

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Häntsch (CDU)

vom 24. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juli 2025)

zum Thema:

Wie weiter mit den Umfahrvorkehrern durch Charlottenburg-Wilmersdorf nach dem Abriss der Autobahnbrücken der A100

und **Antwort** vom 6. August 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. August 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Stefan Häntsch (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/23413

vom 24. Juli 2025

über Wie weiter mit den Umfahrungsverkehren durch Charlottenburg-Wilmersdorf nach dem Abriss der Autobahnbrücken der A100

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bundesministerium für Verkehr (BMV) und das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin (BA CW) um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben bzw. sind in die Beantwortung eingeflossen.

Frage 1:

Wie haben sich die Nutzerzahlen (Gesamtverkehrsaufkommen, PKW, LKW) auf der A100 bzw. der A115 sowie in den umliegenden Stadtstraßen im Bereich des Dreieck Funkturms seit der Sperrung bzw. dem Abriss der Ringbahnbrücke und der Westendbrücke verändert?

Antwort zu 1:

Das BMV teilt hierzu mit:

„Diesbezügliche Verkehrsdaten liegen nicht vor.“

Im umliegenden städtischen Straßennetz sind die Verkehrsbelastungen insbesondere auf der Nahumfahrung West (Messedamm und Königin-Elisabeth-Straße) spürbar angestiegen.

Insbesondere in Fahrtrichtung Nord ergaben erste Verkehrszählungen eine vier- bis fünffache Erhöhung des Schwerlastverkehrs. Auch auf der Vorbehaltsroute I (Konstanzer Straße, Brandenburgische Straße, Kaiser-Friedrich-Straße und Tegeler Weg) sind deutliche Verkehrszunahmen erkennbar.

Frage 2:

Welche Maßnahmen haben der Bund, der Senat und die Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf bzw. Steglitz-Zehlendorf ergriffen, um die Verkehrsströme auf der A100 und der A115 nach dem Abriss der beiden Autobahnbrücken neu zu leiten?

Antwort zu 2:

Im ersten Schritt kurz nach Sperrungen auf der BAB A 100 wurde ein Vorbehaltsstraßennetz mit den Haupttrouten definiert, in dem laufende Bauvorhaben schnellstmöglich beendet und geplante Bauvorhaben gestoppt wurden, sofern dies möglich war. Auf der Hauptumfahungsstrecke Nahumfahrung West wurden kurzfristig die Lichtsignalanlagen umprogrammiert, um die Süd-Nord-Fahrtrichtung leistungsfähiger zu gestalten. Zum Schutz der Nebenstraßen und der Wohngebiete wurden Durchfahrtsverbote angeordnet.

Das BMV teilt hierzu mit:

„Die Autobahn GmbH des Bundes weist weiträumig auf die Verkehrseinschränkung der A 100 in Fahrtrichtung Nord ab AD Funkturm hin. Auf dem Berliner Ring und weiteren exponierten Standorten sind dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen (dWiSta-) und LED-Anzeigen geschaltet sowie Hinweistafeln aufgestellt. Zusätzlich prüft die Autobahn GmbH des Bundes, ob die Möglichkeit für einen weiteren Standort zur Vorankündigung der Verkehrseinschränkung vor dem AK Schöneberg auf der A 100 besteht. Mit diesen Informationen verfolgt die Autobahn GmbH des Bundes das Ziel, die Verkehrsteilnehmer frühzeitig auf die Umfahrungsmöglichkeit des verkehrsbeschränkten Abschnittes der A100 hinzuweisen, um größere Reisezeitverluste sowie mögliche Belastungen im nachgeordneten Netz zu minimieren.“

Frage 3:

Nach Aussage der DEGES gilt für das Verkehrskonzept während der Bauarbeiten: „Lkw- und Durchfahrtsverkehre sollen den Bereich möglichst großräumig umfahren. Die nach Berlin ein- und ausfahrenden Liefer- und Versorgungsverkehre sollen möglichst von Norden in die Stadt einfahren.“

(<https://www.deges.de/projekte/projekt/a-100-ersatzneubau-der-ringbahnbruecke/>)

- a) Welche Maßnahmen haben der Bund, der Senat und die Bezirke ergriffen, um LKW-Verkehre auf die A10 (Berliner Ring) zu führen bzw. zu halten, wenn diese Fahrzeuge kein Ankunftsziel in Berlin haben, sondern die Stadtautobahnen nur zum Durchqueren nutzen?
- b) Welche Maßnahmen haben der Bund, der Senat und die Bezirke ergriffen, um nach Berlin einfahrende Liefer- und Versorgungsverkehre frühzeitig so zu leiten, dass diese von Norden kommen?

Antwort zu 3a und 3b:

Die Fragen 3a und 3b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Autobahn GmbH des Bundes hat auf der BAB A 10 ein System mit Hinweisschildern installiert. Beim auf der Nahumfahrung West zu beobachtenden Schwerlastverkehr handelt es sich größtenteils nicht um Durchgangsverkehr, sondern überwiegend um Zielverkehr. Dieser dient also der notwendigen Ver- und Entsorgung für die Stadt. Das BMV verweist im Übrigen auf seine Antwort zur Frage 2.

Frage 4:

Wie werden diese Maßnahmen nachgehalten? Gibt es – zumindest stichprobenartig – Kontrollen hinsichtlich des Fahrtzieles, beispielsweise im Bereich Dreilinden/Kreuz Zehlendorf?

Antwort zu 4:

Der Senat teilt mit, dass der Polizei Berlin die derzeitige Verkehrssituation bekannt ist, so dass von dort unter Berücksichtigung der personellen Ressourcen entsprechende Kontrollen erfolgen.

Das BMV verweist auf seine Antwort zur Frage 2.

Frage 5:

Ist dem Senat bekannt, dass es in Nordrhein-Westfalen ein bundesweites Pilotprojekt zur LKW-Gewichtskontrolle auf Autobahnen gibt (vgl. <https://www.aachener-zeitung.de/region-nrw/bundesweites-pilotprojekt-zur-lkw-gewichtskontrolle-auf-a4/77581194.html>)? Bereits zwischen 2018 und 2023 wurde ein vergleichbares Vorgänger-Verfahren auf der Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp auf der A40 erfolgreich angewandt, um schwere LKW am Überfahren der maroden Brücke zu hindern (vgl. z. B. <https://www.eautobahn.de/html/lkw-waage.html>, <https://www.umwelt.nrw.de/rheinbruecke-neuenkamp-75-rechtswidrig-ueberladene-lkw-taeglich-lkw-waage-ist-zum-schutz-der>). Teilt der Senat die Auffassung des Fragestellers, dass mit einer modifizierten Anwendung derartiger Verfahren der reine Durchfahrtsverkehr von schweren LKW wirkungsvoll unterbunden werden könnte?

Antwort zu 5:

Nein. Zur Identifikation und Steuerung von Durchgangsverkehr ist diese Methode nach fachlicher Einschätzung ungeeignet.

Das BMV verweist auf seine Antwort zur Frage 2.

Frage 6:

Stimmen der Senat und der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf mit dem Fragesteller überein, dass die Zahl der LKW, unter dem sich zum Teil auch Schwerlastverkehre und überlange LKW befinden, auf der zentralen Umleitungsrouten über Messedamm, Kaiserdamm, Königin-Elisabeth-Straße und Spandauer Damm in besorgniserregender Weise zugenommen hat?

Antwort zu 6:

Der Senat bestätigt eine Zunahme des Schwerlastverkehrs auf der Umfahrroute.

Frage 7:

Wie schätzen der Senat und der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf die Auswirkungen der zentralen Umleitungsrouten auf die verkehrliche und sonstige bauliche Infrastruktur des betroffenen Gebietes ein?

Antwort zu 7:

Das BA CW schätzt hierzu ein, dass der deutlich gestiegene Anteil von Schwerlastverkehr auf der Umfahrroute das Straßenland stark beanspruchen würde. Bereits jetzt würden Schäden in der Straßenoberflächenbefestigung auftreten, deren Instandsetzung unter laufendem Verkehr schwer umsetzbar sei. Die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH habe in Absprache mit dem Bezirk eine Begutachtung des baulichen Zustandes der betroffenen Streckenabschnitte beauftragt.

Frage 8:

Gibt es aktuelle Lärmmessungen in den Bereichen der Umleitungsrouten(n)? Wenn ja, was besagen diese? Wenn nein, sind entsprechende Messungen geplant und falls nicht, warum nicht?

Antwort zu 8:

Verkehrslärm wird im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben nicht gemessen, sondern berechnet. Hintergrund ist, dass Messungen durch Fremdgeräusche, Wettereinflüsse und das aktuelle Tagesgeschehen beeinträchtigt sein können.

Derzeit laufen die Vorbereitungen zur Berechnung der Lärmimmissionspegel auf Basis aktueller Verkehrsdaten der Umfahrrouten des eingeschränkten Abschnitts der Autobahn A 100. Auf dieser Grundlage können etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden, wenn diese zur Lärmreduzierung geboten sind. Mit den berechneten Lärmimmissionspegeln wird grundsätzlich auch ein Vorher-/Nachher-Vergleich möglich sein.

Frage 9:

Gibt es aktuelle Schadstoffmessungen in den Bereichen der Umleitungsrouten(n)? Wenn ja, was besagen diese? Wenn nein, sind entsprechende Messungen geplant und falls nicht, warum nicht?

Antwort zu 9:

Statt Luftschadstoffmessungen finden derzeit entlang der Umleitungsstrecken Modellberechnungen statt. Diese bieten den Vorteil, dass sie nach Änderungen in der Verkehrsführung und daraus resultierenden Verkehrsverlagerungen eine schnellere Einschätzung der zu erwartenden Jahresmittelwerte ermöglichen. Solche Bewertungen sind bei Messungen erst nach einem vollen Jahr realisierbar, da sich die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit auf Jahresmittelwerte beziehen. Die aktuellen Verkehrsdaten der Umleitungsrouten werden derzeit aufbereitet und stellen die notwendige Grundlage für entsprechende Modellierungen dar.

Frage 10:

Angesichts der Tatsache, dass alleine für die Errichtung der neuen Westendbrücke mit einer Bauzeit von mindestens 24 Monaten und damit bis mindestens Herbst 2027 gerechnet werden muss: Welche Anpassungen planen der Bund, der Senat und die Bezirke an dem bestehenden Verkehrskonzept, insbesondere um dessen genannten zentralen Ziele (siehe Frage 3) wirkungsvoller als bislang um- und durchzusetzen?

Antwort zu 10:

Die Verkehrssituation wird von der Zentralen Straßenverkehrsbehörde engmaschig beobachtet und ggf. werden weitere Verkehrsmaßnahmen eingeleitet, um die Wirksamkeit zu gewährleisten.

Das BMV verweist auf seine Antwort zur Frage 2.

Berlin, den 06.08.2025

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt