

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 15. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Januar 2026)

zum Thema:

A114 – noch lauter nach Sanierung?

und **Antwort** vom 30. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Februar 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

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. 19/24866
vom 15.01.2026
über A114 – noch lauter nach Sanierung?

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 Bundesministerium für Verkehr (BMV) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist bzw. an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben wird.

Die Planungen für die grundhafte Erneuerung der A114 erfolgt vor dem 01.01.2021 bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt des Landes Berlin. Sämtliche Daten wurden mit Beendigung der auftragsweisen Verwaltung durch den Berliner Senat an den Bund bzw. die seither zuständige Autobahn GmbH des Bundes übergeben. Daher liegen dem Senat keinerlei Informationen mehr vor.

Vorbemerkung des BMV:

Die Planung zur grundhaften Erneuerung der A 114 in Berlin erfolgte durch die seinerzeit hierfür zuständige Auftragsverwaltung, die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt des Landes Berlin, im Zeitraum von 2013 bis 2018. Die von Ihr 2019 baulich begonnene Sanierung wurde mit Zuständigkeitsbeginn der Autobahn GmbH des Bundes zum 01.01.2021 an deren Niederlassung Nordost übergeben. Diese stellte die grundhafte Sanierung auf Basis der Planungen des Landes 2022 fertig.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Die A114 wurde auf einer Länge von 7,7 Kilometer seit 2021 saniert. Die Strecke führt durch Wohngebiete.

Frage 1:

Wieso wurde auf den Bau einer Lärmschutzwand entlang der Strecke der A114 verzichtet, obwohl die Strecke durch bewohnte Gebiete führt?

Frage 2:

Wieso wurde bei der Sanierung der Fahrbahndecke kein lärmreduzierender Asphalt verlegt, obwohl die Senatsverwaltung für Bauen und Umwelt und das Bundesministerium für Verkehr dies in einem gemeinsamen Flyer im Dezember 2015 angekündigt hatten? Welche Gremien haben diese Entscheidung getroffen und wer hat diese letztendlich autorisiert?

Frage 3:

Aus welchen Gründen wurde von der ursprünglich vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h abgewichen und hat stattdessen Tempo 100 eingeführt? Welche Gremien haben diese Entscheidung getroffen und wer hat diese letztendlich autorisiert?

Antwort zu 1 bis 3:

Anlässlich der Erneuerung der A 114 (einschließlich der Herstellung von Standstreifen) wurde von der damaligen Auftragsverwaltung (Land Berlin) im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung zur Lärmvorsorge geprüft, ob das geplante Bauvorhaben in Gänze oder in Teilabschnitten

- einen „erheblichen baulichen Eingriff“ im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) darstellt und als ein solcher im Geltungsbereich dieser Verordnung liegt,
- zu einer „wesentlichen Änderung“ der Schallimmissionen nach den Kriterien der 16. BImSchV führt und
- durch Überschreiten der Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV in der Nachbarschaft das Erfordernis auf Maßnahmen der Lärmvorsorge auslöst.

Im Ergebnis sind die Kriterien der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV nicht erfüllt – es werden keine Maßnahmen der Lärmvorsorge ausgelöst.

Durch die damalige Auftragsverwaltung wurde daraufhin eine Untersuchung hinsichtlich einer möglichen Lärmsanierung durchgeführt, eine Vorgehensweise, die den Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR 97) entspricht. Dabei wurden Überschreitungen der sogenannten „Auslösewerte“ der Lärmsanierung festgestellt.

Lärmsanierungsmaßnahmen können nach Feststellung deren Verhältnismäßigkeit im Rahmen bundesweit zur Verfügung stehender Haushaltssmittel (freiwillig) geleistet werden. Im Planungsverlauf wurden aktive Lärmschutzmaßnahmen bzw. deren Kosten unter Beachtung der

Grenzwerte von Lärmsanierungsmaßnahmen und der Angemessenheit des Verhältnisses zu den beabsichtigten Schutzwirkungen beurteilt. Im Ergebnis war die Verwendung von lärmoptimierten/lärmindernden Fahrbahnbelägen in Kombination mit einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h vorgesehen. Darüber hinaus sollten den Betroffenen Mittel zum passiven Schutz der betroffenen Wohneinheiten (Schallschutzfenster) angeboten werden.

Sämtliche Leistungen der damaligen Auftragsverwaltung erfolgten in enger Abstimmung mit dem zuständigen Bundesministerium. Die einzelnen Planungsstufen wurden vom Bundesministerium geprüft und mit einem sogenannten „Gesehen-Vermerk“ jeweils freigegeben. Auch aufgrund der vorgenannten Abstimmungen konnte die angedachte Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h aus Lärmsanierungsgründen gemäß geltender Rechtsprechung leider nicht bestandssicher angeordnet werden. Anschließend wurde, vor dem Hintergrund einer anzuordnenden Geschwindigkeit von 100 km/h, das Lärmschutzgutachten auf dieser Basis überarbeitet und die Berechnung für die passiven Schutzmaßnahmen angepasst. Diese Überarbeitung wurde nach dem 1.1.2021 (Übergangsdatum der Auftragsverwaltung) abgeschlossen, so dass die Umsetzung der Maßnahmen in der Zuständigkeit der AdB erfolgte.

Das BMV teilt zu Frage 1 und 2 mit:

„Das planerisch für die grundhafte Sanierung der A 114 seinerzeit zuständige Land Berlin stellte im Ergebnis seiner Planungen rechtfertigbare Möglichkeiten zur Lärmsanierung fest, die als freiwillige Leistung des Bundes zum Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages, der Sanierung der in Fahrtrichtung Nord bestehenden Lärmschutzwand sowie ergänzenden Maßnahmen des passiven Schallschutzes genutzt wurden.“

Das BMV teilt zu Frage 3 mit:

„Der vom Land Berlin erstellten und vom Bundesministerium für Verkehr seinerzeit bestätigten technischen Planung lag immer eine Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h zu Grunde. Darauf basierend, hatte das Land Berlin die in der Antwort zu Frage 1 genannten gutachterlich ermittelten Lärmschutzmaßnahmen bestimmt.“

Berlin, den 30.01.2026

In Vertretung

Andreas Kraus
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt