

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 20. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. April 2026)

zum Thema:

**Meldesysteme der BVG für Fahrerhinweise zu verkehrlichen Missständen –
Erfassung, Auswertung und Nutzung durch die BVG**

und **Antwort** vom 12. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Mai 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. 19/25915

vom 20. April 2026

über Meldesysteme der BVG für Fahrerhinweise zu verkehrlichen Missständen – Erfassung,
Auswertung und Nutzung durch die BVG

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 Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Nach Kenntnis des Fragestellers verfügt die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR über interne Meldesysteme, über die insbesondere Busfahrer Beobachtungen und Hinweise zu verkehrlichen Missständen im Straßenraum übermitteln können. Hierzu zählen unter anderem ungeeignete Lichtsignalsteuerungen, unzureichende Sichtverhältnisse, problematische Abbiegesituationen oder sonstige infrastrukturelle bzw. verkehrsorganisatorische Gegebenheiten, die den Betriebsablauf im Omnibusverkehr beeinträchtigen.

Aus Gesprächen mit Busfahrern ergibt sich, dass derartige Hinweise regelmäßig abgegeben werden. Demgegenüber wird seitens der BVG bei entsprechenden Nachfragen teilweise ausgeführt, es lägen keine auffälligen Häufungen oder systematischen Erkenntnisse zu entsprechenden Problemlagen vor.

Diesbezüglich stellt sich die Frage, in welcher Weise entsprechende Meldungen tatsächlich erfasst, ausgewertet und für verkehrspolitische bzw. verkehrsorganisatorische Maßnahmen genutzt werden.

Frage 1:

Welche internen Meldesysteme oder -kanäle bestehen bei der BVG zur Erfassung von Hinweisen des Fahrpersonals zu verkehrlichen oder infrastrukturellen Problemen im Straßenraum? (Bitte differenziert nach Systemtyp, Zugänglichkeit und Zuständigkeiten darstellen.)

Antwort zu 1:

Die BVG teilt dazu folgendes mit:

„Das Fahrpersonal der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) meldet Probleme und Auffälligkeiten im Straßenraum über mehrere etablierte interne Kanäle.

Operative Meldungen (zeitnah im laufenden Betrieb):

- Funkkontakt mit der Betriebsleitstelle Omnibus (BLO): direkte Echtzeitmeldungen durch das Fahrpersonal; die Leitstelle bewertet die Situation und steuert weitere Schritte.
- Codierte Meldungen: standardisierte Kurzmeldungen für eine schnelle Weiterverarbeitung und statistische Auswertung.

Formale und dokumentierte Meldungen:

- Meldezettel: strukturierte Erfassung von Mängeln und Problemen, die an die zuständigen Fachabteilungen weitergeleitet werden.
- Leistungsdialoge: gebündelte Rückmeldungen aus dem Betrieb zur systematischen Auswertung durch Management und Fachbereiche.

Personalbezogener Austausch:

- MAG-Gespräche und DU-Stunden: Möglichkeit, nicht akute Hinweise einzubringen; relevante Punkte werden durch Führungskräfte weitergeleitet.
- Produktmanagement und Baukoordination: Sprechstunden sowie Vor-Ort-Termine zur Bearbeitung projektbezogener Fragestellungen und Lösungen.

Informelle Meldungen:

- Direktes Ansprechen: spontane Hinweise ohne formalisierte Struktur, insbesondere bei situationsbezogenen Beobachtungen.“

Frage 2:

Seit wann bestehen diese Systeme in ihrer heutigen Form und welche Änderungen oder Weiterentwicklungen wurden seitdem vorgenommen?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt dazu Folgendes mit:

„Leitstellenstrukturen sowie Systeme zur Erfassung und Weitergabe betrieblicher Hinweise bestehen bereits seit vielen Jahren und wurden fortlaufend weiterentwickelt. Insbesondere durch technische und organisatorische Anpassungen wurden Prozesse modernisiert, Zuständigkeiten gebündelt und die Kommunikation sowie Bearbeitung von Meldungen schrittweise digitalisiert und optimiert.“

Frage 3:

Wie viele Meldungen von Busfahrern zu verkehrlichen Missständen wurden in den Jahren 2022, 2023, 2024 und 2025 jeweils erfasst? (Bitte nach Jahren und – soweit möglich – nach Kategorien wie Lichtsignalanlagen, Sichtverhältnisse, Abbiegesituationen, Haltestellenumfeld, Baustellen etc. aufschlüsseln.)

Antwort zu 3:

Die BVG teilt dazu Folgendes mit:

„Auf Grundlage der derzeit bestehenden Systeme erfolgt keine statistische Auswertung. Mit fortschreitender Digitalisierung ist perspektivisch eine entsprechende Auswertung vorgesehen.“

Frage 4:

Nach welchen Kriterien werden die eingehenden Meldungen kategorisiert, priorisiert und ausgewertet?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt dazu Folgendes mit:

„Die eingehenden Meldungen werden zunächst inhaltlich kategorisiert. Hierfür stehen auf dem Meldezettel vordefinierte Kategorien zur Verfügung, über die Art des gemeldeten Sachverhalts eindeutig zugeordnet wird.

Die Priorisierung erfolgt anschließend durch die jeweils zuständige empfangende Stelle. Dabei werden insbesondere folgende Kriterien berücksichtigt: Häufigkeit vergleichbarer Meldungen sowie eine fachliche Einschätzung der Dringlichkeit und Relevanz der gemeldeten Situation.“

Frage 5:

Welche Stellen innerhalb der BVG sind für die Auswertung und Weiterverarbeitung dieser Meldungen zuständig und in welcher Form erfolgt eine Weiterleitung an externe Stellen (z. B. Straßenverkehrsbehörden, Senatsverwaltungen, Bezirksämter)?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt dazu Folgendes mit:

„Die Auswertung und Weiterverarbeitung der eingehenden Meldungen erfolgt innerhalb der BVG durch mehrere fachlich zuständigen Stellen, abhängig von Inhalt und Bezug der jeweiligen Meldung.

Themen mit Bezug zur Busbevorrechtigung, insbesondere zu Lichtsignalanlagen (LSA), werden bei der BVG-Busbevorrechtigung gebündelt. Dort werden die Meldungen fachlich geprüft, intern weiterbearbeitet und in laufende oder zukünftige Planungs- und Optimierungsprozesse eingebracht. Relevante Hinweise werden im Rahmen dieser Prozesse an den Berliner Senat im Rahmen der Monatsgespräche und der Angebotsplanung weitergegeben.“

Frage 6:

In wie vielen Fällen wurden auf Grundlage entsprechender Fahrerhinweise in den Jahren 2022 bis 2025 konkrete Maßnahmen ergriffen? (Bitte Art der Maßnahmen und – soweit möglich – beispielhaft benennen.)

Frage 7:

In wie vielen Fällen wurden Hinweise nicht weiterverfolgt oder als nicht relevant eingestuft, und aus welchen Gründen?

Antwort zu 6 und 7:

Die BVG teilt dazu Folgendes mit:

„Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet:

Auf Grundlage der derzeit bestehenden Systeme erfolgt keine statistische Auswertung. Mit fortschreitender Digitalisierung ist perspektivisch eine entsprechende Auswertung vorgesehen.“

Frage 8:

Erfolgt eine systematische Rückmeldung an die meldenden Fahrer über den Umgang mit ihren Hinweisen?

Wenn ja, in welcher Form und mit welcher zeitlichen Verzögerung?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt dazu Folgendes mit:

„Aktuell erfolgt eine anlassbezogene Rückmeldung, wenn dies auf dem Meldezettel vermerkt wird.“

Frage 9:

Wie erklärt der Senat bzw. die BVG den Widerspruch zwischen den nach Angaben von Busfahrern regelmäßig abgegebenen Meldungen und der Aussage, es lägen keine auffälligen Häufungen oder Erkenntnisse zu bestimmten Problemlagen vor?

Antwort zu 9:

Die BVG hat folgende Antwort zugeliefert:

„Als BVG prüfen wir jeden eingehenden Hinweis sorgfältig und gehen den gemeldeten Sachverhalten nach.“

Dem Senat liegen keine eigenen Erkenntnisse vor, welche Angaben von Busfahrern mit welchen Problemlagen zu einem entsprechenden Widerspruch führen.

Frage 10:

Werden die über das Fahrpersonal gewonnenen Erkenntnisse systematisch in die Verkehrsplanung, insbesondere in die Steuerung von Lichtsignalanlagen sowie in Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV, einbezogen?

Wenn ja, wie konkret?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 10:

Die BVG teilt dazu mit:

„Alle bei der zuständigen Fachabteilung eingehenden Hinweise des Fahrpersonals werden kontinuierlich bearbeitet. Relevante Meldungen fließen als Hinweise in die Planung neuer Lichtsignalanlagen sowie in Anpassungen bestehender Programmabläufe ein und werden an den Berliner Senat sowie die beauftragten Planungsunternehmen weitergegeben. Dies erfolgt in der Regel im Rahmen frühzeitiger Abstimmungen zwischen den Beteiligten (Berliner Senat, Planungsunternehmen und BVG) sowie durch gezielte Parameteranpassungen zur besseren Abbildung des Betriebsablaufs vor Ort.

Darüber hinaus tragen insbesondere Hinweise des Fahrpersonals dazu bei, technische Störungen frühzeitig zu erkennen. Die Fachabteilung veranlasst daraufhin entsprechende Prüfungen und erstellt bei Bedarf Entstörungsanfragen an die zuständige Stelle der GB Infrasignal GmbH.“

Frage 11:

Ist beabsichtigt, die bestehenden Meldesysteme weiterzuentwickeln, insbesondere im Hinblick auf Digitalisierung, Auswertbarkeit und Transparenz gegenüber Politik und Öffentlichkeit?

Wenn ja, welche Maßnahmen sind geplant und in welchem Zeitrahmen?

Antwort zu 11:

Die BVG teilt dazu mit:

„Das ist vorgesehen, unter anderem durch die schrittweise Digitalisierung der Meldezettel.“

Frage 12:

Plant der Senat, die systematische Nutzung von Fahrerhinweisen als Bestandteil einer evidenzbasierten Verkehrssteuerung (z. B. im Sinne einer ÖPNV-Beschleunigung) verbindlich zu stärken?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 12:

Der Senat nutzt die Hinweise der BVG bereits, die in der Regel aber nicht direkt von den Fahrern eingehen. Ergänzend wird auf die folgende Antwort der BVG verwiesen.

Die BVG teilt dazu mit:

„Ein enger und regelmäßiger Austausch zwischen den beteiligten Stellen findet bereits heute statt. Hinweise des Fahrpersonals werden fortlaufend aufgenommen, ausgewertet und im Rahmen der bestehenden Abstimmungsprozesse zwischen BVG und der Verkehrsverwaltung berücksichtigt.

Die gewonnenen Erkenntnisse fließen insbesondere in die Planung, Anpassung und Optimierung von Lichtsignalanlagen sowie in Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsabläufe und der ÖPNV-Beschleunigung ein. Damit ist die Nutzung entsprechender Hinweise bereits Bestandteil der laufenden verkehrsfachlichen Zusammenarbeit und Entscheidungsprozesse.“

Berlin, den 12.05.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt