

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

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

zum Thema:

A100 (IV): Stadtverträgliche Planung

und **Antwort** vom 8. 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. 19/23627
vom 14. August 2025
über A100 (IV): Stadtverträgliche Planung

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:

Inwiefern wirkt der Senat beim Neubau der Ringbahnbrücke und der Westendbrücke auf die DEGES und die Autobahn GmbH dahingehend ein, dass unabhängig vom laufenden Planfeststellungsverfahren (PFV) eine maximale Entlastung von Lärm und Schadstoffen in der City West sowie möglicherweise eine (Teil)Schließung des Autobahngrabens erreicht wird?

Antwort zu 1:

Als Vorhabenträgerin ist die Autobahn GmbH für die Ermittlung und ggf. Konfliktheilung im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben verantwortlich. Im Zuge des Beteiligungsverfahrens hat die Berliner Immissionsschutzbehörde ihre Aufgabe als Träger öffentlicher Belange wahrgenommen. Es wurden und werden Gespräche geführt, um auszuloten, welche Maßnahmen aufgrund des außerplanmäßig vorgezogenen Abrisses der Ringbahnbrücke sinnvoll und umsetzbar sind, um die Anwohnenden vor Lärm und Schadstoffen zu schützen. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Frage 2:

Wie gedenkt der Senat bei der Neugestaltung der Ringbahnbrücke und der Westendbrücke den AGH-Beschluss vom 2. September 2021 zur „stadtverträglichen Gestaltung des Autobahndreiecks Funkturm“ konkret umzusetzen?

Frage 3:

Wann konkret wurde mit der Autobahn GmbH bzw. mit der ausführenden DEGES GmbH über die Umsetzung dieses AGH-Beschlusses verhandelt und mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 2 und 3:

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Der Senat hat die Ziele des Landes Berlin im Planfeststellungsverfahren „A100/A115 Umbau Autobahndreieck Funkturm“ eingebracht. Die Entscheidung, wie mit diesen Stellungnahmen umzugehen ist, liegt bei der Planfeststellungsbehörde, dem Fernstraßen-Bundesamt. Im Übrigen wird auf die Beantwortungen der Schriftlichen Anfragen Nr. 19/10850 und Nr. 19/11120 verwiesen.

Frage 4:

Wo sind die Senatsberichte zur Umsetzung des AGH-Beschlusses vom 2. September 2021 öffentlich einsehbar?

Antwort zu 4:

Der Beschluss des Abgeordnetenhauses hat durch den Wahlperiodenwechsel Anfang November 2021 seine Erledigung gefunden. Der Senat hat zu diesem Thema nach Senatsbefassung am 17. Januar 2023 eine Vorlage zur Kenntnisnahme an das Abgeordnetenhaus übermittelt (Drs. 19/0845).

Frage 5:

Aus welchen konkreten Gründen wurde die zur Deckelung des Autobahngrabens im Jahr 2021 erstellte Machbarkeitsstudie bisher nicht veröffentlicht und wann ist mit einer Veröffentlichung zu rechnen?

Antwort zu 5:

Im Ergebnis eines Berichtsauftrages des Abgeordnetenhauses „Deckel drauf: Infrastrukturflächen mehrfach nutzen“ (Drs. 18/1776) wurde eine Machbarkeitsstudie für den Abschnitt der Bundesautobahn A 100 von Knobelsdorffbrücke bis Kaiserdamm als Pilotprojekt erstellt. Über einen Arbeitsstand der Machbarkeitsstudie wurde zum 15.06.2021 letztmalig eine Mitteilung zur Kenntnisnahme an das Abgeordnetenhaus erstellt (Drs. 18/3903). Im Weiteren ist das Thema der Diskontinuität unterfallen.

Frage 6:

Aus welchen konkreten Gründen wird die mehrjährige Vollsperrung der A100 in Fahrtrichtung Nord (FRN) nicht genutzt, um die Autobahnanschlussstelle (AS) Kaiserdamm zu verlegen?

Antwort zu 6:

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 7:

Wie bewertet der Senat den Umstand, dass beim Erörterungstermin im PFV zum Autobahndreieck Funkturm (ADF) die Verlegung der AS Kaiserdamm bereits im April 2024 intensiv diskutiert wurde, weil zu erwarten ist, dass nach dem Umbau des ADF die Zusatzbelastungen durch Lärm und Schadstoffe im Umfeld der bisherigen AS Kaiserdamm, zu Mehrbelastungen der anliegenden Wohngebiete führt und damit ggf. die Genehmigungsfähigkeit des gesamten Bauprojekts ADF an der A100 gefährdet?

Antwort zu 7:

Im Rahmen von Planfeststellungsverfahren ist es üblich, Varianten der Planung zu diskutieren. Letztlich obliegt die Planung der Vorhabenträgerin. Diese muss im Rahmen der eingereichten Planfeststellungsunterlage alle Belange miteinander abwägen. Der Senat, als Träger öffentlicher Belange, hat sich im Rahmen des Verfahrens klar für den Schutz der Anwohnenden positioniert und sieht eine Mehrbelastung der Anwohnenden kritisch. Das Ziel der Planung muss es sein, die Anwohnenden zu entlasten.

Frage 8:

Wie bewertet der Senat die Auswertung der Deutschen Umwelthilfe (DUH) hinsichtlich der Zahlen der Europäischen Umweltagentur (EEA), wonach im Jahr 2024 in Berlin 3.527 Menschen aufgrund einer hohen Feinstaubbelastung (PM_{2,5}) und 1.414 Menschen aufgrund von Stickstoffdioxid (NO₂) verstorben sein sollen?

Antwort zu 8:

Dem Senat sind die Zahlen der Europäischen Umweltagentur bekannt und er nimmt die Auswertung der Deutschen Umwelthilfe zur Kenntnis. Der Senat misst dem Schutz der menschlichen Gesundheit vor Luftschadstoffen eine hohe Bedeutung bei und setzt die im Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung konsequent um.

Frage 9:

Inwiefern wird der Senat die Autobahn GmbH und die DEGES dazu verpflichtet, auch im Umfeld der beiden Ersatzbauten für die Autobahnbrücken die Luftqualitätsrichtlinie der EU (RL-EU 2024/2881) für 2030 an der Berliner Stadtautobahn A100 einzuhalten)

Antwort zu 9:

Der Senat wirkt darauf hin, dass Luftqualitätsstandards im Hinblick auf die künftigen EU-Grenzwerte bei der für den Autobahnbau zuständigen Stelle berücksichtigt werden. Darüber hinaus wirkt der Senat darauf hin, dass Vorhaben mit einer Laufzeit über das Jahr 2030 hinaus im Genehmigungsverfahren auf ihre langfristige Vereinbarkeit mit den neuen EU-Grenzwerten zu prüfen sind.

Frage 10:

Aus welchen konkreten Gründen wurde die Messstelle am Lerschpfad 17 in Charlottenburg 2022 vorzeitig aufgegeben, obwohl diese kontinuierlich Nox in unmittelbarer Nähe der Autobahn gemessen hat?

Antwort zu 10:

Mit der Messstelle am Lerschpfad 17 wurde eine Sondermessstelle betrieben, die den Vorgaben zu Luftqualitätsüberwachung gemäß 39. BImSchV nicht entsprach. Sie diente dazu wissenschaftliche Erkenntnisse u.a. über die NO₂-Chemie sowie über NO₂-Direktemissionen zu verifizieren und zu vertiefen (siehe auch Antwort auf Schriftliche Anfrage Nr. 18/23772).

Die Messstelle wurde aufgegeben, weil keine weiteren neuen Erkenntnisse aus dem Betrieb dieser Messstelle zu erwarten waren. Zudem musste der Standort Lerschpfad 17 im Zuge der geplanten Umbaumaßnahmen des Autobahndreiecks Funkturm aufgegeben werden.

Frage 11:

Welche weiteren Messstellen gibt es im unmittelbaren Einzugsgebiet von Autobahnen in Berlin, an denen insbesondere Nox und Feinstaub kontinuierlich gemessen werden? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 11:

Es gibt aktuell keine weiteren Messstellen, die gemäß den Vorgaben der 39. BImSchV im unmittelbaren Einzugsgebiet von Bundesautobahnen in Berlin betrieben werden.

Frage 12:

Wie haben sich nach der Sperrung der Stadtautobahn A100 in Richtung Norden (FRN) die Fahrzeugzahlen an den kontinuierlichen Verkehrsmessstellen der BASt entlang der A100 (insbesondere Halensee (BASt-Nr. 2003) und Westend (BASt-Nr. 2005) sowie an der A115 und A111) verändert? (Tabellarische Aufstellung für den Zeitraum vor und nach der Sperrung, nach PKW- und Schwerlastverkehr (sowie >3,5 t bzw. >12 t zulässiges Gesamtgewicht) pro Fahrtrichtung und Monat erbeten.)

Antwort zu 12:

Die angefragten Zahlen liegen dem Senat nicht vor.

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 13:

Wie bewertet der Senat das Risiko, dass aufgrund unzureichender Schutzmaßnahmen bezüglich Lärm und Luftschadstoffen weitere Verzögerungen bei der Genehmigung und Umsetzung der Neu- und Ersatzbauten entlang der A100/A111 entstehen, welche ggf. die Sperrung einzelner Brückenbauwerke und damit dauerhafte Staus in anliegenden Wohngebieten nach sich ziehen könnten?

Antwort zu 13:

Der Senat kann aktuell keine unzureichenden Schutzmaßnahmen im Rahmen der Planfeststellungsverfahren oder bei den nun vorgezogenen geplanten Ersatzbauten erkennen. Er setzt sich intensiv dafür ein, die notwendigen und planbaren Verfahren verzögerungsfrei voranzutreiben bzw. abzuschließen, um weitere unnötige Belastungen der Bevölkerung zu vermeiden.

Frage 14:

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

Antwort zu 14:

Nein.

Berlin, den 08.09.2025

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt