bdo | DIEBUSUNTERNEHMEN

# Positionspapier

## Sichere Liegendbeförderung im Reisebus ermöglichen

**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: 01.10.2026

***Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen der privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.***

## Worum es geht

Das Nachtreisen im Bus erlebt in Europa gerade eine Renaissance. Die neuen Angebote setzen auf Liegeplätze. Sie verstehen sich als Alternative zum Kurzstreckenflug und als Ergänzung dort, wo kein Nachtzug fährt. Der Schweizer Anbieter Twiliner betreibt zwei Linien, Zürich über Basel, Luxemburg und Brüssel nach Amsterdam sowie Zürich über Bern und Girona nach Barcelona. Deutsche Halte gibt es nicht.
Der Grund ist rechtlicher Natur. In Deutschland dürfen Fahrgäste in Kraftomnibussen nicht liegend befördert werden. Die Verordnung sieht dafür keine Ausnahme vor, auch nicht für technisch geprüfte und gesicherte Liegeplätze. Ein entsprechendes Angebot mit Liegendbeförderung auf deutschen Strecken können Unternehmen unter den geltenden Regeln nicht regulär aufbauen.
Der bdo fordert keine allgemeine Freigabe des Liegens im Reisebus. Wir halten es aber für überfällig, dass ein Unternehmen die Sicherheit eines dafür entwickelten Fahrgastplatzes nachweisen und behördlich genehmigen lassen kann. Dieses Papier fasst zusammen, worauf das Verbot beruht, was die Rechtsprechung dazu offengelassen hat und wie andere EU-Staaten die Frage lösen.

## Die Rechtslage

Das Verbot steht in § 35i Abs. 2 StVZO. Fahrgäste dürfen in Kraftomnibussen nicht liegend befördert werden, ausgenommen sind allein Kinder in Kinderwagen.
Entscheidend für jede Reformüberlegung ist, dass dieser Absatz nicht alleinsteht. Nach § 35a Abs. 4 StVZO müssen Kraftomnibusse über 3,5 Tonnen, die ab dem 1. Oktober 1999 in Verkehr gekommen sind, mit Sicherheitsgurten oder Rückhaltesystemen ausgerüstet sein und § 21a Abs. 1 Satz 1 StVO verlangt, dass vorgeschriebene Gurte während der Fahrt angelegt sind. Eine ersatzlose Streichung von § 35i Abs. 2 StVZO würde an der Unzulässigkeit der Liegendbeförderung deshalb nichts ändern.
Der Referentenentwurf zur Novellierung der StVO übernimmt dieses Verbot in § 21 Abs. 1 Satz 5 StVO-E wortgleich. Die Entwurfsbegründung stellt dazu ausdrücklich fest, dass die Neuregelung insoweit lediglich dem bisherigen § 35i Abs. 2 StVZO entspricht. Eine inhaltliche Neubewertung der Vorschrift findet damit nicht statt. Die unveränderte Übernahme des Verbots wirft auch eine Frage der Verhältnismäßigkeit auf. § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 StVG ermächtigt das BMV zu Regelungen über das Verhalten im Verkehr, soweit dies zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist. Lässt sich für technisch geprüfte und genehmigte Liegeplätze ein gleichwertiges Sicherheitsniveau nachweisen, ist zu prüfen, ob ein ausnahmsloses Verbot weiterhin erforderlich ist.

## Wie das Verbot entstanden ist

Bis zum 31. März 2006 war die Liegendbeförderung nicht ausnahmslos verboten. § 35i Abs. 2 StVZO ließ sie zu, wenn die Fahrgäste durch geeignete Rückhalteeinrichtungen hinreichend geschützt waren. Anlass für die Streichung dieser Ausnahme waren zwei schwere Unfälle dänischer Schlafbusse in Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen in den Jahren 2003 und 2004, bei denen Fahrgäste im Fahrzeug umhergeschleudert und teilweise herausgeschleudert wurden.

Zwei Umstände aus diesem Verfahren sind bis heute aufschlussreich.

Erstens hat die Bundesrepublik die Änderung im Januar 2005 bei der Europäischen Kommission unterrichtet und die Kommission bei dieser Gelegenheit selbst gebeten, Vorschläge für eine Änderung der damals geltenden Richtlinie 77/541/EWG zu erarbeiten, damit für liegende Fahrgäste ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet werden kann. Der Bund ist also seinerzeit nicht davon ausgegangen, dass die Liegendbeförderung dauerhaft unvertretbar bleibt, sondern hat auf eine technische Regelung hingearbeitet. Die Frage gemeinsamer EU-Regeln wurde im April 2005 auch im Verkehrsministerrat behandelt. Die Kommission kündigte damals eine nähere Prüfung an.
Zweitens stellte die Europäische Kommission in ihrer Stellungnahme vom 20. Juli 2006 fest, dass die damaligen europäischen Vorschriften zu Sicherheitsgurten und Rückhaltesystemen keine Anforderungen für die Beförderung liegender Fahrgäste festlegten. Auch der heutige europäische Genehmigungsrahmen enthält zwar allgemeine Sicherheitsanforderungen für Busse und Rückhaltesysteme, aber keine eigens auf Liegeplätze zugeschnittenen Prüfmaßstäbe. Gerade deshalb sollten die technischen Voraussetzungen für sichere Liegeplätze und ein geeigneter Genehmigungsweg geklärt werden.

### Was die Rechtsprechung offengelassen hat

Die maßgebliche Entscheidung ist das Urteil des OVG Münster vom 24. März 2010 (8 A 316/09). Geklagt hatten Busunternehmer mit Schlafkabinenfahrzeugen, in denen seitliche Textilbänder ein Herausfallen verhindern sollten. Sie unterlagen, das Verbot wurde bestätigt und die Revision nicht zugelassen.
Das Gericht wertete die Änderung von 2006 für neuere, gurtpflichtige Busse als Klarstellung, da einer Liegendbeförderung bereits zuvor die Vorschriften über Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme entgegengestanden hätten. Das Gericht hielt das Verbot für verhältnismäßig und verneinte Verstöße gegen Art. 12, 14 und 3 GG. Zum Unionsrecht stellte es fest, dass die seinerzeit maßgeblichen Richtlinien die Liegendbeförderung nicht regeln und dass die Verkehrssicherheit nach Art. 71 Abs. 1 Buchst. c EG (heute Art. 91 AEUV) nur eine konkurrierende Zuständigkeit begründet. Das Gericht sah im damaligen Unionsrecht kein Hindernis für nationale Regelungen zur Liegendbeförderung.
Entscheidend ist, woran das Gericht die Verhältnismäßigkeit geknüpft hat. Tragend war die tatsächliche Annahme, es gebe keine Systeme, die liegenden Fahrgästen beim Umkippen oder Überschlagen denselben Schutz bieten wie ein Sicherheitsgurt. Für den Fall, dass ein solches System verfügbar wird, hat der Senat ausdrücklich festgehalten, dass der Verordnungsgeber überprüfen müsse, ob an dem Verbot festgehalten wird, und dass dann auch Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO in Betracht kommen.
Die Verhältnismäßigkeit des Verbots steht damit auf einer technischen Lagebeurteilung aus dem Jahr 2010 und nicht auf einem unveränderlichen Rechtssatz. Ändert sich diese Lage, greift der vom Gericht selbst formulierte Prüfauftrag.

### Andere EU-Staaten lösen das anders

Der europäische Vergleich zeigt, dass andere Staaten statt eines generellen Verbots Genehmigungen und technische Anforderungen vorsehen. Ob ein konkretes System das erforderliche Sicherheitsniveau erreicht, muss geprüft werden. Die Regelungstiefe unterscheidet sich dabei erheblich, von der bloßen Erlaubnis bis zum eigenen technischen Anforderungskatalog.

| Staat | Fundstelle | Inhalt |
|---|---|---|
| Österreich | § 106 Abs. 1 KFG 1967 | Personen dürfen in Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 liegend befördert werden, wenn dies im Genehmigungsdokument und im Zulassungsschein angeführt ist. Vorangestellt ist der Grundsatz, dass Personen nur befördert werden dürfen, wenn ihre Sicherheit gewährleistet ist. |
| Frankreich | Arrêté du 2 juillet 1982, Art. 47 mit Anlage 4 | Anlage 4 ist ein eigenes Lastenheft für Fahrzeuge, die für die Beförderung liegender Fahrgäste ausgerüstet sind. Verlangt werden unter anderem Standsicherheit bei 25 Grad Querneigung unter Berücksichtigung der Liegeplätze, des Gepäcks und des Servicepersonals sowie Notausstiege, die auch in Liegekonfiguration den allgemeinen Anforderungen genügen. |
| Niederlande | Art. 58a Abs. 2 Buchst. h und Art. 59a Abs. 5 RVV 1990, dazu Regeling voertuigen, Kapitel 5 Abschnitt 3a | Fahrgäste auf einem Liegeplatz sind von der Sitzplatzpflicht ausgenommen, sofern je Liegeplatz höchstens eine Person liegt. Die Gurtpflicht gilt für sie nicht, stattdessen haben sie die für den Liegeplatz vorgesehene Sicherungseinrichtung zu benutzen, sofern eine solche vorhanden ist. Das Ausrüstungsrecht verlangt, dass Befestigung und Konstruktion des Liegeplatzes ordnungsgemäß sind und dass er in Längs- und Querrichtung mit zweckmäßigen Sicherheitsvorrichtungen ausgerüstet ist, damit der Fahrgast nicht aus dem Liegeplatz geraten kann. |
| Dänemark | Bekendtgørelse nr. 1484 vom 3. Dezember 2025 | Definiert den Schlafbus als Fahrzeug der Klasse M2 oder M3, bei dem Fahrgastsitze in Liegeplätze umgewandelt werden können oder feste Liegeplätze vorhanden sind, letzteres als Hotelbus bezeichnet. Ein Sitz, dessen Rückenlehne sich um bis zu 45 Grad neigen lässt, gilt ausdrücklich nicht als Liegeplatz. |

Aus diesen vier Regelungen lässt sich für eine deutsche Lösung unmittelbar lernen.

Für die deutsche Debatte sind vor allem Österreich und Frankreich aufschlussreich. Beide machen die Zulässigkeit von der Beschaffenheit des Fahrzeugs abhängig, während § 35i Abs. 2 StVZO allein an die Körperhaltung des Fahrgastes anknüpft. Österreich verlangt einen Eintrag im Genehmigungsdokument und im Zulassungsschein und stellt den Grundsatz voran, dass Personen nur befördert werden dürfen, wenn ihre Sicherheit gewährleistet ist. Frankreich erlaubt die Beförderung liegender Fahrgäste in Reisebussen, deren Einrichtung eigens dafür ausgelegt ist, und legt die Anforderungen an diese Einrichtung in einer eigenen Anlage zur Verordnung fest.
Die Niederlande zeigen zusätzlich, wie sich das Verhältnis von Gurtpflicht und Liegeplatz normtechnisch auflösen lässt. Fahrgäste auf einem Liegeplatz werden ausdrücklich von der Gurtpflicht ausgenommen

und stattdessen verpflichtet, die für den Liegeplatz vorgesehene Sicherungseinrichtung zu benutzen und das Fahrzeugrecht schreibt vor, dass es eine solche Einrichtung geben muss. Genau diese Zweiteilung wäre auch in Deutschland nötig, weil das Verbot hier ebenfalls aus einer Ausrüstungs- und einer Verhaltensvorschrift zusammen folgt. Die Regelungstechnik ließe sich auf § 21a StVO übertragen, verbunden mit einer Ausrüstungspflicht nach niederländischem Vorbild.
Dänemark zeigt schließlich, dass sich die Abgrenzung technisch definieren lässt. Ein Sitz mit bis zu 45 Grad neigbarer Rückenlehne ist dort kein Liegeplatz. Eine solche Schwelle beantwortet die Frage, ab wann überhaupt eine eigene Regelung greift, und sie wäre auch für Deutschland ein brauchbarer Ansatzpunkt.
Bei allen Unterschieden in der Regelungstiefe gilt für alle vier Staaten derselbe Grundsatz. Der regulatorische Maßstab ist die Sicherheit des Fahrgastplatzes, nicht die Körperhaltung des Fahrgastes.

### Dänemark: dieselben Unfälle, ein anderer Schluss

Dänemark ist für die deutsche Debatte der aufschlussreichste Fall, weil dort die Sicherheitsfrage nach genau den beiden Unfällen neu bewertet wurde, die in Deutschland zum ausnahmslosen Verbot geführt haben. Der dänische Verkehrsminister beauftragte die Færdselsstyrelsen mit der Untersuchung der Unfallumstände und mit Vorschlägen zur Verbesserung der Sicherheit von Schlafbussen. Ein amtlicher Vermerk des dänischen Verkehrsministeriums vom 3. Dezember 2004 hält fest, dass die deutschen Untersuchungen in beiden Fällen überhöhte Geschwindigkeit festgestellt hatten.
Die dänische Reaktion bestand nicht in einem generellen Verbot, sondern in zusätzlichen technischen und betrieblichen Anforderungen. Nach der Auswertung der dänischen Unterlagen in unserer Stellungnahme zur StVO-Novellierung bewertete die Behörde dabei einen älteren Bus mit liegenden Fahrgästen, Sicherheitsabtrennungen und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h sicherheitstechnisch auf demselben Niveau wie einen neuen Bus, der 100 km/h fährt und in dem die Fahrgäste angeschnallt sitzen. Das ist eine behördliche Sicherheitsbewertung und kein wissenschaftlicher Nachweis, dass eine liegende Person in jedem Unfallszenario dieselbe Verletzungssicherheit erreicht. Es zeigt aber, dass die zuständige Fachbehörde eine technisch abgesicherte Liegendbeförderung nach konkreten schweren Unfällen nicht für grundsätzlich unvertretbar gehalten hat. Dänemark führte daraufhin konkrete Sicherheitsanforderungen für Schlafbusse ein. Die in der Mitteilung Nr. 1840 vom 16. November 2004 bekannt gegebenen Vorschriften verlangten vor den Liegeplätzen Sicherheitsabtrennungen, die ein Vorschleudern der Fahrgäste bei starker Bremsung oder Kollision verhindern sollten.

### Was sich seit 2010 geändert hat

Die Annahme, es gebe keine tragfähigen Konzepte für die Liegendbeförderung im Bus, ist inzwischen fraglich geworden. Die Berner Fachhochschule arbeitete gemeinsam mit dem Dynamic Test Center und Twiliner in einem von Innosuisse geförderten Projekt an einem Liegesitz mit eigenem Rückhaltesystem. Die Hochschule beschreibt das Ziel ausdrücklich so, den Sitz trotz fehlender Normierung durch den Gesetzgeber zulassungsfähig und zertifizierbar zu entwickeln. Twiliner betreibt inzwischen zwei Linien, ohne deutschen Halt.
Das Marktumfeld hat sich ebenfalls verschoben. Die Zukunftsstudie Nachtsprung Zürich 2040 des Umwelt- und Gesundheitsschutzes der Stadt Zürich und von Zürich Tourismus vom Januar 2026 untersucht das Nachtreisen mit Zug und Bus für Distanzen bis 1.500 Kilometer und stützt sich auf einen Szenarioprozess mit 48 Fachleuten aus Tourismus, Mobilität, Nachhaltigkeit und Politik. Sie zitiert eine Prognose von Oxford Economics, wonach die internationalen Ankünfte in Europa bis 2035 um 40 Prozent wachsen, und beziffert den CO2-Fußabdruck von Nachtbus und Nachtzug auf etwa ein Zehntel bis ein Zwanzigstel des Flugzeugs.
Bemerkenswert für unsere Frage ist, welche Rolle die Studie dem Bus zuweist. Sie behandelt Nachtzug und Nachtbus nicht als Konkurrenz, sondern als sich ergänzende Systeme. Der Zug verbindet die

großen Zentren auf den Hauptstrecken, der Bus erschließt die Fläche und bedient Ziele, deren Nachfrage für eine Nachtzugverbindung nicht ausreicht. Der Bus ist dabei die schneller skalierbare Variante, weil er ohne Trassenzeiten auskommt, saisonal angepasst werden kann und auf eine leistungsfähige europäische Busindustrie zurückgreift.
Die Größenordnungen sind überschaubar. Nach den in der Studie wiedergegebenen Angaben zum Twiliner-Konzept fasst ein Nachtbus bis zu 21 Sitz- und Liegeplätze. Zwölf solcher Fahrzeuge entsprechen mit 252 Plätzen ungefähr der Kapazität eines Nightjets der neuen ÖBB-Generation, und die Anschaffungskosten liegen bei rund 750.000 Franken je Fahrzeug, also deutlich unter denen von Schienenfahrzeugen. Zwei der zehn strategischen Potenziale, die die Studie formuliert, betreffen ausdrücklich den Nachtbus, nämlich ein europäisches Pilotprojekt für Nachtbusverbindungen und eine kommunale Nachtbusflotte.
Für Deutschland bedeutet das eine schiefe Lage. Das damalige Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat 2024 selbst eine Studie zur ökologischen und gesamtgesellschaftlichen Bilanz von Nachtzugverkehren herausgegeben. Das Interesse an Nachtreiseangeboten als Alternative zum Kurzstreckenflug ist also auch hier vorhanden. Nur ist die Variante, die sich am schnellsten und mit dem geringsten Kapitaleinsatz aufbauen ließe, für deutsche Unternehmen rechtlich verschlossen.

### Position des bdo

Der bdo fordert keine allgemeine Freigabe des Liegens im Reisebus. Zulässig sollte die Liegendbeförderung nur sein, wenn das Fahrzeug und die dafür vorgesehenen Liegeplätze für die Benutzung während der Fahrt technisch geprüft und genehmigt sind.
Konkret bedeutet das zweierlei. § 21 Abs. 1 StVO-E sollte nicht als absolutes Verbot ausgestaltet werden, sondern eine Ausnahme für technisch genehmigte Liegeplätze in Kraftomnibussen vorsehen. Und weil sich das Verbot zusätzlich aus § 35a Abs. 4 StVZO in Verbindung mit § 21a Abs. 1 StVO ergibt, muss die Öffnung dort mitgedacht werden, verbunden mit Anforderungen an das Rückhaltesystem und einer Bauartgenehmigung nach § 22a StVZO. Eine isolierte Streichung der Verbotsnorm würde ins Leere laufen.
Der Maßstab, den die Rechtsprechung vorgibt, ist dabei ausdrücklich anzuerkennen. Verlangt ist Gleichwertigkeit mit dem Sicherheitsgurt auch beim Umkippen und Überschlagen, nicht nur beim Frontalaufprall. Genau dafür brauchen Unternehmen einen Weg, den Nachweis zu führen.
Verkehrspolitisch ist das konsequent. Im Nachtzug ist die liegende Beförderung selbstverständlicher Bestandteil eines politisch erwünschten Nachtverkehrsangebots. Straße und Schiene haben unterschiedliche Sicherheitsbedingungen, weshalb für einen Schlafbus straßenspezifische Anforderungen gelten müssen. Daraus folgt aber nicht, dass die horizontale Körperposition im Bus verboten bleiben muss. Wenn die Bahn Schlafplätze anbieten darf, sollte ein Busunternehmen zumindest die Möglichkeit erhalten, die Sicherheit eines dafür entwickelten Fahrgastplatzes nachzuweisen. Für den Reise- und Fernbusverkehr entstünde damit Raum für eigenwirtschaftliche Nachtverkehrsangebote dort, wo kein Nachtzug fährt, und zwar auf vorhandener Straßeninfrastruktur.

### Jetzt ist der Zeitpunkt zu handeln

Das BMV hat am 20. Juli 2026 den Referentenentwurf einer Verordnung zur Neuregelung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen vorgelegt. Der Entwurf sortiert die Vorschriften der StVZO neu und schiebt die Verhaltensregeln in die StVO. Das Verbot der Liegendbeförderung wird dabei einfach mitgenommen. Die zuvor dargestellten Argumente bleiben unberücksichtigt, und das generelle Verbot der Liegendbeförderung als deutscher Alleingang wird nicht überdacht.
Der bdo hat dies in seiner Stellungnahme kritisiert und bittet die Politik um Unterstützung. Die anstehende Neuregelung sollte nicht abgeschlossen werden, ohne das generelle Verbot durch einen Genehmigungsweg für technisch geprüfte Liegeplätze zu ersetzen. Die Argumente hierfür liegen auf

der Hand. Der bdo hält die Aufrechterhaltung dieses pauschalen und rein nationalen Verbots für nicht länger haltbar. Gerade in für den Mittelstand schwierigen Zeiten sollte die Politik ein Interesse daran haben, ungerechtfertigte Benachteiligungen abzuschaffen. Sie kann Busunternehmen damit wirksam unterstützen und einen Wettbewerbsnachteil gegenüber Anbietern aus Nachbarstaaten abbauen, ohne die Steuerzahler zu belasten.