

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 21. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. September 2020)

zum Thema:

**Ersatzbau Rudolf-Wissel-Brücke (RWB) IV – Nachfragen zur Drs. 18/ 23 992  
Warum zwei Brücken statt einer - ist das stadtverträglich? Und weitere Fragen zum  
Umbau der A100**

und **Antwort** vom 09. Oktober 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Okt. 2020)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

## **A n t w o r t**

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25036  
vom 21. September 2020**

**über Ersatzbau Rudolf-Wissell-Brücke (RWB) IV – Nachfragen zur Drs. 18/ 23 992  
Warum zwei Brücken statt einer – ist das stadtverträglich? Und weitere Fragen zum  
Umbau der A 100**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Leider wurden verschiedene Fragen im Rahmen meiner Anfrage 18/ 23 992 nicht bzw. nicht im erbetenen Umfang (Tabellen, Skizzen etc.) beantwortet, weshalb ich dem Senat weitere Gelegenheit gebe, diese Informationen nachzureichen:

Frage 1:

Nachfragen zur Senatsantwort (Drs. 18/23 992) auf Frage 1:

- a) Zur Rudolf-Wissell-Brücke (RWB): Teilt der Senat die Auffassung des Bundesverkehrsministeriums (BMVI), das in einer aktuellen Veröffentlichung <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/zustandsnoten.html> feststellt: „eine Zustandsnote von 3,0 bis 3,4 (nicht ausreichender Bauwerkszustand) bedeutet allerdings nicht zwangsläufig eine Nutzungseinschränkung des Bauwerkes, sondern ist ein Indikator dafür, dass in näherer Zukunft eine Instandsetzungsmaßnahme zu planen ist,...“ und wer wurde nach den Untersuchungen 2015 bis heute wann vom Senat oder der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) mit welchen Planungen bzw. konkreten Baumaßnahmen für die RWB beauftragt? (bitte tabellarisch mit Angaben zu zuständiger Verwaltung, beauftragten Unternehmen, Auftragsdatum und Abschlussdatum angeben)<sup>1</sup>
- b) Zur Westendbrücke (WB): Wann sind hier Untersuchungen mit welchem Ergebnis (Zustandsnoten) durchgeführt worden und wer wurde anschließend (bis heute) vom Senat oder der DEGES wann mit welchen Planungen bzw. konkreten Baumaßnahmen für die WB beauftragt? (bitte tabellarisch mit Angaben zu zuständiger Verwaltung/DEGES, beauftragten Unternehmen, Auftragsdatum und Abschlussdaten angeben)<sup>1</sup>
- c) Welche der Brücken am Autobahndreieck Funkturm (ADF) und welche der Brücken, die die A 100 zwischen Rathenautunnel und Dreieck Charlottenburg (DC) überqueren, sind wann überprüft worden und haben welche aktuelle Zustandsnote und wann sollen diese grundsaniiert bzw. ersetzt werden? (bitte für alle benannten Brücken tabellarisch mit Prüfdatum, voraussichtlicher Standzeit ab 2020 und Sanierungs- bzw. Ersatzbedarf angeben)<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Vgl. Drs. 18 / 23 992 Antwort zu Frage 1.

Antwort zu 1 a:

Ja, der Senat teilt die Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Siehe Antwort zu 1 und 3 auf die Schriftliche Anfrage 18/23992 und Antwort zu 8 der Schriftlichen Anfrage 18/23991. Die DEGES wurde mit der Planung und der Durchführung des Ersatzneubaus der Rudolf-Wissell-Brücke beauftragt.

Antwort zu 1 b:

Die Westendbrücke (WEB) hat die Zustandsnote 3 (= nicht ausreichender Bauwerkszustand, Bezug BASt Zustandsnoten der Brücken, Stand 03/2020). Aufgrund des Bauwerkszustands sind durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz verkehrliche Beschränkungen (Spureinzug von drei auf zwei Fahrstreifen, Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h, Lkw-Überholverbot, 70 m-Mindestabstand Lkw) zur Entlastung des Brückenbauwerks angeordnet worden. In 2015 wurde die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) durch das Land Berlin mit der Planung und der Durchführung des Ersatzneubaus der Westendbrücke beauftragt (siehe auch Antwort zu 2 und 3 auf die Schriftliche Anfrage 18/23992).

Antwort zu 1 c:

Die verfügbaren Angaben sind in nachfolgender Tabelle aufgeführt.

| Bauwerke westl. A100 von Tunnel Rathenauplatz bis RWB |   |                        |  |              |                     |                         |
|---|---|------------------------|--|--------------|---------------------|-------------------------|
| Bauwerksnummer  |   | interne Bauwerksnummer | Bauwerksname   | Zustandsnote | Letzte Hauptprüfung | Letzte Einfache Prüfung |
| 3445028   | A | 07022                  | Knobelsdorffbrücke/Knobelsdorffbrücke (westl. Teil über BAB A 100)                                   | 2,9          | 10.06.2020          | 14.04.2016              |
| 3445028   | B | 07022                  | Knobelsdorffbrücke/Knobelsdorffbrücke (Mittelteil über Bahnanlagen)                                  | 2,9          | 10.06.2020          | 27.04.2016              |
| 3445028   | C | 07022                  | Knobelsdorffbrücke/Knobelsdorffbrücke (östl. Teil über BAB A 100)                                    | 2,9          | 10.06.2020          | 12.04.2016              |
| 3445029   | 1 | 07023                  | Kaiserdammbrücke/Kaiserdammbrücke (Tragwerk u. d. Nordfahrbahn)                                      | 2,9          | 25.11.2018          | 09.10.2014              |
| 3445029   | 3 | 07023                  | Kaiserdammbrücke/Kaiserdammbrücke (Tragwerk u. d. Südfahrbahn)                                       | 2,7          | 25.11.2018          | 09.10.2014              |
| 3445030   | 0 | 07024                  | Dresselsteg  | 3,0          | 02.04.2020          | 14.04.2016              |
| 3445031   | 0 | 07025                  | Ostpreußenbrücke   | 3,0          | 08.04.2020          | 27.04.2016              |
| 3445038   | 0 | 07033                  | Rudolf-Wissell-Brücke  | 3,0          | 14.01.2016          | 12.12.2017              |
| 3445041   | A | 07037                  | Kastenbauwerk/Rampenbrücke Ausfahrt Spandauer Damm/Kastenbauwerk im Anschl.a.d.Westendbrücke, BW 29a | 2,0          | 16.04.2015          | 29.03.2017              |
| 3445041   | B | 07037                  | Kastenbauwerk/Rampenbrücke Ausfahrt Spandauer Damm/Kastenbauwerk Ausf.Spandauer Damm, BW 29b         | 2,4          | 16.04.2015          | 29.03.2017              |
| 3445048   | 1 | 07044a                 | Brücke über Ausfahrt zur Avus/Brücke über Ausfahrt zur Avus, Übb 1, Brücke West                      | 2,0          | 20.06.2019          | 14.04.2016              |
| 3445048   | 2 | 07044a                 | Brücke über Ausfahrt zur Avus/Brücke über Ausfahrt zur Avus, Übb 2, Brücke Ost                       | 2,3          | 21.06.2017          | 01.04.2020              |
| 3445050   | 1 | 07044b                 | Brücken über die Halenseestr. Ost (07044 b-d)/Brücke Ost ü. Halenseestraße Ost, FR Nord (07044b)     | 2,0          | 10.09.2019          | 28.04.2016              |
| 3445050   | 2 | 07044c                 | Brücken über die Halenseestr. Ost (07044 b-d)/Brücke West ü. Halenseestraße Ost, FR Süd (07044c)     | 2,2          | 10.09.2019          | 28.04.2016              |

|         |   |        |  |     |            |            |
|---------|---|--------|--|-----|------------|------------|
| 3445050 | 3 | 07044d | Brücken über die Halenseestr. Ost (07044 b-d)/Brücke West ü. Halenseestraße Ost, FR A115(07044d) | 2,2 | 10.09.2019 | 28.04.2016 |
| 3445051 | 1 | 07044h | Ringbahnbrücke und Rampenbrücke/Ringbahnbrücke (07044h)  | 2,2 | 27.10.2017 | 09.10.2014 |
| 3445051 | 2 | 07044i | Ringbahnbrücke und Rampenbrücke/Rampenbrücke, Einfahrt zur A 100, BW4 (07044i)                   | 2,3 | 12.12.2017 | 08.10.2014 |
| 3445052 | 0 | 07044k | Brücke über Ein- u. Ausfahrt zur Avus am ADF/Brücke über Ein- und Ausfahrt zur Avus am ADF       | 2,9 | 08.04.2019 | 26.04.2016 |
| 3445076 | 0 | 07077  | Messedammbrücke II   | 2,2 | 06.04.2019 | 28.04.2016 |
| 3445079 | 0 | 07083  | Westendbrücke  | 3,0 | 23.08.2019 | 06.07.2016 |
| 3445103 | 0 | 07121  | Brücke zum Parkhaus ICC - Halenseestraße West  | 2,4 | 02.12.2016 | 26.08.2019 |
| 3445113 | 0 | 07156  | Brücke Avus Stadtring  | 2,8 | 14.11.2018 | 02.05.2016 |
| 3445168 | 0 | 09042a | Halenseestraßenbrücke, Fahrtrichtung Nord  | 2,3 | 31.03.2020 | 29.03.2017 |
| 3445169 | 0 | 09042b | Halenseestraßenbrücke, Fahrtrichtung Süd/Halenseestraßenbrücke, Fahrtrichtung Süd                | 2,3 | 01.04.2020 | 29.03.2017 |
| 3445187 | 0 | 07118  | Brücke nördliche Ausfahrt ICC/Messedamm  | 2,4 | 24.10.2019 | 06.07.2016 |
| 3445570 | 0 | 07130  | Spandauer Damm Brücke über BAB   | 2,5 | 28.07.2016 | 24.10.2019 |
| 3545022 | 0 | 09033  | Trabener Steg/Trabener Steg (Fussgängerbrücke)   | 2,3 | 13.11.2018 | 19.05.2015 |

Frage 2:

Hat es zum Neubau der RWB und dem Autobahndreieck Charlottenburg (ADC) – ähnlich wie am Autobahndreieck Funkturm (ADF) – nach den Prüfungen 2015 eine Machbarkeitsstudie mit Alternativen-Prüfungen (u. a. Tunnellösung) gegeben – wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 2:

Nein, hierzu gab es den Wettbewerb. Siehe auch Antwort zu 6 auf die Schriftliche Anfrage 18/23992.

Frage 3:

Welche Auftragssummen sind vom Land Berlin bisher für die drei Bauprojekte ADF, WB und RWB/ADC sowie für die Grundsanierung der A 111 bis zur Landesgrenze vergeben worden?<sup>2</sup>

Antwort zu 3:

Nachstehend aufgeführte Zahlungen an die DEGES GmbH sind bislang erfolgt. Weitere Aufträge wurden nicht vergeben.

|           | A 100 / A 111 einschließlich Rudolf-Wissell-Brücke, Westendbrücke und Autobahndreieck Charlottenburg | Autobahndreieck Funkturm |
|-----------|--|--------------------------|
| 2015      | 940.000 €  | -                        |
| 2016      | 860.000 €  | 640.000 €                |
| 2017      | 4.700.000 €  | 300.000 €                |
| 2018      | 5.470.000 €  | 2.820.000 €              |
| 2019      | 2.453.000 €  | 7.910.000 €              |
| 2020 (09) | 2.530.000 €  | 4.040.000 €              |

<sup>2</sup> Vgl. Drs. 18 / 23 992 zu Frage 2.

Frage 4:

Warum hat der Senat meiner Bitte nicht entsprochen, alle Unteraufträge, die die DEGES bisher im Auftrag – und offenbar auch auf Kosten – des Senats bis heute für die drei Neubaumaßnahmen (ADF, WB und RWB/DC) und ggf. Untersuchungen zu deren Umfeld vergeben hat, tabellarisch zusammenzustellen? (Auftragserteilung, Auftragsgegenstand, Auftragssumme, Auftragserfüllungsdatum)<sup>3</sup> Bitte um Nachreichung!

Antwort zu 4:

Da es sich bei den nachgefragten Informationen um Daten handelt, die gemäß § 5 VgV (Vergabeverordnung) der Verschwiegenheit unterliegen und nicht veröffentlicht werden dürfen. Im Gesetz zum Schutz von Geschäftsgeheimnissen (GeschGehG) sind zusätzliche Regelungen enthalten. Verstöße gegen Geheimhaltungspflichten sind strafbar, nach § 23 und nach § 203 Strafgesetzbuch. Eine Mitteilung von angefragten vertraglichen Details zu durch die DEGES abgeschlossenen Verträgen mit Auftragnehmern kann demnach nicht erfolgen. Die Aufträge wurden nach den dafür vorgesehenen gesetzlichen Vorgaben vergeben und die Preise am Markt ermittelt.

Frage 5:

Wie bewertet der Senat die Feststellung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in einem aktuellen Schreiben an Mitglieder des Deutschen Bundestages, dass das Land Berlin bis Ende dieses Jahres noch für die Beauftragung der Umbau- und Erhaltungsplanungen zuständig ist und wie wurden diese bisher von wem und in welcher Höhe finanziert? (bitte getrennt für das ADF, die WB und RWB/DC tabellarisch ausweisen)

Antwort zu 5:

Die Feststellung des BMVI ist zutreffend. Siehe auch Antworten zu 3 und 9 auf die Schriftliche Anfrage 18/23992.

Siehe Antwort zu 3.

Frage 6:

Welche Anteile hatte das Land Berlin zur Zeit der Auftragsvergaben an die DEGES bzw. durch seinen „Beitritt“ in die DEGES erworben, die eine ausreichende rechtliche Basis für das vom Senat benannte „Inhouse-Modell“ waren und damit öffentliche Ausschreibungen der Planungsleistungen erübrigt haben?<sup>4</sup>

Antwort zu 6:

Der Anteil des Landes Berlin an der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und –bau GmbH betrug mit Beitritt im Jahr 2014 5,91 %.

Frage 7:

Gilt dieses „Inhouse-Modell“ auch für Vergaben der DEGES an Dritte oder werden diese regelmäßig ausgeschrieben?

Antwort zu 7:

---

<sup>3</sup> Vgl. Drs. 18 / 23 992 Antwort zu Frage 3.

<sup>4</sup> Vgl. Drs. 18 / 23 992 Antwort zu Frage 4.

Nein, das Inhouse-Modell gilt nicht im Zusammenhang mit der Vergabe von Planungs- und Bauleistungen durch die DEGES an Dritte. Siehe auch Antwort zu 4 auf die Schriftliche Anfrage 18/23992

Frage 8:

Auf welcher Rechtsgrundlage schließt der Senat die Anwendbarkeit des Berliner Vergabegesetzes – (BerlAVG) auf die Beauftragung der DEGES bzw. deren Auftragsvergaben an Dritte aus (bitte konkrete gesetzliche Vorschriften und Paragraphen angeben!), wenn das BMVI in seinem o. g. Schreiben (vgl. Frage 5) feststellt, dass das Land Berlin bis Ende 2020 für die Auftragsvergaben im Bereich der A 100 – offenbar singulär (?) – zuständig ist? (vgl. Hinweis in Frage 5)<sup>3</sup>

Antwort zu 8:

Siehe auch Antwort zu 4 auf die Schriftliche Anfrage 18/23992.

Die DEGES als juristische Person des privaten Rechts (GmbH) ist zwar öffentlicher Auftraggeber im Sinne des § 99 Nr. 2 GWB, jedoch in ihrer ausschließlichen Tätigkeit im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung bei der Vergabe von Planungs- und Bauleistungen weder oberhalb noch unterhalb der europäischen Schwellenwerte zur Anwendung des Berliner Vergabegesetzes verpflichtet. Da eine Anwendbarkeit des BerlAVG auf die DEGES von vornherein ausscheidet, kann der Senat diese auch nicht ausschließen.

Frage 9:

Welche Querschnittsbreite hat die bestehende RWB mit ihren 2x drei Fahrspuren heute (von Außenkante zu Außenkante, bitte Angabe in Metern mit zwei Nachkommastellen) und welche Querschnittsbreite werden die beiden neuen Brücken RWB-Ost und RWB-West mit ihren jeweils vier Spuren zuzüglich Überbreite (RWB-O) zukünftig haben? (bitte Angabe in Metern mit zwei Nachkommastellen)

Antwort zu 9:

Der Brückenbau der bestehenden Rudolf-Wissell-Brücke hat eine Gesamtbreite von Außenkante zu Außenkante von 29,00 Metern. Nach derzeitigem Planungsstand (Vorplanung) hat der Regelquerschnitt des Überbaus RWB-West eine Breite zwischen den Brückengeländern von 20,60 Metern. Die Breite des Regelquerschnitts der RWB-Ost beträgt 22,60 Meter.

Frage 10:

Welchen maximalen Abstand werden die beiden Brücken an der Stelle zwischen der Westseite der RWB-O und der Ostseite der RWB-W voneinander haben?

Antwort zu 10:

Der lichte Abstand zwischen den beiden Brückenüberbauten RWB-Ost und RWB-West beträgt im Bereich der südlichen Widerlager nach derzeitigem Planungsstand (Vorplanung) rd. 6 Meter und spreizt sich in nördlicher Richtung auf max. ca. 48 Meter auf (Bereich der nördlichen Brückenwiderlager O13 und W13). Durch das Auseinanderziehen der beiden Überbauten wird eine verbesserte Linienführung zwischen der A 100 und A 111 unter Beibehaltung der Trasse der A 100 von Wedding in Fahrtrichtung Süd sowie

eine verkehrssichere Ausfahrtsituation von der A 100 auf die A 111 in Fahrtrichtung Nord erreicht.

Frage 11:

Werden die Brücken die gleiche Höhe haben und wird diese höher oder niedriger als die der aktuellen (alten) RWB sein?

Antwort zu 11:

Die neuen Brücken RWB-Ost und RWB-West haben ihren Hochpunkt jeweils im Bereich der Schleuse Charlottenburg (freizuhaltendes Lichttraumprofil für freie Kamerasicht Schleuse) und sind dort höher als das bestehende Brückenbauwerk.

Frage 12:

Wie darf mit Bezug auf die Antworten zu den Fragen 7 – 9 die Äußerung des Senats zum Ersatz der RWB durch einen sechsspurigen Neubau verstanden werden: „Diese Lösung weist jedoch einen großen Flächenbedarf im Bau- und Endzustand auf?“<sup>5</sup>

Antwort zu 12:

In Bezug auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 18/23992 zu Frage 7 darf die diesbezügliche Antwort des Senats inhaltlich so verstanden werden, wie im Antworttext sachlich formuliert. Der Bezug bei der Antwort zu Frage 7 zu der Beantwortung der Fragen 8 und 9 in der Schriftlichen Anfrage 18/23992 ist sachlich nicht nachvollziehbar.

Frage 13:

Ist nicht vielmehr davon auszugehen, dass der Ersatz der RWB durch zwei Brücken, die auch noch verschiedene Krümmungsradien und Abstände voneinander aufweisen, deutlich mehr Flächenbedarf hat, als eine zweigeteilte Brücke mit je sechs Fahrspuren (vgl. Frage zu 12)?

Antwort zu 13:

Davon ist nicht auszugehen.

Frage 14:

Wie gewichtet der Senat in seiner Abwägung eine erhöhte Flächeninanspruchnahme während der – vermutlich 3 bis 5-jährigen – Bauzeit gegenüber einem geringeren Flächenbedarf im Endzustand, der der Stadt Berlin voraussichtlich mindestens bis zum Ende dieses Jahrhunderts erhalten bleiben würde?

Antwort zu 14:

Dieser Sachverhalt ist in die Abwägung im Rahmen des europaweit ausgelobten Wettbewerbsverfahrens zum Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke eingeflossen.

---

<sup>5</sup> Vgl. Drs. 18 / 23 992 Antwort zu Frage 7.

Frage 15:

Was sind die vom Senat für die sechsspurige Neubaulösung nicht näher ausgeführten „größeren Auswirkungen auf Bestandsanlagen“ – alleine der Erhalt der Tegeler-Weg-Brücke wird vermutlich nicht den Ausschluss der deutlich stadtverträglicheren Lösung einer neuen zweiteiligen Brücke mit 2x3 Fahrspuren erzwungen haben?<sup>4</sup>

Antwort zu 15:

Die Tegeler-Weg-Brücke als Bestandsanlage wurde in der Antwort auf Frage 7 nur beispielhaft angeführt. Weitere wesentliche Bestandsanlagen sind:

- 50Hertz, 380-kV-Kabeldiagonale
- Fernbahn-/S-Bahn-Gleise DB AG
- Schleuse Charlottenburg
- Jakob-Kaiser-Platz
- U-Bahn (U 7)
- Trog Weltlinger-Brücke

Frage 16:

Welchen Kostenvorteil hätte eine zweiteilige Ersatzbrücke mit jeweils drei Fahrspuren zur aktuell favorisierten vierspurigen RWB-Zwillingsbrücke mit Überbreiten gehabt und wann wird diese Kostenbetrachtung nachgeholt, falls noch nicht vorhanden?<sup>6</sup>

Antwort zu 16:

Eine derartige Kostenbetrachtung ist entbehrlich, da der Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke mit den nach aktuellem Vorschriftenwerk erforderlichen Breiten geplant wird.

Frage 17:

Gibt es zur zitierten RE-ING des Bundes, die bei Neu- und Ersatzbauten „für den Regelfall von einem zweiteiligen Überbau ausgehen“ auch Ausnahmen und wenn ja, warum werden diese nicht gerade im Innenstadtbereich Berlins mit seiner extremen Flächenknappheit in Anspruch genommen?

Antwort zu 17:

Siehe Antwort zu 8 in Schriftlicher Anfrage 18/23992. Nein, Überbauten von Brücken im Zuge von zweibahnigen Bundesfernstraßen sind gemäß RE-ING grundsätzlich zweiteilig auszubilden. Der in der RE-ING unter Ziffer 2.1 aufgeführte Ausnahmefall (Zustimmung durch BMVI erforderlich) bzw. die in diesem Fall zu treffenden besonderen Vorkehrungen (u. a. Möglichkeit Fahrbahnplatte partiell auszutauschen) sind für den Ersatzneubau der RWB nicht darstellbar.

---

<sup>6</sup> Vgl. Drs. 18 / 23 992 Antwort zu Frage 8.

Frage 18:

Wäre nicht der – ggf. zweiteilige – Neubau der RWB-Ost, durch den nach Auskunft des Senats die bauzeitliche Verkehrsführung des gesamten Verkehrs in beiden Fahrrichtungen auf einem Brückenüberbau ermöglicht wird, auch ein dauerhafter Ersatz für die Bestandsbrücke – wenn nein, warum nicht?<sup>7</sup>

Antwort zu 18:

Nein, siehe Antwort zu 17.

Frage 19:

Ist die vom Senat genannte „Optimierung der Ver- und Entflechtungsvorgänge“ für den vierspurigen Ausbau der RWB, die „die Qualität des Verkehrsablaufes und somit die Verkehrssicherheit im betrachteten Autobahnabschnitt nachhaltig erhöht“ nicht immer der Grund für den Ausbau zusätzlicher Fahrspuren und könnte mit ähnlicher Begründung an jeder beliebigen Stelle der A 100 angewandt werden, um den vierspurigen Ausbau zu begründen – oder anders gefragt: Was unterscheidet die rund 1,5 km lange sogenannte „Ver- und Entflechtungsstrecke“ auf der RWB von ähnlichen Spurzubauten z. B. am Dreieck Funkturm oder im Umfeld der Westendbrücke? <sup>7</sup>

Antwort zu 19:

Bei der Planung von Neu- und Ersatzneubauten ist das gültige Regelwerk zu beachten und anzuwenden. Verflechtungsstrecken stellen keinen „vierspurigen Ausbau“ dar. Siehe auch Antwort zu 10 auf die Schriftliche Anfrage 18/23992 bzw. Antwort zu 14 auf die Schriftliche Anfrage 18/24850.

Frage 20:

Welche Umweltkriterien sind mit welcher Gewichtung bei Wahl der bisherigen Vorzugslösung für zwei überbreite vierspurige RWB-Zwillingsbrücken als Ersatz der sechsspurigen RWB im Bestand in die Entscheidung eingegangen?

Antwort zu 20:

Zu den insgesamt sechs Hauptkriterien im Wettbewerb für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke zählten die beiden Umweltkriterien der Umweltverträglichkeit (Wichtung 10 %) mit den Unterkriterien Bevölkerung und menschliche Gesundheit/städtebauliche Verträglichkeit, Betroffenheit Schutzgebiete/Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange und schutzgutbezogene Eingriffs-/Ausgleichsbilanz sowie die Genehmigungsfähigkeit (Wichtung 15 %) u. a. mit der Einhaltung von aktuellen gesetzlichen Grundlagen und Regelwerken gemäß Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Frage 21:

Wie bewertet der Senat mit Blick auf den Berliner Beschluss zur Klimanotlage im vergangenen Dezember den Mehrbedarf an Beton und anderen Baustoffen für die vierspurigen RWB-Zwillingsbrücken, wenn

---

<sup>7</sup> Vgl. Drs. 18 / 23 992 Antwort zu Frage 10.

bekannt ist, dass ein kg Frischbeton einen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von mehr als 100 g hat<sup>8</sup> - inwieweit werden Umweltaspekte berücksichtigt?

Frage 22:

Welcher Einsatz von Baustoffen (insbesondere von Beton, Stahl und ähnlichen klima- und energierelevanten Massenbaustoffen) ist für den Neubau der vierspurigen RWB-Zwillingsbrücken mit Überbreite kalkuliert und wie würde sich die Menge an Baustoffen und damit die verbundene Klima- und Ressourcenbelastung ändern, wenn stattdessen nur eine neue Brücke mit je drei Fahrspuren (und begleitendem Radschnellweg) gebaut würde (bitte für beide Varianten die Tonnen bzw. Mg spezifischem Baustoffeinsatzes sowie den damit verbundenen direkten und indirekten (Vorkette) Klimabelastungen in MgCO<sub>2Eq</sub> angeben?

Frage 23:

Welcher Mehrbedarf an fossilen Energieträgern – insbesondere Kraftstoffen wird während der Bauzeit für die Errichtung der vierspurigen RWB-Zwillingsbrücken gegenüber einer insgesamt sechsspurigen RWB Einzelbrücke mit Radschnellweg erwartet?

Antwort zu 21 bis 23:

Das Bauwerk wird nach Vorschriftenwerk geplant und erstellt. Betrachtungen, die auf den Mehrbedarf für die Errichtung eines nicht richtlinienkonformen Bauwerks abzielen, sind entbehrlich.

Frage 24:

Wie lang sind nach derzeitigem Planungsstand die Strecken auf der RWB-Ost bzw. der RWB-West, an denen keine Lärmschutzwände auf der in Fahrtrichtung rechten Seite vorgesehen sind und wo liegen diese Brückenabschnitte genau? (bitte Skizze beifügen)<sup>9</sup>

Antwort zu 24:

Nach aktuellem Planungsstand (Vorplanung) wird auf Basis einer lärmschutztechnischen Berechnung auf der RWB-Ost am rechten Fahrbahnrand (Fahrtrichtung Nord) eine Lärmschutzwand (LSW) angeordnet. Diese LSW beginnt am südlichen Widerlager der RWB-Ost und verläuft über das Bauwerk in nördliche Richtung. Auf den letzten ca. 260 m der Brücke wird keine LSW mehr angeordnet.

Auf der RWB-West werden am rechten Fahrbahnrand (Fahrtrichtung Süd) in zwei Abschnitten LSW angeordnet. Ein Abschnitt der auf dem Brückenbauwerk herzustellenden LSW beginnt am nördlichen Widerlager und verläuft über das Bauwerk in südliche Richtung mit einer Länge von ca. 180 m. Der zweite Abschnitt mit LSW beginnt auf der RWB-West am südlichen Widerlager und verläuft über das Bauwerk in nördliche Richtung mit einer Länge von ca. 295 m. Zwischen diesen Wänden gibt es einen Bereich ohne LSW mit einer Länge von ca. 445 m.

---

<sup>8</sup> Die Herstellung von 1 m<sup>3</sup> Beton weist ein Umweltprofil von 0,1044 kgCO<sub>2Eq</sub>/kg Beton auf; vgl. UBA-Texte 132/2019 Energieaufwand für Gebäudekonzepte im gesamten Lebenszyklus, Umweltbundesamt Dessau 2019.

<sup>9</sup> Vgl. Drs. 18 / 23 992 Antwort zu Frage 14.

Frage 25:

Warum soll auf der gesamten Länge der beiden Brücken jeweils auf Lärmschutzwände am linken Rand in Fahrtrichtung verzichtet werden, obwohl diese zum Teil mehr als 50 m auseinanderliegen – inwieweit stehen sich hier Anwohnerinteressen und Kosten konkurrierend gegenüber?<sup>9</sup>

Antwort zu 25:

Im Ergebnis der lärmschutztechnischen Berechnung hat die Anordnung weiterer Lärmschutzwände gegenüber dem jetzigen Planungsstand keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Immissionspegel an den Gebäuden im Planungsraum.

Frage 26:

Wie ist die Antwort des Senats zu verstehen, der Verkehrslärm auf der RWB würde nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit ermittelt – von welcher Verhältnismäßigkeit wird hier ausgegangen?<sup>9</sup>

Antwort zu 26:

In der Verhältnismäßigkeitsprüfung werden neben einer „Vollschutzvariante“ weitere Lärmschutzvarianten untersucht und die jeweilige Effizienz und Effektivität dieser Varianten verglichen. Anhand der Ergebnisse der Verhältnismäßigkeitsprüfung wird die Vorzugsvariante gewählt.

Lärmschutzmaßnahmen, deren Kosten nicht im Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden, sind nach § 41 BImSchG, Absatz 2 auszuschließen.

Frage 27:

Soll bei der Verhältnismäßigkeit gem. § 41 BImSchG der Lärmschutz für 1000de von Anwohnern im Umfeld der RWB gegen die Kosten der Lärmschutzmaßnahme abgewogen werden und wenn dieses zutrifft, in welcher Höhe werden die Kosten für die bisher vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen kalkuliert, welchen Anteil haben diese an den Gesamtkosten der RWB und wie unterscheiden sich diese von den Mehrkosten für einen bestmöglichen/vollständigen Lärmschutz entlang der RWB?

Antwort zu 27:

Nach derzeitigem Planungsstand sind umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen nicht nur auf der neuen RWB, sondern auch im Bereich des AD Charlottenburg vorgesehen, die eine deutliche Verbesserung für die betroffenen Anlieger erwarten lassen.

Grundsätzlich gehen die Kosten in die Ermittlung der Effizienz der Lärmschutzmaßnahmen ein. Sie sind jedoch nicht allein entscheidend für die Wahl der Lärmschutzmaßnahmen, sondern im Zusammenhang mit der Effektivität und dem angestrebten Schutzzweck (§ 41 BImSchG, Absatz 2) zu betrachten.

Die Anspruchsberechtigung für aktiven und passiven Schallschutz beim Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und des Autobahndreiecks Charlottenburg wird in einer schalltechnischen Untersuchung gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) bzw. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit ermittelt und im Planfeststellungsverfahren festgelegt.

Frage 28:

Wird der Senat bzw. die zuständige Umwelt- und Verkehrsverwaltung die Mittel für eventuell anfallende Mehrkosten bereitstellen, wenn der Bund zukünftig nicht bereit ist, für bestmöglichen Lärmschutz entlang der RWB aufzukommen – wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 28:

Grundsätzlich hat der Senat ein großes Interesse an ausreichendem Lärmschutz und arbeitet in diesem Sinne mit den zuständigen Behörden des Bundes zusammen. Der Senat ist ebenfalls gehalten, den Mitteleinsatz auf das gesetzmäßig erforderliche und planungsrechtlich gesicherte Maß zu begrenzen.

Frage 29:

Wie wirkt sich der ggf. nur eingeschränkte Lärmschutz auf den vierspurigen RWB-Zwillingsbrücken – Stichwort Verhältnismäßigkeit – auf die erneute Nutzung der Kleingartenanlagen unter bzw. im unmittelbaren Umfeld der RWB aus – ist eine derartige Nutzung dann noch zulässig?<sup>10</sup>

Antwort zu 29:

Planungsrechtlich gesicherte Kleingartenanlagen werden entsprechend der gesetzlichen Regelwerke und Vorschriften (16. BImSchV) geschützt.

Frage 30:

Gelten die Lauben der Kleingärtner an bzw. unter der neu errichteten RWB als „Hochbauten“, die in einer Entfernung bis zu 40 Meter nicht errichtet werden dürfen und wer wird ab 2021 Baugenehmigungen für Lauben erteilen, die längs der RWB in einer Entfernung bis zu 100 Meter errichtet werden sollen?<sup>10</sup>

Antwort zu 30:

Ja, die Lauben der Kleingärtner gelten als Hochbauten. Für die geplante Errichtung einer Laube ist ab 2021 die Genehmigung durch die Bundesfernstraßenverwaltung erforderlich. Gleiches gilt sinngemäß auch für anderweitig geplante Bebauungen.

Frage 31:

Sind dort vorhandene Lauben bestandsgeschützt oder bedürfen diese im Abstand unter 100 m zur Brücke ebenfalls einer erneuten Genehmigung nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 FStrG?<sup>10</sup>

Antwort zu 31:

Sofern die vorhandenen Lauben durch die Baumaßnahme nicht betroffen sind, gilt für diese ein Bestandsschutz.

Frage 32:

Ist es aus Sicht des Senats aufgrund der gewünschten „Mobilitätswende“ und der Forderungen des Berliner Mobilitätsgesetzes den Verkehr dringend auf den Umweltverbund zu lenken zeitgemäß, die vierspurigen

---

<sup>10</sup> Vgl. Drs. 18 / 23 992 Antwort zu Frage 16.

RWB-Zwillingsbrücken mit Überbreite auszustatten, aber auf die bereits seit 2017 geforderte Anlage eines begleitenden Radschnellweges entlang der Autobahnbrücke<sup>11</sup> zu verzichten?<sup>12</sup>

Frage 33:

Wie bewertet der Senat den Planungsansatz, dass auch der Radschnellverkehr über längere Strecken, ähnlich wie der Autoverkehr, neben sternförmigen Streckenführungen vom und zum Stadtrand wie die Stadtautobahn oder der S-Bahn auch ringförmige Verbindungen um den Innenstadtbereich benötigt?

Frage 34:

Die noch nicht genehmigungsfähig ausgeplanten neuen Radschnellverbindungen (RSV), die sternförmig auf die Berliner Innenstadt zulaufen, sind fast alle nicht miteinander verbunden. Inwieweit stimmt der Senat meiner Auffassung zu, dass ein Radschnellweg entlang der A 100 vom Dreieck Funkturm, Spandauer Damm über die RWB zum Jakob-Kaiser-Platz mit möglicher Verlängerung der A 111 bis zum Flughafen Tegel (bzw. zur Urban Tech Republic und zum Schumacherquartier) nicht eine ideale, weitgehend kreuzungsfreie Verbindung der RSV 3, RSV 5, RSV 7, RSV 8, RSV 2, RSV 10 (von Süd nach Nord) sei - d.h. für die Hälfte aller in Berlin bis 2025 prioritär geplanten Radschnellverbindungen?<sup>9</sup>

Antwort zu 32, 33 und 34:

Für die Routen des Radverkehrs gibt es ein abgestimmtes Konzept: Mit dem Mobilitätsgesetz wurde die rechtliche Grundlage für die Berliner Radschnellwege geschaffen. Die bisherigen Planungen für Radschnellverbindungen in Berlin sehen keine ringförmigen Verbindungen um den Innenstadtbereich vor. Die geplanten Radschnellverbindungen sollen dabei insbesondere für Pendler\*innen durch leistungsfähige und sichere Radverkehrsverbindungen vom Umland und den Außenbezirken in das Stadtzentrum auch für längere Strecken eine attraktive Alternative zum Auto bieten. Aus zunächst 30 betrachteten möglichen Routen wurden zwölf Trassenkorridore ausgewählt und diese zu zehn Routen gebündelt; eine die Autobahnbrücke begleitende Route ist nicht darunter, siehe auch <https://www.infravelo.de/projektarten/radschnellverbindungen/>.  
Siehe Antwort zu Frage 18 und 19 der Schriftlichen Anfrage 18/24850.

Frage 35:

Ist den Antworten aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 35:  
Nein.

Berlin, den 09.10.2020

In Vertretung  
Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

---

<sup>11</sup> Vgl. Beschluss der BVV Charlottenburg-Wilmersdorf zum Radschnellweg auf der Rudolf-Wissell-Brücke vom 14.12.2017 (DS-Nr: 0310/5) sowie Senatsantwort (Brief SenUVK) an das Bezirksamt vom 19. März 2018.

<sup>12</sup> Vgl. Drs. 18 / 23 992 Antwort zu Frage 11-13.