

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Orkan Özdemir (SPD)

vom 14. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. April 2026)

zum Thema:

**Buslinie 143 am Limit? Ausfälle, Verspätungen, Frust**

und **Antwort** vom 18. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Mai 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Orkan Özdemir SPD  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25938  
vom 14.04.2026  
über Buslinie 143 am Limit? Ausfälle, Verspätungen, Frust

---

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Die Buslinie 143 ist für viele Menschen in meinem Wahlkreis eine wichtige Verbindung im Alltag. Wiederholt wird jedoch über Unzuverlässigkeit, Ausfälle und betriebliche „Herausnahmen“ berichtet. Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Frage 1:

Ausfall bestellter Busleistung (Gesamtbild)

Wie viele bestellte Fahrkilometer im Busbereich sind in den Jahren 2024, 2025 und 2026 (bis zum Stichtag der Beantwortung) berlinweit nicht erbracht worden (bitte nach Jahr und möglichst nach Ursachenclustern wie Personal, Fahrzeuge, Infrastruktur/Umleitungen, sonstige Gründe aufschlüsseln)?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Aufgrund der Vielzahl der Buslinien und den begrenzten personellen Kapazitäten können nur vorläufige Werte (Angaben in Tsd.- km) auf Basis der Monatsberichte der BVG übermittelt werden, welche die ausgefallenen Nutzkilometer beinhaltet.“

Ausgefallene Nutzkilometer (Nkm) nach Jahren (in Tsd.):

Jahr	2024	2025	2026 (Jan-Mrz)
Nkm	1.703,2	2.926,3	920,9

Frage 2:

Ausfälle und Angebotslücken speziell auf der Linie 143

Wie hoch war im selben Zeitraum (2024–2026 bis Stichtag) der Umfang nicht erbrachter Fahrten bzw. Fahrkilometer auf der Buslinie 143 (bitte getrennt nach Richtung)?

Antwort zu 2:

Dem Aufgabenträger liegen die richtungsgetrenten Werte ausgefallener Fahrplankilometer nicht vor. Von der BVG konnten die Werte in der zur Verfügung stehenden Zeit auf Grund des Umfangs nicht übermittelt werden.

Seit 2024 bis März 2026 sind auf der Buslinie 143 die nachfolgenden Fahrplankilometer ausgefallen (in Tsd. Nkm):

Jahr	2024	2025	2026 (Jan-Mrz)
Nkm	7,0	12,7	4,3

Frage 3:

Betriebliche „Herausnahmen“ wegen Verspätung / Pausen / Betriebsstabilisierung

Wie oft wurden Fahrten der Linie 143 in den Jahren 2024–2026 (bis Stichtag) vorzeitig beendet, gekürzt oder aus dem Umlauf genommen, um Verspätungen auszugleichen oder Pausenzeiten einzuhalten – und welche Gründe wurden jeweils dokumentiert (bitte nach Jahr, Richtung und Kategorien der Gründe)?

Antwort zu 3:

Dem Aufgabenträger liegen diese Informationen nicht vor. Die BVG gibt an, sie könne die Daten in der zur Verfügung stehenden Zeit auf Grund des Umfangs nicht ermitteln.

Frage 4:

Verspätungsschwerpunkte und Ursachen entlang der Strecke

In welchen Abschnitten/Haltestellenbereichen der Linie 143 traten im Zeitraum 2024–2026 die größten Pünktlichkeitsprobleme auf (bitte nach Richtung getrennt) und welche Hauptursachen werden dafür benannt (z. B. Stau, Baustellen/Umleitungen, Haltestellenaufenthalte, Lichtsignalanlagen, Vorrangschaltungen, Fahrzeug-/Personaleinsatz)?

Antwort zu 4:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Die Ursachen für Verspätungen sind vielfältig und treten nicht über den gesamten Zeitraum konstant auf, sodass wir uns bei der Beantwortung hauptsächlich auf die Verspätungsschwerpunkte konzentriert haben.

- Hauptstraße/Martin-Luther-Str. von Heylstr. bis S+U Innsbrucker Platz (beide Richtungen): hier wurde die Bevorrechtigung für ÖV-Fahrzeuge an der Lichtsignalanlage deaktiviert; Einfluss von Störungen auf der BAB durch Ausweichverkehr,
- Brandenburgische Str./Berliner Str: fehlende, bzw. deaktivierte Bevorrechtigung für ÖV-Fahrzeuge an Lichtsignalanlagen und
- Messedamm, S Westkreuz bis Masurenallee: hohe Verkehrsbelastung durch Ausweichverkehr aufgrund des Brückenbaus (Ringbahnbrücke) BAB 100.“

Frage 5:

Taktangebot und Prüfung einer Verdichtung

Welche Prüfungen wurden seit 2023 vorgenommen, um das Angebot der Linie 143 untertäglich zu verdichten (z. B. von 20-Minuten- auf 10-Minuten-Takt, ggf. in Spitzenzeiten oder ganztätig)?

Falls dies aktuell nicht geplant ist: Welche konkreten Gründe sprechen dagegen (z. B. Fahrzeuge, Personal, Infrastruktur, Priorisierung im Busnetz)?

Frage 7:

Finanzierung / Bestellung durch das Land

Reichen die für den Busverkehr vorgesehenen Bestell- und Finanzierungsansätze aus, um auf der Linie 143 eine Angebotsausweitung (z. B. Taktverdichtung) zum nächsten Fahrplanwechsel zu bestellen?

Falls nein: Welche Finanzierungslücke ergäbe sich (bitte Größenordnung nennen) und welche Schritte wären erforderlich, um sie zu schließen?

Antwort zu 5 und 7:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 und 7 gemeinsam beantwortet. Aktuell sind Angebotsausweitungen nur sehr eingeschränkt möglich. Um der BVG den Weg zurück zur stabilen Erbringung des bestellten Fahrplans zu ermöglichen, wurde die BVG-Strategie „Stabilität vor Wachstum“ mit der Revision des Verkehrsvertrages Ende 2025 vertraglich verankert. Das bedeutet praktisch, dass es eine Angebotsmehrung vertraglich gesichert erst wieder ab 2030 gibt. Somit können neue Angebote nur durch Verlagerungen ermöglicht werden.

Diese Neujustierung ist eine der herausfordernden Aufgaben der nächsten Jahre, da die höchste Priorität in den kommenden Jahren vordringlich auf der Erschließung bisher unerschlossener neuer Stadtquartiere liegt.

Gleichzeitig soll in den kommenden Jahren das Angebotsniveau im ÖPNV weitgehend aufrechterhalten und damit für Verlässlichkeit, Planbarkeit und Stabilität im täglichen Betrieb gesorgt werden. Sollte an einer Stelle im Netz ein höherer Leistungsbedarf entstehen, müsste dieser an anderer Stelle ausgeglichen werden. Es wird sich daher auf die notwendigen Anbindungen und Verdichtungen in den Bereichen von neuen Wohngebieten, Siedlungsbereichen mit hohem Anteil an nachfragerrelevanten Wohnbaunachverdichtungen sowie Schulstandorten fokussiert.

Zwischen dem Aufgabeträger und der BVG finden regelmäßig Abstimmungen zur Beurteilung des Angebots statt. Im Rahmen dieser Abstimmungen erfolgt die Analyse und bei Bedarf die Überarbeitung des Angebots.

Die Bestellung von neuen Verkehrsleistungen im städtischen ÖPNV (BVG-Verkehre) sind in den kommenden Jahren bis 2030 sowohl von der Leistungsfähigkeit der BVG als auch von Finanzierungsmitteln des Landes abhängig. Derzeit sind die Finanzierungsmittel für den Doppelhaushalt 2026/27 festgelegt. Die Aufstellung des Doppelhaushalts 2028/29 steht noch aus und daher können zu den weiteren Finanzmitteln noch keine Aussagen getroffen werden.

Eine Finanzierungslücke kann daher derzeit nicht beziffert werden.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Überprüfungen werden regelmäßig (mind. 1x jährlich) anhand von aggregierten Zähldaten vorgenommen. Grundlage bilden dabei die Auslastungsdaten des Regelfahrplans. Das derzeitige Angebot auf der Linie 143 ist nachfragegerecht. Die Linie 143 hat im ÖPNV-Netz nur eine untergeordnete Erschließungsfunktion und liegt nicht im Focus potenzieller Taktverdichtungen.

Nach einer Konsolidierungsphase werden die Kapazitäten bedarfsgerecht überprüft und gegebenenfalls weiterentwickelt, um auf veränderte Nachfrage flexibel reagieren zu können.“

Frage 6:

Ressourcenbedarf: Fahrzeuge und Personal

Falls eine Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt (ganztägig oder in definierten Zeitfenstern) umgesetzt würde:

- a) Wie viele zusätzliche Fahrzeuge (Umläufe) wären dafür erforderlich?
- b) Wie viele zusätzliche Fahrpersonaleinsatzstunden bzw. Stellenäquivalente würden daraus voraussichtlich resultieren?
- c) Welche Betriebsreserve (Fahrzeuge/Personal) wäre realistisch nötig, um die Zuverlässigkeit tatsächlich zu erhöhen?

Antwort zu 6:

Hierzu teilt die BVG mit:

„Das derzeitige Angebot auf der Linie 143 ist nachfragegerecht. Die Linie 143 hat im ÖPNV-Netz nur eine untergeordnete Erschließungsfunktion und liegt nicht im Focus potenzieller Taktverdichtungen.

Betriebsreserven werden bei der BVG systemweit und nicht linienbezogen geplant und vorgehalten. Ziel ist es, auch bei kurzfristigen Störungen einen stabilen Betrieb sicherzustellen.

Der Fokus liegt daher nicht auf einem zusätzlichen Aufbau von Reserven, sondern auf der Sicherung und Verstetigung des erreichten stabilen Betriebs.“

Frage 8:

Fahrgastnachfrage und Erhebungen

Wurden auf der Linie 143 seit 2023 Fahrgastzählungen/Lastmessungen durchgeführt (automatisch oder manuell)?

Wenn ja: bitte zentrale Ergebnisse nennen (Nachfrage nach Tageszeit, stärkste Abschnitte).

Wenn nein: ob und wann eine Erhebung geplant ist – und wie die Ergebnisse in die Angebotsplanung einfließen.

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

Linie	Jahr	Zeitraum	Richtung	Abschnitt	Besetzung	Spitzenstunde
143	2025	November Schule*	HIN	Reichsstr./Kastanienallee - U Theodor-Heuss-Platz West	124	7 - 8 Uhr
		November Schule*	RÜCK	U Theodor-Heuss-Platz - Reichsstr./Kastanienallee	107	15 16 Uhr

\*Die Zählungen stammen von Schultagen (Mo-Fr) in dem jeweilig benannten Monat.

Frage 9:

Konkrete Maßnahmen zur Stabilisierung (kurzfristig)

Welche kurzfristigen Maßnahmen wurden oder werden auf der Linie 143 umgesetzt, um die Pünktlichkeit und Angebotsstabilität zu verbessern (z. B. Anpassung Fahrzeiten, Wende-/Pausenregelungen, Ampelpriorisierung, Baustellenkoordination, Haltestellenmanagement)?

Antwort zu 9:

Der Großteil der benannten Maßnahmen sind nicht kurzfristig umsetzbar, weil sie mit Abstimmungs-, Planungs- und Vorlaufaufwand verbunden sind.

Im Linienvverlauf der Linie 143 besteht nach derzeitigem Stand an 15 % der Lichtsignalanlagen (LSA) eine ÖV-Priorisierung. Durch die Umsetzung der geplanten weiteren Projekte zur ÖV-Priorisierung würde der Anteil der ÖV-beeinflussten LSA auf 35 % steigen, deren Finanzierung aber derzeit noch nicht gesichert ist.

Mit der Strategie „Stabilität vor Wachstum“ ist die BVG bestrebt die fahrtbedingten Ausfälle zu reduzieren.

Zu den Anpassungen der Fahrzeiten und Wende-/Pausenregelungen, die in der Zuständigkeit der BVG liegen, wurden von der BVG keine Zuarbeiten übermittelt. Dem Aufgabenträger liegen dazu keine Informationen vor.

Berlin, den 18.05.2026

In Vertretung

Arne Herz  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt