

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 14. August 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. August 2025)

zum Thema:

A100 (I): Abriss und Ersatzneubau der Westendbrücke

und **Antwort** vom 5. September 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 8. September 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/23624
vom 14. August 2025
über A100 (I): Abriss und Ersatzneubau der Westendbrücke

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) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Auf welche konkrete Summe beliefen sich die Kosten des Abrisses der Westendbrücke und wie schlüsseln sich diese konkret auf? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 1:

Das zuständige BMV teilt hierzu mit:

„Bei der Brücke handelt es sich um ein Bauwerk in der Baulast des Bundes. Detailfragen zum Bestandsbauwerk, Baurechtsverfahren, Planung und Bautechnik sind daher an die zuständige Autobahn GmbH des Bundes zu richten.“

Frage 2:

Wie wirkt sich der Abriss der Westendbrücke auf das bereits eingeleitete Planfeststellungsverfahren (PFV) für den Neubau der Brücke aus?

Frage 3:

Wer entscheidet zu welchem Zeitpunkt über die Fortführung des PFV bzw. inwieweit hat der Senat Kenntnisse dahingehend, dass das PFV abgebrochen wurde?

Frage 4:

Inwiefern hat sich der Senat in die Anhörung zum PFV zur Westendbrücke als Träger öffentlicher Belange (TÖB) eingebracht und wenn ja, in welcher Form und mit welchem Ziel?

Antwort zu 2, 3 und 4:

Die Fragen 2, 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Autobahn GmbH des Bundes, vertreten durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES), hat ihren Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen. Die Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenStadt) und für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) wurden durch das zuständige Fernstraßen-Bundesamt (FBA) am 21.08.2025 über die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens informiert.

Im Planfeststellungsverfahren haben die vom Vorhaben betroffenen Behörden ihre Stellungnahmen eingebracht, um sicherzustellen, dass alle relevanten öffentlichen Belange sowie die daraus ggf. resultierenden Konflikte früh erkannt und sorgfältig abgewogen werden können. Hierzu zählten auch die betroffenen Senatsverwaltungen. Durch diesen Beteiligungsprozess kann die Planfeststellungsbehörde, das FBA, alle Auswirkungen des Bauvorhabens umfassend prüfen und eine ausgewogene sowie rechtlich fundierte Entscheidung treffen.

Frage 5:

Wie lang war die „alte“ Westendbrücke? (Angabe der lichten Weite erbeten.)

Frage 6:

Inwieweit werden die noch vorhandenen Brückenrampen weitergenutzt? (Begründung erbeten.)

Frage 7:

Wie breit war die „alte“ Westendbrücke? (Angabe der Breite der verfügbaren Verkehrsfläche, der einzelnen Fahrstreifen sowie der Gesamtbreite der Brücke erbeten.)

Frage 8:

Welche Höhe hatte die „alte“ Westendbrücke an ihrer höchsten Stelle und wo war der höchste Brückenpunkt positioniert?

Frage 9:

Wie viele Fahrspuren mit welcher Breite standen auf der „alten“ Brücke für den Fahrzeugverkehr zur Verfügung?

Frage 10:

Inwieweit ist es zutreffend, dass die „alte“ Westendbrücke auf einer Strecke von ca. 300 m zwischen der Auffahrt der Anschlussstelle Kaiserdamm (Knobelsdorffbrücke) und der Abfahrt zur Anschlussstelle Spandauer Damm mit drei Fahrspuren belegt war und seit wann bestand dieser Zustand?

Frage 11:

Für welche maximale Belastung war die „alte“ Westendbrücke ausgelegt und inwieweit wurde die zulässige Gesamtbelastung der Brücke aufgrund ihres altersbedingten Bauzustands vor dem Abriss eingeschränkt?

Frage 14:

Wie lang wird die „neue“ Westendbrücke? (Angabe der lichten Weite erbeten.)

Frage 15:

Inwiefern werden die noch vorhandenen Brückenrampen und Widerlager versetzt und/oder erneuert werden?

Frage 16:

Wie breit wird die „neue“ Westendbrücke werden? (Angabe der Breite der verfügbaren Verkehrsfläche, der einzelnen Fahrstreifen sowie der Gesamtbreite der Brücke erbeten.)

Frage 17:

Welche Höhe wird die „neue“ Westendbrücke an ihrer höchsten Stelle haben und wo wird der höchste Brückenpunkt positioniert sein?

Frage 18:

Wie viele durchgehende Fahrspuren mit welchen konkreten Breiten werden auf der neuen Westendbrücke zur Verfügung stehen?

Frage 19:

Inwieweit wird die „neue“ Westendbrücke in ihrer Linienführung exakt der „alten“ Brücke entsprechen und wo, in welchem konkreten Umfang weicht sie in welche Richtung und aus welchen Gründen von der alten Linienführung ab?

Frage 20:

Inwieweit werden die Neigungswinkel der neuen Brücke denen der „alten“ Brücke entsprechen?

Frage 23:

Inwieweit wird die „neue“ Westendbrücke mit Lärmschutzwänden oder einer geschlossenen Lärmschutzeinhausung (vgl. Saalebrücke an der A143) ausgestattet werden?

Frage 24:

Inwieweit ist verbindlich gesichert, dass die „neue“ Westendbrücke und die Brückenrampen mit offenporigem Asphalt (OPA) – sogenanntem Flüsterasphalt – ausgestattet werden wird?

Frage 28:

Welche weiteren aktiven und passiven Maßnahmen zur Lärminderung werden ergriffen und inwieweit werden diese verbindlich vor Baubeginn festgelegt?

Antwort zu 5 bis 11, 14 bis 20, 23, 24 und 28:

Die Fragen 5 bis 11, 14 bis 20, 23, 24 und 28 werden wegen der gleichlautenden Stellungnahme des BMV zusammenhängend beantwortet.

Das BMV teilt hierzu mit:

„Bei der Brücke handelt es sich um ein Bauwerk in der Baulast des Bundes. Detailfragen zum Bestandsbauwerk, Baurechtsverfahren, Planung und Bautechnik sind daher an die zuständige Autobahn GmbH des Bundes zu richten.“

Frage 12:

Welche konkreten Kenntnisse hat der Senat über das Verkehrsaufkommen (DTVw) auf der „alten“ Westendbrücke? (Aufstellung für den Zeitraum 2019 bis zur letzten Erhebung erbeten.)

Antwort zu 12:

Das tägliche Verkehrsaufkommen wird im Rahmen der Erstellung der Verkehrsmengenkarte als durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) ermittelt. Flächendeckende Verkehrserhebungen bilden die Grundlage für die Verkehrsmengenkarte, die regelmäßig alle vier Jahre veröffentlicht wird, zuletzt in den Jahren 2019 und 2023 (<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/#strassenverkehrszaehlung>).

Für den genannten Abschnitt liegen für das Jahr 2019 folgende DTVw-Werte vor:

DTVw 2019	Kfz / 24h	Lkw>3,5t / 24h
A 100 zw. AS Spandauer Damm und AS Kaiserdamm	89.500	6.480

Da die Zuständigkeit für die Abschnitte auf Bundesautobahnen innerhalb von Berlin seit 01.01.2021 an den Bund übergegangen ist, enthält die Verkehrsmengenkarte DTVw 2023 von Berlin keine Auswertungen zu Verkehrsbelastungen auf Bundesautobahnen.

Frage 13:

Wo können die Planunterlagen für die „neue“ Westendbrücke (Ersatzbau) eingesehen werden?

Antwort zu 13:

Die Planunterlagen konnten während des förmlichen Beteiligungsverfahrens vom 29.05.2024 bis zum 28.06.2024 insbesondere digital im UVP-Portal des Bundes eingesehen werden. Eine erneute Einsichtnahme in die digitalen Planunterlagen war vom 10.10.2024 bis zum 11.11.2024 möglich.

Frage 21:

Wie begegnet der Senat als TÖB etwaigen Sorgen von Anwohnenden, dass die im PFV erforderlichen höheren Anforderungen an gesundheitlichen Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen umgangen werden könnten?

Antwort zu 21:

Der Senat misst dem gesundheitlichen Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen eine hohe Bedeutung bei. Im Rahmen des Ersatzneubaus sollen die wesentlichen Schutzmaßnahmen der Planungen aus dem Planfeststellungsverfahren umgesetzt werden.

Frage 22:

In welchem Umfang (technisch und finanziell) beteiligen sich der Bund bzw. die Autobahn GmbH einerseits und der Berliner Senat andererseits an Lärmsanierungs- und Schadstoffminderungsmaßnahmen (Nox, PM 2,5, Ozon etc.) im Umfeld bzw. direkt an/auf der „neuen“ Westendbrücke? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 22:

Lärmsanierungsmaßnahmen auf Bundesautobahnen liegen in der Zuständigkeit des Bundes und werden durch den Bund finanziert. Eine technische und finanzielle Beteiligung seitens des Berliner Senats ist nicht vorgesehen und wurde auch nicht durch den Bund angefragt. Im Umfeld der

„neuen“ Westendbrücke finden die im Berliner Luftreinhalteplan und im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen Anwendung.

Frage 25:

In welchem Umfang wird durch den Flüsterasphalt (OPA) bei 80 km/h Maximalgeschwindigkeit eine Lärmreduzierung gegenüber normalem Straßenbelag erreicht?

Frage 26:

In welcher Häufigkeit müssen die Verkehrsflächen mit OPA gereinigt werden, um die lärmreduzierende Wirkung zu erhalten?

Frage 27:

Welche Standzeiten hat der OPA gegenüber konventionellen Straßenoberflächen beim der zu erwartenden Fahrzeugaufkommen von mehr als 100.000 pro Tag?

Antwort zu 25, 26 und 27:

Die Fragen 25, 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Offenporige Asphalte werden aufgrund der Bauweise (Notwendigkeit der Entwässerung etc.) und der Wirkweise (wirksam vor allem bei Geschwindigkeiten > 60 km/h) nicht auf Stadtstraßen verbaut. Daher hat der Berliner Senat keine eigenen Erfahrungen mit offenporigen Asphalten.

Das BMV teilt hierzu mit:

„Bei der Brücke handelt es sich um ein Bauwerk in der Baulast des Bundes. Detailfragen zum Bestandsbauwerk, Baurechtsverfahren, Planung und Bautechnik sind daher an die zuständige Autobahn GmbH des Bundes zu richten.“

Frage 29:

Wie bewertet der Senat die Kritik, wonach ohne PFV für die Westendbrücke auch die Prüfung verschiedener Tunnellösungen entfalle?

Antwort zu 29:

Dem Senat ist diese Kritik nicht bekannt und er teilt diese im Übrigen nicht.

Frage 30:

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

Antwort zu 30:

Nein.

Berlin, den 05.09.2025

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt