



Ausschussdrucksache 21(20)86
Ausschuss für Tourismus

37. Sitzung am 07.10.2026

Öffentliche Anhörung

Stellungnahme zum Thema

„Bustouristik“

Prof. Dr. Kai Nagel

Professor für Verkehrsplanung und
Verkehrstelematik Technische Universität Berlin

Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages am 7. Oktober 2026 zum Thema „Bustouristik“

Prof. Dr. Kai Nagel, Ricardo Ewert

Technische Universität Berlin, Fachgebiet für Verkehrssystemplanung und Verkehrstelematik

Zusammenfassung

Folgende Punkte ergeben sich aus einer teilweise simulationsbasierten Studie zum Bustourismus in Berlin:

1. Eine Zusammenfassung der bisherigen Parkmöglichkeiten auf vier außerhalb der Innenstadt liegende Großparkplätze führt zu erheblich mehr Leerfahrten mit entsprechenden Nachteilen bzgl. Verkehr und Schadstoffen. Nur ein differenziertes Konzept mit Ausstiegspunkten (max. 30 min Haltedauer), Kurzzeitparkplätzen (bis 2 Stunden) im Innenstadtbereich sowie ergänzenden Langzeitparkplätzen im Außenbereich vermeidet diese Nachteile.
2. In Berlin finden Bushalte zum Ein- und Ausstieg weitgehend auf der Fahrbahn statt. Für eine Abschaffung dieses Vorgehens ist die explizite Ausweisung von Haltepunkten nötig; dafür müssten die bisherigen Flächenkapazitäten im Innenstadtbereich ungefähr verdoppelt werden.
3. Digitalisierung im Sinne von Belegungsanzeigen oder sogar Reservierungsmöglichkeiten helfen, können aber zu geringe Flächen nicht kompensieren.
4. Bei der Planung eines Halte- und Parksystems sollten elektrische Lademöglichkeiten mitgedacht werden.

Daraus ergeben sich folgende Handlungsoptionen, die unserem Verständnis nach auf Bundesebene durchführbar wären:

Kommunale Reisebuskonzepte fördern: Modellprojekte sollten die Bestandsaufnahme, ein Netz aus Haltepunkten, Kurzzeit- und Dauerparkplätzen, barrierearme Wege sowie eine belastbare Kapazitätsplanung verbinden.

Digitale Standards schaffen: Belegungsdaten, Reservierung, Bezahlung und Ladeinformationen sollten über einheitliche Schnittstellen verfügbar sein. So können Betreiber grenzüberschreitend mit einem verlässlichen System arbeiten.

Antriebswende planbar finanzieren: Förderung sollte neben Fahrzeugen auch Depotladen, öffentlich zugängliche Ladepunkte an touristischen Zielen, Netzanschlüsse und intelligentes Lastmanagement umfassen. Kleine und mittlere Busunternehmen benötigen verlässliche mehrjährige Rahmenbedingungen.

Reisebusse in der Ladeplanung ausdrücklich berücksichtigen: Bei der Umsetzung der AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) und beim Aufbau des Lkw-Ladenetzes sind coachgerechte Zufahrten, Abmessungen, Ruhe- und Standzeiten sowie Reservierungsmöglichkeiten mitzudenken.

Wirkungen messen und Konzepte fortschreiben: Städte sollten Belegung, Suchverkehr, Regelverstöße, Fußwege und Ladebedarf laufend erfassen. Die Daten ermöglichen es, Kapazitäten anzupassen und pauschale Zufahrtsverbote zu vermeiden.

Ausführungen

Lage der Bustouristik

Die Bustouristik erfüllt mehrere Funktionen zugleich. Sie ermöglicht bezahlbare Gruppenreisen, erschließt Ziele abseits des Schienennetzes und bietet eine durchgehende Reisekette ohne häufige Umstiege. Das ist insbesondere für ältere Menschen, Schulklassen und Gäste mit Mobilitätseinschränkungen relevant. Zugleich ist der Reisebus bei hoher Auslastung hinsichtlich der CO₂-Emissionen pro Personenkilometer grundsätzlich günstig einzuordnen. Seine Umweltwirkung verschlechtert sich jedoch, wenn am Ziel lange Leerfahrten, Parksuchverkehr oder Standzeiten mit laufendem Motor entstehen.

Die Nachfrage im Gelegenheitsverkehr und in der Bustouristik ist nach der bdo-Konjunkturumfrage 2025/2026 insgesamt stabil. Zugleich stehen viele Unternehmen aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Situation wirtschaftlich unter Druck. Klimaschutz- und Stadtverträglichkeitsanforderungen müssen deshalb planbar, betrieblich umsetzbar und finanzierbar ausgestaltet werden (bdo-Konjunkturumfrage 2025/2026, 2025).

Städtische Herausforderungen und Befunde aus Berlin

Unser Abschlussbericht zur Berliner Reisebusstrategie (Ewert et al., 2023, 2025) untersucht den innerstädtischen Teil touristischer Bustouren mit Ein- und Ausstiegen. Er verbindet Workshops mit der Branche, Befragungen, Beobachtungen an stark frequentierten Orten und eine agentenbasierte Verkehrssimulation. Die Ergebnisse sind als Vergleich unterschiedlicher Systemlösungen zu verstehen, nicht als punktgenaue Prognose für einzelne Stellplätze oder das Jahr 2026 (Ewert, 2023).

Die Untersuchung bestätigt, dass ein relevanter Teil der innerstädtischen Fahrleistung durch Leerfahrten und die Suche nach geeigneten Parkplätzen entsteht. Häufig werden angesteuerte Flächen bereits belegt vorgefunden oder es steht für die vorgesehene Aufenthaltsdauer keine geeignete Fläche zur Verfügung. Verlässliche Belegungsinformationen und ausreichende Kapazitäten sind daher keine Komfortfrage, sondern Voraussetzung für einen geordneten Betrieb, der auch gewährleistet, dass mögliche Gefahren durch Parken/Ein/Ausstieg in der zweiten Reihe abgebaut werden.

Differenziertes Parkkonzept

Die Simulation zeigt, dass eine ausschließliche Verlagerung auf vier Großparkplätze außerhalb der Innenstadt die parkbezogene Fahrleistung um rund 40 Prozent, die gesamte Fahrleistung um rund 17 Prozent und die CO₂-Emissionen um rund 15 Prozent erhöht(!). Sinnvoller ist ein differenzierter Ansatz mit Ausstiegspunkten mit maximal 30 min Haltedauer, Kurzzeitparkplätzen von höchstens zwei Stunden in der Innenstadt und Parkplätze für längere Parkvorgänge in äußeren Stadtbereichen.

Haltepunkte für den Fahrgastwechsel

Eine weitere Herausforderung betrifft die Haltepunkte für den Fahrgastwechsel (im Folgenden: Haltepunkte). In Berlin erfolgt der Ein- und Ausstieg derzeit häufig durch Halten auf der Fahrbahn. Die Simulation zeigt, dass ein Verbot davon ohne zusätzliche und zeitlich klar begrenzte Haltepunkte die Vorgänge lediglich auf bestehende Busparkplätze verlagert und dort erhebliche Wartezeiten erzeugt. Erst im Szenario mit verdoppeltem Halte- und Parkplatzangebot sinkt die durchschnittliche Wartezeit vor Haltepunkten auf rund zwei Minuten je Tour.

Zugleich darf Regulierung die Anforderungen der Fahrgäste nicht ausblenden. Die Simulation zeigt, dass ein verpflichtender Ein- und Ausstieg ausschließlich an den heute vorhandenen Busparkplätzen die durchschnittliche Entfernung zum Ziel von rund 60 auf rund 660 Meter erhöht; in Berlin-Mitte steigt sie von rund 40 auf rund 470 Meter. Das ist besonders für ältere oder mobilitätseingeschränkte Gäste problematisch. Nah gelegene und barrierearm erreichbare Haltepunkte müssen deshalb Bestandteil jedes Reisebuskonzepts sein.

Die Simulation zeigt zugleich, dass die Verdopplung des Halte- und Parkplatzangebots in Verbindung mit einem Reservierungssystem gegenüber der aktuellen Situation die Leerfahrten um knapp 60 Prozent sowie die gesamte Fahrleistung und die CO₂-Emissionen um jeweils rund 14 Prozent reduziert. Der wichtigste Nutzen liegt dennoch nicht in einer grundlegenden Verringerung des Verkehrs, sondern in einem planbaren, sicheren und regelkonformen Fahrgastwechsel.

Digitalisierung

Digitalisierung ergänzt diese Infrastruktur, ersetzt sie aber nicht. Die Simulation zeigt, dass bereits verlässliche Belegungsinformationen mehr als 90 Prozent der erfolglosen Anfahrten zu belegten Parkplätzen vermeiden können, die ein vollständiges Reservierungssystem dann vollständig vermeidet. Eine Reservierung erhöht die Planungssicherheit zusätzlich; beide Instrumente setzen jedoch ausreichende Halte- und Parkplatzkapazitäten voraus.

Simulation

Die Simulationsergebnisse beziehen sich auf Berlin und sind als Vergleich von Systemlösungen zu verstehen. Strukturell lassen sie sich auf andere Orte übertragen, in denen Ein- und Ausstieg bislang häufig durch Halten auf der Fahrbahn erfolgen. An anderen Standorten gibt es vielleicht andere Herausforderungen; diese müssten durch eine andere Simulation oder durch entsprechendes Expertenwissen adressiert werden.

Elektromobilität im Reisebusverkehr

Für batterieelektrische Reisebusse ist nicht allein die Zahl der Ladepunkte entscheidend. Ladeleistung, Zufahrt, Fahrzeuglänge, Wenderadien, Standdauer, Reservierbarkeit und Netzanschluss müssen zusammenpassen. Die europäische AFIR-Verordnung (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) setzt Mindestziele für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge entlang des TEN-V-Netzes und an städtischen Knoten. Diese allgemeine Infrastruktur muss jedoch so geplant werden, dass sie auch von Reisebussen tatsächlich genutzt werden kann (Europäische Union 2023).

Die Parkflächenkategorien im städtischen Raum geben dafür eine geeignete Struktur vor. An Haltepunkten sind Ladepunkte wegen der kurzen Standzeit meist nicht sinnvoll. Kurzzeitparkplätze können ausgewählte Schnellladepunkte erhalten, insbesondere für Tagesreisebusse mit längerer An- und Abreise. Auf Dauerparkplätzen ist eine größere Zahl leistungsgesteuerter Ladepunkte zweckmäßig. Ein digitales System sollte Stellplatz, Ladepunkt und geplante Abfahrtszeit gemeinsam verwalten, damit das Lastmanagement den erforderlichen Ladezustand rechtzeitig bereitstellen kann.

Empfehlungen an den Bund

Kommunale Reisebuskonzepte fördern: Modellprojekte sollten die Bestandsaufnahme, ein Netz aus Haltepunkten, Kurzzeit- und Dauerparkplätzen, barrierearme Wege sowie eine belastbare Kapazitätsplanung verbinden.

Digitale Standards schaffen: Belegungsdaten, Reservierung, Bezahlung und Ladeinformationen sollten über einheitliche Schnittstellen verfügbar sein. So können Betreiber grenzüberschreitend mit einem verlässlichen System arbeiten.

Antriebswende planbar finanzieren: Förderung sollte neben Fahrzeugen auch Depotladen, öffentlich zugängliche Ladepunkte an touristischen Zielen, Netzanschlüsse und intelligentes Lastmanagement umfassen. Kleine und mittlere Busunternehmen benötigen verlässliche mehrjährige Rahmenbedingungen.

Reisebusse in der Ladeplanung ausdrücklich berücksichtigen: Bei der Umsetzung der AFIR und beim Aufbau des Lkw-Ladenetzes sind coachgerechte Zufahrten, Abmessungen, Ruhe- und Standzeiten sowie Reservierungsmöglichkeiten mitzudenken.

Wirkungen messen und Konzepte fortschreiben: Städte sollten Belegung, Suchverkehr, Regelverstöße, Fußwege und Ladebedarf laufend erfassen. Die Daten ermöglichen es, Kapazitäten anzupassen und pauschale Zufahrtsverbote zu vermeiden.

Referenzen

- bdo-Konjunkturumfrage 2025/2026*. (2025). Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V.
https://www.bdo.org/application/files/2017/7254/8047/bdo-Konjunkturumfrage_2025_2026.pdf
- Ewert, R. (2023). *Szenario-Übersicht BENE Reisebustrategy*. <https://vsp.berlin/bene>
- Ewert, R., Anil Can Dizdar, M., Nagel, K., & Richter, T. (2025). Tour bus traffic management: Enhancing sustainability and reducing conflicts in urban areas. *Transportation Research Procedia*, 86, 524–531. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2025.04.066>
- Ewert, R., Dizdar, M. A. C., Nagel, K., & Richter, T. (2023). *Entwicklung und Untersuchung verschiedener Maßnahmen zur Strukturierung des Berliner Reisebusverkehrs mithilfe einer agentenbasierten Verkehrssimulation*. <https://doi.org/10.14279/depositonce-19698>

Hinweis zur Textbearbeitung: Teile dieses Textes wurden mit Unterstützung von OpenAI Codex formuliert und redaktionell überarbeitet. Codex hat insbesondere die bereitgestellten Fachquellen ausgewertet, quantitative Simulationsergebnisse zusammengeführt und Formulierungsvorschläge erstellt. Die fachliche Prüfung, Auswahl und Freigabe der Inhalte erfolgten durch die Autoren.