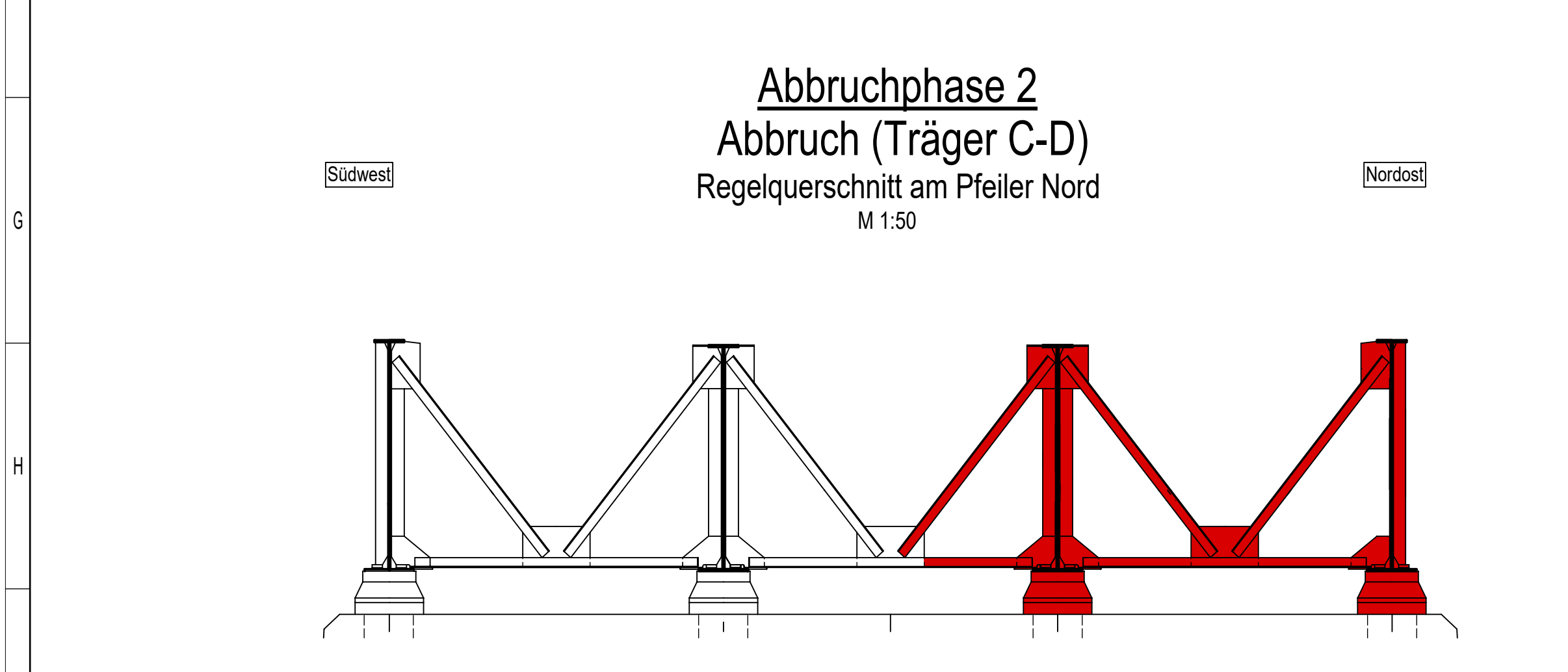
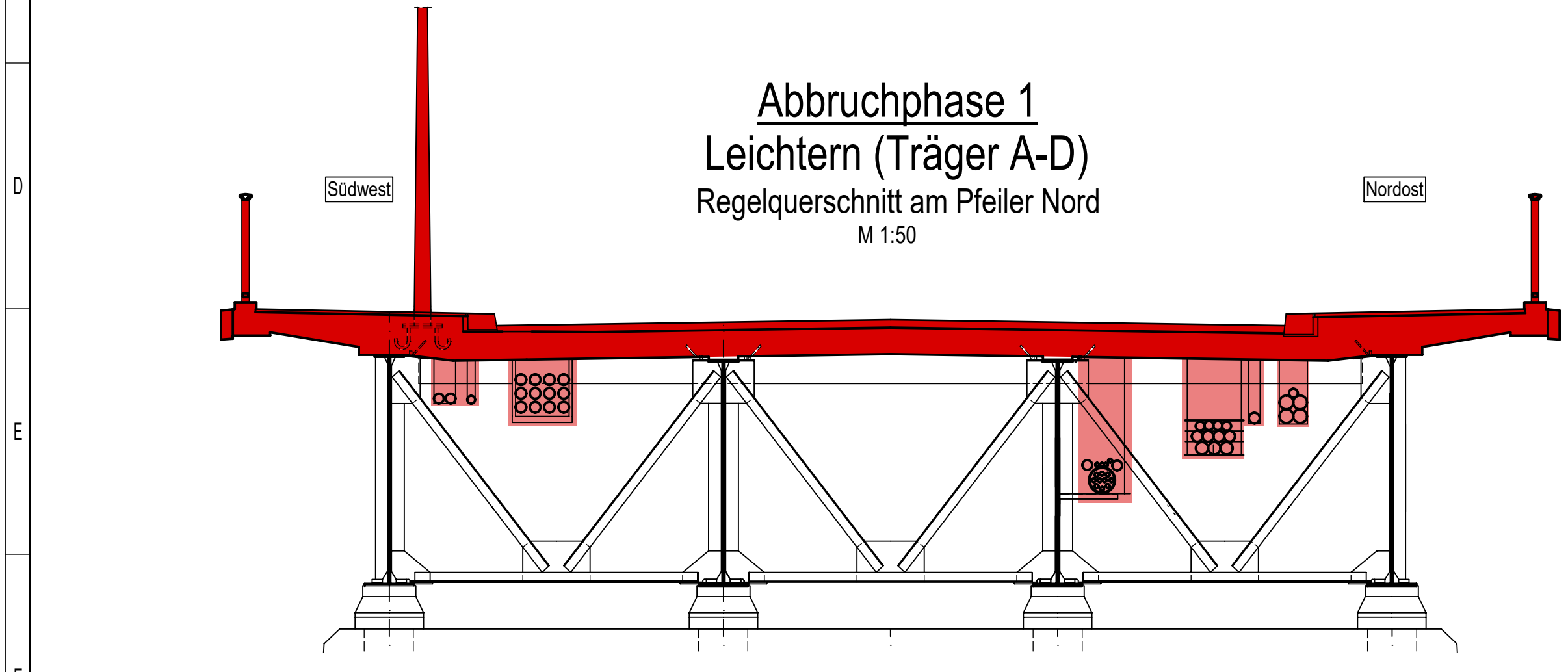
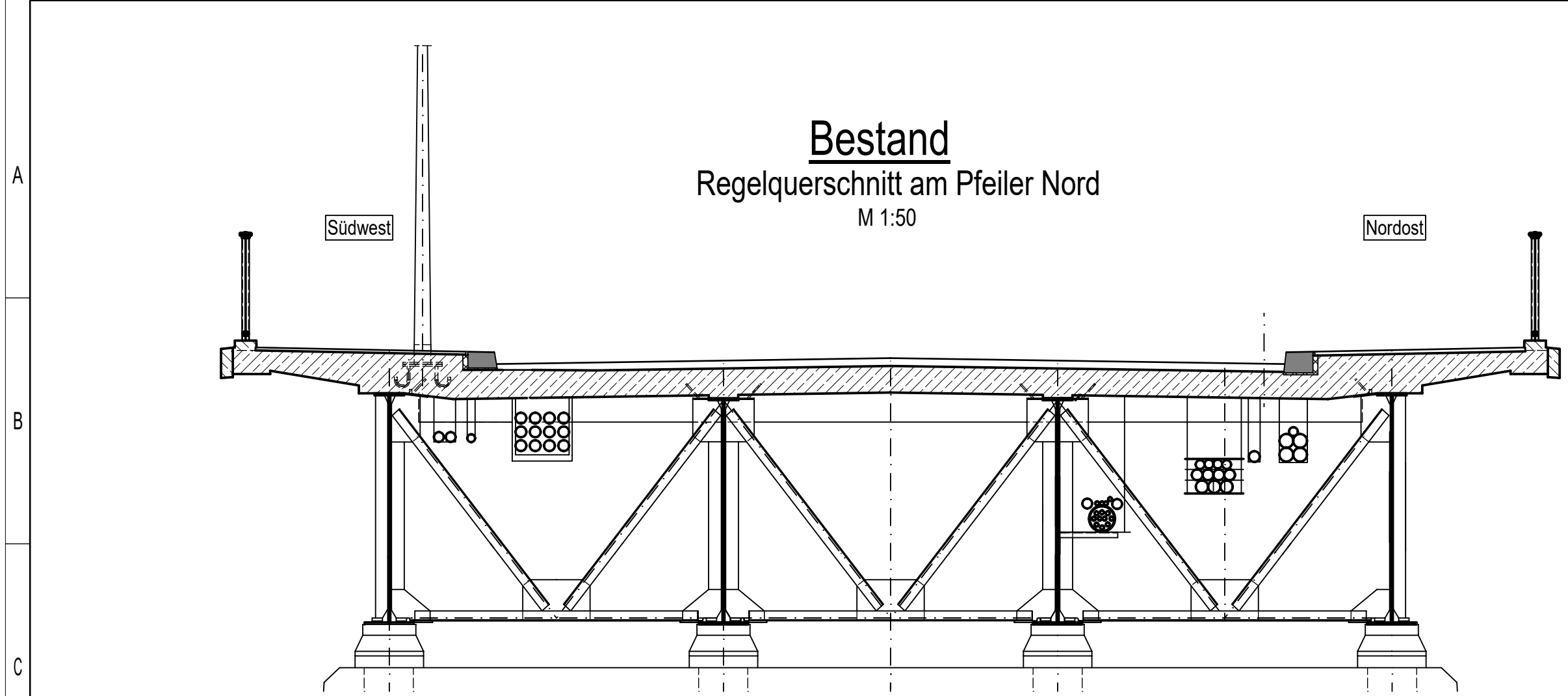




Zugehörige Pläne	
BE-Fläche inkl. Baumkataster	Blatt-Nr. 01
Ansicht, Längsschnitt, Draufsicht	Blatt-Nr. 02
Regelquerschnitte	Blatt-Nr. 03
Details	Blatt-Nr. 04
Baugrubenplan	Blatt-Nr. 05
Abbruchkonzept	Blatt-Nr. 06
Montagekonzept	Blatt-Nr. 07
Korrosionsschutzplan	Blatt-Nr. 08
Lageplan	Blatt-Nr. 09
Höhenplan	Blatt-Nr. 10
Regelquerschnitte Straße	Blatt-Nr. 11
SiGePlan	Blatt-Nr. 12
koordinierter Leitungsplan - Bestand	Blatt-Nr. 13
koordinierter Leitungsplan - Bauzustand	Blatt-Nr. 14
koordinierter Leitungsplan - Endzustand	Blatt-Nr. 15

Aufgestellt Berlin, den 24.07.2026	Unterschrift gez. Dietrich	Amts-/Dienstbezeichnung LTRDr
Wasserstraßen-Neubauamt Berlin		
Zeichnung	Unterschrift im Auftrag gez. Heine gez. Kohl	Amts-/Dienstbezeichnung BOR(in) TA

Ausschreibung									
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt									
Wasserstraßen-Neubauamt Berlin									
OrgEinheit		B/WAStr		Kilometer		S		Objektident.Nr.	
AB		ZB				O/Art			
8 3 6		6 0 1		2 2 , 0 4 0		0 5 1 2		3 5 4 6 1 0 9	
Objektbenennung		Straßenbrückenanlage Techowbrücke Berlin							
Objekteil		Brückenbauwerk							
Einzelheit		Abbruchkonzept							
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt:						Entwurf Nr. 13731.728.0004		Blatt-Nr. 06	
						Zeichnung Nr. BLS06/B30-3-7		Maßstab 1:50, 1:100, 1:200	
Datum		Unterschrift, Funktion							

Zeichnungsbereich: Entwurf mit D201 (10.07.12)

Abbruchkonzept

1. Leichtern (Träger A bis D)

Der aktuelle Aufbau der Techowbrücke entspricht im Querschnitt schematisch folgender Abbildung:

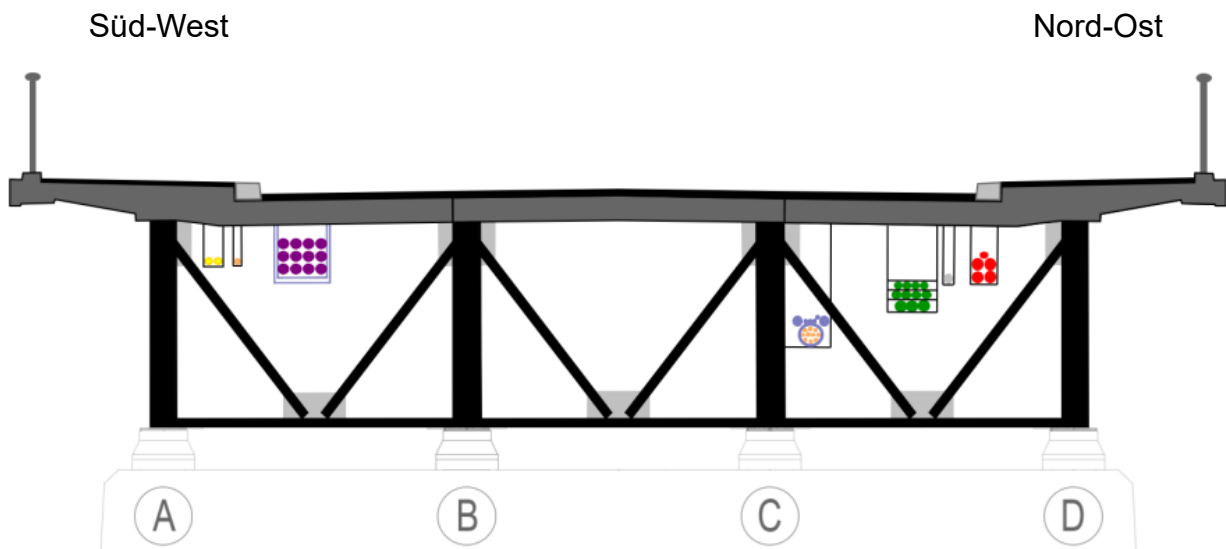
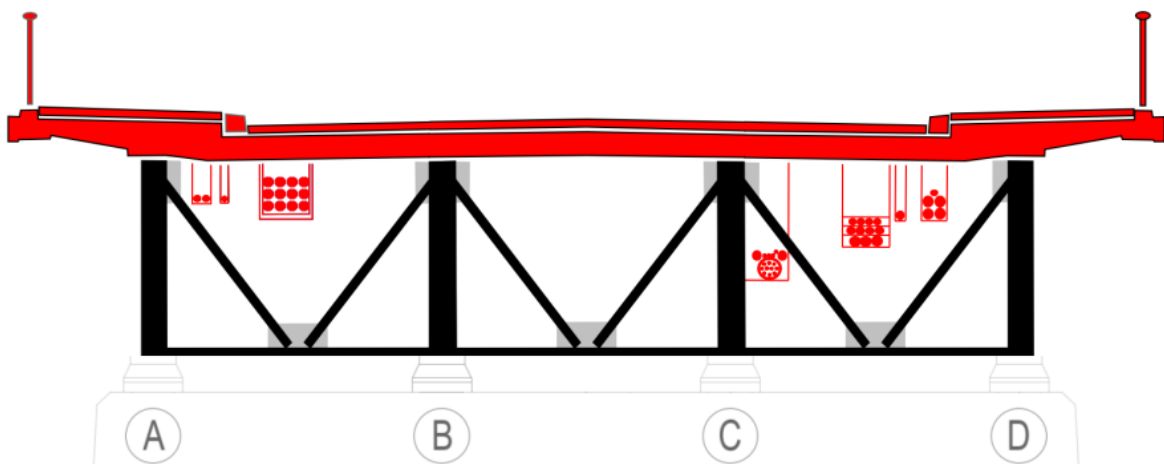


Abbildung 1 Schnitt am Pfeiler Nord

Um ein Herausheben der Fachwerkträger mit Hilfe von Mobilkränen zu ermöglichen, werden als erstes Kleinteile wie beispielsweise Geländer oder die Beleuchtung entfernt. Anschließend kann auch der Rückbau der Spannbetonplatten zwischen Träger A und D erfolgen (rot).



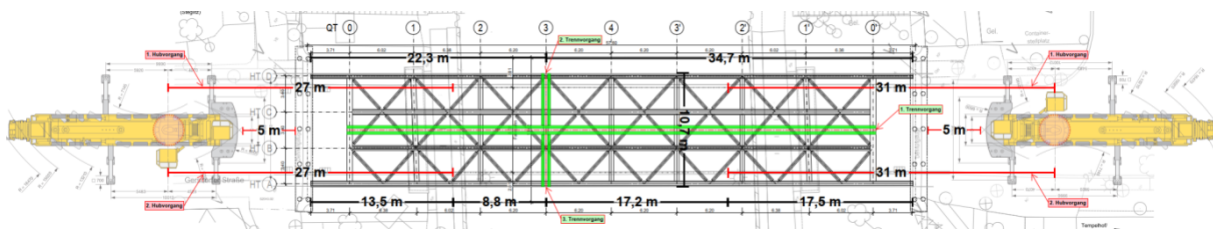
Um den Rückbau der vorgespannten Betonfahrbahnplatten mit Hilfe von Baggern zu ermöglichen, wird die Fahrbahnplatte in 5,00 m Abständen in Querrichtung gefräst.

Dadurch lässt sich die Fahrbahnplatte abschnittsweise abtragen. Eine zusätzliche Teilung der Fahrbahnplatte entlang der Brückenachse in Längsrichtung würde den Abtransport begünstigen.

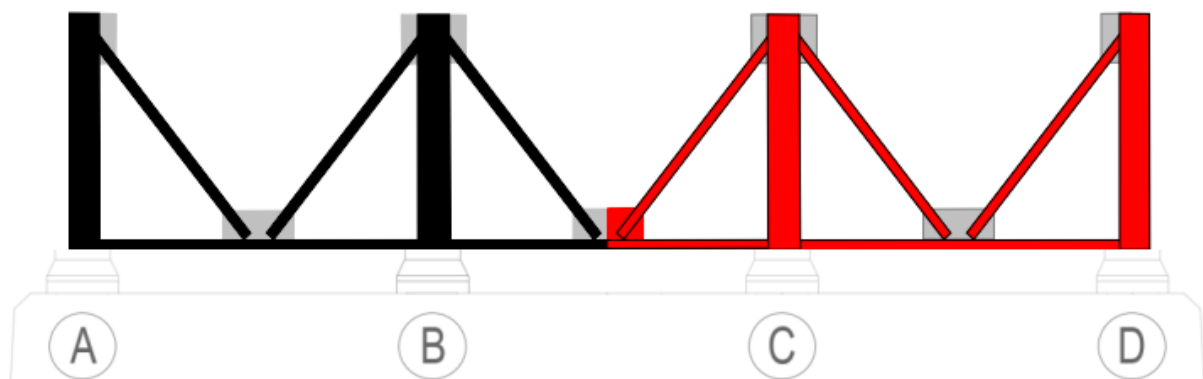
Um das Herabfallen von losen Abbruchteilen zu verhindern, wird unter dem Überbau eine Arbeitsebene hergestellt. Die Arbeitsebene wird beidseitig auf den Pfeilern oder Traggerüsten zwischen den Lagern der Techowbrücke aufgelagert. Nach abschließender Demontage der möglicherweise noch vorhandenen Leerrohre im Bereich der Fachwerkträger bleiben ausschließlich die Träger A, B, C und D inklusive der Aussteifungsverbände bestehen.

2. Abbruch Trägerpaar C – D (1. Hubvorgang)

Für den Abbruch der Techowbrücke sind drei Trenn- und zwei Hubvorgänge vorgesehen.



Nachdem die Techowbrücke geleichtert ist, kann mit dem Abbruch des Trägerpaars C – D fortgefahren werden. Im Ergebnis einer vorangegangenen statischen Berechnung handelt es sich bei den Trägern C und D um Vollwandträger, die zusammen ein Eigengewicht von rund $50,10 \text{ t} = 25,30 \text{ t} + 24,80 \text{ t}$ aufweisen.



Für den ersten Abbruchvorgang wird die Techowbrücke zunächst in der Mitte zur Brückengesamtbreite entlang der Brückenachse in Längsrichtung in zwei Teile halbiert. Sämtliche Aussteifungsverbände und Verbindungspunkte zwischen den Trägern B und C werden somit gänzlich getrennt. Da die Aussteifungsverbände zwischen den Fachwerkträgern C und D nicht entfernt werden, kann das Ausknicken der Träger unter Eigengewicht ausgeschlossen werden.

Nachdem die verbleibende Trägerkonstruktion in zwei Teile getrennt worden ist, wird nun das gesamte Trägerpaar C – D inklusive der Aussteifungsverbände mit Hilfe von

zwei Mobilkränen für den nächsten Trennvorgang fixiert. Für jeden Hubvorgang eines Brückenteils sind vier Verankerungspunkte vorgesehen.

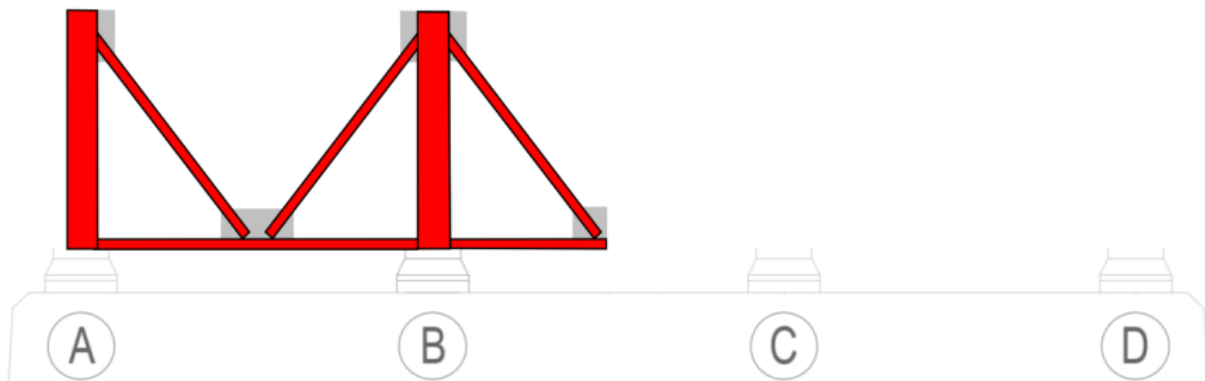
Im Schwerpunkt/ Mittelpunkt dieser Verankerungspunkte werden Anschlagpunkte/ Hebepunkte für den Kran angesetzt. Diese liegen rund 13,50 m vom nördlichen und 17,50 m vom südlichen Widerlager entfernt.

Nach dem vollständigen Durchtrennen der Brücke in zwei Trägerpaare A – B und C – D, kann der zweite Trennvorgang am Trägerpaar C – D an der Montagestoßstelle im Bereich der Achse 3 ca. 22,30 m vor dem nördlichen Widerlager erfolgen. Im nächsten Schritt werden die beiden Trägerteile des Trägerpaars C – D in den Bereich hinter die Widerlager gehoben. Beim ersten Hubvorgang kommt es somit zu rund 31,00 t bzw. 20,00 t bei einer Ausladung von rund 32,00 m und 27,00 m.

Nach dem Heben können die Träger in kleinere Teile zerlegt werden und anschließend über die Straßenanbindung der Gersdorfstraße in fahrbaren Größen abtransportiert werden.

3. Abbruch Trägerpaar A – B (2. Hubvorgang)

Nachdem das Trägerpaar C – D demontiert wurde, bleibt das Trägerpaar A – B inklusive der Aussteifungsverbände bestehen.



Der Abbruchvorgang erfolgt ähnlich dem Trägerpaar C – D. Vor dem letzten und dritten Trennvorgang, ist das Trägerpaar bereits an den Anschlagpunkten von beiden Mobilkränen zu halten.

Der dritte Trennvorgang wird entlang der Montagestoßstelle im Bereich der Achse 3 ca. 22,30 m vor dem nördlichen Widerlager erfolgen.

Nach dem vollständigen Durchtrennen des Trägerpaars A – B in zwei Teile, können die beiden Trägerteile in den Bereich hinter die Widerlager gehoben werden. Beim 2. Hubvorgang kommt es somit zu rund 31,00 t bzw. 20,00 t bei einer Ausladung von rund 32,00 m und 27,00 m.

Abschließend können die beiden Trägerhälften hinter dem Widerlagerbereich zerkleinert und abtransportiert werden.

Die aus Fachwerkträgern bestehende Arbeitsebene muss ebenfalls zurückgebaut werden. Dies kann nach der Demontage des Überbaus auch mit Mobilkränen erfolgen.

4. Abbruch der Unterbauten

Nach erfolgter Demontage des Überbaus können auch die Unterbauten entsprechend abgebrochen werden.

Die massiven Widerlager sowie die Schleppplatten werden im oberen Bereich der Böschung durch einen Bagger abgebrochen. Bevor die Trägerpaare ausgehoben werden können, muss die Schleppplatte von den Trägern getrennt werden.

Anschließend können auch die Mittelpfeiler bis zur vorgesehenen Abbruchkante (Höhenlage knapp unter GOK) zurückgebaut werden. Schuttmaterial wird über einen Kran auf das Straßenniveau befördert und abtransportiert.

Es ist auch denkbar sich in den Randbereichen des Kanals wasserseitig feste Pontons zu installieren, um eine ausreichend horizontale Arbeitsfläche zu ermöglichen. Hierbei ist auf die möglicherweise vorhandene Einschränkung der Schifffahrt zu achten. Diese sollte im Zuge der Baumaßnahme auf ein Minimum beschränkt werden.

5. Abbruchbegleitende Maßnahmen

Die Aufstellflächen der Mobilkräne sind durch entsprechende Lastverteilungsplatten gegen zu hohe punktuelle Einwirkungen zu sichern. Bei dem vorliegenden Konzept wurde auf einen ausreichenden Abstand der Mobilkräne zu den bestehenden Widerlagern und der vorhandenen Böschung geachtet (> 5,0 m). Im Zuge der zu erstellenden Ausführungsplanung sind weitere Nachweise zum Lastabtrag der Mobilkräne erforderlich.