

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dr. Petra Vandrey (GRÜNE) und Antje Kapek (GRÜNE)

vom 4. Dezember 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 5. Dezember 2025)

zum Thema:

**Westendbrücke in Charlottenburg: Überdimensionierter Autobahnbau ohne
Beteiligung der Anwohnenden mitten im Wohngebiet?**

und **Antwort** vom 21. Dezember 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Dez. 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Dr. Petra Vandrey (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24550
vom 04.12.2025
über Westendbrücke in Charlottenburg: Überdimensionierter Autobahnbau ohne Beteiligung
der Anwohnenden mitten im Wohngebiet?

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 um Stellungnahmen gebeten, die bei der
nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind.

Frage 1:

Wie bewertet der Senat den von der Autobahn GmbH des Bundes geplanten Neubau der Westendbrücke, für den
am 5. 12. 2025 der Spatenstich erfolgt? Inwieweit hat der Berliner Senat das Projekt befördert oder begleitet?

Antwort zu 1:

Der Senat begrüßt jeglichen Fortschritt bei der Wiederherstellung der Westendbrücke. Er
unterstützt daher im Rahmen der gebotenen Möglichkeiten das Projekt.

Frage 2:

In welcher Form ist der Senat in Planung, Genehmigung und Umsetzung des Neubaus der Westendbrücke eingebunden (z. B. Arbeitsgruppen, Steuerungsrunden, formelle Beteiligungsverfahren)?

Antwort zu 2:

Die flankierenden Verkehrsmaßnahmen im Stadtstraßennetz während des Abrisses der Westendbrücke bleiben während des Neubaus gegenüber dem Ist-Zustand unverändert. Diese Verkehrsmaßnahmen wurden in regelmäßig stattfindenden Abstimmungsräunden mit der Autobahn GmbH des Bundes, dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin sowie der Polizei Berlin erarbeitet und entsprechend der Zuständigkeit durch die Oberste Straßenverkehrsbehörde bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) angeordnet.

Frage 3:

Wie soll der Neubau in die Gesamtplanung zur Neugestaltung des Autobahndreiecks Funkturm eingefügt werden?

Antwort zu 3:

Das BMV teilt hierzu Folgendes mit:

„Der Ersatzneubau der Westendbrücke ist eine eigenständige Unterhaltungsmaßnahme im Sinne des § 4 des Bundesfernstraßengesetzes. Er ist aufgrund der räumlichen Entfernung zudem nicht Bestandteil des Autobahndreiecks Funkturm.“

Frage 4:

Aus welchem Grund erfolgt der Spatenstich für den Neubau des Westendbrücke am 5. 12. 2025, ohne ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen bzw. zu Ende durchzuführen?

Antwort zu 4:

Das BMV teilt hierzu Folgendes mit:

„Der Ersatzneubau der Westendbrücke ist eine Unterhaltungsmaßnahme im Sinne des § 4 des Bundesfernstraßengesetzes, für die kein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Entscheidend hierfür ist, dass mit dem geplanten Ersatzneubau nach § 17 Abs. 1 FStrG keine Änderung im Sinne dieser Vorschrift einhergeht; es erfolgt keine bauliche Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr und auch keine erhebliche bauliche Umgestaltung in sonstiger Weise.“

Frage 5:

Welche Kapazitätssteigerung hinsichtlich des Verkehrs bringt der Brückenneubau mit sich? Ist geplant, dass die neue Brücke breiter oder höher geplant als es die frühere Brücke war? Wird die neue Brücke mehr Spuren haben? Wenn ja, was sind die Gründe dafür?

Frage 6:

Trifft es zu, dass mit dem Ersatzneubau der Westendbrücke ein spürbarer Kapazitätsausbau der A100 erfolgt, ohne dass hierfür ein Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wird, wie es der BUND Berlin in seiner Pressemitteilung vom 04.12.2025 (<https://www.bund-berlin.de/service/presse/detail/news/a100-brueckenbau-spuerbarer-kapazitaetsausbau-ohne-planfeststellung/>) kritisiert?

- a) Falls ja: Aus welchen Gründen hält der Senat dieses Vorgehen für rechtlich zulässig?
- b) Falls nein: Welche konkreten Parameter (z. B. Querschnittsbreite, Zahl und Breite der Fahrstreifen, Stand- oder Zusatzspuren) sprechen aus Sicht des Senats gegen die Annahme eines Kapazitätsausbaus?

Antwort zu 5 und 6:

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Nach Kenntnis des Senats ist mit der Wiederherstellung der Westendbrücke keine Kapazitätssteigerung verknüpft. Die baulichen Abmessungen werden lediglich dem Stand der Technik angepasst.

Das BMV teilt hierzu Folgendes mit:

„Mit der Unterhaltungsmaßnahme wird ein Ersatzneubau errichtet ohne Kapazitätserweiterung, d.h. die Stadtautobahn wird mit der gleichen Anzahl an durchgehenden Fahrstreifen erneuert, wie im Bestand. Mehrbreiten des Ersatzneubaus ergeben sich aus der Anpassung der Querschnittselemente an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- bzw. Verkehrsbedürfnisse (z. B. Herstellung von Randstreifen, reguläre Entwässerungsanlagen, Einbau moderner Fahrzeug-Rückhaltesysteme, Notgehwege). Die bisher sehr kurzen Ein- und Ausfahrten der AS Kaiserdamm und der AS Spandauer Damm werden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit dem heutigen Regelwerk entsprechenden Ein- und Ausfädelungsstreifen hergestellt. Bedingt durch den geringen Kontenpunktabstand zwischen AS Spandauer Damm und AS Kaiserdamm (Knobelsdorffstraße) werden deren Ein- bzw. Ausfahrten mittels Verflechtungsstreifen verbunden.“

Frage 7:

Wurde die Öffentlichkeit oder Anwohnende bislang beteiligt, wenn ja, in welcher Form? Falls es Einwendungen von Beteiligten oder Anwohnenden gab, welchen Inhalt hatten diese und inwieweit wurden sie berücksichtigt?

Antwort zu 7:

Das BMV teilt hierzu Folgendes mit:

„Eine formale Öffentlichkeitsbeteiligung ist für Unterhaltungsmaßnahmen – mit denen keine erhebliche bauliche Erweiterung einher geht, nicht vorgesehen. Unabhängig davon wurden seit Abriss der Bestandsbrücke mehrfach Öffentlichkeits- bzw. Informationsveranstaltungen für interessierte Bürgerinnen und Bürger bzw. Anwohnerinnen und Anwohner durchgeführt – zuletzt am 15.12.2025. Hierbei wurde u.a. zu Umfang, Bauzeit und Bauablauf sowie die als Lärmsanierung des Bundes vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen informiert.“

Frage 8:

Welche Prognosen liegen dem Senat zu den verkehrlichen Auswirkungen der Baumaßnahmen auf den umliegenden Kiez (insbesondere Schwerlastverkehr, Ausweich- und Schleichverkehre durch Wohnstraßen) vor?

Antwort zu 8:

Für die bauzeitliche Verkehrsführung liegen keine Prognosen vor, da sich der Ist-Zustand aus der ungeplanten Sperrung der BAB 100 in Fahrtrichtung Nord ergeben hat.

Frage 9:

Welche Untersuchungen zu Lärm- und Luftschadstoffbelastungen im Umfeld des Klausenerplatz-Kiezes im Zusammenhang mit Abriss, Neubau und Umleitungsverkehren liegen dem Senat vor?

Antwort zu 9:

Dem Senat liegen keine entsprechenden Untersuchungen vor.

Frage 10:

Welche Alternativen zum vorliegenden Neubau wurden aus Sicht des Senats geprüft oder diskutiert, etwa

- a) eine Tunnellösung oder Überdeckelung,
 - b) eine Lösung mit geringerer Leistungsfähigkeit,
 - c) verkehrsreduzierende Maßnahmen an der A100 insgesamt,
- und aus welchen Gründen wurden diese Optionen verworfen bzw. nicht weiterverfolgt

Antwort zu 10:

Das BMV teilt hierzu Folgendes mit:

„Zur Bestimmung des Maßnahmenumfangs im Rahmen der vorgesehenen freiwilligen Lärmsanierung des Bundes wurde für den Bereich der Westendbrücke neben verschiedenen

Varianten von Lärmschutzwänden auch die (Teil-)Einhäusung der Richtungsfahrbahnen Nord und Süd geprüft. Diese weisen allerdings bei sehr hohen Kosten und Aufwand nur eine mäßige Wirksamkeit hinsichtlich des Lärmschutzes auf, sodass diese Varianten verworfen wurden.“

Frage 11:

Welche aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sind im Rahmen des Brückenneubaus geplant?

Antwort zu 11:

Eine abschließende Aussage zu einzelnen geplanten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen während der Bauphase ist zum jetzigen Zeitpunkt für das Vorhaben nicht möglich. Die Ausführungsplanung des Vorhabens wird kontinuierlich fortgeschrieben. Unabhängig von einer Planfeststellung und vom Planungsstand sind für die Bauarbeiten an der Westendbrücke die allgemeinen Vermeidungs- und Minderungspflichten aus § 22 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG) zu beachten. Nach § 66 Abs. 2 BlmSchG gilt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm). Diese Vorgaben sind je nach Art und Ort der konkreten Bauarbeiten von der Autobahn GmbH des Bundes als Bauherrin und der mit der Durchführung beauftragten Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) umzusetzen. Die Immissionsschutzbehörde bei der SenMVKU steht mit der DEGES im konstruktiven Austausch zu den erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen. Gemeinsames Ziel ist es, insbesondere lärmintensive Arbeiten wie den aktuell anstehenden weiteren Abriss der Widerlager der Brücken möglichst in der Tagzeit und mit lärmärmer Bautechnik durchzuführen sowie eine gute Information der betroffenen Nachbarschaft sicherzustellen.

Frage 12:

Inwiefern wurde und wird das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf in die Planungen einbezogen, insbesondere hinsichtlich

- a) der Verkehrsführung während der Bauzeit,
- b) verkehrsberuhigender Maßnahmen im Kiez,
- c) der Abstimmung mit der bezirklichen Lärm- und Luftreinhalteplanung?

Antwort zu 12:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit, dass die Abstimmungen zur Verkehrsführung während der Bauzeit auf Arbeitsebene zwischen Bezirk und Senat stattfanden. Die Schutzmaßnahmen für die Kieze wurden ursprünglich durch das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf initiiert und angeordnet. Teile dieser Maßnahmen wurden anschließend seitens der SenMVKU in die Verkehrsrechtliche Anordnung (VRAO) zur Umfahrung A100 aufgenommen. Derzeit wird die verkehrliche Entwicklung beobachtet und mit den

bestehenden Planungen zur dauerhaften Verkehrsberuhigung abgestimmt. Das Bezirksamt geht davon aus, dass sich die Umbaumaßnahmen sowie die damit verbundenen verkehrlichen Mehrbelastungen im Stadtstraßennetz über mehrere Jahre erstrecken werden. Aufgrund der aktuellen Auslastung der bezirklichen Straßenverkehrsbehörde, insbesondere im Bereich der dauerhaften verkehrsrechtlichen Anordnungen, kann eine Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich erst im Frühjahr 2026 in Aussicht gestellt werden.

Frage 13:

Steht der Neubau der Brücke in den geplanten Ausmaßen im Einklang mit der Verkehrspolitik des Berliner Senats?

Antwort zu 13:

Ja.

Berlin, den 21.12.2025

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt