

A 100: Ersatzneubau der Westendbrücke

Berlins Infrastruktur fit für die Zukunft machen



Vorbemerkung

Am 7. Mai 2024 hat das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) das Planfeststellungsverfahren zum Ersatzneubau der Westendbrücke eröffnet. Die Auslegung der Unterlagen im Rahmen des formellen Beteiligungsverfahrens fand im Zeitraum vom 29. Mai 2024 bis einschließlich 28. Juni 2024 statt. Die sich anschließende vierwöchige Frist für die Einsendung von Einwendungen an das FBA endete am 29. Juli 2024.

Während der Planungsphase hat die DEGES zahlreiche frühzeitige Abstimmungen mit den Trägern öffentlicher Belange, mit dem Land Berlin, dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf sowie mit der Verwaltung des angrenzenden Friedhofs und der Kirchengemeinde geführt. In zwei Informationsveranstaltungen am 3. Juni 2021 sowie am 28. Juni 2022 wurden die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Öffentlichkeit über die Planungen informiert und hatten Gelegenheit, Fragen zu stellen und Hinweise zu geben.

Ziel der Abstimmungen und des Dialogs mit der Öffentlichkeit war es, die mit der Planung verbundenen Interessen frühzeitig zu erkennen und so gut wie möglich in der Planung berücksichtigen zu können. Aufgrund der Lage des Bauwerks im dicht bebauten städtischen Umfeld sind die planerischen und baulichen Gestaltungsmöglichkeiten für die neue Westendbrücke sehr begrenzt.

Trotz der vorangegangenen Dialoge mit der Öffentlichkeit ist es im Zuge der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zu Missverständnissen und Falschbehauptungen gekommen. Diese betreffen vor allem das Thema Lärmschutz.

Zur Versachlichung der Diskussion stellen wir zentrale Aussagen und konkrete Fakten zum Lärmschutz beim Ersatzneubau der Westendbrücke zusammenfassend dar.

Die DEGES hat im Rahmen der Planung verschiedene Möglichkeiten des Lärmschutzes umfassend geprüft.

❌ FALSCH IST:

Die DEGES hat sich mit dem Thema Lärmschutz nicht befasst, da es sich beim Vorhaben lediglich um einen Ersatzneubau handelt.

✅ RICHTIG IST:

Bei der Westendbrücke wird das bestehende, marode Bauwerk durch eine neue Brücke ersetzt. Die Lage der neuen Westendbrücke wird gegenüber der heutigen Situation nur deswegen leicht verändert, damit während der Bauzeit der Verkehr unverändert weiter über das Bestandsbauwerk fließen kann. So werden ein Verkehrschaos und eine Verdrängung des Verkehrs in die umliegenden Wohngebiete vermieden.

Die Verschiebung der Lage ist nur gering und die Verkehrsmengen auf der Brücke werden sich nach Fertigstellung nicht ändern. Aus Sicht des Immissionsschutzrechts stellt das Vorhaben daher keinen Neubau, sondern einen sogenannten erheblichen baulichen Eingriff dar, der auf „wesentliche Änderung“ geprüft wird.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben hat die DEGES deshalb eingehend geprüft, ob die Lärmpegel im Umfeld der Westendbrücke durch den baulichen Eingriff bzw. die veränderte Lage steigen werden. Die Berechnungen wurden zunächst auf Ebene der Wohneinheiten durchgeführt. Da es beim Lärmschutz jedoch um Menschen und nicht um Gebäude geht, wurde aus der Zahl der Wohneinheiten die Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner abgeleitet, die vom Lärm sowie von einer Veränderung der Lärmsituation betroffen sind.

Die Prüfung kam zu zwei Ergebnissen:

1. Durch die veränderte Lage der neuen Westendbrücke läuft die Straßenachse zukünftig auf den Lerschpfad und die Wohnbebauung zu. In der Folge erhöht sich die Lärmbelastung für rund 600 Anwohnerinnen und Anwohner. Diese Menschen haben einen rechtlichen Anspruch auf Lärmschutz (Lärmvorsorge).
2. Im Umfeld der Westendbrücke sind bereits heute mit circa 3.000 Anwohnerinnen und Anwohnern deutlich mehr Menschen von hohen Lärmpegeln belastet. Die Lärmpegel sind nicht allein auf den Verkehr auf der Westendbrücke zurückzuführen, sondern auf verschiedene Lärmquellen im Umfeld wie Autobahn, Stadtstraßen und Schiene. Um möglichst viele Betroffene vom Lärm zu entlasten, hat die DEGES auch die Möglichkeit einer Lärmsanierung geprüft. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Bundes, auf die kein Rechtsanspruch besteht.

In der weiteren Planung wurden verschiedene Möglichkeiten zur Reduzierung der Lärmbelastung untersucht. Ziel war es, im Rahmen der vorhandenen finanziellen Mittel für eine möglichst große Anzahl von Anwohnerinnen und Anwohnern Verbesserungen zu erzielen. Das Ergebnis war eindeutig:

- ▶ Durch Lärmschutzwände lässt sich die Lärmbelastung, die vom Verkehr auf der Brücke ausgeht, nur für 32 Anwohnerinnen und Anwohner vermindern.
- ▶ Eine Einhausung würde zwar rund 200 Personen Schutz vor dem Verkehrslärm auf der Brücke bieten. Die Kosten dafür wären jedoch enorm. Hinzu kommt: Die Lärmbelastungen, die von den umliegenden Stadtstraßen und von der Bahn ausgehen, blieben auch für diese 200 Menschen unverändert hoch. Aus rechtlichen Gründen dürfte die DEGES zudem für diejenigen, die von der Einhausung profitieren, keine weiteren passiven Lärmschutzmaßnahmen umsetzen.
- ▶ Durch eine Kombination aus lärm minderndem Fahrbahnbelag und passiven Schallschutzmaßnahmen können im Rahmen der Lärmvorsorge rund 600 Menschen vom Gesamtlärm im Brückenumfeld entlastet werden. Hinzu kommen noch mehr als doppelt so viele Menschen, die im Rahmen der Lärmsanierung auf diese Weise geschützt werden können – insgesamt fast 1.500 Menschen.

Neben der Lärmschutzwirkung sind weitere Aspekte, wie die technische und bauliche Umsetzbarkeit, die Kosten und die mögliche Barrierewirkung zusätzlicher Bauten im Umfeld der Brücke, mit in die Abwägung eingeflossen.

Diese haben das Prüfergebnis weiter untermauert: Die Kombination aus lärm minderndem Fahrbahnbelag und passivem Schallschutz an den Gebäuden verspricht die höchste Entlastung und ist dabei wirtschaftlich, technisch und baulich am besten umsetzbar. Das entsprechende Lärmschutzkonzept ist als Teil der Planfeststellungsunterlagen zur Genehmigung beim FBA eingereicht worden.

Die Planungen der DEGES verbessern die Lärmsituation für rund 600 Menschen im Umfeld der Westendbrücke.

❌ FALSCH IST: Die DEGES sieht es nicht als ihre Aufgabe an, die Anwohnerinnen und Anwohner besser zu schützen.

✅ RICHTIG IST: Die DEGES nimmt den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm sehr ernst – in allen ihren Projekten. Dabei suchen wir nach Lösungen, die nicht nur technisch und baulich machbar sind, sondern auch mit Blick auf die finanziellen Mittel umgesetzt werden können.

Ziel bei der Westendbrücke war es, ein Lärmschutzkonzept zu entwickeln, das die Lärmsituation für so viele Menschen wie möglich verbessert und das bereits in den nächsten Jahren im Zuge des dringend erforderlichen Ersatzneubaus umgesetzt werden kann.

Dabei hat die DEGES die Lärmsituation ganzheitlich betrachtet: Wir haben nicht nur die Westendbrücke selbst berücksichtigt, sondern auch den Lärm, der durch die umliegenden Stadtstraßen und durch die parallel verlaufenden Bahnanlagen erzeugt wird. Unsere Berechnungen zeigen, dass im Umfeld der Westend-

brücke rund 3.000 Personen von Belastungen aus den verschiedenen Lärmquellen wie Autobahn, Stadtstraßen und Schiene betroffen sind.

Das zusammen mit den Planfeststellungsunterlagen für den Ersatzneubau der Westendbrücke eingereichte Lärmschutzkonzept setzt auf eine doppelte Lösung: Es sieht sowohl aktiven als auch passiven Lärmschutz vor, um die größtmögliche Reduzierung der Lärmbelastung zu erreichen.

Als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes wird die neue Westendbrücke mit einem lärmindernden Fahrbelag versehen. Dieser reduziert die Lärmbelastung bereits um 2 dB(A). Das ist vergleichbar mit einer Verminderung der Verkehrsmenge um 40 Prozent. Mit anderen Worten: Die Lärmbelastung wird fast halbiert – und das, obwohl auf dem neuen Bauwerk die derzeitigen Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgehoben werden und Fahrzeuge wieder schneller unterwegs sein können.

Passive Lärmschutzmaßnahmen, wie Schallschutzfenster und Lüfter, halten den Lärm aus dem Inneren der Wohnräume fern – unabhängig davon, ob er vom Verkehr auf der Westendbrücke, auf den Stadtstraßen oder von der Bahn ausgeht.

Mit der Kombination aus lärminderndem Fahrbelag und passivem Lärmschutz ermöglicht die DEGES im Rahmen der Lärmvorsorge mehr Wohnruhe und höhere Lebensqualität für rund 600 Menschen im Umfeld der Westendbrücke. Hinzu kommen viele Menschen, die im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes durch diese Maßnahmen geschützt werden können – insgesamt fast 1.500 Menschen.

Lärmschutzwände bringen nur eine geringe Entlastung, aber zahlreiche Nachteile für die Bewohnerinnen und Bewohner der Gebäude im Umfeld der Westendbrücke.

❌ FALSCH IST:

Die DEGES spart beim Lärmschutz und verwehrt den Anwohnerinnen und Anwohnern das Recht auf ein gesundes Leben.

✅ RICHTIG IST:

Die DEGES hat verschiedene Varianten für Lärmschutzwände geprüft. Das Ergebnis: Durch Lärmschutzwände können nur 32 Anwohnerinnen und Anwohner vor zusätzlichen Lärmbelastungen durch die neue Brücke geschützt werden. Dafür entstehen allerdings Kosten in Höhe von bis zu 4,5 Millionen Euro.

Die hohen Kosten bei einer äußerst geringen Lärmschutzwirkung sind auf die Lage und die Platzverhältnisse im Umfeld der Westendbrücke zurückzuführen. Die Fahrbahn der A 100 in Fahrtrichtung Nord verläuft auf der Westendbrücke schräg über die Gleise der S-Bahn und führt auf die Wohngebäude am Lerschpfad zu. Die Errichtung von Lärmschutzwänden an den Seiten der Brücke würde nur eine sehr geringe Schutzwirkung entfalten. Für den Lerschpfad wären sie teilweise sogar von Nachteil, denn der

Schall würde nach vorne reflektieren – und damit direkt auf das Wohngebäude zu.

Die Fahrbahn in Fahrtrichtung Süd führt längs am Wohngebäude vorbei, allerdings steht hier nur wenig Platz zwischen Gebäude und Autobahn zur Verfügung, um eine Lärmschutzwand zu errichten. Aufgrund der Höhe des Gebäudes und der direkten Nähe zur Autobahn müsste eine Lärmschutzwand circa 15 Meter hoch sein, um auch die Bewohnerinnen und Bewohner der oberen Geschosse vor der Ausbreitung des Schalls zu schützen.

Errichtung und Unterhalt solcher hoher Lärmschutzwände wären zum einen teuer und schwierig zu realisieren. Zum anderen wäre für eine hohe Lärmschutzwirkung eine sogenannte hochabsorbierende Lärmschutzwand erforderlich, die undurchsichtig ist und kein Licht durchlässt. Eine solche Wand würde eine enorme visuelle und städtebauliche Barriere darstellen.

Transparente Lärmschutzwände würden zwar die visuelle Beeinträchtigung minimieren, im Gegenzug wäre ihre Lärmschutzwirkung aber geringer. Zudem würde für die Bewohnerinnen und Bewohner der Gebäude der Blick aus dem Fenster direkt auf eine Wand führen, was auch bei transparenter Gestaltung eine erhebliche Einschränkung der Lebensqualität darstellen würde.

Bei Errichtung einer weniger hohen Lärmschutzwand zum Schutz der unteren Stockwerke würden diese Nachteile analog auftreten, zudem würden noch weniger Menschen von einer solchen Maßnahme profitieren.

Die großen Nachteile und die hohen Kosten bei insgesamt geringen Vorteilen für nur wenige Menschen führen dazu, dass an der Westendbrücke – anders als bei den anderen Projekten der DEGES in Berlin – die Errichtung von Lärmschutzwänden nicht zielführend ist.

Eine Einhausung der Westendbrücke ist keine gute Variante für den Lärmschutz – und das nicht nur aus Kostengründen.

❌ FALSCH IST:

Ein Deckel oder eine Einhausung wären die beste Variante für mehr Lärmschutz. Zudem sollte eine Tunnellösung geprüft werden.

✅ RICHTIG IST:

Infrastrukturprojekte an Bundesfernstraßen werden aus Bundesmitteln finanziert – und damit aus Steuergeldern. Wie jedes öffentliche Unternehmen ist die DEGES bei der Planung und Umsetzung ihrer Projekte dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit verpflichtet. Wirtschaftlichkeit bedeutet nicht, dass stets die billigste Lösung bevorzugt wird, sondern dass mit den eingesetzten Mitteln der meiste Nutzen und die wenigsten Nachteile erzielt werden. Genau diese Abwägung hat die DEGES auch bei der Untersuchung der Variante „Einhausung“ für die Westendbrücke getroffen.

Durch eine Einhausung der Hauptfahrbahnen auf der Westendbrücke könnte im Rahmen der Lärmvorsorge die Lärmbelastung durch den Verkehr auf der A 100 für rund 200 Personen reduziert werden. Die Belastung durch die anderen Lärmquellen (Stadtstraßen, Bahn) bliebe allerdings bestehen. Im Ergebnis würden weniger Menschen in geringerem Umfang vor Lärm geschützt werden als in der zur Genehmigung eingereichten Vorzugsvariante der DEGES.

Der finanzielle Aufwand für eine Einhausung wäre enorm. Nach heutigem Preisstand ist – je nach Länge der Einhausung – mit Baukosten in Höhe von bis zu 140 Millionen Euro zu rechnen. Nach der Fertigstellung entstünden zudem höhere Kosten für Unterhaltung und Wartung. Da auch der Bund jeden Euro nur einmal ausgeben kann, bedeutet dies, dass diese Mittel nicht mehr für den Lärmschutz anderer hochbelasteter Anwohnerinnen und Anwohner zur Verfügung stünden.

Die Realisierung wäre technisch sehr aufwändig und langwierig. Der Planungszeitraum würde sich aufgrund der hohen Komplexität des Projektes erneut um mehrere Jahre verlängern. Es besteht das ernstzunehmende Risiko, dass die bestehende Westendbrücke trotz der Sicherungsmaßnahmen in dieser Zeit die Grenze der Belastbarkeit erreicht und gesperrt werden müsste – und damit die zentrale Verkehrsachse A 100 in Berlin unterbrochen würde. Während der Bauphasen entstünden Beeinträchtigungen für den Schienenverkehr. Das komplexere Bauverfahren würde einen höheren Platzbedarf und mehr Zeit beanspruchen, was unter anderem Sperrungen im S-Bahn-, Regional- bzw. Fernzugverkehr nach sich ziehen würde.

Die Variante „Tunnel“ wurde für die Westendbrücke unter anderem deswegen ausgeschlossen, da sie erhebliche technische Nachteile mit sich bringen würde, darunter die komplizierte Anbindung an die hoch liegenden Anschlussstellen Kaiserdamm und Spandauer Damm aus einem Tunnel heraus. Die lange Bauzeit sowie die enormen Kosten für Planung, Bau und Betrieb des Tunnels sprachen ebenfalls eindeutig gegen eine solche Lösung.

Zum Thema „Deckel“ hat die DEGES im Auftrag der damaligen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Jahr 2021 eine Machbarkeitsstudie zur Überdeckelung der A 100 im Abschnitt zwischen der Knobelsdorffbrücke und der Kaiserdammbrücke erstellt. In der Machbarkeitsstudie wurde die technische und finanzielle Realisierbarkeit einer Überdeckelung im genannten Abschnitt überprüft. Die Ergebnisse liegen der Senatsverwaltung vor.


Die DEGES begleitet den Ersatzneubau der Westendbrücke mit einem offenen Dialog und einer transparenten Kommunikation.

✘ FALSCH IST: Die DEGES hat die Anwohnerinnen und Anwohner nicht an der Planung beteiligt und ignoriert die Forderungen des Bezirks und lokaler Vereine.

✔ RICHTIG IST: Die DEGES macht keine Versprechen, die nicht eingehalten werden können. Daher haben wir von Anfang an deutlich darauf hingewiesen, dass die Spielräume bei der Planung und beim Bau der neuen Westendbrücke begrenzt sind. In persönlichen Gesprächen vor Ort und in Online-Dialogen haben wir die Anwohnerinnen und Anwohner sowie den Bezirk, die betroffene Kirchengemeinde und lokale Vereine kontinuierlich über das Projekt informiert und Fragen beantwortet.

Auf der Webseite und im Informationsdienst „Verkehrsprojekte Aktuell“ wurde regelmäßig über die Themen und die Fortschritte der Planung berichtet. Fragen und Hinweise konnten über das Kontaktformular auf der Webseite sowie über das kostenlose Bürgertelefon übermittelt werden – und wurden von der DEGES ausnahmslos binnen kurzer Zeit beantwortet. In zwei Informationsveranstaltungen am 3. Juni 2021 sowie am 28. Juni 2022 wurde die Planung detailliert vorgestellt. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, mit den Planern der DEGES zu diskutieren. In einer Umfrage im Nachgang zur zweiten Informationsveranstaltung gaben 95 Prozent der Teilnehmenden an, dass sie sich sehr gut oder gut über das Projekt informiert fühlten. Auch aus diesem Ergebnis leiten wir eine Bestätigung unseres Vorgehens ab.


Bei einem so hochkomplexen Projekt wie dem Neubau der Westendbrücke ist es nicht möglich, alle Anliegen zu erfüllen. Wir sind jedoch überzeugt, dass wir mit der beim FBA vorgelegten Planung eine Lösung gefunden haben, die einen guten Kompromiss darstellt zwischen den Anforderungen der Verkehrsteilnehmenden nach einer leistungsfähigen und sicheren Infrastruktur, den Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner nach besserem Lärmschutz sowie den räumlichen und funktionalen Gegebenheiten im Umfeld der Westendbrücke.

-  Bitte beachten Sie, dass Hinweise zu Projekten, die sich im formellen Planfeststellungsverfahren befinden, zwingend im Verfahren erfolgen müssen. Die Dialog- und Informationsangebote der DEGES stellen fachliche Erläuterungen der Planung dar und sind genehmigungsrechtlich nicht bindend.

Wir halten Sie auf dem Laufenden

-  Aktuelle Informationen finden Interessierte auf der Webseite www.deges.de/a100-web
-  Der Informationsdienst „**Verkehrsprojekte Aktuell**“ informiert regelmäßig zu den Projekten der DEGES in Berlin. Er kann unter www.deges.de/newsletter abonniert werden.

Stellen Sie uns Ihre Fragen

-  Das Bürgertelefon steht für Fragen montags bis sonntags zwischen 8 und 20 Uhr unter der kostenlosen Telefonnummer **0800 5895 2479** zur Verfügung.
-  Für Fragen zum Ersatzneubau der Westendbrücke sowie zu weiteren Projekten der DEGES nutzen Sie unser Kontaktformular unter www.deges.de/a100-web/dialog

ÜBER DIE DEGES

Die DEGES ist eine Projektmanagementgesellschaft für Verkehrsinfrastrukturprojekte mit Hauptsitz in Berlin. Ihre Gesellschafter sind der Bund und zwölf Bundesländer.

Autobahnprojekte setzt die DEGES im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes um, Bundesstraßenprojekte im Auftrag der Bundesländer.

IMPRESSUM

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

Zimmerstraße 54
10117 Berlin

Konzept und Gestaltung

Johanssen + Kretschmer
Strategische Kommunikation GmbH

V-FORMATION – Agentur für visuelle
Kommunikation GmbH

Bildnachweis

DEGES

Stand Juli 2024. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.