

19. Wahlperiode

Mitteilung – zur Kenntnisnahme –

Baustellen koordinieren – Beeinträchtigungen reduzieren

Drucksachen 19/1955, 19/2209, 19/2453, 19/2625, 19/2755 und 19/3158 – Schlussbericht

Der Senat von Berlin
MVKU IV AbtL BauKo
Tel.: 925 1581

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

M i t t e i l u n g

- zur Kenntnisnahme -
über Baustellen koordinieren – Beeinträchtigungen reduzieren

- Drucksachen Nr. 19/1955, 19/2209; 19/2453, 19/2625, 19/2755 und 19/3158
Schlussbericht

Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 13.02.2025 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, Sorge dafür zu tragen, dass eine verbesserte Koordinierung von Baustellen im öffentlichen Straßenland erfolgt und das seit dem 1. Januar 2014 geltende Aufgrabeverbot eingehalten wird. Hierzu sind die Berliner Bezirke als Straßenbaulastträger anzuhalten, den Baustellenatlas der Firma infrest-Infrastruktur eStrasse GmbH verpflichtend auch für eigene Baumaßnahmen zu verwenden und dort sämtliche geplante Baumaßnahmen einzutragen und eine zeitliche und räumliche Koordinierung vorzunehmen.

Die Antragstellung für die Sondernutzung des öffentlichen Straßenlandes für solche Baumaßnahmen soll fortan ausschließlich digital möglich sein.

Der Senat wird zudem aufgefordert, den Bezirken die Organisation einer sog. Baustellenkoordinierungsrunde, die mindestens einmal jährlich mit allen relevanten im öffentlichen Straßenland agierenden Tiefbauunternehmen bzw. deren Auftraggebern tagt, naheulegen und an diesen Runden selbst teilzunehmen, um Interdependenzen bzw. Konfliktpotentiale zwischen Baumaßnahmen in unterschiedlichen Bezirken zu identifizieren und zu vermeiden.“

Hierzu wird berichtet:

Einleitung und Zielbild

Die Sanierung der Berliner Straßen, Brücken und Leitungsinfrastrukturen ist eine dringende und unverzichtbare Aufgabe zur Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität. Große Teile der bestehenden Infrastruktur sind stark beansprucht, wie beispielsweise der Masterplan Brücken 2025 bis 2040 verdeutlicht. Dies erfordert umfassende Modernisierungen, um den Anforderungen eines sicheren und leistungsfähigen Verkehrs sowie der urbanen Entwicklung gerecht zu werden. Veraltete Infrastruktur, welche nicht rechtzeitig saniert wird, führt zu Havarien und damit verbundenen Verkehrseinschränkungen.

Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenland sind daher zwingend erforderlich und müssen hinreichend koordiniert werden, um Belastungen für die Bevölkerung und die Wirtschaft zu minimieren. Eine verbesserte Koordinierung ist entscheidend, um Synergien zu nutzen, Doppelarbeiten zu vermeiden und Einschränkungen zeitlich zu begrenzen.

Kontrollen tragen dazu bei, Gefahren frühzeitig zu erkennen und die Einhaltung von Vorschriften, Fristen und Genehmigungen sicherzustellen. Digitale Instrumente und eine systematische Dokumentation erhöhen dabei Effizienz, Transparenz und Steuerungsfähigkeit. Regelmäßige Überprüfungen sind somit ein zentraler Bestandteil einer wirksamen Baustellenkoordinierung.

Mit dem vorliegenden Abschlussbericht wird nun ein erstes integriertes Gesamtkonzept zur verkehrlichen Baustellenkoordinierung dargestellt. Der verfolgte Ansatz beinhaltet, die bislang teilweise von einander losgelöst verlaufenden Prozesse – Antragstellung, Koordinierung, Transparenz und Kontrolle – schrittweise in ein abgestimmtes, digital gestütztes strategisches Steuerungssystem zu überführen.

Das Konzept verbindet ablauforganisatorische Maßnahmen, digitale Arbeitswerkzeuge und verbesserte Kontrollmechanismen mit einer stringenten Öffentlichkeitsinformation. Ziel ist es, die baubedingten Verkehrseinschränkungen durch eine bessere Steuerung von Baumaßnahmen im Straßenraum auf ein Minimum zu reduzieren. Durch verpflichtende Informationen vor Ort zu Umfang, Dauer und Status der Arbeitsstellen wird darüber hinaus eine höhere Transparenz und Akzeptanz gegenüber sowie in der Öffentlichkeit angestrebt.

Das Gesamtkonzept basiert auf vier zentralen Handlungsfeldern:

1. Gemeinsame Kontrollgruppe Arbeitsstellen an Straßen (GeKAS)
2. Digitale Kontrolle von Arbeitsstellen an Straßen (DiKAS)

3. Baustellenkommunikation
4. Baustellenkoordinierungsplattform

1. Gemeinsame Kontrollgruppe Arbeitsstellen an Straßen (GeKAS)

1.1 Ziele und Einordnung der GeKAS

Ein wesentlicher Bestandteil des Gesamtkonzepts zur Verbesserung der verkehrlichen Baustellenkoordinierung ist die Stärkung der Kontrolle von Arbeitsstellen im öffentlichen Straßenraum. Eine wirksame Koordinierung setzt voraus, dass die im Genehmigungs- und Anordnungsverfahren getroffenen Festlegungen vor Ort tatsächlich umgesetzt und dauerhaft eingehalten werden bzw. die baustellenbedingten Verkehrseinschränkungen überhaupt bekannt sind. Kontrollen dienen daher nicht nur der Ahndung von Pflichtverstößen, sondern insbesondere der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Gewinnung belastbarer Erkenntnisse für die Weiterentwicklung der Verwaltungsverfahren sowie zur Weiterbildungsbedarfen von Verwaltungsmitarbeitenden.

Vor diesem Hintergrund wurde im April 2026 gemeinsam mit der Polizei Berlin, der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sowie den Bezirksämtern das Pilotprojekt **„Gemeinsame Kontrollgruppe Arbeitsstellen an Straßen (GeKAS)“** begonnen. Die GeKAS ist als temporärer, behördenübergreifender Koordinierungsverbund ausgestaltet und verfolgt das Ziel, die Zusammenarbeit der für Baustellen zuständigen Behörden im Rahmen gemeinsamer Vor-Ort-Kontrollen zu erproben und weiterzuentwickeln. Die bestehenden gesetzlichen Zuständigkeiten der beteiligten Behörden bleiben dabei ausnahmslos bestehen.

Die Kontrollen wurden zunächst in ausgewählten Bezirken durchgeführt und fortlaufend ausgewertet. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse bilden eine wesentliche Grundlage für die Weiterentwicklung der verkehrlichen Baustellenkoordination im Land Berlin.

Mit dem Pilotprojekt werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Identifikation typischer Defizite bei Arbeitsstellen im öffentlichen Straßenraum,
- Verbesserung der Gefahrenabwehr bei Verstößen gegen straßen- und straßenverkehrsrechtliche Vorgaben,
- Entwicklung wirksamer Kontrollschwerpunkte und standardisierter Kontroll- sowie Interventionsverfahren,
- Bewertung der bestehenden Sanktionsmöglichkeiten sowie Identifizierung eines etwaigen gesetzgeberischen Handlungsbedarfs,
- Verbesserung der behördenübergreifenden Zusammenarbeit zwischen Straßenbaulastträgern, Straßenverkehrsbehörden und Polizei.

Durch die gemeinsame Durchführung der Kontrollen sollen die bislang bestehenden organisatorischen Schnittstellen zwischen den beteiligten Behörden vereinfacht und eine ganzheitliche Betrachtung der Arbeitsstellen ermöglicht werden. Ziel ist eine wirksamere Durchsetzung sowohl der straßenrechtlichen Anforderungen an

Sondernutzungserlaubnisse als auch der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben aus straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen.

Die im Rahmen des Pilotprojekts gewonnenen Erkenntnisse dienen zugleich der Bewertung, ob und in welcher Form das Kontrollformat dauerhaft etabliert werden sollte. Darüber hinaus wird untersucht, wie die GeKAS künftig mit der zweiten Säule des Gesamtkonzept, der Digitalen Kontrolle von Arbeitsstellen an Straßen (DiKAS), verknüpft werden kann. Ferner werden auf Grundlage der Kontrollergebnisse mögliche Anpassungen der rechtlichen Rahmenbedingungen geprüft.

Die Einrichtung der GeKAS ist Teil eines ganzheitlichen Ansatzes zur Verbesserung des Baustellenmanagements. In der öffentlichen Diskussion werden regelmäßig Forderungen nach zusätzlichen Regelungen oder erweiterten Zuständigkeiten erhoben. Das Pilotprojekt verfolgt demgegenüber zunächst das Ziel, die Einhaltung der bereits bestehenden gesetzlichen und behördlichen Vorgaben durch eine intensivere Kontrolle und eine engere Zusammenarbeit der zuständigen Behörden konsequenter sicherzustellen. Erst auf Grundlage der hierbei gewonnenen praktischen Erfahrungen soll bewertet werden, ob über die bestehenden Instrumente hinaus weiterer gesetzgeberischer oder organisatorischer Handlungsbedarf besteht.

1.2 Durchführung des Pilotprojekts

An den gemeinsamen Kontrollen beteiligen sich jeweils

- der örtlich zuständige Bezirk als Träger der Straßenbaulast bzw. in der Funktion als bezirkliche Straßenverkehrsbehörde,
- die Polizei Berlin mit Dienstkräften der jeweils zuständigen Direktionen sowie
- die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt in ihrer Funktion als Zentrale Straßenverkehrsbehörde für die Hauptverkehrsstraßen.

Aufgrund dieser Zuständigkeitsverteilung wurden bislang schwerpunktmäßig fest eingerichtete Arbeitsstellen in den Bezirken Charlottenburg-Wilmersdorf, Pankow und Spandau kontrolliert.

1.3 Erkenntnisse der Kontrollen

Arbeitsstellen identifizieren und zuordnen

Im Rahmen der Kontrollen wurden sowohl bereits genehmigte und den Behörden bekannte Arbeitsstellen als auch Baustellen festgestellt, die bislang behördlich nicht erfasst waren. Dabei zeigte sich, dass die Identifizierung der verantwortlichen Unternehmen und der jeweiligen Veranlasser teilweise mit erheblichem Zeitaufwand verbunden ist.

Insbesondere bei kleineren Aufgrabungen fehlten die nach § 11 Absatz 11 Berliner Straßengesetz vorgeschriebenen Baustellenschilder. Darüber hinaus wurde deutlich, dass selbst ordnungsgemäß aufgestellte Baustellenschilder häufig nicht ausreichen, um die tatsächlich verantwortlichen Unternehmen oder Bauherren zweifelsfrei zu identifizieren, da

die derzeitigen gesetzlichen Vorgaben keine entsprechenden Angaben verlangen. Eine wirksame Kontrolle wird dadurch erheblich erschwert.

Kontrolle straßenverkehrsrechtlicher Vorgaben

Die Überprüfung der Umsetzung straßenverkehrsbehördlicher Anordnungen hat sich in der Praxis als gut durchführbar erwiesen. Die maßgeblichen Anforderungen ergeben sich regelmäßig eindeutig aus den genehmigten Verkehrszeichenplänen, sodass Verstöße gegen die angeordnete Verkehrsführung oder Verkehrssicherung zuverlässig festgestellt werden können.

Demgegenüber hat sich gezeigt, dass die derzeitigen Sanktionsmöglichkeiten nur eine begrenzte präventive Wirkung entfalten. Der bundeseinheitliche Regelsatz von derzeit 75 Euro für Verstöße gegen straßenverkehrsbehördliche Anordnungen stellt regelmäßig keinen hinreichenden wirtschaftlichen Anreiz dar, die Einhaltung der Vorgaben dauerhaft sicherzustellen.

Hinzu kommt, dass die Dienstkräfte der Zentralen Straßenverkehrsbehörde derzeit nicht befugt sind, Verkehrsordnungswidrigkeiten eigenständig systematisch zu verfolgen und entsprechende Ordnungswidrigkeitenanzeigen zu fertigen. In der Praxis beschränkt sich die Reaktion daher häufig auf die Aufforderung zur unverzüglichen Nachbesserung, der von den Verantwortlichen überwiegend zeitnah nachgekommen wird. Für Fälle, in denen eine unmittelbare Gefahrenbeseitigung erforderlich ist, kann die Zentrale Straßenverkehrsbehörde auf den von der Polizei Berlin geschlossenen Rahmenvertrag zur Durchführung von Ersatzvornahmen im Bereich der Verkehrssicherung zurückgreifen.

Kontrolle straßenrechtlicher Vorgaben

Die Kontrolle der straßenrechtlichen Anforderungen gestaltet sich deutlich komplexer. Während sich der räumliche Umfang einer genehmigten Sondernutzung regelmäßig ohne größeren Aufwand überprüfen lässt, erfordert die Beurteilung der materiellen Voraussetzungen einer Sondernutzung häufig umfangreiche technische und organisatorische Bewertungen.

Nach § 11 Absatz 3 Berliner Straßengesetz dürfen Sondernutzungserlaubnisse für Baustelleneinrichtungen grundsätzlich nur erteilt werden, wenn eine wesentliche Beeinträchtigung des fließenden oder ruhenden Verkehrs nicht zu erwarten ist. Soweit eine Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenlandes unvermeidbar ist, ist diese auf das geringstmögliche räumliche Ausmaß und den kürzestmöglichen Zeitraum zu beschränken. Die hierfür erforderlichen Nachweise sind durch den Bauherrn zu erbringen.

Gerade diese gesetzliche Vorgabe hat sich im Rahmen der Kontrollen als besonders anspruchsvoll erwiesen. Bereits im Genehmigungsverfahren lässt sich vielfach nur eingeschränkt beurteilen, ob der beantragte Flächen- und Zeitbedarf tatsächlich erforderlich ist. Während der Bauausführung führen Änderungs- und Verlängerungsanträge sowie faktische Erweiterungen der Baustelleneinrichtung regelmäßig zu zusätzlichen Bewertungs- und Kontrollaufgaben. Nach Beginn der Bauarbeiten sind die Möglichkeiten der Behörden, auf eine Reduzierung der in Anspruch

genommenen Flächen oder Bauzeiten hinzuwirken, häufig nur noch eingeschränkt vorhanden und stoßen nicht selten an die Grenzen des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit. Die Kontrollergebnisse unterstreichen daher die Notwendigkeit, bereits im Genehmigungsverfahren belastbare Bauablaufplanungen einzufordern und deren Einhaltung während der Bauausführung konsequent zu überwachen.

1.4 Ergebnisse der Kontrollen

Einsatz Charlottenburg-Wilmersdorf

Örtlichkeit		Datum	Sondernutzungs- erlaubnis (SNE) vorhanden?		verkehrsrechtliche Anordnung (VRAO) vorhanden?		Mängel		Art der Mängel	Maßnahmen vor Ort
Beziirk	OT		ja	nein	ja	nein	ja	nein		
Cha-Wi	Charlottenburg	16.04.2026		x		x	x		Fehlende Absicherung der BE/Gerüst. Mangelhafte Verkehrsführung (Fuß und Rad).	Stopp der Arbeiten. Mündliche Anordnung zur Absicherung der BE und Anpassung der Verkehrsführung für den sofortigen Vollzug.
Cha-Wi	Charlottenburg	16.04.2026	x		x		x		Die Absicherung entsprach nicht dem angeordneten Verkehrszeichenplan.	Aufforderung zur sofortigen Anpassung der Absicherung.
Cha-Wi	Charlottenburg	16.04.2026		x	x		x		Die Absicherung entsprach nicht dem angeordneten Verkehrszeichenplan.	Aufforderung zur sofortigen Anpassung der Absicherung.
Cha-Wi	Charlottenburg	16.04.2026	x		x		x		Die Absicherung entsprach teilweise nicht dem angeordneten Verkehrszeichenplan. Die bauzeitliche Fußverkehrsführung war nicht zweckmäßig.	Mündliche Anordnung zur Anpassung der bauzeitlichen Verkehrsführung des Fußverkehrs und der Anlieger.
Cha-Wi	Charlottenburg	29.04.2026	x		x		x		Mangelhafte Umsetzung der verkehrsrechtlichen Anordnung.	Aufforderung an den Bauleiter, die bestehenden Mängel unverzüglich zu beheben.
Cha-Wi	Charlottenburg	29.04.2026		x		x	x		Anrampung Radverkehrsführung	Abstimmung mit der Polizei, Abschnitt 25, zur Erstattung einer Ordnungswidrigkeitsanzeige (mit Erhöhung des Bußgelds aufgrund wiederholter Feststellung von mangelhafter Absicherung).
Cha-Wi	Charlottenburg	29.04.2026	x		x		x		Die Mündliche Anordnung vom 16.04.2026 war nicht umgesetzt worden.	Nachkontrolle Erneute Aufforderung zur unverzüglichen Umsetzung der angeordneten Änderung.
Cha-Wi	Charlottenburg	29.04.2026							Verkehrszeichen sind falsch aufgestellt, Leitbaken weisen in die falsche Richtung, ein Schrammbord ragt in die Fußgängerfurt; Belieferung der Baustelle außerhalb BE, fehlende Beleuchtung des Passantenschutztunnels.	Aufforderung zur unverzüglichen Mängelbeseitigung.
Cha-Wi	Charlottenburg	29.04.2026					x		Unzureichende Absicherung von Baumarbeiten.	Belehrung des vor Ort tätigen Personals.
Cha-Wi	Grunewald	17.06.2026		x	x		x		Die Arbeitsstelle war mangelhaft abgesichert, Baugruben standen ohne Absicherung offen. Der westliche Geh- und Radweg Auguste-Viktoria-Straße an der Einmündung Caspar-Theyß-Straße war ohne Grund gesperrt.	Aufforderung an den Bauleiter zur unverzüglichen Herstellung eines verkehrssicheren Zustands in der Caspar-Theyß-Straße und zur Freigabe des Geh- und Radwegs Auguste-Viktoria-Straße an der Einmündung Caspar-Theyß-Straße.
Cha-Wi	Schmargendorf	17.06.2026	x		x		x		Die Gelbmarkierung war teilweise nicht (mehr) vorhanden. Die Anrampung des Bordsteins an den prov. Fußgängerfurten war mangelhaft ausgeführt.	Aufforderung an den Bauleiter, die festgestellten Mängel unverzüglich zu beheben.
Cha-Wi	Halensee	17.06.2026	x		x			x	keine Mängel	Aufforderung an den Polier, das Verkehrszeichen zu beseitigen.
Cha-Wi	Charlottenburg	17.06.2026	x		x		x		Es war ein nicht angeordnetes Verkehrszeichen aufgestellt gewesen, das im Widerspruch zur angeordneten temporären Verkehrsführung steht.	
Cha-Wi	Charlottenburg	17.06.2026	x			x		x		
Cha-Wi	Charlottenburg	17.06.2026	x			x			Mangelhafte Absicherung der Arbeitsstelle. Kein Baumschutz.	Aufforderung an den Bauleiter, die festgestellten Mängel umgehend zu beheben.
Cha-Wi	Charlottenburg	17.06.2026	x			x			Die Absperschrankengitter zur Sperrung der Einfahrt in die Tauentzienstraße waren nicht geschlossen.	Aufforderung an den Auftraggeber, die Sperrung der Tauentzienstraße durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.
Cha-Wi	Charlottenburg	17.06.2026	x			x			Die Absperschrankengitter zur Sperrung der Einfahrt in die Marburger Straße und zum Schutz der Fußgängerfurt standen nicht korrekt.	Wiederherstellung der korrekten Aufstellung.
Cha-Wi	Charlottenburg	17.06.2026	x		x		x		Die Fußplatten der Absperschrankengitter ragten in die Gehbahn des Fußverkehrs. Es fehlten Warnleuchten an der Absperung bzw. waren Warnleuchten zur Volspernung falsch gesetzt.	Aufforderung an den Polier, die festgestellten Mängel umgehend zu beheben.

Einsatz Pankow

Örtlichkeit	Datum	Sondernutzungs- erlaubnis (SNE)		verkehrsrechtliche Anordnung (VRAO) vorhanden?		Mängel		Art der Mängel	Maßnahmen vor Ort
		ja	nein	ja	nein	ja	nein		
OT									
Weißensee	18.05.2026	x		x		x		Baufeld offen, fehlende Absperrranken, Warneleuchten, Leitbaken und teilweise falsche Verkehrszeichen	Rücksprache mit Bauarbeiten vor Ort. Aufforderungen zur Mängelbeseitigung und Einrücken diverser Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
Weißensee	18.05.2026		x	x		x		freiliegendes Stromkabel und Wasserschlauch entlang der Absperrranken	Aufforderung zur Mängelbeseitigung
Weißensee	18.05.2026	x		x		x		Fehlende Absperrranke, fehlende Leitbaken, fehlende Warneleuchte und Markierung	Rücksprache mit Poiler und diversen Bauarbeitern zur Mängelbeseitigung
Pankow	18.05.2026		x		x	x		Containerdienst lädt Container auf die Fahrbahn ab	Beräumung des Containers
Pankow	18.05.2026		x		x	x		Dixi-Klo einer Hochbaumaßnahme steht auf dem Gehweg	Versetzung des Dixi-Klo
Pankow	18.05.2026		x		x	x		Unteres Mosaikpflaster entlang der Hochbaumaßnahme war nicht vorhanden	Verfüllung der Flächen durch Arbeiter der Hochbaumaßnahme
Pankow	18.05.2026		x		x	x		Arbeitsstelle ohne Bautätigkeit, Baugrube am Lichtmast	Verfüllung der Baugrube
Pankow	18.05.2026		x		x	x		Arbeitsstelle ohne Bautätigkeit, nicht zuordbares Baufeld	Beräumung durch SGA
Pankow	18.05.2026	x		x		x		Bauarbeiten anscheinend fertiggestellt, aber keine Beräumung des Absicherungsmaterials	Veranlassung zur Abholung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
Pankow	18.05.2026		x	x		x		Arbeitsstelle ohne Bautätigkeit, trotz Havarie der NBB	Beräumung des Baufeldes durch AN der NBB
Pankow	18.05.2026	x		x		x		Tiefbauarbeiten zum TKG, Restgehwegbreiten wurden nicht eingehalten	Rücksprache mit Kolonne vor Ort, Verkleinerung des Baufeldes
Prenzlauer Berg	21.05.2026	x		x		x		Keine Bauaktivitäten, fehlendes Absicherungsmaterial	Veranlassung zur Nachbesserung und Wiederaufnahme der Arbeiten
Prenzlauer Berg	21.05.2026	x		x		x		Keine Bauaktivitäten, fehlendes Absicherungsmaterial	Veranlassung zur Nachbesserung und Wiederaufnahme der Arbeiten
Pankow	21.05.2026		x		x	x		Arbeiten mit Hubsteiger ohne Absicherung	Owl-Anzeige an Fahrer und Beräumung der Arbeitsstelle
Pankow	21.05.2026							Arbeiten entgegen der VRAO, Container ragt in Radverkehrsanlage, frei liegende Bohlen, erforderliche Pflasterarbeiten	Nachkontrollen der Einsätze vom 18.05 Durchführung von Pflasterarbeiten, Stolperfallen, Beräumung Baumaterial, Nacharbeiten der Verkehrsabsicherung durch vorhandene Bauarbeiter vor Ort
Prenzlauer Berg	27.05.2026	x		x		x		Container auf Fahrbahn/ RVA	bereits beim OT am ? angemahnt den Container abholen zu lassen, erneut Anruf Bauherr - Ersatzvornahme durch BSR angeordnet. Bauherr gibt Vollzugsmeldung zur Entfernung am 27.05.26 per Mail
Prenzlauer Berg	27.05.2026	x		x		x		Baufeld geöffnet aufgrund verkehrswidrigen Verhalten der Fußgänger, fehlende Querungsmöglichkeit	Bauleiter hinzugerufen, BE-Fläche schließen, Material verräumen und Querung FG gewährleisten, Radführung geändert, scharfer Verswenk zu Gunsten der Geschwindigkeit und zum Schutz der FG, VZ Skizze mündl. zum sofortigen Vollzug angeordnet
Prenzlauer Berg	27.05.2026		x	x		x		BE verlängert, Gelbmarkierung Rad abgefahren, Baken verdreht, Sicherung FG Tunnel ordnungsgemäß herstellen	SVB/ SGA prüft intern die SoNu
Prenzlauer Berg	27.05.2026	x		x		x			Rücksprache Verantwortlicher vor Ort gehalten, Absicherer umgehend zur Nachbesserung aufgefordert, Vollzugsmeldung am 29.05.26 per Mail
Prenzlauer Berg	27.05.2026		x	x		x			keine Arbeitsstelle mehr vorhanden
Prenzlauer Berg	27.05.2026	x		x		x			Prüfung der FG-Führung im Bereich der LZA

1.5 Festgestellte strukturelle Defizite bei den beteiligten Behörden

Im Zuge der Kontrolltätigkeit wurde deutlich, dass die Wirksamkeit der Kontrollen und Durchsetzung der bestehenden rechtlichen Vorgaben durch erhebliche strukturelle Defizite eingeschränkt ist. Diese betreffen insbesondere die personellen, technischen und organisatorischen Rahmenbedingungen:

1. eine insgesamt unzureichende Personalausstattung in den Bezirken und bei der Zentralen Straßenverkehrsbehörde, die eine flächendeckende und kontinuierliche Kontrolle faktisch nicht zulässt,
2. nicht hinreichend verfügbare bzw. nicht ausreichend spezialisierte Vollzugskapazitäten für die konsequente Anwendung von Verwaltungszwang und die rechtssichere Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten,
3. Defizite in der technischen Ausstattung, insbesondere im Bereich digitaler Erfassungs-, Dokumentations- und Auswertungssysteme,
4. fehlende oder nur eingeschränkt funktionierende Systemintegration zwischen den Fachverfahren der beteiligten Behörden, wodurch Verzögerungen entstehen,
5. begrenzte Möglichkeiten einer eigenständigen und systematischen Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten durch die Fachbehörden,
6. eingeschränkte praktische Durchsetzbarkeit vollzugsrechtlicher Maßnahmen, insbesondere bei Ersatzvornahmen oder Zwangsgeldern
7. Uneinheitliche Leistungsfähigkeit der Bezirke

In der Gesamtschau führen diese Defizite dazu, dass die bestehenden rechtlichen Instrumente nur eingeschränkt wirksam zur Anwendung gebracht werden können und der Vollzug strukturell hinter den tatsächlichen Anforderungen einer effektiven Kontrolle zurückbleibt.

Im Rahmen der Kontrolltätigkeit zeigt sich eine deutliche Heterogenität in der personellen Ausstattung, organisatorischen Leistungsfähigkeit und fachlichen Praxis der Bezirke. Diese Unterschiede wirken sich unmittelbar auf die Qualität, Verlässlichkeit und Geschwindigkeit der Aufgabenerledigung im Zusammenhang mit Arbeitsstellen im öffentlichen Straßenraum aus.

Darüber hinaus führen die unterschiedlichen Vollzugs- und Kontrollintensitäten dazu, dass in der praktischen Umsetzung landesweit keine einheitliche Anwendung der bestehenden Vorgaben gewährleistet ist. In der Folge ergeben sich abweichende Anforderungen und Durchsetzungsniveaus gegenüber bauausführenden Unternehmen, sodass Maßnahmen und Arbeitsabläufe, die in einem Bezirk beanstandet und untersagt werden, in anderen Bezirken unter vergleichbaren Rahmenbedingungen teilweise ohne entsprechende Auflagen zur Ausführung gelangen.

Dies führt zu einer Ungleichbehandlung sowie zu einer uneinheitlichen Steuerungswirkung gegenüber den beteiligten Firmen. Es entsteht dadurch eine Ungleichheit in der Anwendung und Durchsetzung einheitlicher landesrechtlicher Vorgaben innerhalb des Stadtgebiets.

Vor diesem Hintergrund könnte eine strukturelle Reform der Aufbau- und Ablauforganisation zu einer einheitlicheren Aufgabenwahrnehmung sowie zu einer

Bündelung fachlicher Kompetenzen führen, um eine konsistente Anwendung der Regelwerke im gesamten Land Berlin sicherzustellen.

1.6 Handlungsempfehlungen

Aus den im Rahmen des Pilotprojekts gewonnenen Erkenntnissen ergeben sich verschiedene organisatorische, rechtliche und personelle Handlungserfordernisse zur Verbesserung der Kontrolle von Arbeitsstellen im öffentlichen Straßenraum.

1. Verbesserung der Identifizierbarkeit von Arbeitsstellen

Die gesetzliche Verpflichtung zur Aufstellung von Baustellenschildern sollte durch gezielte Informationsmaßnahmen sowie eine konsequentere Kontrolle stärker in das Bewusstsein der Bauherren und ausführenden Unternehmen gerückt werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, das Berliner Straßengesetz dahingehend anzupassen, dass auf Baustellenschildern künftig weitergehende Angaben zu den verantwortlichen Unternehmen und Ansprechpartnern verpflichtend auszuweisen sind. Hierdurch könnte die Identifizierung der Verantwortlichen im Rahmen von Kontrollen erheblich erleichtert werden.

2. Erweiterung der Befugnisse der Zentralen Straßenverkehrsbehörde

Zur Verbesserung der Rechtsdurchsetzung sollte geprüft werden, den Dienstkräften der Zentralen Straßenverkehrsbehörde die Befugnis zur eigenständigen Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit Arbeitsstellen an Straßen einzuräumen. Hierdurch könnten festgestellte Verstöße unmittelbar geahndet und Vollzugsdefizite reduziert werden.

3. Stärkung der Abschreckungswirkung von Sanktionen

Die Kontrollergebnisse zeigen, dass die derzeitigen Sanktionsmöglichkeiten nur eine begrenzte generalpräventive Wirkung entfalten. Ziel sollte daher eine Ausgestaltung der Sanktionen sein, die einen ausreichenden wirtschaftlichen Anreiz zur regelmäßigen Überprüfung und ordnungsgemäßen Sicherung von Arbeitsstellen schafft. Verstöße gegen straßen- und straßenverkehrsrechtliche Vorgaben dürfen sich für die Verantwortlichen wirtschaftlich nicht lohnen.

4. Verbesserung der Bauablaufplanung und Terminsteuerung

Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum sollten künftig nachvollziehbarer geplant und gesteuert werden. Hierzu sollte geprüft werden, die im Genehmigungsverfahren vorgelegten Bauzeiten- und Bauablaufpläne verbindlich zum Bestandteil der jeweiligen Sondernutzungserlaubnis zu machen. Wesentliche Abweichungen sollten grundsätzlich begründungs- und gegebenenfalls genehmigungspflichtig sein. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob bei vermeidbaren Überschreitungen geeignete Sanktionen vorgesehen werden können. Die bisherigen Instrumente reichen hierfür nach den Erkenntnissen des Pilotprojekts nicht aus beziehungsweise werden bislang nicht in allen Fällen konsequent angewendet.

5. Qualifizierung der Vollzugsbehörden

Die mit der Kontrolle von Sondernutzungen betrauten Dienstkräfte der Bezirksämter sollten über vertiefte praxisbezogene Kenntnisse insbesondere zur Anwendung

verwaltungsrechtlicher Zwangsmittel verfügen. Hierdurch können bestehende Handlungsmöglichkeiten konsequenter ausgeschöpft und Vollzugsdefizite reduziert werden.

6. Personelle Ausstattung

Die im Pilotprojekt gewonnenen Erkenntnisse bestätigen, dass die derzeitige personelle Ausstattung der Bezirksämter sowie der Zentralen Straßenverkehrsbehörde für eine wirksame und kontinuierliche Kontrolle des Baustellengeschehens nicht ausreicht. Eine nachhaltige Verbesserung der Überwachung setzt daher eine angemessene personelle Ausstattung der zuständigen Behörden voraus.

1.7 Weitere Feststellungen:

Im Rahmen der gemeinsamen Kontrollfahrten wurden darüber hinaus weitere Sachverhalte festgestellt, die unabhängig vom eigentlichen Untersuchungsgegenstand Handlungsbedarf erkennen lassen.

Verkehrssicherung bei Arbeiten der Grünpflege

Bei der Durchführung von Pflegearbeiten an Straßenbegleitgrün und Straßenbäumen durch von den Bezirken beauftragte Unternehmen wurden in mehreren Bezirken erhebliche Defizite bei der Verkehrssicherung festgestellt. Insbesondere trugen im Fahrbahnbereich eingesetzte Beschäftigte teilweise keine normgerechte Warnschutzkleidung. Darüber hinaus entsprachen die eingesetzten Fahrzeuge teilweise nicht den geltenden Anforderungen an Warnmarkierungen und Absicherung. Die Bezirksämter sollten daher sowohl bei der Vergabe entsprechender Leistungen als auch im Rahmen der Vertragsüberwachung verstärkt auf die Einhaltung der geltenden Arbeitsschutz- und Verkehrssicherungsbestimmungen achten. Das Land Berlin sollte hierbei gemeinsam mit seinen Auftragnehmern eine Vorbildfunktion einnehmen.

Einsatz von LKW-Arbeitsbühnen

Sämtliche im Rahmen der Kontrollfahrten festgestellten LKW-Arbeitsbühnen wurden ohne die erforderlichen straßenrechtlichen Erlaubnisse beziehungsweise straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen betrieben. Die Feststellungen lassen darauf schließen, dass sich in diesem Bereich aufgrund des bislang geringen Kontrolldrucks ein erheblicher Vollzugs- und Durchsetzungsbedarf entwickelt hat.

1.7 Weiterentwicklung der Sanktionierungsinstrumente

Bußgeldkatalog Berliner Straßengesetz

Der Senat arbeitet derzeit an einem Bußgeldkatalog mit Fokus auf Baustelleneinrichtungen und Wechselsammelbehältern zur Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach dem Berliner Straßengesetz (BerlStrG). Ziel ist die Etablierung einer berlinweiten, einheitlichen Verwaltungspraxis zur konsequenten Sanktionierung unerlaubter Sondernutzungen. Der Bußgeldkatalog soll hierfür den Bezirken eine Orientierung zur vereinfachten und rechtssicheren Bestimmung von

Bußgeldhöhen bei Verstößen gegen das Berliner Straßengesetz geben. Hierzu wurden Bußgeldtatbestände konzipiert. Dazu wurde eine Abfrage an die Bezirke initiiert, um Ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme bezüglich des Bußgeldkatalogs sowie für Vorschläge hinsichtlich der Regelsatzhöhen zu geben. Nach Auswertung der Abfrage und Finalisierung des Bußgeldkatalogs ist geplant, diesen bekanntzugeben.

Initiative Bund-Länder-Fachausschuss StVO-Ordnungswidrigkeiten

Ziel ist eine Erhöhung des Regelsatzes bei „Baustellenverstößen“ und eine Rückkehr zur Punkteeintragung im Fahreignungsregister.

Der Senat setzt sich auf Bundes- und Länderebene für eine Erhöhung der Regelsätze bei Ordnungswidrigkeiten nach §§ 49 Abs. 4 Nr. 3, 45 Abs. 6 StVO (u.a. bei fehlender Anordnungs-/fehlerhafter Umsetzung) ein. Hierfür soll der Bußgeldtatbestand der Bußgeldkatalog-Verordnung BKatV (Lfd. Nr. 165) hinsichtlich seiner Handlungsalternativen ausdifferenziert und mit Qualifizierungen versehen werden. Ein Positionspapier zu den vorgenannten Anregungen wird zeitnah an die obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder und das Bundesministerium für Verkehr mit der Bitte um Stellungnahme versendet. Bei entsprechender Resonanz wird angestrebt, das Anliegen als Initiative in den Bund-Länder-Fachausschuss StVO-Ordnungswidrigkeiten am 29./30.09.2026 einzubringen.

Praktische Erprobung zur Anwendung von § 17 Abs. 4 (wirtschaftlicher Vorteil) Berliner Ordnungswidrigkeiten-Gesetz (OWiG) zur Erhöhung der Geldbußen.

In Abstimmung mit der für die Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zuständigen Bußgeldstelle der Polizei Berlin wird bei Feststellungen von Verstößen gegen die StVO durch die Verantwortlichen für Baustellen gegenwärtig eine Erhöhung der Regelgeldbuße auf Basis von § 17 Abs. 4 OWiG erprobt. Diesem Vorgehen liegt der Umstand zugrunde, dass (von Beginn an) fehlende Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen eine monetäre Einsparung bedeuten können, die über eine erhöhte Geldbuße sodann wieder ausgeglichen werden soll.

1.8 Fazit

Die bisherigen Erkenntnisse des Pilotprojekts bestätigen, dass die behördenübergreifende Kontrolle von Arbeitsstellen im öffentlichen Straßenraum einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur konsequenteren Durchsetzung bestehender Rechtsvorschriften leisten kann. Zugleich wurde deutlich, dass die bestehenden rechtlichen und organisatorischen Instrumente in verschiedenen Bereichen noch nicht ausreichen, um Pflichtverstöße nachhaltig zu verhindern.

Die gewonnenen Erkenntnisse bilden daher eine wesentliche Grundlage für die Weiterentwicklung der Kontrollpraxis, die Prüfung erforderlicher Rechtsänderungen sowie die Entscheidung über eine mögliche Verstetigung der Gemeinsamen Kontrollgruppe Arbeitsstellen an Straßen. Darüber hinaus liefern sie wichtige Erkenntnisse für die weitere

Ausgestaltung der Digitalen Kontrolle von Arbeitsstellen an Straßen (DiKAS) und die künftige Organisation einer gesamtstädtischen verkehrlichen Baustellenkoordination.

2. Digitale Kontrolle von Arbeitsstellen an Straßen (DiKAS)

Ergänzend zu den Vor-Ort-Kontrollen erfolgt die Etablierung der **Digitalen Kontrolle von Arbeitsstellen an Straßen (DiKAS)** und dient der Verbesserung der Aktualität und Genauigkeit der digitalen Straßenkarte Berlins durch die Nutzung von Crowd-Daten. Ziel ist die automatisierte Erfassung von Baustellen, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen in Echtzeit.

In einem ersten Schritt erfolgt dazu im Rahmen eines Pilotprojektes eine teilautomatisierte Kontrolle von Baustellen im Straßenraum. Hierfür werden Busse der BVG mit Smartphones ausgestattet. Am 23.06.2026 startete der Testbetrieb.

Zentrale Elemente sind:

- mobile Erfassung der Beschilderung an Baustellen durch vorbeifahrende Fahrzeuge der BVG
- automatisierter Abgleich zwischen dem angeordneten SOLL-Zustand und dem tatsächlich vorgefundenen IST-Zustand
- datenbasierte Risikobewertung von Baustellen

Auf dieser Grundlage können Baustellen mit erhöhtem Risiko gezielt und automatisiert für Vor-Ort-Kontrollen (siehe GeKAS) priorisiert werden.

Ziel ist es,

- die Kontrolltätigkeit stärker datenbasiert zu steuern und
- vorhandene personelle Ressourcen effizienter einzusetzen.

Der Flottenbetrieb läuft vorerst bis Dezember 2026 inklusive Datenaufnahme, Monitoring, Datenverschneidung (Baustelle und Genehmigungen) sowie Ertüchtigung technischer Systeme und Datenintegration. Der Pilotbetrieb kann optional auf das Jahr 2027 erweitert werden. Ende August ist eine Zwischenauswertung der Erkenntnisse, der Abgleich der Daten sowie die Vorstellung der Zwischenergebnisse geplant. Es ist vorgesehen, am Ende der Laufzeit des Pilotprojektes die Erfahrungen daraus in eine mögliche dauerhafte Nutzung digitaler Kontrollinstrumente einfließen zu lassen. Es muss dann geklärt werden, wie die DiKAS über das Pilotprojekt weiter betrieben werden kann.

3. Baustellenkommunikation

Ein weiteres wesentliches Handlungsfeld der Baustellenkoordinierung ist die Verbesserung der Kommunikation über Baumaßnahmen gegenüber der Öffentlichkeit, den Anwohnenden, Gewerbetreibenden sowie den beteiligten Bauherren und Leitungsnetzbetreibern.

Bislang lag der Schwerpunkt der Baustelleninformation überwiegend auf der Darstellung verkehrlicher Auswirkungen, insbesondere auf Umleitungen, Fahrstreifeneinschränkungen

und sonstigen Verkehrsbeeinträchtigungen. Künftig soll die Informationsbereitstellung schrittweise erweitert und qualitativ verbessert werden, um die Transparenz von Baumaßnahmen zu erhöhen und die Nachvollziehbarkeit behördlichen Handelns zu stärken.

Hierzu wurden folgende Maßnahmen eingeleitet beziehungsweise vorbereitet:

- Verstärkte Durchsetzung der bereits bestehenden Verpflichtung zur Bereitstellung von Baustelleninformationen durch die Vorhabenträger. Dies soll insbesondere durch eine Intensivierung der Kontrollen und eine konsequentere Überwachung der Einhaltung bestehender Vorgaben erreicht werden.
- Entwicklung und Einführung eines einheitlichen Musters für Baustelleninformationsschilder. Das entsprechende Muster wurde im Mai 2026 vorgestellt.
- Aufstellung von Baustelleninformationsschildern an geeigneten Baumaßnahmen mit den für die Öffentlichkeit wesentlichen Informationen, insbesondere:
 - Art und Zweck der Baumaßnahme,
 - voraussichtlicher Zeitraum der Durchführung,
 - zuständiger Vorhabenträger,
 - Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner einschließlich Kontaktdaten,
 - gegebenenfalls Hinweise zu verkehrlichen Einschränkungen.
- Stärkere Einbindung der Verkehrsinformationszentrale (VIZ) in die Bereitstellung und Verbreitung von Baustelleninformationen.

Darüber hinaus wurde konzeptionell geprüft, wie fortlaufend aktualisierte Informationen zum jeweiligen Baustatus aller Baumaßnahmen im übergeordneten Straßennetz internetbasiert bereitgestellt werden können. Ziel ist es, den Informationsstand für Bürgerinnen und Bürger sowie für betroffene Institutionen und Unternehmen deutlich zu verbessern und jederzeit nachvollziehbar zu machen.

Die technische Umsetzung dieser erweiterten Informationsbereitstellung soll im Rahmen der laufenden Modernisierung des Verkehrs- und Straßeninformationssystems (VISS) erfolgen. Dadurch sollen künftig nicht nur Informationen zu geplanten Verkehrsbeeinträchtigungen, sondern auch die Angaben der Baustelleninformationsschilder verfügbar gemacht werden.

Ergänzend werden die derzeit modernisierten digitalen Informationstafeln zukünftig zusätzliche Informationen zu Baustellen anzeigen und damit einen weiteren Beitrag zu einer transparenten und zeitnahen Bürgerinformation leisten.

Mit den beschriebenen Maßnahmen verfolgt der Senat das Ziel, die Transparenz von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum nachhaltig zu erhöhen, die Akzeptanz notwendiger Bauvorhaben zu verbessern sowie das Verständnis für die mit Baumaßnahmen verbundenen Einschränkungen zu stärken. Gleichzeitig soll die Nachvollziehbarkeit von Planungs- und Bauprozessen erhöht und die Kommunikation zwischen Verwaltung, Vorhabenträgern und Öffentlichkeit verbessert werden.

Die Bezirksämter sowie die Leitungsnetzbetreiber wurden daher aufgefordert, für Baustelleninformationen, insbesondere bei kleineren Baustellen, die bislang nicht beschildert sind, künftig ein abgestimmtes und einheitliches Muster zu verwenden, das alle wesentlichen Informationen für die Öffentlichkeit enthält und eine berlinweit möglichst einheitliche Kommunikation gewährleistet.

Zur Unterstützung der Kommunikation zwischen den beteiligten Akteuren wurde zudem mit Wirkung zum **1. Februar 2026 die Funktion eines Baustellenmanagers eingerichtet**.

Die Aufgaben des Baustellenmanagers umfassen insbesondere:

- Verzahnung der beteiligten Akteure (Bezirke, Leitungsnetzbetreiber, Bauunternehmen und Verwaltung)
- Unterstützung bei der Weiterentwicklung bestehender Koordinierungskonzepte
- Verbesserung der Öffentlichkeitsinformation
-

Die Institution des Baustellenmanagers bildet somit eine strategische Steuerungsebene und stärkt die operative Umsetzung des Gesamtkonzepts.

4. Baustellenkoordinierungsplattform

4.1 Modernisierung des Fachverfahrens VISS

Das bestehende Fachverfahren **VISS (Verkehrsinformationssystem Straße)** ist in der Praxis etabliert, technisch jedoch überholt und wird somit nicht mehr den aktuellen Anforderungen gerecht. Daher wird eine grundlegende Modernisierung des Systems angestrebt.

Integration eines Moduls „Baustellenkoordinierung“

Vorgesehen ist die Einführung eines eigenständigen Koordinierungsmoduls innerhalb des modernisierten Fachverfahrens.

Zur Ermittlung der konkreten Anforderungen wurde mit den zukünftigen Nutzerinnen und Nutzern (Verwaltung, Leitungsnetzbetreiber und weitere Bauherren) im März 2026 ein Workshop durchgeführt. Zentrale Anforderungen hinsichtlich einer Baustellenkoordinierungsplattform waren:

- die verpflichtende Nutzung durch alle Beteiligten
- die Abbildung aller Verfahrensstände
- die Bereitstellung aktueller Daten und Genehmigungsstände

Wichtige Funktionen:

- Schnittstellen zu bestehenden Systemen
- automatische Benachrichtigungen
- Karten- und Filterfunktionen

- mobile Nutzbarkeit
- Darstellung von Umleitungen

Kernfunktionen des Moduls Baustellenkoordinierungsplattform sind:

- Erweiterte Schnittstellen zum Baustellenatlas der infrest-Infrastruktur eStrasse GmbH
- Echtzeit-Datenaustausch zwischen den Systemen
- Berücksichtigung sonstiger geplanter Ereignisse
- Vermeidung paralleler Datenerfassungen
- Frühzeitige digitale Erfassung und Abstimmung geplanter Maßnahmen bereits vor Antragstellung
- Automatisierte Kollisionsprüfung (räumlich/zeitlich) von Baumaßnahmen und Ereignissen
- Visualisierung aller Maßnahmen in einer gemeinsamen Kartenansicht (inkl. Priorisierung und Konfliktanzeige)
- Unterstützung kooperativer Abstimmungsprozesse zwischen Verwaltung und Leitungsträgern
- Dokumentation und Nachverfolgung von Abstimmungen und Entscheidungen (inkl. Historisierung)
- Integration von Regelwerken und standardisierten Prüfkriterien zur Entscheidungsunterstützung
- Auswertungs- und Berichtsfunktionen zur Steuerung und Evaluation der Koordinierungsprozesse.

Damit entsteht ein digitales Instrument, dass Planung, Genehmigung und Koordination stärker miteinander verzahnt. Für eine erfolgreiche Koordination ist es erforderlich, möglichst alle geplanten Maßnahmen rechtzeitig zu erfassen. Deshalb ist eine Verpflichtung von Bauherren zur Eintragung von Maßnahmen in die Baustellenkoordinierungsplattform geplant. Darüber hinaus eröffnet das Landesorganisationsgesetz (LOG BE) der Senatsverwaltung (SenMVKU) die Möglichkeit, den Bezirken die verbindliche Nutzung der Plattform vorzugeben.

Die Anforderungsanalyse und Spezifikation der Anforderungen haben begonnen. Dieser Prozess lief bis Ende Juni, nunmehr müssen die SOLL-Prozesse und Anforderungen validiert werden. Darauf folgt dann die Vorstellung und Verabschiedung der geplanten Änderungen. Es muss geprüft werden, ob und inwiefern Gesetze angepasst werden müssen. Daran anschließend beginnt die Implementierung des Moduls innerhalb der Verfahrensmodernisierung VISS. Mit der Implementierung und Entwicklung werden beispielsweise Workflows angepasst und Schnittstellen, z.B. zum Baustellenatlas, eingerichtet. Des Weiteren ist im weiteren Verlauf die Beteiligung des Hauptpersonalrates und der Hauptschwerbehindertenvertretung notwendig. Im Sommer 2027 soll es eine erste Demoversion des Koordinierungsmoduls geben, die von SenMVKU evaluiert wird. In

der weiteren Perspektive muss der Echtbetrieb vorbereitet werden, z.B. durch Schulungen, Changemanagement. Momentan ist im zweiten Halbjahr 2028 die Inbetriebnahme und das Rollout geplant.

Schnittstelle zum Baustellenatlas – infrest

Durch die Modernisierung von VISS wird auch die Nutzungsmöglichkeit der Daten des Baustellenatlas technisch vereinfacht.

Die Bezirksämter werden dadurch in die Lage versetzt,

- eigene Maßnahmen mit denen aus dem Baustellenatlas abzugleichen
- zeitliche und räumliche Überschneidungen von Maßnahmen des Baustellenatlas frühzeitig zu erkennen
- Koordinierungsentscheidungen nachvollziehbar zu dokumentieren.

Die Koordinierung entwickelt sich damit von einer informellen Abstimmung zu einem strukturierten, datenbasierten Verfahren.

4.2 Baustellenkoordinierungsrunden

Flankierend zur digitalen Plattform werden regelmäßige Koordinierungsrunden durchgeführt.

Teilnehmende sind insbesondere:

- Bezirksämter als Straßenbaulastträger
- relevante Bauherren
- Versorgungsunternehmen
- weitere Vorhabenträger
- Vertreterinnen und Vertreter der Hauptverwaltung.

Damit verbundene Ziele:

- frühzeitige Identifikation von Interdependenzen
- bezirksübergreifende Abstimmung
- Reduzierung gleichzeitiger Belastungen wichtiger Verkehrsachsen
- strategische Steuerung größerer Baumaßnahmen.

4.3 Koordinierungstätigkeit

Rahmenbedingungen

Hinsichtlich der zukünftigen organisatorischen Zuordnung der mit der Baustellenkoordinierung verbundenen Aufgaben kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine abschließende Aussage getroffen werden. Die Prüfung der zweckmäßigsten und wirtschaftlichsten Organisationsform für eine zentrale Koordinierungs- beziehungsweise

Managementfunktion kann erst auf Grundlage belastbarer Daten erfolgen, die im Rahmen der vorgelagerten Projekte GeKAS und DiKAS erhoben werden.

Für eine sachgerechte Bewertung ist zunächst ein möglichst vollständiges und belastbares Lagebild über Art, Umfang, Dauer und tatsächliche Durchführung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum erforderlich. Erst auf dieser Grundlage kann beurteilt werden, welche Aufgaben zentral wahrgenommen werden sollten und welcher personelle, organisatorische sowie finanzielle Ressourcenbedarf hierfür erforderlich wäre. Gleichzeitig zeigt sich bereits heute, dass eine wirksame verkehrliche Koordinierung dauerhaft auf valide und aktuelle Daten angewiesen ist. Voraussetzung hierfür ist eine kontinuierliche und möglichst flächendeckende Kontrolle des Baustellengeschehens im öffentlichen Straßenraum. Ohne eine entsprechende Überprüfung der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort besteht die Gefahr, dass die planerischen Grundlagen von der Realität abweichen und Koordinierungsentscheidungen ihre Wirksamkeit nicht voll entfalten können.

Die Projekte GeKAS und DiKAS bilden daher wesentliche Voraussetzungen für eine belastbare, bezirksübergreifende verkehrliche Baustellenkoordinierung. Erst durch die systematische Erfassung, Validierung und Auswertung der relevanten Daten können die notwendigen Grundlagen für eine wirksame Steuerung geschaffen werden. Hierfür ist eine angemessene personelle, materielle und finanzielle Ausstattung erforderlich.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch keine abschließende Entscheidung über die zukünftige organisatorische Ausgestaltung einer zentralen Koordinierungsfunktion getroffen werden kann. Im Hinblick auf gesamtstädtische Steuerungsprozesse sowie die regelhafte Einbindung bezirksübergreifender Stakeholder sind zugleich verschiedene Varianten für eine Steuerung durch den Senat naheliegend.

Im Zuge der laufenden Verfahrensmodernisierung wurden darüber hinaus die Voraussetzungen geschaffen, die gesetzlich vorgesehenen Abstimmungsprozesse konsequenter einzuhalten. Hierzu zählt beispielsweise die frühzeitige und verbindliche Beteiligung der BVG. Dadurch können Konflikte bereits in einer frühen Planungsphase erkannt und bei der weiteren Projektentwicklung berücksichtigt werden. Insgesamt wird hierdurch die Qualität der Genehmigungsverfahren verbessert und die gesamtstädtische Baustellenkoordination nachhaltig gestärkt.

Eine Genehmigungsfiktion, die ausschließlich im Verfahren zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen eintreten kann, ist aus Sicht der verkehrlichen Koordinierung grundsätzlich unkritisch aber gleichwohl nicht mit positiven Wirkungen verbunden. Für die tatsächliche Einrichtung einer Baustelle im öffentlichen Straßenland ist ohnehin stets eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung erforderlich, für die keine Genehmigungsfiktion vorgesehen werden kann. Die verkehrlichen Auswirkungen geplanter Baumaßnahmen können daher unabhängig von einer Genehmigungsfiktion weiterhin umfassend geprüft, abgestimmt und erforderlichenfalls mit Nebenbestimmungen versehen werden.

Prüfung möglicher Organisationsformen der Baustellenkoordinierung

Im Rahmen des Projektes wurden die bestehenden Prozesse der Baustellenkoordinierung umfassend analysiert und verschiedene Organisationsmodelle für eine zukünftige gesamtstädtische Koordinierung untersucht. Ziel war es, Möglichkeiten aufzuzeigen, wie Planungs-, Genehmigungs- und Abstimmungsprozesse effizienter gestaltet sowie verkehrliche Auswirkungen von Baumaßnahmen frühzeitig erkannt und reduziert werden können.

Als Prüfoption wurde unter anderem eine Organisationsstruktur nach dem Vorbild der Freien und Hansestadt Hamburg betrachtet, bei der eine **Zentrale Koordinierungsstelle (ZKS)** als gesamtstädtische Management- und Steuerungseinheit eingerichtet wird. Dabei würden die bestehenden Zuständigkeiten der Bezirksämter sowie der zentralen Straßenverkehrsbehörde grundsätzlich erhalten bleiben.

Die Bezirksämter würden weiterhin insbesondere für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen, die Prüfung der Bauunterlagen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, die Kontrolle und Ahndung von Verstößen gegen Sondernutzungserlaubnisse sowie die Detailkoordination insbesondere im nachgeordneten Straßennetz einschließlich der Belange des Fuß- und Radverkehrs verantwortlich bleiben.

Die zentrale Straßenverkehrsbehörde würde unverändert die straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen erteilen, Verkehrsführungspläne prüfen sowie die Kontrolle und Ahndung von Verstößen gegen straßenverkehrsbehördliche Anordnungen wahrnehmen.

Ergänzend würden Bauherren verpflichtet, die für eine wirksame Koordinierung erforderlichen Baustellendaten vollständig und fortlaufend bereitzustellen. Für öffentliche Bauherren und landeseigene Unternehmen könnte diese Verpflichtung unmittelbar gelten; für sonstige Bauherren wäre zunächst eine freiwillige Beteiligung mit einer späteren verpflichtenden Einbindung denkbar.

Die Zentrale Koordinierungsstelle würde insbesondere strategische und bezirksübergreifende Aufgaben übernehmen. Hierzu zählen insbesondere der Betrieb und die Weiterentwicklung einer zentralen Baustellenkoordinierungsplattform einschließlich der erforderlichen Datenschnittstellen, das Datenmanagement sowie die Entwicklung von Analyse- und Monitoringinstrumenten. Darüber hinaus könnte sie frühzeitig räumliche und zeitliche Konflikte zwischen Bauvorhaben erkennen, Priorisierungsvorschläge für Baumaßnahmen erarbeiten und verkehrliche Bewertungen als Entscheidungsgrundlage für die Genehmigungsbehörden bereitstellen.

Weitere Aufgaben einer Zentralen Koordinierungsstelle könnten in der bezirksübergreifenden Abstimmung zwischen Straßenbaulastträgern, Leitungsverwaltungen, Infrastrukturunternehmen und Verkehrsunternehmen, der Moderation von Koordinierungsrunden, der Unterstützung gemeinsamer Bauablaufplanungen sowie der Entwicklung einheitlicher Standards für Baustellenkoordinierung und Verkehrsführung liegen. Ergänzend wären die Erstellung

gesamstädtischer Lagebilder für Politik und Öffentlichkeit sowie der Betrieb eines zentralen Baustellenportals zur Verbesserung der Transparenz denkbar. Die Bezirksämter und die zentrale Straßenverkehrsbehörde würden im Rahmen eines solchen Organisationsmodells verpflichtet, erkannte Konfliktlagen an die Zentrale Koordinierungsstelle zu melden und diese bei bezirksübergreifenden Abstimmungen einzubeziehen. Die formale Entscheidung über die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen verbliebe weiterhin bei den Bezirksämtern, würde jedoch im Rahmen einer gesamstädtisch abgestimmten Koordinierung erfolgen. Für Konfliktfälle wäre ein abgestuftes Eskalationsverfahren denkbar. Lokal lösbare Konflikte würden weiterhin auf Bezirksebene bearbeitet. Bezirksübergreifende oder strategisch bedeutsame Konflikte könnten durch die Zentrale Koordinierungsstelle koordiniert werden.

Als weitere Organisationsvariante wurde geprüft, die Aufgaben der zentralen Straßenverkehrsbehörde schrittweise zu erweitern. Bereits heute werden bei verkehrlich besonders bedeutsamen Maßnahmen Entscheidungen unter Einbeziehung der Leitungsebene der Fachabteilungen getroffen, um die Auswirkungen auf das gesamstädtische Verkehrssystem umfassend zu bewerten und unterschiedliche öffentliche Interessen abzuwägen. Ein Beispiel hierfür war die Sperrung der Brücken am Autobahndreieck Funkturm, bei der unter maßgeblicher Beteiligung der Oberen Straßenverkehrsbehörde bezirksübergreifende Umleitungs- und Alternativrouten abgestimmt wurden. Dieses Modell könnte künftig durch zusätzliche koordinierende Aufgaben ergänzt werden.

4.4 Informationsbereitstellung

Durch die Verfahrensmodernisierung wird eine einfachere Bereitstellung der vorhandenen Daten ermöglicht, z.B.:

- auf der Geodatenplattform des Landes Berlin zur Information über vorhandene und geplante Baustellen,
- Übertragung an externe Systeme wie den infrest-Baustellenatlas und
- Bereitstellung für individuelle Lagebilder z.B für den ÖPNV.

Im Einzelfall sind entsprechende rechtliche Grundlagen und Vereinbarungen über die einzelnen Daten zu berücksichtigen und ggfs anzupassen.

4.5 Weiterentwicklung der digitalen Antragstellung

Bereits heute werden rund **97 % der Sondernutzungsanträge digital gestellt**.

Ein unmittelbarer gesetzgeberischer Handlungsbedarf wird daher derzeit nicht gesehen.

Mit der Modernisierung von VISS wird perspektivisch eine stärker datenbasierte, einzelfallbezogene und technisch vorgeprüfte Antragstellung und Bescheidung ermöglicht.

4.6 Berücksichtigung des Aufgabeverbots

Im modernisierten Verfahren sollen zudem technische Prüfroutinen implementiert werden, die

- das geltende Aufgabeverbot systemseitig berücksichtigen
- Ausnahmen nur in begründeten Einzelfällen ermöglichen
- die Dokumentation und Nachvollziehbarkeit von Ausnahmeentscheidungen verbessern.

Zeitplan

		2026												2027												2028											
Thema	Aufgabe	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Gemeinsame Kontrollgruppe Arbeitsstellen an Straßen (GekAS)	Auftakttreffen politisch	1																																			
	Auftakttreffen fachlich	2																																			
	interne Vorbereitungen		3																																		
	Einsätze in Ch-Wi			4																																	
	Einsätze in Rd				5																																
	Einsätze in Pankow					6																															
	Auswertung						7																														
	ÖA und Presetermine							8																													
	Maßnahmen zur Verstetigung / Verknüpfung DiKAS											9																									
Digitale Kontrolle von Arbeitsstellen an Straßen (DiKAS)	Vertragsausarbeitung, Datenschutzklärung, Betriebsrat BVG;				1																																
	Start der Ausstattung der Fahrzeuge und Vorbereitung Pressewirksame erste Testfahrten						2																														
	Weitere Ausstattung von Fahrzeuge										3																										
	Flottenbetrieb inkl. Datenaufnahme und Datenverschnidung																																				
	Zwischenauswertung der Erkenntnisse Abgleich der Daten - Vorstellung der Zwischenergebnisse											4																									
	Evaluation + Klärung weiterer Betrieb 2027																																				
	optionaler Weiterbetrieb 2027																																				
Baustellenkoordinierungs-plattform	<u>Projektinitialisierung</u>																																				
	Workshop mit Bezirken, LNB u.a. Bauherren				1																																
	<u>Anforderungsanalyse & Spezifikation</u>																																				
	Anforderungen Koordinierung erstellt																																				
	Anforderungen Bewertung erstellt																																				
	GovTech MVP für Skalierung bewertet																																				
	Validierung SOLL-Prozess und Anforderungen																																				
	<u>Rechtliche Änderungen</u>																																				
	Änderung BertStG																																				
	<u>Implemientierung/Entwicklung</u>																																				
	workflow Anpassungen																																				
	Schnittstellen (Baustellenatlas, Aufgabeverbote)																																				
	<u>HPR/HSBV-Beteiligung</u>																																				
	Demo-Version Koordinierung																																				
	Demo-Version Bewertung																																				
<u>Vorbereitung Echtfeldbetrieb</u>																																					
Baustellenkommunikation (Nebenbestimmungen der SE)	Schulungs- und Changemanagement																																				
	Inbetriebnahme/Rollout																																				
	Erstellung Entwurf Baustellenschild				1																																
	Vorstellung Baustellenschild					2																															
	Erstellung Entwurf Schreiben an BzStR						3																														
	Vorstellen Baustellenschild							4																													

Kostenplan

	2026	2027	2028	2029
GeKAS*	0 €	0 €	0 €	0 €
DiKAS	686.000 €	190.000 €	250.000 €	350.000 €
Baustellen-kommunikation	0 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €
Baustellen-koordinierungs-plattform**	516.000 €	386.000 €	1.050.000 €	1.050.000 €

*ohne dauerhafte Einrichtung

**ohne Personal

Zusammenfassung:

Mit dem vorliegenden Gesamtkonzept wurden die wesentlichen Voraussetzungen geschaffen, die Koordinierung, Kontrolle und Kommunikation von Baustellen im öffentlichen Straßenland schrittweise zu verbessern. Die vier Handlungsfelder des Konzepts befinden sich in der Umsetzung und ergänzen sich gegenseitig zu einem integrierten Ansatz.

Mit der Gemeinsamen Kontrollgruppe Arbeitsstellen an Straßen (GeKAS) wurde im April 2026 ein behördenübergreifendes Pilotprojekt gestartet, in dessen Rahmen gemeinsame Vor-Ort-Kontrollen durch die Polizei Berlin, die Bezirksämter und die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt durchgeführt werden. Die bisherigen Kontrollen haben bereits wertvolle Erkenntnisse über typische Mängel bei Arbeitsstellen, bestehende Vollzugsdefizite sowie den Bedarf an organisatorischen und rechtlichen Anpassungen geliefert. Zugleich tragen die verstärkte Kontrolltätigkeit und die begleitende Öffentlichkeitsarbeit dazu bei, das Bewusstsein der Verantwortlichen für die Einhaltung der straßen- und straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben zu stärken. Parallel hierzu werden Möglichkeiten geprüft, die bestehenden Sanktionsinstrumente weiterzuentwickeln und ihre präventive Wirkung zu erhöhen.

Mit der Einführung der Digitalen Kontrolle von Arbeitsstellen an Straßen (DiKAS) wird ein weiterer wesentlicher Baustein umgesetzt. Durch die digitale Erfassung von Absperranlagen können Arbeitsstellen automatisiert identifiziert und mit den erteilten Sondernutzungserlaubnissen sowie den straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen abgeglichen werden. Hierdurch kann überprüft werden, ob sich eine Arbeitsstelle am genehmigten Ort befindet und ob die tatsächlich in Anspruch genommene Fläche den erteilten Genehmigungen entspricht. Die gewonnenen Daten ermöglichen eine risikoorientierte Auswahl von Kontrollschwerpunkten und tragen dazu bei, die begrenzten personellen Ressourcen der Vollzugsbehörden gezielt und effizient einzusetzen.

Auch im Bereich der Baustellenkommunikation wurden wesentliche Fortschritte erzielt. Bereits nach geltendem Recht besteht die Verpflichtung, Informationen über Baustellen unmittelbar vor Ort bereitzustellen. Diese Informationsmöglichkeiten werden durch ein neu entwickeltes, einheitliches Baustellenschild der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt erweitert. Ergänzend wird auf der Internetseite der Senatsverwaltung ein zentraler Informationsbereich eingerichtet, in dem die wesentlichen Informationen zur Baustellenkoordination gebündelt bereitgestellt werden. Darüber hinaus wird geprüft, in welchem Umfang Baustelleninformationen künftig digital veröffentlicht und der Öffentlichkeit in strukturierter Form zur Verfügung gestellt werden können.

Die Entwicklung einer gesamtstädtischen Baustellenkoordinierungsplattform stellt einen weiteren wesentlichen Baustein des Gesamtkonzepts dar. Aufgrund der Komplexität der Verwaltungsprozesse und der Vielzahl der beteiligten Akteure ist eine schrittweise Entwicklung erforderlich. Von Beginn an werden die künftigen Nutzerinnen und Nutzer aus den beteiligten Behörden in den Entwicklungsprozess eingebunden, um fachliche Anforderungen frühzeitig zu berücksichtigen, die Akzeptanz des Systems zu erhöhen und eine praxisgerechte Ausgestaltung sicherzustellen. Die im Rahmen der Workshops gewonnenen Erkenntnisse zeigen, dass ein erheblicher Bedarf an einer gemeinsamen Plattform besteht, in der sämtliche an der Baustellenkoordination beteiligten Stellen auf einer einheitlichen Datenbasis zusammenarbeiten und ihre Maßnahmen verbindlich dokumentieren können.

Insgesamt zeigt sich, dass die Verbesserung der Baustellenkoordination nicht durch eine einzelne Maßnahme erreicht werden kann, sondern ein abgestimmtes Zusammenspiel von Digitalisierung, behördenübergreifender Zusammenarbeit, wirksamer Kontrolle, transparenter Kommunikation und einer kontinuierlichen Weiterentwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen erfordert. Mit den begonnenen Projekten wurden hierfür die wesentlichen Grundlagen geschaffen. Die im weiteren Projektverlauf gewonnenen Erkenntnisse werden genutzt, um die Verfahren fortlaufend weiterzuentwickeln und die organisatorischen sowie rechtlichen Voraussetzungen für eine dauerhaft wirksame, gesamtstädtische Baustellenkoordination im Land Berlin zu schaffen.

Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Unmittelbare Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben ergeben sich durch diese Vorlage nicht. Etwaige finanzielle Auswirkungen aus der weiteren Umsetzung werden im Rahmen der jeweiligen Folgeverfahren dargestellt.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Die personalwirtschaftlichen Auswirkungen können derzeit noch nicht belastbar abgeschätzt werden. Der künftige Personalbedarf hängt insbesondere von der

endgültigen Ausgestaltung der organisatorischen Zuständigkeiten, dem Umfang der Digitalisierung sowie der Aufgabenverteilung zwischen den beteiligten Stellen ab. Eine belastbare Bewertung ist erst im weiteren Umsetzungsprozess möglich.
Wir bitten, den Beschluss damit als erledigt anzusehen.

Berlin, den 22. September 2026

Der Senat von Berlin

Kai Wegner

Ute Bonde

Regierender Bürgermeister

Senatorin für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt