|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 21. August 2025 |  |
|  |  |  |
|  | **Brücke weg – Ressourcen bleiben** |  |
|  | Abriss der Berliner Westendbrücke in Rekordzeit mit maximalem Recycling |  |
|  | * **RWG-Gruppe meistert Abriss in nur zwei Wochen bei laufendem Bahnbetrieb** * **Behörden genehmigten im Eiltempo / Abbruchplanung bei komplexem Spannbetonbauwerk gemeistert** * **99 % des Materials werden recycelt** |  |
|  |  |  |

**Die RWG I Abbruch und Tiefbau GmbH – ein Tochterunternehmen von Heidelberg Materials Mineralik – hat den gleisüberführenden Abschnitt der Berliner Westendbrücke in nur zwei Wochen abgerissen und damit die Stilllegung der Bahnstrecke darunter auf ein Minimum reduziert.** **Rund 99 Prozent der anfallenden Materialien werden aufbereitet und wieder verwendet.**

Die Ringbahn- und Westendbrücke in Berlin-Charlottenburg sind zwei der verkehrsreichsten Autobahnbrücken im Stadtgebiet. Über die beiden Spannbetonbauwerke rollen täglich mehr als 90.000 Fahrzeuge, rund viermal mehr als beim Bau im Jahr 1963 vorgesehen. Als Prüfer im März dieses Jahres einen Riss im Tragwerk der Ringbahnbrücke entdeckten, sperrte die Autobahn GmbH die Brücke umgehend und ordnete deren Abbruch an. Das bedeutete jedoch eine Unterbrechung des Fern- und S-Bahnbetriebs. „Da der Bahnausfall teuer und für Reisende nervig ist und das Schadensausmaß auch an der etwa einen Kilometer entfernten Westendbrücke erheblich war, lag es auf der Hand, auch gleich die Westendbrücke abreißen zu lassen“, erläutert Dr. Sebastian Krohn, verantwortlicher Projektingenieur der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH. Um die Dauer der Stilllegung möglichst kurz zu halten, sollte der Abriss des Teilabschnitts, der über die Gleise führt, in zwei Wochen abgeschlossen sein.

**Wenig Zeit vom Auftrag bis zum Startschuss**

„Die Anfrage, ob wir das hinbekommen würden, erreichte uns am Freitag, den 28. März um 19 Uhr. Nach kurzer interner Abstimmung stand für uns fest: Das machen wir, und das schaffen wir“, erzählt Oliver Schumacher, Geschäftsführer der RWG I Abbruch und Tiefbau GmbH. Dann ging alles schnell. Schon wenige Tage später war der Auftrag auf dem Tisch, und am nächsten Tag ging es vor Ort los. Um den straffen Zeitplan einzuhalten, mussten etliche Prozesse parallel laufen, etwa die Baustelle einrichten, amtliche Genehmigungen einholen und den Abbruch ingenieurtechnisch planen“, berichtet Schumacher.

**Ämter auf Grund Dringlichkeit sensibilisiert**  
Bis ein 90-Tonnen-Bagger auf der Baustelle ist, dauert es normalerweise drei bis vier Wochen, denn für Schwertransporte, zumal in der Stadt, braucht es eine Genehmigung. „Bei uns war der Bagger am nächsten Tag da“, betont Schumacher. Auch dies zeigt: Das Projekt Westendbrücke war ein Sonderfall. „Angesichts der Dringlichkeit der Sache waren alle Ämter sensibilisiert“, bestätigt Krohn. Alle Anträge, egal ob es um Schwertransporte, Lärmschutz oder Nachtarbeit ging, waren im Eilzugtempo genehmigt; auf das grüne Licht von Behördenseite war folglich Verlass.

**Herausfordernder Abbruch mit wenig Erfahrungswerten**  
Kniffliger war die Abbruchplanung des Ingenieurbauwerks. Denn der Abriss von Spannbetonbrücken funktioniert nicht nach Schema F, und es gibt dafür kaum Erfahrungswerte. „Die Westendbrücke zum Beispiel hat nur einen Festpunkt; alles andere sind Pendelstützen. Das heißt, die Brücke kann während des Baggereingriffs theoretisch nach allen Seiten kippen. Daher mussten wir die Reihenfolge der Abbruchschritte gewissenhaft planen und untereinander abstimmen“, erklärt Ingenieurexperte Krohn. Als der Bagger schließlich in Aktion trat, staunten alle nicht schlecht. Der Brückenkörper stand wie eine Eins. „Die Hydraulikscheren unserer Bagger hatten ganz schön zu knabbern“, bestätigte Schumacher.

**Aufwendige Vor- und Nacharbeiten zum Schutz der Gleise**  
Doch vor dem eigentlichen Abbruch musste die Baustelle eingerichtet, und die Gleise mussten geschützt werden. Hierfür hat RWG I allein am ersten Wochenende fast 3.800 m³ Schottertragschicht geliefert, insgesamt waren es 13.500 m³. In Spitzenzeiten waren bis zu 50 Mann auf der Baustelle, vor allem, als es um den Schutz der Gleise ging. Sie mussten ausgebohlt und mit Vlies bedeckt werden – und dies über eine Fläche von etwa 4.000 Quadratmetern und in einer Mächtigkeit von einem Meter. „Das sind personalintensive Arbeiten, und ich bin beeindruckt, mit welcher Geschwindigkeit RWG I hier einen Dreischichtbetrieb hochgefahren hat“, lobt Krohn.

**Zeitfrist trotz Asbest-Überraschung und zusätzlichen Abrissarbeiten eingehalten**

Folglich war das Einhalten der gesetzten Frist nie in Gefahr. „Auch nicht als zusätzliche Aufgaben auf uns zukamen. Während der Abbrucharbeiten zeigte sich nämlich, dass die untere Schicht der Asphaltfahrbahn Asbest enthielt“, schildert Schumacher. Tatsächlich sind für den Umgang mit diesem Gefahrstoff spezielle Sicherheitsvorkehrungen zu treffen. So müssen die Mitarbeiter, die mit Asbest in Berührung kommen, besondere Schutzkleidung tragen, und das Abbruchmaterial gilt als Sondermüll.

Zusatzaufwand brachte auch ein altes Stellwerk von der Bahn, das unter der Brücke stand. Dies sollte RWG I ebenso abbauen und mitentsorgen. Als die Abrissarbeiten beendet waren, türmten sich an Ort und Stelle rund 21.000 m3 Abbruchmasse, inklusive der Materialien, die zum Schutz der Gleise herangeschafft worden waren.

**Urban mining wie aus dem Lehrbuch**

„Neben dem Abbruch zählt auch der Abtransport und das Aufbereiten von Abbruchmaterial zu unserem Kerngeschäft“, berichtet Schumacher. Was kaum einer weiß: Die mineralischen Abfälle sind mit mehr als 220 Mio. Tonnen pro Jahr der mengenmäßig größte Abfallstrom in Deutschland. Dabei liegt die Verwertungsquote von Bauschutt, Straßenaufbruch, Boden und Steinen im Schnitt bei knapp 90 Prozent.\*1 „In unserem Fall liegen wir bei 99 Prozent“, erläutert Schumacher. RWG I hat den Bauschutt recycelt und macht daraus Sekundärrohstoffe, die der Herstellung von Stahl, Beton oder Schotter dienen. Schadstoffe, wie Asbest, schleust RWG I dagegen konsequent aus dem Kreislauf aus und entsorgt sie sicher.

**Erfolg dank Einsatzbereitschaft aller Beteiligten**

Geschafft! Pünktlich, am 28. April konnte die Bahn den Betrieb wieder aufnehmen. Angesichts der ambitionierten Vorgaben eine Glanzleistung. Die Erfolgsschlüssel, sagen Krohn und Schumacher unisono, waren der außerordentliche Gemeinschaftsgeist und die professionelle Herangehensweise. „Das Projekt zeigt, was möglich ist, wenn alle an einem Strang ziehen. Die Einsatzbereitschaft aller am Projekt Beteiligten war einzigartig“, resümiert Schumacher. Dem pflichtet Krohn bei. „Hier waren Profis am Werk mit Sachverstand und Erfahrung; die wissen, was zu tun ist – auch und gerade in komplexen und zeitkritischen Projekten wie diesem.“

\*1 *https://www.bv-miro.org/wp-content/uploads/bbs\_Kreislaufwirtschaft\_Bau\_Monitoring.pdf*

Link: [Home - RWG I Abbruch + Tiefbau GmbH](https://at.garbe-gruppe.de/)

Zeichen (6.328)

**Bildunterschriften**

**Bild 1:** Die Westendbrücke in Berlin-Charlottenburg ist eine der verkehrsreichsten Autobahnbrücken im Stadtgebiet. Der Abriss bedeutete auch eine Unterbrechung des Fern- und S-Bahnbetriebs.   
© Jost Listemann I TIME:CODE:MEDIA

**Bild 2:** Die Gleise mussten ausgebohlt und mit Vlies bedeckt werden – über eine Fläche von etwa 4.000 Quadratmetern © Jost Listemann I TIME:CODE:MEDIA

**Bild 3:** 90-Tonnen-Bagger auf der Baustelle im Nachteinsatz - Schwertransport, Lärmschutz und Nachtarbeit wurden im Eiltempo genehmigt. © Jost Listemann I TIME:CODE:MEDIA

**Bild 4:** Neben dem Abbruch zählt auch der Abtransport und das Aufbereiten von Abbruchmaterial zum Kerngeschäft der RWG-Gruppe © Jost Listemann I TIME:CODE:MEDIA

**Objektsteckbrief**

**Projekt:** Abriss des 1. Teilabschnitts der Berliner Westendbrücke

**Projektdauer Teilabschnitt I:** 12. – 25. April 2025

**Auftraggeber:** DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Bauunternehmen:** RWG1 Abbruch und Tiefbau GmbH

**Leistungsumfang:** Einrichten der Baustelle, Abbruchvorbereitende Maßnahmen, u.a. Abbruchplanung und Sichern der Gleise, Abriss der Brücke und Abtransport der Materialien

**Abtransportierte Materialmenge:** 21.000 m3

**Über Heidelberg Materials in Deutschland**

Heidelberg Materials ist eines der größten Baustoffunternehmen der Welt. In Deutschland sind wir mit ca. 4000 Mitarbeitenden an 177 Standorten Marktführer bei Zement und Transportbeton und nehmen eine führende Position im Bereich mineralischer Baustoffe ein. Seit über 150 Jahren tragen wir zum Fortschritt bei. Unsere Produkte werden für den Bau von Häusern, Verkehrswegen, Gewerbe- und Industrieanlagen verwendet. Als Vorreiter auf dem Weg zur CO₂-Neutralität und Kreislaufwirtschaft in der Baustoffindustrie arbeiten wir an nachhaltigen Baustoffen und Lösungen für die Zukunft. Unseren Kunden erschließen wir neue Möglichkeiten durch Digitalisierung.

**Kontakt**

Kevin Ballon

Content Marketing & Communication Manager

Marketing & Kommunikation Deutschland

[kevin.ballon@heidelbergmaterials.com](mailto:kevin.ballon@heidelbergmaterials.com)