

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 16. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Februar 2026)

zum Thema:

Schlaglöcher in Berlin

und **Antwort** vom 2. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. März 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25239
vom 16.02.2026
über Schlaglöcher in Berlin

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 die Berliner Bezirke um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

„Der Zustand vieler Berliner Straßen ist nach Frost- und Tauwetterperioden regelmäßig von Schlaglöchern und Ausbrüchen geprägt. In der öffentlichen Wahrnehmung werden Schäden häufig kurzfristig provisorisch geflickt und treten an denselben Stellen erneut auf. Vor diesem Hintergrund wird um Auskunft über Zuständigkeiten, digitale Dokumentation, Reaktionszeiten sowie die Frage gebeten, ob und wie präventive Erhaltungsmaßnahmen vor Winterperioden umgesetzt werden.“

Frage 1:

Wie sind in Berlin die Zuständigkeiten für Aufnahme, Priorisierung, Beauftragung und Beseitigung von Straßenschäden geregelt (Bezirksstraßen, übergeordnete Straßen, Bundesstraßen, Autobahnen)?

Antwort zu 1:

Träger der Straßenbaulast ist das Land Berlin. Die Straßenunterhaltung erfolgt durch die Bezirksämter, hier die Straßen- und Grünflächenämter, in eigener Zuständigkeit. Dies gilt auch

für Bundesstraßen in sogenannten Ortsdurchfahrten im Land Berlin. In den Ausführungsvorschriften zu § 7 BerlStrG sind die Aufgaben und die Arbeitsweise der Straßenbaulastträger geregelt.

Für Bundesautobahnen und die sogenannten anbaufreien Bundesstraßen ist die Autobahn GmbH des Bundes Träger der Straßenbaulast.

Frage 2:

Über welche offiziellen Kanäle können Straßenschäden gemeldet werden, und wie werden Bürger-Meldungen organisatorisch und digital in die zuständigen Bearbeitungsprozesse übernommen?

Antwort zu 2:

Hierzu teilt das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin mit:

„Die Erfassung von Schäden an öffentlichem Straßenland erfolgt durch Mitarbeitende des Bezirksamtes. Zusätzlich können Bürgerinnen und Bürger Schäden über die Ordnungsamt-Online-App oder – in dringenden Fällen – auch über die Polizei melden.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin mit:

„Meldungen können über die Ordnungsamt-App, per E-Mail oder telefonisch an das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) gemeldet werden. Das SGA veranlasst dann die Reparatur.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Lichtenberg von Berlin mit:

„Das Straßen- und Grünflächenamt verfügt über ein Anliegenmanagement (SGA@lichtenberg.berlin.de), worüber man sich offiziell an das SGA wenden kann. Anliegen werden dann entsprechend der Zuständigkeit an die Fachbereiche weitergeleitet.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin mit:

„Bürgerinnen und Bürger können Straßenschäden per E-Mail oder telefonisch an das Straßen- und Grünflächenamt Marzahn-Hellersdorf melden. Außerdem können Schäden über das Ordnungsamt gemeldet werden, zum Beispiel durch die Ordnungsamt-App. Diese Meldungen werden direkt an das zuständige Straßen- und Grünflächenamt weitergeleitet, wo sie in die Bearbeitung aufgenommen werden.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Neukölln von Berlin mit:

„Über "Ordnungsamt online" (App oder Website) können Bürger auch Straßenschäden melden. Diese gehen dann innerhalb des Fachverfahrens an das zuständige SGA zu. Schadensmeldungen können auf allen gängigen offiziellen Kanälen gemeldet werden. Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern, die beim SGA Neukölln eingehen, werden in das AMS aufgenommen.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Pankow von Berlin mit:

„Schlaglöcher bzw. Mängelmeldungen allgemein können über die Website des Ordnungsamtes oder auch direkt beim Straßen- und Grünflächenamt gemeldet werden. Von dort erfolgt dann die Weiterleitung an den zuständigen Sachbearbeiter zur umgehenden Beseitigung des gemeldeten Schadens bzw. Mangels.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin mit:

„Bürgerinnen und Bürger können Straßenschäden über mehrere etablierte Wege melden. Dazu stehen folgende Optionen zur Verfügung.

1. Mobile App „Ordnungsamt online“ – Die über diese App eingereichten Hinweise werden digital erfasst und an den zuständigen Fachbereich Straßen übermittelt.
2. Meldungen über Straßenschäden können an die E-Mail-Adresse strassenbauamt@reinickendorf.berlin.de gesendet werden. Diese werden direkt vom Fachbereich Straßen erfasst und bearbeitet.
3. Schäden können auch telefonisch dem Fachbereich Straßen unter Telefon 030/90294-3177 gemeldet werden.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Spandau von Berlin mit:

„Meldungen zu Straßenschäden erfolgen an das Ordnungsamt, diese können über die OrdApp, die Website oder telefonisch gemeldet werden. Diese Meldungen werden an das Anliegenmanagementsystem (AMS) weitergeleitet und entsprechend bearbeitet. Meldungen zu Straßenschäden gehen auch direkt an das SGA, per E-Mail oder telefonisch. Auch hier erfolgt eine Bearbeitung im AMS.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin mit:

„Meldungen von Schäden im Straßenland können dem Bezirksamt über alle üblichen Kanäle wie Telefon, E-Mail, AMS (Anliegenmanagement-App sowie dem Schlaglochmelder auf der Homepage übermittelt werden. Ergänzend dazu erhält das Straßen- und Grünflächenamt Informationen über derartige Schäden von der Polizei, sowie durch eigene Feststellungen durch den regelmäßigen Straßenbegang gem. den Ausführungsvorschriften zu § 7 Berliner Straßengesetzes – Überwachung des baulichen Zustandes der öffentlichen Straßen Berlins (AV Straßenüberwachung).“

Hierzu teilt das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin mit:

„Straßenschäden können von Bürgerinnen und Bürgern über das Meldeportal des Landes Berlin „Ordnungsamt-Online“ sowie per E-Mail oder telefonisch beim Straßen- und Grünflächenamt gemeldet werden. Die Meldungen werden intern an den im Straßen- und Grünflächenamt zuständigen Fachbereich Tief bzw. die zuständigen Bezirksingenieurinnen und Bezirksingenieure weitergeleitet. Der Werkhof des Fachbereichs Tief oder Fremdfirmen werden mit Absperr- und/oder Reparaturmaßnahmen beauftragt. Zudem werden ggf. auch Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin mit:

„Meldungen zu Schlaglöchern erreichen das Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Straßen Unterhaltung auf verschiedenen Kanälen. Bürgerinnen und Bürger können Schlaglöcher über die Webseite/App des Ordnungsamtes melden, diese werden über das gemeinsame Meldesystem an den Fachbereich weitergeleitet. Schlaglöcher können auch direkt per Mail oder Telefon an den Fachbereich Straßen gemeldet werden. Auch im Begang werden Schlaglöcher gesichtet.

Eine digitale Be-/Aufarbeitung/Statistik findet nicht statt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Mitte von Berlin mit:

„Straßenschäden können in jeglicher Art und Form der Kommunikation dem zuständigen Straßen- und Grünflächenamt mitgeteilt werden. In der Öffentlichkeit etabliert hat sich die Ordnungsamt-App. Nach Erhalt einer Meldung wird diese der zuständigen Unternehmenseinheit digital zugesandt. Anschließend wird der Sachverhalt erörtert, eine Gefahrenabschätzung mittels vorhandener und / oder gesammelter Fakten durchgeführt und an Hand der Ergebnisse in den Bearbeitungsprozess übernommen und umgesetzt.“

Frage 3:

In welchen digitalen Systemen werden Straßenschäden und deren Bearbeitung aktuell erfasst, welche Mindestdaten werden dokumentiert (Ort, Schadensart, Priorität, Status, Foto), und sind diese Daten berlinweit einheitlich bzw. bezirksübergreifend auswertbar?

Antwort zu 3:

Hierzu teilt das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin mit:

„Ein digitales System zur Erfassung und Bearbeitung von Straßenschäden liegt im Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf bisher nicht vor.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin mit:

„Es findet im Bezirksamt keine digitale Erfassung statt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Lichtenberg von Berlin mit, dass dort keine Statistik geführt wird.

Hierzu teilt das Bezirksamt Marzahn Hellersdorf von Berlin mit:

„Aktuelle Beschwerden zu Straßenschäden werden je nach Kanal auch über das Anliegenmanagementsystem (AMS) registriert und datenmäßig erfasst. Die jeweilige Dokumentation ist sehr unterschiedlich und hängt vom jeweiligen Schaden und Schadensbild ab. Die Abarbeitung der Schäden durch die Firmen/Stellenwagen, sowie Beauftragung und Kontrolle der Bautechniker erfolgt noch nicht digital.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Neukölln von Berlin mit:

„Fehlanzeige aufgrund der bestehenden Sach- und Personalressourcen. Die Straßenbegehung stellt Schäden fest bzw. prüft Meldungen zu Schäden. Anschließend wird entschieden, welche Reparaturmaßnahmen daraus resultieren.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Pankow mit:

„Grundlage für die Erfassung von Straßenschäden sind die derzeit gültigen Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes – Überwachung des baulichen Zustandes der öffentlichen Straßen Berlins – (AV Straßenüberwachung), wonach Hauptverkehrsstraßen zweimal in einem Monat und Nebennetzstraßen einmal in zwei Monaten begangen werden.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin mit:

„In Reinickendorf werden gemeldete Schäden – wie in der Beantwortung zu Frage 2 dargestellt – erfasst. Die über die mobile App eingehenden Meldungen werden zentral registriert, bezirksübergreifend an die jeweils zuständigen Stellen weitergeleitet und dort ausgewertet. Die über die bezirkseigenen Informationssysteme gemeldeten Schäden werden gesondert intern ausgewertet. Für die interne Bearbeitung werden insbesondere folgende Angaben dokumentiert:

- Ortsteil, Straßenname und Hausnummer
- Zuordnung nach Fahrbahn, Gehweg Haupt- bzw. Nebenstraße
- Erfassung von Schadensmerkmalen (z.B. Schadensart, Priorität, Bearbeitungsstand, Foto)“

Hierzu teilt das Bezirksamt Spandau von Berlin mit:

„Die Meldungen zu Straßenschäden werden im AMS erfasst. Dort werden auch Ort, Schadensart, Status und Fotos hinterlegt. Darüber hinaus werden Schäden im Begangsbuch des jeweiligen Unterhaltungsbezirk festgehalten. Dort werden ebenso Daten erfasst. Es wird die Örtlichkeit, das Datum, die Art des Schadens, wann der Auftrag an die Firma übergeben wurde und wann die Ausführung erfolgt, erfasst. Eine Priorisierung erfolgt in Verantwortung der zuständigen Bezirksingenieure.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin mit:

„Über die Meldungen in der Anliegenmanagement App hinaus gibt es derzeit keine gesonderten digitalen Systeme zur Erfassung von Straßenschäden. Die im Begang festgestellten Schäden werden im Begangsbuch unter Angabe von Ort, Schadensart und Priorität erfasst. Zusätzlich wird ein entsprechender Mängelzettel gefertigt, der zur Auslösung der Reparatur an die beauftragten Gefahrenstellenfirmen weitergeleitet wird. In der Regel wird zusätzlich ein Foto zur Dokumentation digital gespeichert. Das Verfahren sollte bis auf geringfügige bezirkliche Besonderheiten berlineinheitlich sein. Eine bezirksübergreifende Auswertbarkeit ist nicht möglich.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin mit:

„Eine datenbankbasierte digitale Erfassung von Straßenschäden und deren Bearbeitung findet im Straßen- und Grünflächenamt Treptow-Köpenick bislang nicht statt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin mit:

„Dem Fachbereich ist kein berlinweites Melde-/Statistiksystem bekannt. Eine digitale Erfassung findet nicht statt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Mitte von Berlin mit:

„Straßenschäden, die unter die Mängelbeseitigung fallen, werden physisch als Mängelmeldung erfasst. Straßenschäden, die in den Bereich der Straßenunterhaltung fallen, werden als Bilddatei digitalisiert und physisch als Handaufmaß ohne großen Zeitaufwand in die vorgesehene Maßnahmenmappe aufgenommen. Dabei werden die Örtlichkeit, der Schaden und die Sanierungsform dokumentiert. Bei der Mängelbeseitigung sind die Mindestdaten berlinweit einheitlich. Bei Unterhaltungsmaßnahmen nur bedingt.“

Frage 4:

Wird jede Maßnahme (insbesondere provisorische Flicker vs. dauerhafte Reparatur) digital dokumentiert, einschließlich Reparaturart/Methode, Datum sowie Foto „vorher/nachher“, und wie wird die Qualität bzw. Haltbarkeit nachverfolgt?

Antwort zu 4:

Hierzu teilt das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin mit:

„Es wird auf die Beantwortung zu Frage 3. verwiesen.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin mit:

„Nein.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Lichtenberg von Berlin mit:

„Die baulichen Zustände der öffentlichen Straßen in Lichtenberg werden gem. den Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes – Überwachung des baulichen Zustandes der öffentlichen Straßen Berlins (AV Straßenüberwachung – aktuelle Fassung) turnusmäßig überwacht. Dabei werden auch Schadstellen wie Schlaglöcher dokumentiert.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin mit:

„Aufgrund der Vielzahl an Schadensmeldungen und der extremen Witterungsbedingungen, die in diesem Winter vermehrt Schlaglöcher verursachen, ist es derzeit nicht möglich, jede Reparaturmaßnahme mit einer vollständigen digitalen Dokumentation (einschließlich Foto- und Reparaturmethoden) zu versehen. Für die Abrechnung werden jedoch die Größe, Befestigungsart und Tiefe des Schadens erfasst, um eine präzise Kostenaufstellung zu gewährleisten.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Neukölln von Berlin mit:

„Nein, eine digitale Dokumentation aller Reparaturmaßnahmen ist mit den bestehenden Sach- und Personalressourcen nicht möglich.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Pankow von Berlin mit:

„Nein. Nicht jede Schadensstelle wird digital erfasst, da hierfür die personellen Ressourcen nicht zur Verfügung stehen, um eine flächendeckende digitale Erfassung zu gewährleisten. Haltbarkeit und Qualität werden im Rahmen der nach § 13 der VOB/B vereinbarten Gewährleistungsfrist kontrolliert.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin mit:

„Unmittelbare Gefahrenstellen und Schlaglöcher im öffentlichen Straßenland werden zunächst provisorisch geschlossen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Im Weiteren Verlauf erfolgt eine Bewertung nach Dringlichkeit und im Anschluss eine entsprechende dauerhafte Instandsetzung. Eine umfassende standardisierte digitale Dokumentation jeder einzelnen Maßnahme erfolgt aufgrund der Vielzahl der Schäden nicht.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Spandau von Berlin mit:

„Digital werden die Maßnahmen nicht dokumentiert, sondern wie in der Antwort zu Frage 3 erläutert, in den Büchern erfasst. Vorher/Nachher-Fotos gibt es nicht. Aufgrund der Begeherbücher können die Häufigkeiten der Schäden je Bereich geprüft werden. Sollte eine provisorische Reparatur mittels Reparaturasphalt nicht mehr möglich sein, bzw. nicht mehr wirtschaftlich sein, werden weitere Maßnahmen, wie Einbau von Heißasphalt oder großflächige Sanierungen durchgeführt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin mit:

„Jeder gemeldete Mangel wird hinsichtlich Behebung / Ausführung des Reparaturauftrags nachgehalten. Eine Fotodokumentation erfolgt dabei nicht. Das Erledigungsdatum ergibt sich aus der Erledigungsmeldung der beauftragten Firma. Die Qualitäts- / Haltbarkeitskontrolle erfolgt i.d.R. durch eine Nachschau im Rahmen des turnusmäßigen Straßenbegangs. Bei größeren Instandsetzungsmaßnahmen erfolgt eine gesonderte Bauabnahme. Sowie die Aufnahme der Aufbaudaten in das Erhaltungsmanagementsystem EMS.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin mit:

„Eine datenbankbasierte digitale Erfassung von Straßenschäden und deren Bearbeitung findet im Straßen- und Grünflächenamt Treptow-Köpenick bislang nicht statt. Die Wirksamkeit und Haltbarkeit der durchgeführten Maßnahmen wird im Zuge der pflichtgemäßen Beläufe des öffentlichen Straßenlandes nachverfolgt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin mit:

„Es findet keine digitale Erfassung statt. Die Arbeiten bzw. die Qualität und Haltbarkeit werden im regelmäßigen Begang überprüft. Dieser findet, entsprechend der Kategorisierung der Straße, alle zwei Wochen (Hauptstraßen) oder einmal alle zwei Monate (Nebenstraßen) statt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Mitte von Berlin mit:

„Die Maßnahmen werden nicht digital dokumentiert. Straßenschäden die der Mängelbeseitigungen zuzuordnen sind, werden anhand der Mängelmeldungen dokumentiert. Für eine arbeitserleichternde und sinnvolle digitale Erfassung, gibt es derzeit keine Methoden, Möglichkeiten und stabile Infrastrukturen.“

Frage 5:

Wie läuft der Entscheidungsprozess, welche Methode zur Reparatur angewendet wird? Wie ist die Aufteilung zwischen Kaltasphalt, Heißasphalt oder ChipFill/Thermoplastik, bzw. weiteren Methoden? Wann kommen welche Methoden zur Anwendung? Wie oft wird nach den Maßnahmen zur Gefahrenabwehr an derselben Stelle kurzfristig mit anderen Methoden nachgearbeitet.

Antwort zu 5:

Hierzu teilt das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin mit:

„In der Regel können Schlaglöcher zunächst nur im Sinne der Gefahrenabwehr kurzfristig durch provisorische Flickmaßnahmen, zum Beispiel mit Kaltasphalt oder anderen gebrauchsfertigen Asphaltmischungen zur Reparatur von Asphaltflächen, beseitigt werden. Diese ersten Sicherungsmaßnahmen dienen vorrangig dazu, akute Unfallgefahren auf schnellem Wege zu reduzieren und die Verkehrssicherheit bis zur endgültigen Instandsetzung aufrechtzuerhalten. Umfassendere Sanierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen erfordern dagegen einen deutlich höheren Planungs- und Umsetzungsaufwand. Sie sind in der Regel kostenintensiver und müssen abgestimmt werden, sodass ihre Vorbereitung und Durchführung wesentlich länger dauert als eine kurzfristige Sicherungsmaßnahme. Die Entscheidung über den Einsatz von Methoden erfolgt einzelfallbezogen durch die zuständigen Mitarbeitenden des Bezirksamtes.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin mit:

„Die Entscheidung wird durch das Fachpersonal je nach Schadensbild und Umfang gefällt. Zu den Fragen werden keine Statistiken geführt. Die Verfüllung von Schlaglöchern erfolgt mittels Guss- oder Kaltasphalt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Lichtenberg von Berlin mit:

„Aufbrüche werden in den meisten Fällen mit Kaltasphalt gefüllt. Wie der Name schon sagt, handelt es sich um einen Asphalt, der im kalten Zustand verarbeitet werden kann. Erst wird das Schlagloch von Bruchstücken befreit, um anschließend den Kaltasphalt einzubringen und mit einer Ramme zu verdichten. Diese Arbeiten dienen der akuten Gefahrenabwehr. Diese Maßnahmen sind jedoch keine dauerhafte Instandsetzung, sondern eine provisorische

Reparatur, die meist ohne größere und/oder längere Verkehrseinschränkungen durchgeführt werden kann. Sobald der für die Straßenunterhaltung zuständige Fachbereich im Bezirk Kenntnis von einem Schlagloch erlangt, wird ein Reparaturauftrag ausgelöst. Gefahrenstellen werden priorisiert und kurzfristig bearbeitet. Sobald die Witterungsbedingungen es zulassen, erfolgen mit den begrenzt zur Verfügung stehenden Tiefbauunterhaltungsmitteln umfangreichere, bzw. nachhaltigere Erhaltungsmaßnahmen. Der tatsächliche Sanierungsbedarf übersteigt die bestehenden finanziellen Möglichkeiten deutlich.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin mit:

„Die Entscheidung über die angewendete Reparaturmethode trifft der/die Bezirksingenieurin/Bezirksingenieur bzw. die/der zuständigen Bautechnikerin/Bautechniker. Dabei spielen das Schadensbild, das Schadensausmaß, die Straßenkategorie, die Nutzung und die Beschaffenheit der Straße eine entscheidende Rolle. In der Regel wird Kaltasphalt für kleinere Schäden und der schnelleren Abwendung der Schadstelle eingesetzt. Für größere Schäden auf hoch frequentierten Straßen kommen haltbarere Materialien wie Heißasphalt oder Straßen-Flex-Material zum Einsatz. Nach der ersten Reparatur können je nach weiteren Witterungsbedingungen und Schadensentwicklung nachträgliche Maßnahmen erforderlich sein, vor allem bei größeren Schäden.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Neukölln von Berlin mit:

„Im Winter bzw. bei niedrigen Temperaturen ist aus Sicht des SGA Neukölln zur unmittelbaren Gefahrenabwehr ohne Sperrung nur der Einsatz von Kaltasphalt zweckmäßig. Bei mildereren Temperaturen wird dann geprüft, ob und in welchen Umfang weitere Maßnahmen erforderlich sind.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Pankow von Berlin mit:

„Welche Reparaturmethode angewendet wird bzw. welches Material zum Einsatz kommt, hängt zum einen von der Beschaffenheit und dem Beschädigungsgrad des Schlagloches ab und zum anderen von der Verkehrsbelastung/Verkehrsaufkommen an dieser Stelle. Oftmals kann in verkehrlich hochbelasteten Straßen nur eine provisorische Mängelbeseitigung mittels Kaltasphalt erfolgen, da für die Anwendung nachhaltiger und technisch höherwertiger Sanierungstechnologien, umfangreiche Absperrrmaßnahmen und Einrichtung von leistungsfähigen Umleitungsstrecken notwendig sind, welche einen gewissen zeitlichen Vorlauf hinsichtlich der Abstimmung und Planung benötigen.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin mit:

„Im Bezirksamt Reinickendorf richtet sich die Wahl der Reparaturmethode nach der jeweiligen Straßenkategorie, der Verkehrsbelastung sowie der Dringlichkeit der Schadensbeseitigung. In Nebenstraßen und gering belasteten Verkehrsflächen werden Schlaglöcher regelmäßig mittels Reparaturasphalt (Kaltmischgut) geschlossen. Hierbei handelt es sich um ein Kaltmischgut auf Basis mineralöhlhaltiger Fluxmittel, dass eine kurzfristige Gefahrenabwehr ermöglicht. Auf Hauptstraßen und stark frequentierten Verkehrsflächen kommen Warmasphalt sowie

Reparaturasphalt des Typs INSTAMAK zum Einsatz. Diese Materialien weisen eine höhere Belastbarkeit auf und sind für Verkehrsflächen mit entsprechend hoher Beanspruchung geeignet. Versagende oder erneut geschädigte Bereiche werden im Rahmen der Nachbehandlung durch den Einbau von Warmasphalt dauerhaft instandgesetzt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Spandau von Berlin mit:

„Siehe Antwort zu 4.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin mit:

„In der Regel werden Schlaglöcher provisorisch mit Kaltasphalt geschlossen, um hier schnellstmöglich eine verkehrssichere Nutzung der Straße zu gewährleisten. Die Entscheidung, ob hier über diese Maßnahme hinaus weitergehende Maßnahmen erforderlich sind, erfolgt unter Berücksichtigung der Lage der Schadstelle, der Verkehrsbedeutung der Straße, dem grundsätzlichen Fahrbahnzustand sowie etwaig geplante Unterhaltungsmaßnahmen. Die Entscheidung ob und welche weitergehenden Maßnahmen ggf. erforderlich sind wird dann durch den / die zuständige Bezirksingenieur / -ingenieurin ggf. in Absprache mit der Gruppen- und Fachbereichsleitung getroffen. Dabei müssen regelmäßig auch die personellen und finanziellen Ressourcen Berücksichtigung finden. Eine Aufteilung nach unterschiedlichen Reparaturmethoden ist mangels entsprechender Statistik nicht möglich. Gleiches gilt für die Aussage, wie oft nach Maßnahmen zur Gefahrenabwehr an derselben Stelle nachgearbeitet werden müssen. Hierzu ist anzumerken, dass in Fällen, in denen ein Schlagloch direkt in der Radspur liegt, Nacharbeiten häufiger notwendig sind, da durch den Sog der Radüberrollung Kaltasphalt wieder herausgelöst werden kann. Gleichwohl ist dies es während anhaltender Frostperioden i.d.R. die einzige Chance, den verkehrssicheren Zustand wieder herzustellen, da für weitergehende Maßnahmen Plusgrade erforderlich sind. In Fällen, in denen nach der Winterperiode weitergehende Maßnahmen erforderlich sind, wird i.d.R. der betroffene Bereich durch Schneiden, Stemmen, Ausbau der geschädigten Fläche, Einbau von Gussasphalt und Verguss der Fugen saniert. Bei noch großflächigeren Schäden kommt ein flächenhafter Neubau von Asphaltbinder und Asphaltdeckschicht im Rahmen einer größeren Unterhaltungsmaßnahme in Betracht.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin mit:

„Die Entscheidung über die jeweils anzuwendende Reparaturmethode erfolgt nach Eingang einer Meldung bzw. nach Feststellung des Schadens durch Mitarbeitende des Fachbereichs Tief. Maßgeblich sind dabei insbesondere Art, Umfang und Lage des Schadens sowie die aktuellen Witterungsbedingungen. Zur unmittelbaren Gefahrenabwehr werden Schlaglöcher in der Regel zunächst provisorisch mit Kaltasphalt geschlossen, um die Verkehrssicherheit kurzfristig wiederherzustellen. Aufgrund von Schnee, Nässe und Frost sind diese Reparaturen jedoch häufig nicht dauerhaft haltbar. Eine nachhaltige Instandsetzung – in der Regel mit Guss- bzw. Heißasphalt – kann erst bei geeigneter, stabiler und frostfreier Witterung erfolgen. Entsprechend ergibt sich keine feste prozentuale Aufteilung der Verfahren, vielmehr richtet sich der Einsatz von Kaltasphalt oder Heißasphalt nach der Dringlichkeit der Gefahrenbeseitigung

und den technischen Rahmenbedingungen. Sofern sich provisorische Maßnahmen witterungsbedingt wieder lösen oder absacken, kann es erforderlich sein, eine Schadstelle erneut kurzfristig zu sichern, bevor eine dauerhafte Sanierung möglich ist.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin mit:

„Die Entscheidung, welche Methode, welches Material für die (provisorische) Reparatur eines Schlaglochs, genutzt wird, liegt bei den Bezirksingenieurinnen/Bezirksingenieuren. Die Entscheidung ist abhängig von verschiedenen Faktoren wie der Größe des Schlaglochs oder der Außentemperatur. Eine statistische Auswertung dazu findet nicht statt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Mitte von Berlin mit:

„Die Sicherung von Gefahrenstellen im Fahrbahnbereich kann bei den jetzigen Temperaturen nur mit sogenanntem Kaltmischgut erfolgen, da die Asphaltmischwerke Ihren Betrieb noch nicht aufgenommen haben. Der Entscheidungsprozess der anzuwendenden Methode läuft über die zuständigen Mitarbeitenden des SGA. Anhand des Schadensbildes, der örtlichen Gegebenheiten und weiterer Einflussfaktoren wird die Sanierungsmethode festgelegt (Grundlagen sind hier RStO12, ZTV-Asphalt, ZTV-A, ZTV-BEA, ZTV-Pflaster, AV-Geh- und Radwege, AV-Straßenüberwachung usw.). Eine quantitative Darstellung der angewandten Methoden (Stückzahlen, Flächengröße, finanzieller Hinsicht) existiert nicht. Zielstellung ist regelmäßig die dauerhafte Behebung unter Berücksichtigung des Haushaltsgrundsätze. Kurzfristige Nacharbeiten sind i.d.R. nur bei der Beseitigung von Gefahrenstellen mittels Kaltasphalt im Zusammenhang mit winterlichen Witterungsbedingungen zu beobachten.“

Frage 6:

Welche Reaktions- und Bearbeitungszeiten gelten derzeit (Serviceziele), und wie lange dauert es im Durchschnitt von Meldung bis zur ersten Sicherungs-/Flickmaßnahme sowie bis zur dauerhaften Reparatur (bitte, soweit möglich, nach Priorität und Straßentyp differenziert)?

Antwort zu 6:

Hierzu teilt das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin mit:

„Gemeldete Schäden werden nach ihrer Dringlichkeit bearbeitet. Erhebliche Gefahrenstellen auf wichtigen Straßen werden vorrangig schnell gesichert (abgesperrt). Im Weiteren werden einzelfallbezogen je nach Schadensbild binnen weniger Tage provisorische Reparaturen realisiert. Eine Sicherung erfolgt in der Regel noch am Tag der Meldung bzw. Kenntnisnahme durch das Bezirksamt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin mit:

„Dazu wird keine Statistik geführt. Ziel ist eine möglichst schnelle Behebung. Bekannte Schwerpunktstraßen werden teils präventiv mit Gussasphaltpflegen abgefahren, um bisher nicht bekannte Schlaglöcher direkt zu verfüllen. Gefahrenstellen werden mit höchster Dringlichkeit bearbeitet.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Lichtenberg von Berlin mit:

„Hierüber wird keine gesonderte Statistik geführt. Gefahrenstellen werden priorisiert und kurzfristig bearbeitet.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin mit:

„Das Straßen- und Grünflächenamt arbeitet mit Hochdruck daran, Schlaglöcher schnellstmöglich zu schließen, auch am Wochenende. Besonders gefährliche Schäden, etwa in Hauptverkehrsstraßen oder auf Straßen mit Busverkehr, werden sofort nach Eingang der Meldung bearbeitet. Kleinere Schäden werden je nach Priorität und Witterungsbedingungen bearbeitet, wobei die Reaktionszeiten je nach Dringlichkeit variieren können.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Neukölln von Berlin mit:

„Die Reaktionszeiten hängen von Umfang des Schadens ab. Schäden, welche unmittelbare Gefahren darstellen, werden noch am gleichen Tag ausgebessert, mind. innerhalb von 24 Stunden. Das Augenmerk liegt auf den Hauptstraßennetz, das gleiche gilt aber auch für das Nebennetz.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Pankow von Berlin mit:

„Im Rahmen der dem Straßenbaulastträger obliegenden Verkehrssicherungspflicht hat der Gesetzgeber keine Vorgaben gemacht was Bearbeitungs- und Reaktionszeiten bei der Beseitigung von Gefahrenstellen im öffentlichen Straßenland betrifft. Selbstverständlich ist der Straßenbaulastträger bemüht, im Rahmen seiner finanziellen und personellen Mittel, für eine möglichst schnelle und zeitnahe Beseitigung aller Mängelmeldungen im öffentlichen Raum Sorge zu tragen, dies allein schon aus seiner Pflicht zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit heraus.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin mit:

„Die Straßenbegeher des SGA kontrollieren das öffentliche Straßenland täglich und erfassen festgestellte Mängel. Die aufgenommenen Schadstellen werden anschließend an die zuständigen Vertragsfirmen zur Gefahrstellenbeseitigung weitergeleitet. Eilstellen werden in der Regel spätestens innerhalb von 24 Stunden nach Übergabe der Mängelmeldung abgearbeitet.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Spandau von Berlin mit:

„Nach Eingang der Schadensmeldungen werden diese umgehend nach Erfassung im AMS an die zuständigen Bezirksingenieure weitergeleitet. Anschließend werden nach Prüfung vor Ort Stellenwagen zur Beseitigung der Straßenschäden beauftragt. Werden Schäden im Straßenland als Gefahrenstelle festgestellt, so erfolgt die Beauftragung und auch die Beseitigung am gleichen Tage. Weitere Schadstellen werden innerhalb von 2 Wochen bearbeitet. Darüber hinaus erfolgt die Abarbeitung gemäß Antwort zu 4.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin mit:

„Sobald das Straßen- und Grünflächenamt Kenntnis über ein Schlagloch erhält, wird diese Information an die vertraglich gebundenen Gefahrenstellenfirmen weitergegeben. Vertragsgemäß werden diese Schäden dann innerhalb von drei Tagen mit Kaltasphalt geschlossen. Bei besonders großen Schäden und herausgehobenen Örtlichkeiten werden die Schäden, als sog. „EILT-Fälle“ gemeldet, so dass die Beseitigung noch schneller. Sollte es sich um Schäden handeln, die die Verkehrssicherheit erheblich gefährden, so wird zur Vermeidung von Schäden der Bereich umgehend bis zur Beseitigung des Schadens abgesperrt. Sollte eine umfangreichere Reparatur der Stellen und der Ersatz des Kaltasphaltes nötig werden, so kann dies erst im Frühjahr erfolgen.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin mit:

„Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sind unverzüglich einzuleiten. Meldungen, die aus dem gesetzlich vorgeschriebenen Straßenbeläufen (AV Straßenüberwachung) hervorgehen oder Meldungen von Bürger*innen werden an den zuständigen Fachbereich Tief zur weiteren Bearbeitung weitergeleitet und dort die Dringlichkeit vor dem Hintergrund der Gewährleistung der Verkehrssicherheit bewertet. Es werden keine Daten erfasst, mit denen sich eine Auswertung im Sinne der Frage vornehmen ließe.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin mit:

„Gemeldete Schlaglöcher werden so schnell wie möglich provisorisch repariert, um die Verkehrssicherheit aufrechtzuerhalten. Dauerhafte Reparaturen finden im Sommer statt. Großflächige Sanierungen sind nur bei entsprechenden finanziellen Mitteln möglich.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Mitte von Berlin mit:

„Gefahrenstellen werden innerhalb eines Tages und Schadstellen innerhalb von 3 Tagen beseitigt.“

Frage 7:

Welche präventiven Maßnahmen zur Vermeidung von Frost-/Tau-Schäden werden vor Winterperioden durchgeführt (z. B. Rissmanagement, Naht-/Fugenabdichtung), in welchem Umfang (2023–2025 und laufendes Jahr, sofern verfügbar), und verfolgt der Senat eine Strategie „Vorsorge vor Reaktion“?

Antwort zu 7:

Hierzu teilt das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin mit:

„Dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf fehlen die personellen Ressourcen, strategisch präventive Maßnahmen vor Winterperioden flächendeckend umzusetzen – auch weil keine digitalen Grundlagen dafür vorhanden sind. Vereinzelt werden derartige Arbeiten an bekannten Problemstellen durchgeführt. Konkrete Angaben zum Umfang in den Jahren 2023–2025 und 2026 liegen nicht vor, da sie nicht systematisch erfasst werden. Im gesamten Straßennetz dominiert aufgrund der vorhandenen Ressourcen eine reaktive Bearbeitung gemeldeter Schäden.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin mit:

„Eine umfassende Vorsorge im gesamten Bezirk ist mit den verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen nicht möglich.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin mit:

„Seit etwa zehn Jahren werden flächenhafte Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt, um die Straßeninfrastruktur zu verbessern. In den letzten fünf Jahren hat das Straßen- und Grünflächenamt zudem verstärkt Fugensanierungen vornehmen lassen. Trotz dieser präventiven Maßnahmen befindet sich das Straßennetz in vielen Bereichen in einem sehr kritischen Zustand, insbesondere aufgrund der wiederkehrenden Frost- und Tauwechsel, die regelmäßig neue Schäden verursachen. Daher wird es weiterhin notwendig sein, präventive Maßnahmen weiter auszubauen, während gleichzeitig auf die schnelle Beseitigung akuter Schäden geachtet wird.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Neukölln von Berlin mit:

„Das SGA Neukölln versucht, auffällige Stellen über die Straßenbegehung im Blick zu haben und ggf. entsprechend zu sanieren/reparieren und auch Fugen verkehrssicher zu halten. Eine präventive Strategie bzw. präventive Maßnahmen sind mit den bestehenden Sach- und Personalressourcen nicht möglich.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Pankow von Berlin mit:

„Da Frost- bzw. Winterschäden nie im Voraus vorhergesagt werden können, können auch keine dementsprechenden Präventivmaßnahmen bereits im Vorfeld eines zu erwartenden strengen Winters vorsorglich durchgeführt werden. Somit kann hierfür auch keine „eventuelle“ finanzielle Rücklage geschaffen werden. Unabhängig davon stehen die Finanzmittel in der Straßenunterhaltung ohnehin immer nur für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung und müssen im selbigen kassenwirksam bzw. restlos verausgabt werden.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin mit:

„Im Bezirksamt Reinickendorf besteht ein jährlich abgeschlossener Rahmenvertrag mit entsprechend qualifizierten Fachunternehmen zur Durchführung von Riss- und Fugensanierungen. Ziel ist es, insbesondere Frost-/Tau-Wechselwirkungen und daraus resultierenden Straßenschäden vorzubeugen. Die Durchführung der Riss- und Fugensanierungen erfolgt bedarfsgerecht im Rahmen der laufenden Unterhaltung.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Spandau von Berlin mit:

„Die Fahrbahnen werden kontinuierlich durch Begehungen und durch routinemäßige Kontrollen der Techniker und Ingenieure geprüft und bewertet. Hierbei wird eruiert, wann welche Maßnahmen erforderlich sind, um Schäden vorab zu minimieren. Diese werden priorisiert in Abhängigkeit der Haushaltslage durchgeführt. Ziel ist es akute spontane Gefahrenstellen zu vermeiden. Hierzu werden auch Fugen- / Rissanierungen, Fahrbahnsanierungen punktuell mit Kalt- und Heißasphalt sowie auch großflächige Sanierungen durchgeführt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin mit:

„Eine besondere Strategie zur Vermeidung von witterungsbedingten Schäden wird nicht verfolgt. In Einzelfällen werden wie in der Frage beschrieben offene Nähte und Fugen durch entsprechenden Verguss vor eindringendem Wasser geschützt. Eine Auflistung der durchgeführten Abdichtungsmaßnahmen kann mangels gesonderter Erfassung nicht erfolgen.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin mit:

„Die Überwachung und Gewährleistung der Verkehrssicherheit sind ständige und pflichtgemäße Aufgaben des Straßenbaulastträgers, hier dem Straßen- und Grünflächenamt / Fachbereich Tief im Bezirksamt Treptow-Köpenick. Durch das regelmäßige Begehen / Belaufen des öffentlichen Straßenlandes gemäß den „Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes – Überwachung des baulichen Zustandes der öffentlichen Straßen Berlins – (AV Straßenüberwachung)“ sowie durch alle weiteren Maßnahmen der Straßenunterhaltung und -aufsicht ist der Straßenbaulastträger grundsätzlich über den Zustand der öffentlichen Verkehrsflächen informiert. Festgestellte Schäden – hierzu zählen auch rissbedingte Schwachstellen, die zu Frost- und Tau-Schäden führen können – werden im Rahmen der verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen instandgesetzt. Nicht verkehrssichere Bereiche werden umgehend gesichert oder einer kurzfristigen Reparatur zugeführt. Ein gesondertes, ausschließlich auf die Vorwinterperiode bezogenes Präventionsprogramm wird nicht separat ausgewiesen. Präventive Maßnahmen sind vielmehr Bestandteil der laufenden Straßenunterhaltung.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin mit:

„Die Entscheidung, ob und welche Maßnahmen durchgeführt werden (können) liegt bei den Bezirksingenieurinnen/Bezirksingenieuren. Sie ist jedoch stark abhängig von den vorhandenen Mitteln. Die Mittel sind nicht ausreichend für großflächige Maßnahmen und müssen vorrangig zur (provisorischen) Sicherstellung der Verkehrssicherheit genutzt werden. Eine digitale Be-/Aufarbeitung/Statistik findet nicht statt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Mitte von Berlin mit:

„Da sich der Umfang der Verkehrssicherungspflicht danach bestimmt, was an Sicherheit erwarten darf, muss sich das Öffentliche Straßenland in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand befinden, der eine möglichst gefahrlose Benutzung zulässt. Ein Tätigwerden des Verkehrssicherungspflichtigen – z.B. durch die Aufstellung entsprechender Warnhinweise oder Verkehrsbeschränkungen (Tempo 30) - ist dann geboten, wenn Gefahren bestehen, die auch für einen sorgfältigen Benutzenden nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die er sich nicht oder nicht rechtzeitig einrichten kann. Die Einschätzung der jeweiligen Maßnahme erfolgt ganzjährig im turnusmäßigen Begang. Bei einem Mittelüberfluss werden Maßnahmen vorgezogen und vorrangig für Fahrbahnen mit Netzkissen oder einer porösen und offenen Oberflächenstruktur eingesetzt. Damit können Fahrbahnaufbrüche und Schlaglochbildungen durch eindringende und gefrierende Feuchtigkeit in die Fahrbahnoberflächen verhindert werden.“

Berlin, den 02.03.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt