

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

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

zum Thema:

Billig unterwegs – aber auch sicher? Ausländische Fernbusse in Berlin auf dem Prüfstand

und **Antwort** vom 10. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. August 2026)

Senatsverwaltung für Inneres und Sport

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über
Senatskanzlei - G Sen –

Antwort

Auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26724

vom 20. Juli 2026

über Billig unterwegs – aber auch sicher? Ausländische Fernbusse in Berlin auf dem Prüfstand

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Zahlreiche unter der Marke FlixBus eingesetzte Fernbusse sind im Ausland zugelassen. Sie unterliegen grundsätzlich nicht der deutschen Haupt- und Sicherheitsprüfung, sondern den Vorschriften ihres Zulassungsstaates. Gleichzeitig dokumentieren Presseberichte einzelne Fahrzeugbrände, Reifenprobleme und technische Defekte. Der TÜV-Report Omnibus 2026 zeigt zudem einen deutlichen Anstieg erheblicher und gefährlicher Mängel bei den in Deutschland untersuchten Bussen. Ein ausländisches Kennzeichen ist kein Sicherheitsmangel, fehlende Kontrolle wäre jedoch einer.

1. Wie viele Fern- und Reisebusse wurden seit 2022 durch die Polizei Berlin oder andere Berliner Behörden kontrolliert, und wie verteilen sich diese Kontrollen nach Jahr, Kontrollort sowie deutscher und ausländischer Zulassung?

Zu 1.:

Eine statistische Differenzierung nach Fern- oder Reisebussen im Zusammenhang mit Kontrollen durch die Polizei Berlin erfolgt nicht. Stattdessen werden diese als Kraftomnibus erfasst.

Daten zum Kontrollort sind im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Die Anzahl der von der Polizei Berlin im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 30. Juni 2026 kontrollierten Kraftomnibusse ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Zulassungsbereich	Anzahl				
	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 30.06.)
Zulassung Deutschland	326	451	347	315	143
Zulassung außerhalb Deutschlands	17	92	66	28	8
gesamt	343	543	413	343	151

Quelle: interne Datenerhebung Polizeidirektion Einsatz/Verkehr (Dir E/V), Abteilung (Abt.) Verkehr (V), Stand: 31. Juli 2026

2. Welche technischen Mängel wurden dabei festgestellt? Bitte insbesondere nach Bremsen, Lenkung, Reifen und Radlagern, Beleuchtung, Fahrwerk, Türen und Brandschutzeinrichtungen sowie nach Schwere der Mängel aufschlüsseln.

Zu 2.:

Die Ausprägung der an den Kraftomnibussen festgestellten Mängel ist im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Die Anzahl der im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 30. Juni 2026 festgestellten Mängel ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Mängelgruppen	Anzahl				
	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 30.06.)
Identifizierung des Fahrzeugs	6	4	0	0	0
Bremsanlage	19	15	6	10	8
Lenkanlage	4	10	6	8	2
Sichtbarkeit	5	4	6	7	4
Beleuchtungseinrichtungen und Elektrik	7	24	23	40	12
Achsen, Räder, Reifen und Aufhängung	15	9	3	8	4
Fahrgestell und daran befestigte Teile	16	8	2	3	1
sonstige Ausstattung einschließlich Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer	8	17	20	16	5
Umweltbelastung durch Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl	25	18	20	28	9
zusätzliche Kontrollen der Fahrzeugklassen M2/M3	2	10	30	34	2
Ladungssicherung	1	0	0	0	0
gesamt	108	119	116	154	47

Quelle: interne Datenerhebung Dir E/V, Abt. V, Stand: 31. Juli 2026

3. In wie vielen Fällen wurden die Weiterfahrt untersagt, Fahrzeuge stillgelegt, Bußgelder oder Sicherheitsleistungen erhoben beziehungsweise Ersatzbusse angefordert?

Zu 3.:

Die in der Beantwortung zur Frage 3 angegebenen Daten wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse (DWH) BOWI21 entnommen. Da DWH BOWI21 stets den monatsaktuellen Stand der im Quellsystem

erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen.

Die Anzahl der durch die Polizei Berlin im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 30. Juni 2026 angeordneten Untersagungen der Weiterfahrt bei Kraftomnibussen ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Untersagungen der Weiterfahrt	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 30.06.)
gesamt	25	35	32	24	2

Quelle: interne Datenerhebung Dir E/V, Abt. V, Stand: 31. Juli 2026

Die Anzahl der angeordneten Sicherheitsleistungen bei Kraftomnibussen aufgrund von technischen Mängeln im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Mai 2026 ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

angeordnete Sicherheitsleistungen	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 31.05.)
gesamt	3	2	0	1	0

Quelle: DWH BOWI21, Stand: 31. Juli 2026

Bußgelder im Sinne der Fragestellung sind im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Die Anforderung von Ersatzfahrzeugen liegt ausschließlich in der Zuständigkeit des verantwortlichen Adressaten der Untersagung der Weiterfahrt. Dem Senat liegen daher keine Erkenntnisse zur Anforderung von Ersatzbussen vor.

Erkenntnisse zu Außerbetriebsetzungen von Kraftomnibussen liegen dem Senat nicht vor.

4. Wie werden bei ausländisch zugelassenen Fernbussen die Gültigkeit und Echtheit der technischen Prüfnachweise kontrolliert, und welche Möglichkeiten zum elektronischen Datenaustausch mit den jeweiligen Zulassungsstaaten bestehen?

Zu 4.:

Der Polizei Berlin stehen keine technischen Zugänge zur Verfügung, um außerhalb von Deutschland zugelassene Kraftomnibusse hinsichtlich eventueller Prüfunterlagen zu überprüfen oder zu verifizieren.

Weitere Erkenntnisse liegen dem Senat nicht vor.

5. Wie viele Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fernbussen ereigneten sich seit 2022 in Berlin, welche Unfallfolgen und Ursachen wurden festgestellt und in wie vielen Fällen waren technische Mängel oder unter der Marke FlixBus eingesetzte Fahrzeuge beteiligt?

Zu 5.:

Die in der Beantwortung zur Frage 5 angegebenen Daten wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VklB) entnommen. Da DWH VklB stets den tagesaktuellen Stand der im Quellsystem erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen.

Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) im Zusammenhang mit Kraftomnibussen, aufgeschlüsselt nach Unfallkategorie, im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Mai 2026 ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

VU-Kategorie	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 31.05.)
Unfall mit Getöteten	0	0	0	0	0
Unfall mit Schwerverletzten	4	3	3	2	0
Unfall mit Leichtverletzten	16	23	20	16	8
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	1	1	0	3	1
alle übrigen VU	453	484	486	438	163
sonstiger Unfall unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	1	1	0	1
gesamt	474	512	510	459	173

Quelle: DWH VklB, Stand: 31. Juli 2026

Die Anzahl der im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Mai 2026 polizeilich registrierten VU im Zusammenhang mit Kraftomnibussen, aufgeschlüsselt nach Unfallursachen, ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

VU-Ursachen	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 31.05.)
ungenügender Sicherheitsabstand	220	221	189	170	68
Fehler beim Abbiegen nach rechts	70	74	71	53	26
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	52	56	61	65	21
Fehler beim Abbiegen nach links	55	50	55	64	14
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	36	46	43	46	13
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	29	42	48	34	18
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	22	18	20	25	6

andere Fehler beim Fahrzeugführenden	6	9	8	5	3
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	5	4	5	0	1
Nichtbeachten der vorfahrregelnden Verkehrszeichen	1	3	3	1	1
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden beim Abbiegen	2	3	2	0	0
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden an Fußgängerfurten	1	3	2	0	0
verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen	0	2	1	0	0
Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen	1	1	0	0	1
Nichtbeachten der Regel "Rechts vor Links"	2	0	0	1	0
Benutzung der Fahrbahn entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung in anderen Fällen	0	1	1	0	0
Verkehrswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile	0	0	1	1	0
unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehöriteile	1	0	1	0	0
Geschwindigkeit in anderen Fällen	1	1	0	0	0
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	0	0	1	1	0
unzulässiges Rechtsüberholen	0	0	1	0	0
unzulässiges Halten oder Parken	0	0	1	0	0
starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund	0	1	0	0	0
Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf Autobahnen oder Kraftfahrtstraßen	1	0	0	0	0
gesamt	505	535	514	466	172

Quelle: DWH VklB, Stand: 31. Juli 2026

Es wurden keine Verkehrsunfälle mit Kraftomnibussen registriert, bei denen technische Mängel als Unfallursachen festgestellt wurden.

Eine gesonderte Erfassung von Fahrzeughalterdaten erfolgt nicht.

6. Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus den bisherigen Kontrollergebnissen, und welche verstärkten Schwerpunktkontrollen sind insbesondere am Zentralen Omnibusbahnhof und den weiteren Berliner Fernbushaltestellen vorgesehen?

Zu 6.:

Nach dem bisherigen Erkenntnisstand liegen keine Anhaltspunkte für strukturelle oder flächendeckende Verstöße im gewerblichen Reiseverkehr vor, die eine Intensivierung der bestehenden Verkehrsüberwachungsmaßnahmen erfordern.

Die Polizei Berlin wird auch künftig lage- und erkenntnisorientierte Kontrollen des gewerblichen Reiseverkehrs durchführen. Hierbei werden insbesondere verkehrssicherheitsrelevante Aspekte, wie die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, technische Fahrzeugmängel, die Verkehrstüchtigkeit der Fahrzeugführenden sowie die Einhaltung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften überprüft. Auch werden weiterhin lageorientiert Verkehrsüberwachungsmaßnahmen an den zentralen Fernbusstandorten sowie an weiteren verkehrlich relevanten Örtlichkeiten im Berliner Stadtgebiet unverändert fortgeführt.

Berlin, den 10. August 2026

In Vertretung

Christian Hochgrebe

Senatsverwaltung für Inneres und Sport