

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 24. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. August 2021)

zum Thema:

**A100 Ersatzbau der Westendbrücke - mehr Lärm und Luftschadstoffe für weitere 60 Jahre**

und **Antwort** vom 09. September 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Sep. 2021)

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. 18/28430**  
**vom 24. August 2021**  
**über A 100 Ersatzbau der Westendbrücke – mehr Lärm und Luftschadstoffe für**  
**weitere 60 Jahre**

---

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

Vorbemerkung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) um Stellungnahme gebeten.

Frage 1:

Hat der Senat die Planung der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs und -bau GmbH) für den Ersatzbau der Westendbrücke (WEB) an der A100 FRN (Fahrtrichtung Nord) beauftragt, welche Auftragssumme liegt der Planung zugrunde und wann wurde die beauftragte Planung von der DEGES vorgelegt?

Antwort zu 1:

Der Rahmendienstleistungsvertrag mit der DEGES vom 18.03.2015 / 31.03.2015 bildet die Grundlage für den Abschluss von Einzeldienstleistungsverträgen. Der am 11. Mai 2015 geschlossene Einzel-Dienstleistungsvertrag für die grundhafte Erneuerung / Instandsetzung der A 111 ab der Landesgrenze Berlin/Brandenburg bis zum Autobahndreieck (AD) Charlottenburg einschließlich der Rudolf-Wissell-Brücke wurde aufgrund des unmittelbaren verkehrlichen Zusammenhangs der Maßnahme (ggf. erforderliche Umleitungsstrecken, temporäre Fahrbahneinschränkungen) am 20.10.2015 um die Westendbrücke ergänzt. Ab dem 01.01.2020 hat die AdB gesetzeskonform alle Verträge mit der DEGES einschließlich aller Akten übernommen. Zum derzeitigen Auftragsvolumen für die beauftragte Planung und dem detaillierten Planungsstand kann der Senat daher keine Angaben machen.

Frage 2:

Unterstützt der Senat die von der Deges am 3. Juni 2021 in einer Online-Konferenz erstmalig und offenbar einmalig vorgestellte Planung für einen Ersatzbau der Westendbrücke oder gibt es seitens des Senats Änderungswünsche?

Antwort zu 2:

Die Träger öffentlicher Belange im Land Berlin werden sich im Rahmen der Beteiligung mit der Planung des Ersatzneubaus detailliert auseinandersetzen. Vorabstimmungen haben im Planungsverlauf stattgefunden.

Frage 3:

Wie ist aus Sicht des Senats die ca. zweistündige Online-Vorstellung der fertigen Planung für die Westendbrücke unter dem Gesichtspunkt der Leitlinien für eine frühzeitige Bürgerbeteiligung in Planungsverfahren der Stadt Berlin zu bewerten? <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/leitlinien-buergerbeteiligung/>

Antwort zu 3:

Die Zuständigkeit für den Ersatzneubau der Westendbrücke liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Die Leitlinien des Landes Berlin sind somit nicht einschlägig (siehe auch Vorbemerkungen).

Frage 4:

Wann hat der Senat die Machbarkeitsstudie für die WEB beauftragt, auf die sich die DEGES am 3. Juni 2021 bezogen hat und in der lt. DEGES 13 Varianten zum Ersatzbau der WEB geprüft und bewertet worden sind?

Antwort zu 4:

Nach Abschluss des Einzeldienstleistungsvertrages ist die Planung mit der Untersuchung der machbaren Lösungen in 2015 begonnen worden.

Frage 5:

Wurde bei der Beauftragung der Machbarkeitsstudie für die WEB auch die vom Abgeordnetenhaus geforderte Deckelung von Autobahnabschnitten in Tieflage berücksichtigt, die bei einer Unterführung unter dem Bahnkörper auch in diesem Abschnitt der A100 möglich wäre - wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

Der Abgeordnetenhausbeschluss datiert aus dem Jahr 2019. Diese Beschlusslage war zu Beginn der Planungen für den Ersatzneubau der Westendbrücke somit nicht bekannt.

Frage 6:

Wann und wo ist die Machbarkeitsstudie zur WEB für Berliner Abgeordnete, aber auch für die interessierte Öffentlichkeit einsehbar?

Frage 7:

Seit wann liegt dem Senat die in Frage 4 benannte Machbarkeitsstudie zur WEB vor?

Frage 8:

Wie bewertet der Senat die Variantenauswahl der DEGES, erneut eine Hochbrücke über den Bahnkörper zu bauen, die eine Deckelung dieses Autobahnabschnitts zwischen Knobelsdorffbrücke und Spandauer Damm Brücke für die nächsten 50 bis 80 Jahre verhindert und auf welche Weise war der Senat an dieser Entscheidung beteiligt?

Antwort zu 6, 7 und 8:

Es handelt sich um Planungen der Autobahngesellschaft des Bundes (siehe auch Vorbemerkungen). Ab dem 01.01.2020 hat die AdB gesetzeskonform alle Verträge mit der DEGES einschließlich aller Akten übernommen.

Frage 9:

Wie viele Fahrzeuge passieren aktuell täglich diese Hochbrücke (unterteilt nach PKW, leichten LKW, LKW und sonstigen Fahrzeugen) im Durchschnitt bzw. in der Zeit zwischen 7.00 und 19.00 Uhr sowie 19.00 und 7.00 Uhr?

Antwort zu 9:

Aktuell liegt die Verkehrsbelastung bei ca. 90.000 Kfz/24 h, der Lkw-Anteil beträgt ca. 5 %.

Frage 10:

Welche Änderungen des Fahrzeugaufkommens (unterteilt nach PKW, leichten LKW, LKW und sonstigen Fahrzeugen) erwartet der Senat auf diesem Streckenabschnitt ab 2030 bzw. ab 2040?

Antwort zu 10:

Die Pläne der Verkehrsprognose für den Bereich der Bundesautobahn sind dem Senat (für eine Beurteilung) nicht hinreichend bekannt (siehe auch Vorbemerkungen).

Frage 11:

Wie hoch sind die Baukosten für die jetzt projektierte WEB als Hochbrücke und welche Mehrkosten wären lt. Machbarkeitsstudie bzw. aus Sicht des Senats erforderlich, um die WEB durch eine Unterführung unter dem Bahnkörper hindurch zu ersetzen?

Antwort zu 11:

Es handelt sich um Planungen der Autobahngesellschaft des Bundes (siehe auch Vorbemerkungen).

Frage 12:

Welche Kosten wären zusätzlich für eine Deckelung des Autobahnabschnitts der A100 zwischen Spandauer Damm-Brücke und Knobelsdorffbrücke zu erwarten?

Frage 13:

Wie würde sich eine Deckelung dieses Abschnitts auf die Lärm- und Schadstoffemissionen auswirken, die lt. DEGES auch zukünftig über den zulässigen Grenzwerten liegen werden?

Frage 14:

Welche Auswirkungen bezüglich Lärm- und Schadstoffemissionen hätte eine Unterführung unter dem Bahnkörper hindurch mit und ohne Deckelung des betreffenden Autobahnabschnitts gegenüber der jetzt favorisierten neuen Hochbrücke, die offenbar ohne Lärmschutzwände errichtet werden soll?

Antwort zu 12, 13 und 14:

Zu diesen Fragen liegen dem Senat keine Erkenntnisse vor (siehe auch Vorbemerkungen).

Frage 15:

Wie bewertet der Senat die Auskunft der DEGES, dass auf aktiven Lärmschutz (Lärmschutzwände) in diesem Projekt verzichtet werden soll, weil diese nur eine geringfügige Verbesserung für die Wohnhäuser am Lerschpfad und in der Crusiusstraße, aber auch auf der Ostseite der A100 in der Sophie-Charlotten-Straße und dem Klausenerplatzkiez bringen würden?

Frage 16:

Wie sind diese offenbar vom Senat beauftragten Planungen der DEGES mit den Vorgaben des Lärmaktionsplan Berlin 2019 bis 2023 bzw. dem darauf aufbauenden Lärminderungsplan für diesen Bereich vereinbar?

Antwort zu 15 und 16:

Die Vorgaben zum Lärmschutz sind gesetzlich geregelt. Der Senat wird sich für die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften einsetzen.

Frage 17:

Werden die Tages- und Nachtwerte für Lärm (vgl. 16. BImSchV) an den Häusern Crusiusstraße, Lerschpfad und im Bereich der Sophie-Charlotten-Straße 24-34 zukünftig eingehalten? Wenn nein, warum nicht?

Frage 18:

Wie bewertet der Senat die Einschätzung der DEGES, dass der Neubau der WEB trotz des vierspurigen Ausbaus - und damit höherer Fahrzeugbelastung - sowie der räumlichen Verschiebung der Brücke und der damit verbundenen Änderung der (Lärm-)Beurteilungspegel möglicherweise keine wesentliche Änderung im Sinne von §2 der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) und damit außerdem ggf. auch nicht UVP-pflichtig (Umweltverträglichkeitsprüfung) sei?

Frage 19:

Wie beurteilt der Senat die geplante räumliche Verschiebung der A100 Fahrtrichtung Süd (FRS) nach Westen im Bereich vor dem Lerschpfad, Crusiusstraße bezüglich einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 2 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und damit verbunden mit zusätzlichem Lärmschutz?

Antwort zu 17, 18 und 19:

Es handelt sich um Planungen der Autobahngesellschaft des Bundes (siehe auch Vorbemerkungen).

Frage 20:

Welche Erkenntnisse liegen dem Senat zur heutigen Lärmbelastung der in Frage 15 benannten Wohnbereiche durch die Autobahn und den dort ebenfalls verlaufenden Schienenverkehr vor (bitte tabellarisch separat für Autobahnlärm und Schienenverkehrslärm angeben)?

Antwort zu 20:

Gemäß der strategischen Lärmkarten handelt es sich um ein hochbelastetes Gebiet, das sowohl für den Straßenverkehrslärm als auch für den Schienenverkehrslärm im Bestand Werte zwischen 60 und 70 dBA aufweist.

Frage 21:

Wie bewertet der Senat der Neubau der WEB bezüglich der Tatsache, dass in diesem Bereich lt. DEGES auch zukünftig die Schadstoffgrenzwerte für Stickoxide (N<sub>2</sub>O) und Feinstaub PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> nicht eingehalten werden können?

Frage 22:

Hält der Senat den Neubau bei auch zukünftiger Überschreitung von Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerten für stadtverträglich und genehmigungsfähig oder welche Maßnahmen müssten zusätzlich zum Schutz der Anwohnenden in diesem Bereich ergriffen werden?

Frage 23:

Wird der Senat bzw. das Land Berlin als TÖB gegen die Genehmigung eines Neubaus der WEB ohne verbesserten Schutzes vor Lärm- und Schadstoffen gerichtlich vorgehen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 21, 22 und 23:

Der Senat wird sich für die Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Vorgaben im Rahmen des planrechtlichen Verfahrens einsetzen.

Frage 24:

Wird der Ausbau der WEB von heute drei auf zukünftig vier Fahrspuren vom Senat ebenso wie der vierspurige Ausbau der Rudolf-Wissel-Brücken als Beitrag zur Mobilitätswende gesehen oder gibt es andere Gründe für diesen Ausbau?

Frage 25:

Welchen Sinn hat es aus Sicht des Senats zur Verbesserung der Verkehrsleistung auf der A100, auf der FRN erst die WEB vierspurig auszubauen, dann die A100 dreispurig unter der Spandauer Damm-Brücke durchzuführen, um wenige Meter weiter in die wieder vierspurige Rudolf-Wissel-Brücke einzumünden?

Frage 26:

In welchem Zeitraum sollen ab einer ggf. möglichen Genehmigung die Baumaßnahmen zur westlichen Verlegung der A100 FRS der Neubau einer Ersatzbrücke bzw. Unterführung der Anschluss des Neubaus an die A 100 FRN und der Rückbau der alten Brücke stattfinden?

Frage 27:

Wie erklärt sich der Senat, dass es im Rahmen des Regelwerks für den Autobahnbau an der WEB möglich ist, innerhalb einer 240m langen Brücke eine Auffahrt (von der Knobelsdorffbrücke) und eine Abfahrt (zum Spandauer Damm) zu integrieren, während Auffahrten bzw. Abfahrten von und zur Halenseestraße im Bereich des Dreiecks Funkturm innerhalb von 200m angeblich aufgrund des Regelwerks nicht möglich sind?

Antwort zu 24 bis 27:

Es handelt sich um Planungen der Autobahngesellschaft des Bundes (siehe auch Vorbemerkungen).

Frage 28:

Ist der Beantwortung meiner Fragen aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 28:

Nein.

Berlin, den 09.09.2021

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz