

Von: Günther, Lutz <lguenther@deg.es.de>
Gesendet: Dienstag, 27. Januar 2026 13:10
An: neumann@klausenerplatz.de
Betreff: AW: Westendbrücke

Sehr geehrter Herr Neumann,

vielen Dank für Ihre Anfrage vom 20.12.2025. Ihre Fragen beantworten wir nachstehend gern wie folgt:

- 1. In welchen Maßen (u.a. Breite, Länge, Höhe, Radius, örtliche Lage, Breite der einzelnen Fahrstreifen) weicht die zum Bau beauftragte Westendbrücke von der alten Westendbrücke um wieviel ab (dies kann den Folien aus der Veranstaltung am 15.12.2025 nicht entnommen werden)?**

Alte Brücke:

Gesamtlänge: 243 m, Gesamtbreite: 14,05 m, Hochpunkt: 43 m ü. NN, minimaler Radius: 250 m

von links:

Fahrstreifen 3: 3,25 m

Fahrstreifen 2: 3,50 m

Fahrstreifen 1: 3,75 m

Neue Brücke:

Gesamtlänge: 235 m (zwischen den Widerlagern), Gesamtbreite: 18,60 m, Hochpunkt: 42,93 m (DHHN92), minimaler Radius: 320 m

von links:

Randstreifen: 0,50 m

Fahrstreifen 3: 3,25 m

Fahrstreifen 2: 3,25 m

Fahrstreifen 1: 3,50 m

Verflechtungsstreifen: 3,50 m (Einfahrt von AS Kaiserdamm und Ausfahrt AS Spandauer Damm)

Randstreifen: 0,50 m

Der Ersatzneubau der Westendbrücke erfolgt an gleicher Stelle wie im Bestand. Abweichungen ergeben sich aus rein konstruktiven Anpassungen der Autobahn an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- bzw. Verkehrsbedürfnisse beim Kurvenradius der in einer Linkskurve liegenden Westendbrücke. Dieser wird leicht vergrößert, sodass im Scheitelpunkt der Kurve diese von der Bestandslage ca. 8 m nach Westen abrückt.

2. Was sind die rechtlichen und technischen Grundlagen dafür, dass es sich bei dem beauftragten Bau der neuen Westendbrücke trotzdem nicht um eine wesentliche Änderung handelt (die Folie 12 der Präsentation vom 15.12. beantwortet die Frage nicht)?

Beim Ersatzneubau der Westendbrücke handelt es sich um eine Unterhaltungsmaßnahme nach § 4 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG).

Mit dem Ersatzneubau der Westendbrücke ist keine bauliche Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr verbunden (§ 17 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 FStrG). Die Maßnahme umfasst auch keine erhebliche bauliche Umgestaltung in sonstiger Weise (§ 17 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FStrG). Dieses Kriterium soll laut Gesetzesbegründung (BT-Drs. 19/15226, S. 11) „der Abgrenzung der Änderung zu reinen konstruktiven Anpassungen der Straße an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- oder Verkehrsbedürfnisse dienen. Insbesondere die nur unwesentliche oder nur temporäre Verlegung einer Bundesfernstraße ohne Kapazitätserweiterung z. B. im Rahmen einer erhaltungsbedingten Erneuerung (Ersatzneubauten) bestehender Brückenbauwerke sind danach nicht als Änderung (...) zu qualifizieren. Da diese Baumaßnahmen regelmäßig – ohne die Leistungsfähigkeit der Straße und die Verkehrsmengen zu erhöhen – nur auf eine Substanzerhaltung und eventuelle Anpassung an aktualisierte Regelquerschnitte sowie auf sonstige konstruktive Verbesserungen zielen, ist es gerechtfertigt, sie keinem umfassenden erneuten Genehmigungsverfahren zu unterwerfen und als Unterhaltung zu qualifizieren“. Maßgeblich ist hiernach insbesondere das Kriterium der Kapazitätssteigerung. Findet eine Anpassung an geltende Regelwerke usw. ohne Kapazitätssteigerung statt, ist von einer Unterhaltungsmaßnahme und nicht von einer Änderung auszugehen.

Die Stadtautobahn wird mit der gleichen Anzahl an durchgehenden Fahrstreifen wie im Bestand erneuert. Lediglich die Einfahrt AS Kaiserdamm und die Ausfahrt AS Spandauer Damm werden neugestaltet. Die sehr kurzen Ein- und Ausfahrtbereiche werden regelgerecht verlängert und zu einem sogenannten Verflechtungsstreifen verbunden.

Der Ersatzneubau der Westendbrücke erfolgt an gleicher Stelle wie im Bestand. Leichte Veränderungen in der Lage und Höhe der Brücke ergeben sich lediglich aus dem Erfordernis, die Verkehrsanlage insbesondere mit Blick auf die Verkehrssicherheit an das aktuelle Regelwerk anzupassen (z. B. Sicherstellung von Ein- und Ausfädelungsvorgängen, Optimierung der Sichtweiten und der Fahrbahntwässerung). Mehrbreiten der neuen Brücke ergeben sich im Wesentlichen aus der Anpassung der Querschnittelemente an das aktuelle Regelwerk (z. B. regelgerechte Fahrstreifenbreiten, reguläre Entwässerungsrinnen, Einbau moderner Fahrzeug-Rückhaltesysteme, Notgehwege (Dienstwege auf den Bauwerkskappen usw.)).

Nach dem Vorstehenden handelt es sich somit bei dem Ersatzneubau der Westendbrücke um eine planfeststellungsfreie Unterhaltungsmaßnahme.

3. Ab welchen Abweichungsmaßen gegenüber der alten Brücke würde es sich bei Bau an gleicher Stelle um eine wesentliche Änderung handeln?

Maßgeblich für die Frage, ob es sich bei einem Ersatzneubau um eine planfeststellungsfreie Unterhaltungsmaßnahme oder eine planfeststellungsbedürftige Änderung handelt, ist, wie bereits vorstehend in der Antwort auf Frage 2 dargelegt, ob es sich bei dem Ersatzneubau um eine Änderung im Sinne des § 17 Abs. 1 FStrG handelt, also ob eine bauliche Erweiterung um einen oder mehrere

durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder eine erhebliche bauliche Umgestaltung in sonstiger Weise vorliegt. Beides ist nicht der Fall.

- 4. Hat die DEGES die Auswirkungen einer Einhausung mittels Akustiktunnel über die gesamte Fahrbahn der Westendbrücke mit direktem Abschluss an der Spandauer Damm Brücke untersucht und wenn nein, warum nicht?**

Im Verlauf der Planungen zum Ersatzneubau der Westendbrücke wurden neben verschiedenen Varianten von Lärmschutzwänden auch die (Teil-)Einhausungen 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.

- 5. Welche praktischen Erfahrungen hat die DEGES mit Akustiktunnel selber und welche Informationen hat die DEGES zum Bau entsprechender Tunnel in anderen Staaten (z.B. Italien, Polen, Spanien) eingeholt?**

Die DEGES verfügt über umfangreiche Praxiserfahrungen auf dem Gebiet der immissionstechnischen Untersuchungen und der Dimensionierung, der Planung und dem Bau von Lärmschutzanlagen entsprechend den gesetzlichen Regelungen in Deutschland. Dazu gehören auch Einhausungen und Tunnelanlagen.

Sie verfolgt einschlägige internationale Projekte und fachliche Entwicklungen im Bereich von Lärmschutztunneln.

- 6. Stimmt die DEGES der Feststellung zu, dass die Aufbringung von lärm mindernden Deckschichten auf Fahrbahnen von zu bauenden Bundesfernstraßen, für die ein hohes Lärm potential prognostiziert wird, dem Stand der Technik und unter Einbeziehung von Gesundheitsschutz dem Stand von Wissenschaft und Technik entspricht?**

Die hier zur Anwendung kommenden dünnen Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung (DSH-V) gelten als Stand der Technik, insbesondere bei Unterhaltungs- und Lärmsanierungsmaßnahmen. Der Einsatz von DSH-V-Deckschichten ist eine wirksame Maßnahme zur Lärminderung.

- 7. Werden bei der angekündigten Lärmsanierung die Grenzwerte der 16. BImSchV, die Werte der VLärmSchR97 D in Verbindung mit dem Rundschreiben des Bundesverkehrsministeriums von 2010 oder die Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV als Bewertungsmaßstab herangezogen?**

Es werden die aktuellen Auslösewerte der Lärmsanierung Straße verwendet – siehe <https://www.bmv.de/DE/Themen/Mobilitaet/Laerm-Umweltschutz/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen.html>

8. Inwieweit hat die DEGES für die Westendbrücke bei der Einstufung von Lärmschutzmaßnahmen als „freiwillige Lärmsanierung“ die Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages „Verkehrslärmschutz an Bestandsstraßen“ von 2016 berücksichtigt und wie bewertet die DEGES die Aussagen?

Die genannte Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages ist der DEGES bekannt. Sie gibt den zum damaligen Zeitpunkt aktuellen Stand der Lärmgesetzgebung und Rechtsprechung wieder. Selbstverständlich werden die jeweils aktuell geltenden Rechtsvorschriften bei der Planung und Umsetzung von Bauvorhaben durch die DEGES berücksichtigt.

9. Welche Maßnahmen/Tätigkeiten ergreift die DEGES zum Einbau von Schallschutzfenstern, wenn Überschreitungen des angelegten Bewertungsmaßstabes festgestellt werden?

Die DEGES wird ein Fachbüro beauftragen, das die Eigentümer/innen der betroffenen Gebäude ermittelt und kontaktiert. Stellt der Eigentümer einen Antrag auf Teilnahme an dem Lärmsanierungsprogramm, so wird durch das Fachbüro eine Aufnahme der Bausubstanz vor Ort und eine Berechnung der notwendigen Maßnahmen durchgeführt. Das Fachbüro erstellt zudem eine Auflistung der notwendigen Maßnahmen, auf deren Basis der/die Eigentümer/in Angebote von Fachfirmen einholen und umsetzen lassen kann. Nach Umsetzung und Kontrolle der Maßnahmen können die Kosten (75 %) erstattet werden. Dies stellt das übliche Vorgehen bei der Lärmsanierung durch passiven Schallschutz dar.

10. Wie gewährleistet die DEGES das Mieter*innen von betroffenen Wohnungen tatsächlich Lärmschutzfenster bekommen, wenn von dem/der Wohnungseigentümer/in – aus welchem Grund auch immer – kein Antrag gestellt wird?

Die DEGES kann ausschließlich mit dem/der Eigentümer/in der betroffenen Wohnungen Vereinbarungen treffen. Stellt der/die Eigentümer/in keinen Antrag, können keine Maßnahmen auf Kosten des Bundes durchgeführt werden.

11. Wie stellt die DEGES sicher, dass bei betroffenen Wohnungen mit Balkon die Entschädigung wegen Wertminderung durch den Lärm für den/der Eigentümer/in auch dem/der Mieter/in über eine Mietminderung zu Gute kommt?

Es gibt keine Entschädigungsansprüche der Eigentümer/innen wegen einer etwaigen Wertminderung der Gebäude, unabhängig von dem Vorhandensein von Balkonen. Denn es wird aufgrund des Ersatzneubaus der Westendbrücke keine Erhöhung der Lärmimmissionen geben.

12. Welche Maßnahmen werden von der DEGES zur Einhaltung der bisher geltenden Schadstoffgrenzwerte ergriffen und welche Maßnahmen sind zur Einhaltung der geltenden EU-Grenzwerte, die deutlich geringer sind, vorgesehen.

Durch den Ersatzneubau der Westendbrücke ergeben sich keine Veränderungen der Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet, die maßgebliche Luftschadstoffhöhungen zur Folge hätten. Die aktuell geltenden Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten.

Die Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrichtlinie (Richtlinie (EU) 2024/2881), die bislang noch nicht in deutsches Recht überführt wurde, können im Jahr 2030 nach derzeitiger Prognose im Untersuchungsraum weitgehend eingehalten werden. Lediglich für PM_{2,5} ist eine Überschreitung der Grenzwerte zu erwarten, da bereits die flächendeckende Vorbelastung voraussichtlich über den Grenzwerten liegen wird.

Ein konstant mit ca. 80 km/h fließender Verkehr ohne Stauerscheinungen ist bezogen auf die Fahrleistung die emissionsärmste Verkehrssituation – bei niedrigeren oder höheren Geschwindigkeiten oder Stauerscheinung steigen die spezifischen Emissionen teils deutlich an. Eine zügige Errichtung der Westendbrücke trägt dazu bei, Emissionen zu vermeiden. Dies gilt sowohl hinsichtlich der absoluten Menge der Emissionen als auch hinsichtlich der Verlagerung des Emissionsortes weg von sensibleren Stadtstraßen.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Lutz Günther

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Tel.: 030 20243-540

lguenther@deg.es.de

Von: neumann@klausenerplatz.de <neumann@klausenerplatz.de>

Gesendet: Samstag, 20. Dezember 2025 18:03

An: info <info@deg.es.de>

Betreff: Westendbrücke

Sie erhalten nicht häufig E-Mails von neumann@klausenerplatz.de. [Erfahren Sie, warum dies wichtig ist](#)

Dies ist eine externe E-Mail. Bitte klicken Sie nur dann auf Links oder Anhänge, wenn Sie von der Echtheit der Nachricht überzeugt sind.

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Anhang befindet sich ein Brief des Kiezbündnis Klausenerplatz e.V.. Wir bitten um Beantwortung der darin gestellten Fragen.

Der Brief ist nicht unterschrieben, da ich i.M. keinen Scanner zur Verfügung habe.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Neumann



DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Zimmerstraße 54

10117 Berlin

E-Mail: info@deg.es.de

Web: www.deg.es.de

Sitz der Gesellschaft Berlin, Registergericht Charlottenburg Nr. HR B 41 385

Vorsitzende des Aufsichtsrates: Karola Lambeck

Geschäftsführung: Dipl.-Ing. Andreas Irgartinger (techn. / Sprecher), Dipl.-Kfm. Tobias Papenbrock (kfm.-jur.)

[Datenschutzerklärung der DEGES GmbH](#)