bdo | DIEBUSUNTERNEHMEN

Stellungnahme

Anhörung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages zum Thema „Bustouristik“

Bustourismus stärken – Verkehrswende ermöglichen, Transformation gestalten und Destinationen busfreundlich entwickeln

Kurzfassung

Der Bustourismus ist ein wichtiger Bestandteil des deutschen Tourismus und zugleich Teil nachhaltiger, gemeinschaftlicher und inklusiver Mobilität. Reisebusse verbinden Städte und ländliche Räume, erschließen touristische Ziele unabhängig von einem Schienenanschluss und ermöglichen breiten Bevölkerungsschichten bezahlbares Reisen.

Die aktuelle Geschäftslage vieler Unternehmen ist zwar stabil, das Verkehrsaufkommen des Gelegenheitsverkehrs liegt jedoch weiterhin deutlich unter dem Niveau vor der Corona-Pandemie. Nach der aktuellen Mittelfristprognose des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM) erreicht der Gelegenheitsverkehr auch bis 2029 nicht wieder das Fahrgastniveau von 2019. Gleichzeitig belasten steigende Betriebskosten, Fach- und Fahrpersonalmangel, Bürokratie sowie die notwendigen Investitionen in die Transformation die überwiegend mittelständisch geprägten Unternehmen.

Die Verkehrswende gelingt aber nur mit dem Bus. Politisches Ziel muss sein, mehr Menschen für gemeinschaftliche Mobilität zu gewinnen. Dafür braucht der Reisebus faire Wettbewerbsbedingungen, verlässliche Rahmenbedingungen für die Transformation zu emissionsfreien Antrieben und eine Infrastruktur, die Reisebusse von Anfang an mitdenkt.

Dies gilt auch für touristische Destinationen. Reisebusverkehr und Stadtverträglichkeit sind kein Gegensatz. Mit geeigneten Halte- und Parkmöglichkeiten, intelligenter Verkehrslenkung, digitalen Informationen und künftig auch geeigneter Ladeinfrastruktur lässt sich Reisebusverkehr effizient und stadtverträglich organisieren. Mit dem Wettbewerb „Top Bus Destination – Busfreundlichste Reiseziele Deutschlands“ macht der bdo sichtbar, wo dies bereits gelingt.

Unsere Kernanliegen

Bustourismus als Bestandteil der Verkehrswende anerkennen. Die Verkehrswende darf sich nicht auf Schiene, ÖPNV und Individualverkehr verengen. Auch der Reisebus ermöglicht klimafreundliche gemeinschaftliche Mobilität und muss in Tourismus-, Verkehrs- und Klimapolitik entsprechend berücksichtigt werden.

Faire und mittelstandsfreundliche Wettbewerbsbedingungen schaffen. Zusätzliche Kosten und bürokratische Belastungen müssen vermieden werden. Um bestehende Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern abzubauen, sollte der ermäßigte Umsatzsteuersatz auch für den Reise- und Fernlinienbusverkehr gelten. Überholte Nachweispflichten wie das Fahrtenblatt im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr sollten abgeschafft und die A1-Bescheinigung praxistauglich gestaltet werden.

Transformation zur E-Mobilität praktisch ermöglichen. Die Anschaffung emissionsfreier Reisebusse muss wirtschaftlich darstellbar sein. Gleichzeitig muss eine leistungsfähige und für Reisebusse tatsächlich nutzbare Ladeinfrastruktur an touristischen Destinationen, ZOBs, wichtigen Verkehrsknoten und entlang des Fernstraßennetzes entstehen.

Reisebusse in Städten und Destinationen intelligent integrieren statt verdrängen. Bund, Länder, Kommunen und Tourismusorganisationen sollten die Anforderungen des Reisebusverkehrs systematisch in Verkehrs-, Tourismus- und Destinationskonzepten berücksichtigen. Dazu gehören geeignete Halte-, Ein- und Ausstiegs- sowie Parkmöglichkeiten, Sanitärinfrastruktur für das Fahrpersonal und digitale Informationen. Busfreundlichkeit sollte als Qualitätsmerkmal touristischer Destinationen verstanden werden.

1. Busreisen bedienen ein eigenständiges touristisches Marktsegment

Busreisen sind innerhalb des deutschen Reisemarktes ein eigenständiges Angebot mit einem klaren Nachfrageprofil. Während der touristische Gesamtmarkt von individuell organisierten Reisen geprägt ist, zeichnet sich die Busreise besonders durch ihren hohen Organisationsgrad aus. Nach der vom Deutschen Institut für Tourismusforschung gemeinsam mit bdo und KRAVAG erstellten Untersuchung zur Busreisenachfrage wurden 2020 73 Prozent der Busurlaubsreisen ab fünf Tagen als Pauschal- oder Bausteinreise gebucht; im Gesamtmarkt waren es lediglich 32 Prozent. Auch die Reiseformen unterscheiden sich: Rundreisen, Städte-, Kultur- und Sightseeingreisen spielen im Bustourismus überdurchschnittlich häufig eine Rolle. Der Bus ist damit nicht lediglich ein Verkehrsmittel zum Urlaubsort, sondern vielfach Bestandteil eines touristischen Gesamtprodukts aus Beförderung, Unterkunft, Programm und gemeinschaftlichem Reiseerlebnis. Was oft vergessen wird: Auch Fernbusfahrten werden zum überwiegenden Teil aus touristischen Gründen unternommen. Er ist damit untrennbarer Teil des Gesamtsystems „Bustourismus“. Wenn von Reisebussen gesprochen wird, ist immer auch der Fernbus gemeint.

Der Reisebus verbindet Mobilität und Tourismus auf besondere Weise. Anders als Verkehrsmittel, die auf eine stationäre Infrastruktur angewiesen sind, kann er touristische Ziele unmittelbar erreichen und unterschiedliche Destinationen flexibel miteinander verbinden. Davon profitieren nicht nur Metropolen und klassische touristische Zentren. Gerade ländliche Räume, kleinere Städte, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie touristische Ziele ohne direkten Bahn- oder Flughafenanschluss können durch den Reisebus erschlossen werden. Hinzu kommt seine soziale Funktion. Busreisen ermöglichen gemeinschaftliches, inklusives und auch barrierefreies Reisen und sprechen insbesondere auch ältere Menschen und Reisende an, die Wert auf eine organisierte Reise und eine möglichst direkte Beförderung legen. Für viele Reisende ist der Bus zudem eine bezahlbare Alternative zu anderen Reiseformen.

Die Bustouristik behauptet sich in einem stark von anderen Verkehrsmitteln geprägten Reisemarkt. Nach der Reiseanalyse 2026 der FUR wurde der Bus 2025 bei 5 Prozent der Urlaubsreisen ab fünf Tagen als Hauptverkehrsmittel genutzt und erreicht damit den gleichen Anteil wie die Bahn. Deutlich vorn liegen weiterhin das Flugzeug mit 47 Prozent und der Pkw mit 40 Prozent. Der Anteil des Busses ist dabei seit 2023 konstant geblieben. Die Zahlen verdeutlichen, dass die Bustouristik zwar ein vergleichsweise kleines, aber stabiles Segment des Reisemarktes bedient.

2. Lage der Bustouristik

Wirtschaftliche Stabilisierung darf nicht mit vollständiger Erholung verwechselt werden

Die aktuelle bdo-Konjunkturumfrage 2025/2026 zeigt für Bustouristik und Gelegenheitsverkehr zunächst ein vergleichsweise stabiles Bild. 50 Prozent der befragten Unternehmen bewerten ihre Geschäftslage gegenüber dem Vorjahr als unverändert, 22 Prozent berichten von einer Verbesserung und 28 Prozent von einer Verschlechterung. Gleichzeitig beurteilen 40 Prozent ihre Gewinnentwicklung ungünstiger als im Vorjahr.

Diese betriebswirtschaftliche Einschätzung steht nicht im Widerspruch zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens, sie beschreibt aber etwas anderes. Die Umfrage bildet die aktuelle wirtschaftliche Lage der Unternehmen ab, die auch Ausdruck einer Marktbereinigung infolge der Pandemie ist. Die Verkehrsstatistik zeigt dagegen, wie sich Fahrgastaufkommen und Verkehrsleistung entwickeln. Hier ist der Gelegenheitsverkehr weiterhin weit vom Vorkrisenniveau entfernt. Nach der Gleitenden Mittelfristprognose Winter 2025/26 des BALM wurden 2019 im Gelegenheitsverkehr 77,2 Millionen Fahrgäste befördert. Für 2025 werden 46,3 Millionen Fahrgäste ausgewiesen. Damit liegt das Verkehrsaufkommen rund 40 Prozent unter dem Niveau des Jahres 2019.

Auch bei der Verkehrsleistung besteht weiterhin eine erhebliche Lücke. 2019 wurden im Gelegenheitsverkehr 16,7 Milliarden Personenkilometer erbracht; 2025 sind es 11,6 Milliarden. Das entspricht einem Abstand von rund 31 Prozent zum Vorkrisenniveau.

Besonders bemerkenswert ist der mittelfristige Ausblick: Für 2029 werden lediglich 45,7 Millionen Fahrgäste und 10,3 Milliarden Personenkilometer ausgewiesen. Danach würde der Gelegenheitsverkehr selbst zehn Jahre nach 2019 beim Fahrgastaufkommen noch rund 41 Prozent und bei der Verkehrsleistung rund 38 Prozent unter dem damaligen Niveau liegen.

Die Branche hat die Folgen der Corona-Pandemie beim Verkehrsaufkommen damit noch lange nicht überwunden.

Die Verkehrspolitik konzentriert sich derzeit vor allem auf die Stärkung der Bahn. Eine erfolgreiche Verkehrswende kann jedoch nicht allein auf der Schiene stattfinden. Deutschland verfügt über eine Vielzahl touristischer Ziele, Städte und ländlicher Regionen, die nicht oder nicht ausreichend direkt mit der Bahn erreichbar sind. Hier übernimmt der Bus eine Funktion, die andere Verkehrsträger nicht ohne Weiteres ersetzen können.

Wer mehr gemeinschaftliche Mobilität will, muss deshalb auch den Bus stärken.

Bus und Bahn sollten dabei nicht gegeneinander ausgespielt werden. Beide Verkehrsträger erfüllen unterschiedliche Funktionen und können sich ergänzen. Für eine erfolgreiche Verkehrswende braucht Deutschland deshalb ein leistungsfähiges Gesamtsystem aus Bahn, öffentlichem Personennahverkehr, Fern- und Reisebus sowie weiteren Mobilitätsangeboten.

3. Zentrale Herausforderungen für die Bustouristik

Steigende Kosten treffen auf einen preissensiblen Markt

Busunternehmen stehen unter erheblichem Kostendruck. Dies betrifft insbesondere Energie und Kraftstoffe, Personal, Fahrzeuge, Versicherungen, Wartung und weitere Betriebskosten. Wie akut diese Belastung ist, zeigt eine bdo-Branchenbefragung vom September 2026. Mehr als 90 Prozent der befragten Unternehmen der Bustouristik sind durch die aktuellen Kraftstoffpreise stark oder sehr stark belastet. Da Reiseangebote häufig mit erheblichem zeitlichem Vorlauf kalkuliert und verkauft werden, lassen sich die Mehrkosten kaum weitergeben. Bei bereits gebuchten oder angebotenen Reisen gelingt das 60 Prozent der Unternehmen überhaupt nicht und weiteren 37 Prozent nur teilweise. Gleichzeitig verzeichnen knapp 42 Prozent weniger Buchungen, gut ein Drittel beobachtet zudem, dass kurzfristiger gebucht wird. Diese Zahlen zeigen eindrucksvoll, dass die Politik jetzt schnell handeln muss. Die EU-Kommission hat einen Rahmen geschaffen. gezielt die Kraftstoffkosten für den gewerblichen Personenverkehr über den europäischen METSAF-Beihilferahmen zu senken. Langfristig hält der bdo an seiner Forderung nach einem Gewerbediesel fest. Denn von einer gezielten Entlastung der besonders betroffenen Branchen profitieren nicht nur die Unternehmen: Sie sichert den Menschen bezahlbare Mobilität gerade in Krisenzeiten.

Darüber hinaus sollte die bestehende Energiesteuerentlastung für den ÖPNV nach dem Auslaufen des befristeten Tankrabatts auf touristische Reisebusfahrten ausgeweitet werden. Für begünstigte ÖPNV-Fahrten können Unternehmen derzeit rund 5,4 Cent je Liter Diesel zurückerhalten; für Reisebusfahrten gilt dies bislang nicht. Ein einheitlicher Anspruch würde Unternehmen, die beide Verkehre betreiben, entlasten und die steuerliche Zuordnung ihres Kraftstoffverbrauchs vereinfachen. Da gemischte Busunternehmen häufig schwerpunktmäßig im ÖPNV tätig sind, beträfe die zusätzliche Erstattung nur ihren bislang nicht begünstigten Dieselverbrauch für Reisebusfahrten. Die Mehrkosten für den Bundeshaushalt dürften deshalb begrenzt sein. Erste Berechnungen gehen davon aus, dass sie pro Jahr deutlich

unter 20 Millionen Euro liegen. Zum Vergleich: Die Kosten für die Mehrwertsteuersenkung im Schienenpersonenfernverkehr liegen bei mindestens 500 Millionen Euro jährlich.

Bürokratie abbauen

Die Bustouristik ist zudem mit einer Vielzahl nationaler und europäischer Vorgaben konfrontiert. Bei grenzüberschreitenden Reisen kommen unterschiedliche administrative Anforderungen hinzu. Aus Sicht des bdo muss deshalb bei neuen Regelungen konsequent geprüft werden, ob Melde-, Dokumentations- und Nachweispflichten vereinfacht, digitalisiert oder harmonisiert werden können.

Gerade die überwiegend mittelständisch geprägte Bustouristik braucht spürbaren Bürokratieabbau. Ein konkreter Ansatzpunkt ist das **Fahrtenblatt im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr**: Nach geltendem EU-Recht muss es vor jeder Fahrt ausgefüllt und als Kontrollpapier im Fahrzeug mitgeführt werden; die Durchführungsregelungen sehen weiterhin Fahrtenblatthefte mit jeweils 25 Formularen in doppelter Ausfertigung vor. Aus Sicht der Branche sollte die Pflicht, ein papiergebundenes Fahrtenblatt mitzuführen, **entfallen und die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 entsprechend geändert werden**. Erforderliche Kontrollinformationen können heute zielgerichteter digital bereitgestellt werden. Bürokratieabbau muss bei solchen konkreten betrieblichen Pflichten ansetzen, damit Unternehmen ihre knappen personellen Ressourcen stärker für das eigentliche Reisegeschäft einsetzen können.

Auch die **A1-Bescheinigung** verursacht im grenzüberschreitenden Reisebusverkehr erheblichen administrativen Aufwand. Sie dient dem wichtigen Nachweis, welchem Sozialversicherungssystem Beschäftigte bei grenzüberschreitender Tätigkeit unterliegen; die geltenden EU-Regelungen führen jedoch insbesondere bei kurzfristigen und häufig wechselnden Auslandseinsätzen zu zusätzlicher Bürokratie. Die Problematik ist auch auf europäischer Ebene erkannt: Die im April 2026 erzielte vorläufige Einigung zur Überarbeitung der europäischen Sozialversicherungskoordinierung sieht Erleichterungen beim A1-Verfahren für Geschäftsreisen und bestimmte kurzzeitige Tätigkeiten vor. Für das mobile Fahrpersonal im Reisebusverkehr braucht es darüber hinaus eine **einfache, europaweit einheitliche und möglichst langfristig gültige Nachweislösung**, die wiederkehrende Fahrten in mehrere Mitgliedstaaten abdeckt und unnötige Einzelmeldungen vermeidet. Ziel muss sein, den Sozialversicherungsschutz eindeutig nachweisen zu können, ohne für den betrieblichen Alltag vermeidbare administrative Hürden zu schaffen.

Fahrpersonalmangel bekämpfen

Der Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal bleibt eine zentrale Herausforderung der gesamten Busbranche. Der bdo verweist seit längerem insbesondere auf Zeit- und Kostenaufwand beim Erwerb des Busführerscheins und der Berufskraftfahrerqualifikation. Für die Bustouristik kommt hinzu, dass Reisebusfahrerinnen und Reisebusfahrer besondere Anforderungen erfüllen: Sie begleiten Reisegruppen teilweise über mehrere Tage, bewegen Fahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr und sind zugleich wichtige Ansprechpersonen für die Gäste. Die Sicherung des Fahrpersonals ist damit nicht nur eine arbeitsmarktpolitische Frage, sondern eine Voraussetzung dafür, dass touristische Angebote überhaupt durchgeführt werden können.

Der Zugang zum Fahrberuf muss deshalb einfacher und günstiger werden. Der bdo setzt sich gemeinsam mit anderen Verkehrsverbänden dafür ein, den Erwerb der Fahrerlaubnis und der Berufskraftfahrerqualifikation stärker miteinander zu verzahnen, um den Zeit- und Kostenaufwand zu senken, ohne die fachlichen Anforderungen zu verringern.

Faire Wettbewerbsbedingungen für gemeinschaftliche Mobilität

Der Reisebus steht insbesondere auf längeren Strecken im unmittelbaren Wettbewerb mit Bahn und Flugzeug, wird umsatzsteuerlich jedoch deutlich anders behandelt. Während im

Schienenpersonenfernverkehr der ermäßigte Umsatzsteuersatz gilt, fällt im Reise- und Fernlinienbusverkehr regelmäßig der allgemeine Umsatzsteuersatz von 19 Prozent an. Besonders deutlich wir diese Ungleichbehandlung im Fernlinienverkehr, der weitgehend dieselben Städteverbindungen bedient wie die Bahn. Grenzüberschreitende Personenbeförderungen im Luftverkehr profitieren demgegenüber von besonderen umsatzsteuerlichen Regelungen, durch die auf internationale Flüge regelmäßig keine deutsche Umsatzsteuer auf den Flugpreis erhoben wird.

Diese unterschiedliche steuerliche Behandlung beeinträchtigt faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern. Verkehrspolitische Entscheidungen sollten deshalb stärker darauf ausgerichtet werden, bestehende steuerliche Wettbewerbsverzerrungen zwischen Bus, Bahn und Luftverkehr abzubauen. Aus Sicht des bdo sollte der ermäßigte Umsatzsteuersatz für den Gelegenheits- und Fernlinienverkehr mit Bussen gelten.

4. Komfortable Nachtbusse ermöglichen

In mehreren europäischen Ländern entstehen derzeit Nachtbusverbindungen mit komfortablen Liegesitzen. Sie ergänzen den Nachtzug, der oft nur schwer kostendeckend zu betreiben ist, als eigenwirtschaftliches Angebot. In Deutschland ist diese Entwicklung bislang nicht möglich, weil die Liegendbeförderung in Reisebussen pauschal untersagt ist. Damit wird nicht nur eine umwelt- und verkehrspolitische Chance vertan, es kann auch zu Wettbewerbsnachteilen für deutsche Busunternehmen führen. Während andere EU-Mitgliedstaaten wie Österreich, Frankreich und die Niederlande Liegendbeförderung unter bestimmten technischen bzw. genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen ermöglichen, bleibt ein entsprechendes Geschäftsmodell deutschen Unternehmen grundsätzlich verschlossen.

Nachtreisen sind kein Randthema der Bustouristik, sondern ermöglichen es, weiter entfernte Ziele ohne zusätzliche Übernachtung zu erreichen. Gerade im grenzüberschreitenden Reise- und Fernbusverkehr ist diese unterschiedliche Regulierung problematisch. Fahrzeugkonzepte, die in anderen Mitgliedstaaten grundsätzlich genehmigungsfähig sind, können in Deutschland nicht in gleicher Weise eingesetzt werden. Damit wird Innovation nicht aufgrund eines konkret festgestellten Sicherheitsdefizits begrenzt, sondern aufgrund eines pauschalen nationalen Verbots.

Die gerade im gesetzlichen Anhörverfahren befindliche Neuordnung des Fahrzeugrechts sollte deshalb genutzt werden, um einen technologieneutralen Genehmigungsweg zu schaffen. Entscheidend sollte sein, ob Fahrzeug und Liegesitze die erforderlichen Sicherheitsanforderungen erfüllen und für die Nutzung während der Fahrt genehmigt sind. So ließen sich Sicherheit, fairer Wettbewerb und die Entwicklung neuer Nachtbusangebote miteinander verbinden.

5. E-Mobilität: Transformation ermöglichen statt nur vorgeben

Der bdo unterstützt das Ziel, die Busverkehre schrittweise auf emissionsfreie Antriebe umzustellen. Für die Bustouristik unterscheidet sich die Ausgangslage jedoch wesentlich von derjenigen im städtischen Linienverkehr. Reisebusse legen lange Strecken zurück, fahren wechselnde Destinationen im In- und Ausland an und können nicht nach jedem Umlauf auf einen eigenen Betriebshof mit Ladeinfrastruktur zurückkehren. Die Elektrifizierung des Reisebusverkehrs ist deshalb in besonderem Maße auf Fahrzeuge mit ausreichender Reichweite sowie auf eine öffentlich zugängliche, leistungsfähige und räumlich geeignete Ladeinfrastruktur angewiesen. Wie groß die Lücke zwischen politischen Transformationszielen und der gegenwärtigen betrieblichen Realität noch ist, zeigt die Sonderabfrage zur Antriebswende im Rahmen der bdo-Konjunkturumfrage 2025/2026. **92 Prozent der befragten Unternehmen mit Schwerpunkt Bustouristik und Gelegenheitsverkehr sehen derzeit nicht die Voraussetzungen dafür erfüllt, Busse mit alternativen Antrieben wirtschaftlich zu betreiben. 88 Prozent sehen**

keine Möglichkeit, Dieselfahrzeuge innerhalb der kommenden fünf Jahre vollständig und gleichwertig zu ersetzen. Besonders deutlich ist die Einschätzung auf der Fahrzeugseite: 82 Prozent der Unternehmen geben an, dass derzeit passende Fahrzeuge am Markt fehlen.

Wie schätzen Sie grundsätzlich den Umstieg auf alternative Antriebe in der Bustouristik ein?

Der Umstieg wird überwiegend abwartend gesehen: 65 % verfolgen die Entwicklung, sehen aber aktuell keinen konkreten Handlungsbedarf; 22 % halten den Umstieg zwar für sinnvoll, werden jedoch ohne passende Ladeinfrastruktur nicht auf E-Mobilität setzen.

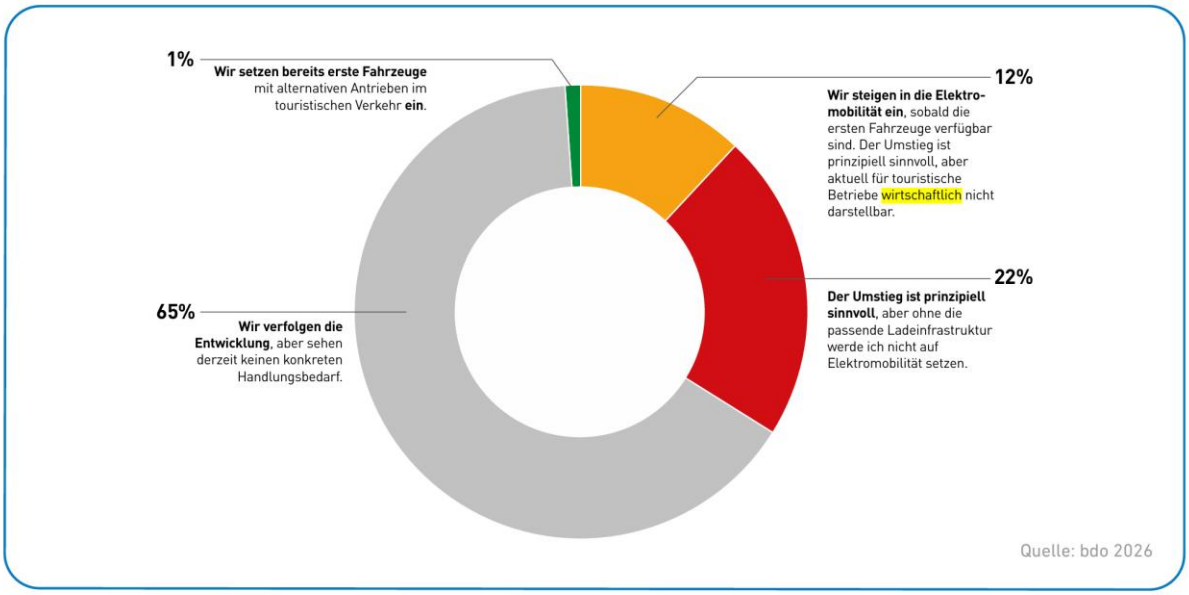

Abb. 9: bdo-Sonderabfrage –Stimmungsbild Bustouristik

Die Skepsis der Unternehmen richtet sich damit nicht gegen die Antriebswende als Ziel, sondern gegen die derzeitigen Voraussetzungen ihrer praktischen Umsetzung. Das zeigt sich auch in der Flottenplanung. 62 Prozent der Unternehmen machen eine Veränderung ihres Bestands an alternativ angetriebenen Bussen in den kommenden fünf Jahren von der Entwicklung der Rahmenbedingungen abhängig.

Neben der Fahrzeugverfügbarkeit ist die Lade- und Tankinfrastruktur die zentrale Hürde. 89 Prozent der Unternehmen in der Bustouristik verfügen über keine eigene Lade- oder Tankinfrastruktur, und **78 Prozent halten eine bessere Verfügbarkeit öffentlicher Lade- und Tankinfrastruktur für notwendig.** Diese Einschätzungen müssen bei der politischen Ausgestaltung der Antriebswende berücksichtigt werden. Vorgaben für emissionsfreie Reisebusse können nur dann erfolgreich sein, wenn Fahrzeugangebot, Reichweiten, Ladeleistung, Infrastruktur und Wirtschaftlichkeit mit den tatsächlichen Einsatzbedingungen der Bustouristik Schritt halten. Gerade mittelständische Unternehmen dürfen nicht zu Investitionen verpflichtet werden, bevor Fahrzeuge und Infrastruktur einen wirtschaftlich tragfähigen Betrieb ermöglichen.

Dafür braucht es verlässliche Investitionsbedingungen. Nach der Konjunkturumfrage halten 72 Prozent der Bustouristikunternehmen eine bessere Förderung sowohl der Fahrzeugbeschaffung als auch des Aufbaus der notwendigen Infrastruktur für erforderlich. Die Förderung sollte deshalb dort ansetzen, wo die Mehrkosten der Transformation noch nicht wirtschaftlich getragen werden können. Mit der Fördersäule 3 des Förderaufrufs 2026 wurden Reise- und Fernverkehre erstmals gesondert berücksichtigt. Umso kritischer ist, dass der Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2027 den Ansatz für die Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben von rund 403 Millionen Euro auf 130 Millionen Euro absenkt.

Für die Bustouristik muss die Antriebswende **technologisch und zeitlich an der tatsächlichen Marktreife ausgerichtet werden**. Klimapolitische Zielsetzungen allein schaffen noch keine einsetzbaren Reisebusse. Erst wenn geeignete Fahrzeuge verfügbar sind, die notwendige Energie- und Ladeinfrastruktur besteht und der Betrieb für mittelständische Unternehmen wirtschaftlich darstellbar ist, kann der Umstieg in der Breite gelingen.

Was sind die größten Hürden für eine Umstellung?

Zentrale Hürden für eine Umstellung sind weiterhin die deutlich höheren Investitionskosten (92 % Tourismus/Gelegenheitsverkehr; 87 % ÖPNV) und die mangelnde Tank- und Ladeinfrastruktur (82 %; 71 %). Hinzu kommen Probleme beim Netzanschluss, der kostenintensiven Betriebshof-Umrüstung sowie komplexe bürokratische Anforderungen.

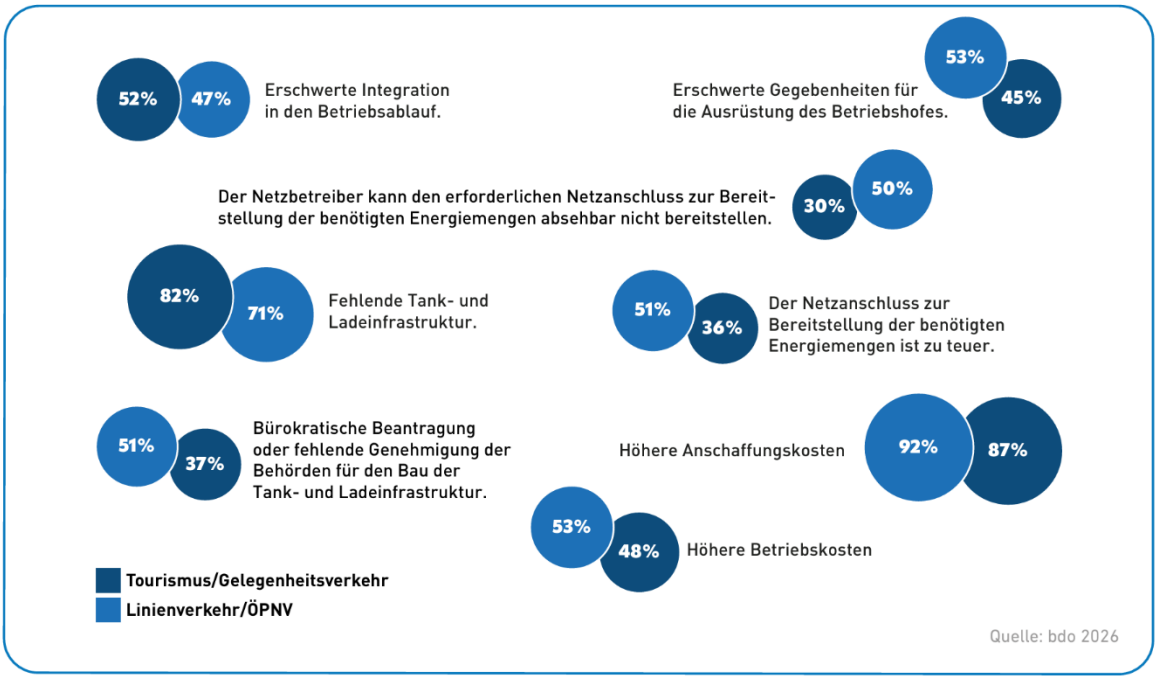

Abb. 5: bdo-Sonderabfrage – Umstiegshürden

Ladeinfrastruktur muss Reisebusse tatsächlich aufnehmen können

Der bdo hat ausdrücklich begrüßt, dass Fern- und Reisebusse im Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 erstmals mit ihren spezifischen Ladebedarfen berücksichtigt werden. Der Plan nimmt unter anderem Zentrale Omnibusbahnhöfe, kommunale Ladeinfrastruktur und Autobahnrastanlagen in den Blick. Diese Entwicklung muss konsequent fortgesetzt werden.

Eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur muss dabei überall dort entstehen, wo Fern- und Reisebusse verkehren, insbesondere an touristischen Destinationen, Zentralen Omnibusbahnhöfen, wichtigen Verkehrsknoten und entlang des Fernstraßennetzes. Dass theoretisch eine Ladesäule vorhanden ist, reicht dafür nicht aus. Ladeorte müssen hinsichtlich Zufahrt, Fahrzeuglänge, Höhe, Wendekreis und Standzeit tatsächlich für Reisebusse nutzbar sein. Gleichzeitig muss die Ladeleistung zu den betrieblichen Anforderungen des Reiseverkehrs passen. Die Bedürfnisse von Reisebussen müssen deshalb bereits bei Planung, Ausschreibung und Bau öffentlicher Ladeinfrastruktur berücksichtigt werden.

Touristische Destinationen mitdenken

Eine besondere Bedeutung haben touristische Destinationen. Dort stehen Reisebusse häufig ohnehin für einen bestimmten Zeitraum, während die Gruppe eine Sehenswürdigkeit besucht oder ein

touristisches Angebot wahrnimmt. Solche Standzeiten können perspektivisch für Ladevorgänge genutzt werden. Dafür müssen Destinationen jedoch rechtzeitig entsprechende Infrastruktur schaffen. Der bdo spricht sich deshalb dafür aus, Ladeinfrastruktur für Reisebusse künftig systematisch in kommunalen Mobilitäts-, Ladeinfrastruktur- und Tourismuskonzepten mitzudenken.

Klimaziele, Fahrzeugförderung und Infrastrukturplanung müssen zusammen gedacht werden.

6. Stadtverträglicher Reisebusverkehr: integrieren statt verdrängen

Reisebusse sind im Bereich des Städtetourismus nicht wegzudenken. Gleichzeitig stehen Kommunen vor der Aufgabe, knappe Flächen, Verkehrsbelastungen und die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner in Einklang zu bringen. Gerade dabei ist der Reisebus Teil der Lösung, denn er bündelt die Anreise in einem Fahrzeug und ersetzt damit eine Vielzahl einzelner Pkw-Fahrten. Die entscheidende Frage ist daher nicht, ob Reisebusse in touristische Destinationen kommen, sondern wie ihre Ankunft, der Ein- und Ausstieg der Fahrgäste, das Parken und die Abfahrt möglichst effizient organisiert werden.

Stadtverträglichkeit und Busfreundlichkeit sind keine Gegensätze.

Gut geplante Reisebusinfrastruktur kann dazu beitragen, unnötige Suchverkehre, Leerfahrten und Behinderungen zu vermeiden. Dafür braucht es insbesondere:

- gut erreichbare und sichere Ein- und Ausstiegsbereiche in angemessener Nähe zu touristischen Zielen,
- ausreichend dimensionierte Busparkplätze,
- klare und frühzeitig verfügbare Informationen über Zufahrtsregelungen,
- digitale Buchungs- und Bezahlsysteme,
- digitale Verkehrs- und Parkleitsysteme,
- verlässliche Informationen über temporäre Sperrungen und Zufahrtsbeschränkungen,
- geeignete Sanitär- und Aufenthaltsmöglichkeiten für das Fahrpersonal sowie
- perspektivisch eine für Reisebusse geeignete Ladeinfrastruktur.

Kommunale Zufahrtsregelungen sollten transparent, verhältnismäßig und für Unternehmen leicht auffindbar sein. Unterschiedliche und kurzfristig wechselnde Regelungen erhöhen dagegen den Planungsaufwand und können zu zusätzlichen Verkehren führen. Der bdo setzt sich für die Förderung eines busfreundlichen Städtetourismus ein. Bund und Länder sollten die Anforderungen des Reisebusverkehrs in ihrer Tourismuspolitik systematisch berücksichtigen und Destinationen bei der Entwicklung busfreundlicher Infrastruktur unterstützen.

Wie eine solche Entwicklung praktisch aussehen kann, zeigt der neue bdo-Wettbewerb **„Top Bus Destination – Busfreundlichste Reiseziele Deutschlands“**. Der Wettbewerb zeichnet Städte und Regionen, Erlebniswelten und Sehenswürdigkeiten aus, die Busreisende besonders willkommen heißen. Gleichzeitig sollen gute Beispiele sichtbar gemacht, andere Destinationen inspiriert und die Zusammenarbeit zwischen Destinationen und Busbranche gestärkt werden.

Die Bewertung zeigt zugleich, was moderne Busfreundlichkeit bedeutet. Sie umfasst unter anderem klar geregelte Zufahrten, sichere Halte- und Ausstiegsbereiche, kurze und barrierearme Wege, ausreichende Busparkplätze und Sanitäranlagen. Darüber hinaus werden digitale Buchungsmöglichkeiten, Parkleitsysteme, Echtzeitinformationen, die Sichtbarkeit von Gruppenangeboten, Kooperationen mit Busunternehmen und die strategische Einbindung des Reisebusses in Tourismus- und Mobilitätskonzepte berücksichtigt. Besonders wichtig für die Transformation: Der Wettbewerb fragt ausdrücklich danach, ob Reisebusse beim Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur bereits berücksichtigt werden.

7. Bustourismus und touristische Wertschöpfung zusammendenken

Reisebusse befördern nicht nur Reisende, sie bringen Kaufkraft in die Destinationen. Ihre Fahrgäste sind Gäste in Hotels und Gastronomie, im Einzelhandel, in Kulturstätten, an Sehenswürdigkeiten, in Freizeitparks und bei Veranstaltungen. Davon profitieren insbesondere auch Destinationen, die außerhalb der großen touristischen Zentren liegen. Mit jeder Reisegruppe kommen viele Besucherinnen und Besucher gleichzeitig in einem Ort an. Für Städte und Gemeinden ist der Reisebusverkehr damit ein Wirtschaftsfaktor, der bislang jedoch selten als solcher erfasst und in kommunalen Planungen berücksichtigt wird.

Der bdo lässt die wirtschaftliche Bedeutung des Bustourismus derzeit wissenschaftlich untersuchen. Erste Zwischenergebnisse zeigen die Größenordnung: Allein die touristische Nutzung des Liniennahverkehrs mit Bussen löst in Deutschland einen Bruttoumsatz von rund 6,5 Milliarden Euro aus. Der weitaus größte Teil davon entsteht nicht bei den Verkehrsunternehmen, sondern in den Zielgebieten. Ziel der Untersuchung ist es, die Wertschöpfung des Bustourismus insgesamt mit aktuellen Zahlen zu belegen.

Wertschöpfung und stadtverträgliche Abwicklung gehören dabei zusammen. Wo Halte- und Parkmöglichkeiten fehlen oder Zufahrten eingeschränkt werden, bleibt vorhandenes Potenzial ungenutzt. Mit dem Wettbewerb Top Bus Destination macht der bdo sichtbar, wo dieser Zusammenhang bereits erkannt wurde. Der bdo regt deshalb an, die wirtschaftliche Bedeutung des Bustourismus und die stadtverträgliche Abwicklung des Reisebusverkehrs gemeinsam in einer öffentlichen Anhörung zu behandeln, und stellt die Ergebnisse seiner Untersuchung dafür gern zur Verfügung.

Unabhängig davon ist der strukturelle Zusammenhang eindeutig. Ohne Anreise gibt es keinen Tourismus. Die Erreichbarkeit einer Destination ist deshalb ein wesentlicher Bestandteil ihrer touristischen Wettbewerbsfähigkeit. Tourismuspolitik und Verkehrspolitik dürfen folglich nicht getrennt voneinander betrachtet werden.

Fazit

Der Bustourismus hat Zukunft. Der Bus erschließt Regionen, verbindet touristische Destinationen und ermöglicht Millionen Menschen gemeinschaftliches Reisen. Seine Stärke liegt gerade dort, wo andere Verkehrsträger an infrastrukturelle Grenzen stoßen.

Nach der Reiseanalyse der FUR ist die Reiselust der Deutschen ungebrochen hoch. Der Bus hält in diesem Markt seinen Anteil stabil und bedient ein klar umrissenes Segment organisierter Reisen. Gleichzeitig zeigen die BALM-Zahlen, dass das Verkehrsaufkommen im Gelegenheitsverkehr noch weit unter dem Niveau vor der Pandemie liegt.

Die Branche steht nun gleichzeitig vor mehreren Herausforderungen: Sie muss wirtschaftlich stabil bleiben, Fahrpersonal gewinnen, steigende Kosten bewältigen und erhebliche Investitionen in die Transformation ihrer Fahrzeugflotten und Infrastruktur stemmen.

Die politische Aufgabe besteht deshalb darin, diese Stärke mit den Anforderungen der Transformation zu verbinden: durch faire Wettbewerbsbedingungen, mittelstandsfreundliche Regulierung, geeignete Förderung, eine busgeeignete Ladeinfrastruktur und Städte und Destinationen, die Reisebusse intelligent integrieren statt verdrängen.

Wer Verkehrswende und nachhaltigen Tourismus will, muss den Bus mitdenken.

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo)

Reinhardtstraße 25
10117 Berlin

Tel. 030 | 240 08 93 - 00

www.bdo.org
info@bdo.org

Lobbyregister-Nr.: R004442
EU-Transparenzregister-Nr.: 78124596498-25

Stand: 25.09.2026

Der Verband

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e. V. ist der Spitzenverband der privaten Busunternehmen in Deutschland. Er vertritt einen überwiegend mittelständisch geprägten Wirtschaftszweig, der in vielen Regionen einen wesentlichen Teil der öffentlichen Mobilität trägt.

Private Busunternehmen fahren im Auftrag von Kommunen und Aufgabenträgern, sichern Schüler- und Berufsverkehre, bringen Menschen in den Urlaub und verbinden Städte im Fernlinienverkehr. Ihre Arbeit ist damit zugleich Teil der Daseinsvorsorge, des Tourismus und einer klimafreundlichen Verkehrspolitik. Der bdo bringt die Perspektive dieser Unternehmen in politische Entscheidungen auf Bundes- und europäischer Ebene ein. Dabei geht es vor allem um Rahmenbedingungen, die im Betrieb funktionieren: wirtschaftlich tragfähige Finanzierung, fairen Wettbewerb, praxistaugliche Regulierung und eine Antriebswende, die auch für mittelständische Unternehmen umsetzbar bleibt.

Getragen wird die Verbandsarbeit durch die enge Zusammenarbeit mit den 17 Landesverbänden und den Unternehmen vor Ort. So verbindet der bdo politische Interessenvertretung mit der Erfahrung aus dem täglichen Busbetrieb. Diese Nähe zur Praxis ist entscheidend, damit verkehrspolitische Vorhaben ihre Wirkung entfalten können: für die Fahrgäste, für die Unternehmen und für eine Mobilitätswende, die auch außerhalb großer Ballungsräume funktioniert.