

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Catherina Pieroth-Manelli und Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 23. November 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. November 2023)

zum Thema:

**Gesundheitliche Auswirkungen von Lärm und Feinstaub entlang der A100  
Bauabschnitte – wie schützt der Senat die Anwohner\*innen?**

und **Antwort** vom 12. Dezember 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Dez. 2023)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Catherina Pieroth-Manelli (GRÜNE) und  
Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)

über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/17442

vom 23.11.2023

über Gesundheitliche Auswirkungen von Lärm und Feinstaub entlang der A100 Bauabschnitte  
– wie schützt der Senat die Anwohner\*innen?

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft 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 Digitales und Verkehr (BMDV) um Stellungnahme gebeten. Diese wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Erkenntnisse hat der Senat in Bezug auf die Feinstaubbelastungen entlang der A100?

a. Wie hoch ist die Feinstaubbelastung (PM<sub>2,5</sub>; PM<sub>10</sub>; NO<sub>2</sub>) entlang der bereits existierenden A100 für die umliegenden Wohngebiete und an welchen Standorten sowie in welchen zeitlichen Abständen wird die Schadstoffbelastung gemessen? (Ergebnisse der einzelnen Standorte und Messungen bitte einzeln auflisten)

b. Mit welchen zusätzlichen Schadstoffwerten rechnet der Senat nach der Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A100 sowie zusätzlich des geplanten 17. Bauabschnitt bei gleichzeitigem Wegfall von Grünflächen für die umliegenden Quartiere in Neukölln, Treptow, Friedrichshain, Lichtenberg und den Gesamtwert für Berlin? An welchen Standorten sind Messungen geplant? (Geplante Standorte und prognostizierte Ergebnisse bitte einzeln auflisten)

c. Welche Maßnahmen zur Reduzierung von Feinstaub entlang der A100 ergreift der Senat aktuell und welche Maßnahmen sind darüber hinaus für die Bauabschnitte 16. und 17. geplant, um den Gesundheitsschutz für die Anwohnenden zu gewährleisten? (bitte auflisten)

Antwort zu 1 a:

Modellrechnungen, die im Rahmen der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin erstellt wurden, zeigen die Luftschadstoffbelastung durch NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> für die immissionsschutzwürdigen Beurteilungspunkte entlang des gesamten Verlaufs der existierenden BAB A 100. Diese sind im Umweltatlas der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen öffentlich einsehbar:

[https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k03\\_11\\_2luftbelastverkehr2020@senstadt&bbox=380150,5813483,399760,5824229](https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k03_11_2luftbelastverkehr2020@senstadt&bbox=380150,5813483,399760,5824229)

Entlang der BAB A 100 stehen Messergebnisse an den Messpunkten MC 014 und MP 626 des Berliner Luftgütemessnetzes als Jahresmittelwerte für NO<sub>2</sub> zur Verfügung, die zudem auf der Internetseite der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt öffentlich zugänglich sind:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/luft/luftqualitaet/>

MC014: Lerschpfad 17, 14059 Berlin (an der BAB A 100 südlich der Spandauer Damm Brücke. Die Messstation dient zu Forschungszwecken zu verkehrsbedingten Luftbelastungen. Dazu liegt sie nahe an der Stadtautobahn – näher als jede Wohnbebauung entlang der A 100. An diesem Standort werden daher höhere NO<sub>2</sub>- Jahresmittelwerte gemessen als im Bereich der Wohnbebauungen. Wird am MC014 der Grenzwert für NO<sub>2</sub> unterschritten, so sind keine Grenzwertüberschreitungen für Wohnstandorte entlang der Stadtautobahn zu erwarten. Der Standort erfüllt jedoch nicht die Vorgaben der Anlage 3 der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) und wird daher nicht zur Beurteilung der Luftqualität gemäß der 39. BImSchV verwendet.

MP626: Spiegelweg 6, 14057 Berlin (zwischen Desselstraße und Neue Kantstraße) im Bereich der Wohnbebauung.

NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte

Jahr	MC014	MP626
2020	-	30 µg/m <sup>3</sup>
2021	38 µg/m <sup>3</sup>	28 µg/m <sup>3</sup>
2022	37 µg/m <sup>3</sup>	27 µg/m <sup>3</sup>

Das BMDV antwortet wie folgt:

„Das Land Berlin unterhält das Berliner Luftgütemessnetz. Dieses umfasst Messstationen in unterschiedlichen Lagen: Verkehrsnah, Hintergrund und Stadtrand. Es werden u.a. Daten zu den Stoffen PM<sub>2,5</sub>; PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub> erhoben. Die Veröffentlichung der Daten erfolgt auf der Internetseite: Aktueller Luftqualitätsindex | Berliner Luftgüte Messnetz (BLU-ME) | Luftqualität und Luftgüte in Berlin. Die Aktualisierung der Daten erfolgt stündlich.“

Antwort zu 1 b:

Dem Senat liegen keine Informationen über zusätzliche Schadstoffwerte nach Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der BAB A 100 sowie des geplanten 17. Bauabschnitts für die umliegenden Quartiere vor. Daher kann eine Standortprüfung für mögliche weitere Messungen des Berliner Luftgütemessnetzes derzeit nicht erfolgen. Die Hintergrundbelastung wird in Berlin an 5 Standorten gemessen, davon befindet sich einer in Neukölln und einer in Lichtenberg. Die Werte sind auf andere Stadtgebiete übertragbar.

Das BMDV antwortet wie folgt:

„Im Zusammenhang mit der erfolgten baurechtlichen Würdigung „A 100 16. BA, AD Neukölln bis AS Am Treptower Park“ wurden lufthygienische Untersuchungen erstellt.

Durch die gewählte Trassenführung und die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Troglage, Tunnel, Lärmschutzwände) liegen die zu erwartenden Schadstoffkonzentrationen entlang der A 100, 16. BA, im Bereich von Wohnbebauung und Kleingärten für alle Schadstoffe im Jahresmittel unter den geltenden Grenzwerten.

Auch bei der laufenden Planung zum Neubau des 17. Bauabschnittes werden lufthygienische und schalltechnische Untersuchungen erstellt, die es im Zuge des noch kommenden Planfeststellungsverfahrens zu würdigen gilt.“

Antwort zu 1 c:

Alle gültigen Luftschadstoffgrenzwerte werden in Berlin seit 2020 eingehalten – auch im Bereich der an die Stadtautobahn angrenzenden Wohnbebauung. Es werden derzeit keine lokalen Maßnahmen entlang der BAB A 100 umgesetzt. Stadtweit wirkende Maßnahmen, die weiterverfolgt werden, sind im Luftreinhalteplan für Berlin, 2. Fortschreibung beschrieben.

Das BMDV antwortet wie folgt:

„Siehe Antwort zu Frage b)“

Frage 2:

Welche Erkenntnisse hat der Senat in Bezug auf die Lärmbelastung entlang der A100?

- a. Wie hoch ist die Lärmbelastung entlang der A100 für die umliegenden Wohngebiete und an welchen Standorten sowie in welchen zeitlichen Abständen wird diese gemessen? (Ergebnisse der einzelnen Standorte und Messungen bitte einzeln auflisten)
- b. An wie vielen Messpunkten liegt der Wert über 55 dB und darüber? (Entsprechende Messpunkte und Werte bitte einzeln auflisten)
- c. Mit welchen Werten rechnet der Senat mit der Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A100 sowie den geplanten 17. Bauabschnitt? An welchen Standorten sind Messungen geplant? (Geplante Standorte und prognostizierte Ergebnisse bitte einzeln auflisten)
- d. Welche Maßnahmen ergreift der Senat zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms entlang der A100 aktuell und welche Maßnahmen sind darüber hinaus geplant, um den Gesundheitsschutz für die Anwohnenden zu gewährleisten?

Antwort zu 2:

Die Verkehrslärmbelastung kann der Strategischen Lärmkartierung nach § 47c des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) entnommen werden. Die Karten sind im Umweltatlas veröffentlicht und können auch adressgenau abgerufen werden:

<https://www.berlin.de/umweltatlas/verkehr-laerm/laermbelastung/>

Für die Strategischen Lärmkarten erfolgen die Berechnungen auf Grundlage eines europaweit gültigen Verfahrens im Fünfhresturnus. Berlin hat die Berechnung 2022 letztmalig durchgeführt.

Antwort zu 2a:

Die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) enthält die Vorschrift, wie die Verkehrslärmbelastung vor den Gebäuden der Betroffenen errechnet wird. Die Berechnung ist zwingend vorgeschrieben, Messungen sind nicht vorgesehen. Messergebnisse liegen dem Senat nicht vor.

In der Strategischen Lärmkartierung 2022 wurden berlinweit 3.799.922 Datenpunkte berechnet. Die Anzahl der Datenpunkte im Einflussbereich aller Autobahnen Berlins beträgt davon rund 250.000. Eine getrennte Ermittlung allein für die BAB A 100 liegt dem Senat nicht automatisiert abrufbar vor.

Antwort zu 2b:

Eine getrennte Ermittlung allein für die BAB A 100 liegt dem Senat nicht automatisiert abrufbar vor.

Das BMDV antwortet zu a und b wie folgt:

„Die für die A 100 zuständige Autobahn GmbH betreibt keine Umweltmessstationen mit der angefragten Datenerfassung. Im Tunnel Ortsteil Britz vorhandene Messstellen für die CO- und NOx- Konzentration sowie Sichttrübungsmessstellen dienen der Lüftungssteuerung im Tunnel und werden nicht laufend aufgezeichnet.

Eine Lärmmessung findet nicht statt.“

Antwort zu 2c:

Das BMDV antwortet wie folgt:

„Im Zusammenhang mit der erfolgten baurechtlichen Würdigung der „A 100 16. BA, AD Neukölln bis AS Am Treptower Park“ wurden schalltechnische Untersuchungen mit einer objektbezogenen Verkehrsprognose 2025 erstellt. Dabei wurden immissionsortbezogen Beurteilungspegel an den Fassaden autobahnnaher Wohngebäude ermittelt und mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV verglichen. Im Ergebnis wurden aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Troglage, Tunnel, Lärmschutzwände) geplant und in den Fällen, in denen dennoch Immissionsgrenzwertüberschreitungen verblieben, Ansprüche auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach ausgewiesen.

Die Planung des 17. BA erfolgt analog entsprechend den gesetzlichen Vorgaben.

Gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist der Beurteilungspegel zu berechnen. Folgerichtig sind Messungen nicht vorgesehen.“

Antwort zu 2d:

Das BMDV antwortet wie folgt:

„Bei den aktuell in der Planfeststellung bzw. Planung befindlichen Umbau-, Erhaltungs- und Ersatzneubaumaßnahmen auf der A 100 in Berlin (u. a. Autobahndreieck Funkturm, Westendbrücke, Rudolf-Wissel-Brücke inkl. AD Charlottenburg und Erneuerung der A 100 nördlich AD Funkturm) wurden bzw. werden Prüfungen zum Anspruch auf Lärmvorsorge bzw. Lärmsanierung vorgenommen. So dies der Fall ist, werden bei der Planung entsprechende Lärmschutzmaßnahmen (aktiv und/oder passiver Schallschutz) bestimmt und nach Baurechtserlangung umgesetzt.

Gleiche Vorgehensweise gilt für das A-100-Teilstück östlich des AD Funkturm, sobald dort seitens der zuständigen Autobahn GmbH des Bundes entsprechend umfassende bauliche Maßnahmen zum Ersatz bzw. der Erneuerung vorgesehen sind.“

Frage 3:

Welche Erkenntnisse hat der Senat zu den gesundheitlichen Auswirkungen für Menschen, die in direkter Nähe zur Autobahn wohnen? Inwiefern werden die gesundheitlichen Auswirkungen bei der Bewertung des 16. und des 17. Bauabschnittes vom Senat berücksichtigt, bzw. welche Mindestabstandswerte von Wohnbebauung zu denen in der Planung befindlichen Abschnitten der A100 ergeben sich daraus? Welche Schutzmaßnahmen sind darüber hinaus nötig?

- a. Welche Erkenntnisse hat der Senat in Bezug auf die Folgen von Lärm- und Feinstaubbelastungen in Bezug auf Atemwegsinfektionen?
- b. Welche Erkenntnisse hat der Senat in Bezug auf die Folgen von Lärm- und Feinstaubbelastungen in Bezug auf Herz-Kreislauf-Erkrankungen?
- c. Welche Erkenntnisse hat der Senat in Bezug auf die Folgen von Lärm- und Feinstaubbelastungen in Bezug auf das Krebsrisiko?
- d. Welche Erkenntnisse hat der Senat in Bezug auf die psychischen Folgen von Lärm- und Feinstaubbelastungen?
- e. Die WHO hat festgestellt, dass es keine Feinstaubkonzentration gibt, unterhalb derer eine gesundheitsschädigende Wirkung ausgeschlossen werden kann<sup>1</sup>. Welche Auswirkungen erwartet der Senat auf die Erfüllung der Grenzwerte in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans, insbesondere für die Belastungsrechnungen für die an die Stadtautobahn angrenzende Wohnbebauung?

Antwort zu 3 a bis d:

Die Antwort zu den Fragen 3 a bis d erfolgen wegen des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam.

Zu den gesundheitlichen Auswirkungen für Menschen, die in direkter Nähe zur Autobahn wohnen liegen dem Senat keine eigenen Erkenntnisse vor. Hier kann lediglich aus der Lärmwirkungsforschung und aus den Forschungsergebnissen zur Luftreinhaltung abgeleitet werden. Einschlägig sind die Studienergebnisse der Weltgesundheitsorganisation, des Sachverständigenrates für Umweltfragen und des Umweltbundesamtes. Diese finden Eingang in den Lärmaktionsplänen und den Luftreinhalteplänen Berlins.

Antwort zu 3 e:

Die Luftreinhalteplanung erfolgt auf der Grundlage der gesetzlich festgelegten Grenzwerte der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz. Diese Grenzwerte werden in Berlin seit 2020 eingehalten – auch im Bereich der an die Stadtautobahn angrenzenden Wohnbebauung. Die kommende Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin dient der Festlegung der Maßnahmen, die für eine dauerhafte und sichere Einhaltung dieser Grenzwerte weiterhin erforderlich sind.

---

<sup>1</sup> WHO (2013): Review of evidence on health aspects of air pollution – REVIHAAP Project Technical Report. Copenhagen, World Health Organization Regional Office for Europe.

Das BMDV antwortet zu 3 insgesamt wie folgt:

„Im Zusammenhang mit der Genehmigung des Bauvorhabens „A 100 16. BA, AD Neukölln bis AS Am Treptower Park“ wurden schalltechnische und lufthygienische Untersuchungen erstellt. Durch die gewählte Trassenführung und die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Troglage, Tunnel, Lärmschutzwände) liegen die zu erwartenden Luftschadstoffkonzentrationen entlang der A 100, 16. BA im Bereich von Wohnbebauung und Kleingärten für alle Schadstoffe im Jahresmittel unter den geltenden Grenzwerten.

Zur Reduzierung der Lärmimmissionen wurden aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Troglage, Tunnel, Lärmschutzwände) umgesetzt. Für Wohngebäude an denen dennoch Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes verblieben, wurde Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach ausgewiesen.

Die Planung des 17. BA erfolgt analog entsprechend den gesetzlichen Vorgaben.“

Berlin, den 12.12.2023

In Vertretung

Britta Behrendt  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt