bdo | DIEBUSUNTERNEHMEN

Stellungnahme

Autonomes Fahren für eine starke öffentliche Mobilität gestalten

Zum Bericht und Beschlussvorschlag der Länderarbeitsgruppe „Umgang mit Robotaxen in Deutschland“ vom 26. August 2026 im Vorfeld der Verkehrsministerkonferenz

I. Allgemeines

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) begrüßt, dass sich die Verkehrsministerkonferenz (VMK) mit den Rahmenbedingungen automatisierter Fahrdienste auseinandersetzt. Die Entwicklung automatisierter Verkehrsangebote bietet große Chancen: Sie können bestehende Angebotslücken schließen, die Erreichbarkeit ländlicher Regionen verbessern und als Zubringer zu Bus und Bahn die öffentliche Mobilität stärken. Zugleich können sie dazu beitragen, die Mobilitätsversorgung angesichts des Fahrpersonalmangels langfristig zu sichern. Die privaten und mittelständischen Busunternehmen wollen diese Entwicklung aktiv mitgestalten und ihre betriebliche Erfahrung sowie ihre regionale Verankerung einbringen.

Der bdo unterstützt ausdrücklich die im Beschlussvorschlag formulierte Zielsetzung, autonome Fahrdienste zur Stärkung des lokalen Verkehrsangebots einzusetzen und durch eine sichere und strukturierte Marktregulierung ein geordnetes Zusammenspiel der verschiedenen Mobilitätsangebote zu gewährleisten. Entscheidend ist, diese Zielsetzung in verbindliche und praktisch überprüfbare Anforderungen zu übersetzen.

Dies leistet der vorliegende Beschlussvorschlag der Länderarbeitsgruppe aus Sicht des bdo bislang nicht ausreichend. **Im Mittelpunkt steht die Verlängerung der Erprobungsgenehmigung auf insgesamt bis zu zehn Jahre**. Wesentliche Fragen zur verkehrlichen Einbindung, zur betrieblichen Verantwortung und zum Schutz bestehender Versorgungsstrukturen bleiben dagegen offen. Werden weitreichende Ausnahmen ermöglicht, bevor diese Fragen geklärt sind, besteht die Gefahr, dass insbesondere finanzstarke internationale Technologieunternehmen automatisierte Fahrdienste etablieren und damit das Gesamtangebot öffentlicher Mobilität schwächen. Statt das Verkehrsangebot zu stärken, könnte die vorgeschlagene Öffnung somit zu dessen Schwächung beitragen.

Umso wichtiger ist es daher, jetzt klare und verbindliche Regeln für ihre Einführung festzulegen. Maßstab muss sein, welchen Beitrag ein Angebot zur verlässlichen Mobilitätsversorgung der Bevölkerung leistet. **Dafür sind insbesondere die folgenden Anforderungen zu berücksichtigen**.

II. Erprobung nach § 2 Abs. 7 PBefG ist keine geeignete Ermächtigungsgrundlage für die Genehmigungen automatisierter Flotten

Die vorgeschlagene Verlängerung der Erprobungsgenehmigung nach § 2 Absatz 7 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) von fünf auf insgesamt 10 Jahre stellt keine geeignete Rechtsgrundlage dar, auf der das automatisierte Fahren in Deutschland genehmigt werden könnte. Sie wird daher vom bdo abgelehnt. Darüber hinaus ist der bdo sogar der Meinung, dass bereits die aktuelle Fassung von § 2 Abs.7 PBefG keine geeignete Grundlage für die Genehmigung automatisierter Flotten sein dürfte.

1. Lange Laufzeiten zerstören Strukturen und brauchen objektive Gründe

Die vorgeschlagene Verlängerung der Erprobungsgenehmigung nach § 2 Absatz 7 wird insbesondere mit technischen Anforderungen, getätigten Investitionen und dem Zeitbedarf für eine spätere Neuordnung begründet. Diese Erwägungen rechtfertigen eine Verdoppelung der möglichen Erprobungsdauer aus Sicht des bdo nicht.

Bereits im Zuge der Modernisierung des Personenbeförderungsrechts im Jahr 2021 wurde die höchstzulässige Erprobungsdauer von vier auf fünf Jahre angehoben. Der Gesetzgeber hat den zeitlichen Spielraum für die Erprobung neuer Angebote damit bereits erweitert. Eine erneute Ausweitung auf nunmehr bis zu zehn Jahre würde den vorübergehenden Ausnahmecharakter der Vorschrift zunehmend infrage stellen. Eine bis zu zehnjährige Laufzeit wird zumindest beim Einsatz größerer

Fahrzeugflotten in Städten aber auch bereits bei wenigen Fahrzeugen auf dem Land über die reine Erprobung hinaus die Bindung von Kundinnen und Kunden sowie die Etablierung marktprägender Plattformstrukturen ermöglichen und somit immer in die bestehenden Marktverhältnisse eingreifen. Werden währenddessen bestehende Verkehrsangebote wirtschaftlich geschwächt oder eingestellt, lassen sich diese Entwicklungen nach einem „Erprobungszeitraum“ von mehreren Jahren nicht ohne Weiteres rückgängig machen.

Damit droht eine so langfristige „Erprobung“ Tatsachen zu schaffen, die den politischen Entscheidungsspielraum anschließend erheblich einschränken. Investitionen und bereits entstandene Versorgungsabhängigkeiten können zum Argument dafür werden, ursprünglich befristete Ausnahmen dauerhaft fortzuführen. Besonders problematisch ist, dass gerade die getätigten Investitionen nach dem vorgeschlagenen Ergänzungssatz eine Verlängerung begründen sollen. Damit würde die wirtschaftliche Bindung an einen Ausnahmebetrieb selbst zu einem maßgeblichen Argument für dessen Fortsetzung.

Ziel von Bund und Ländern muss es jedoch sein, die aktuellen ÖPNV-Betreiber nicht durch regulatorische Sondervorteile für ausländische Plattformbetreiber zu opfern. Google, Amazon und Co. brauchen weder fünf noch zehn Jahre Experimentierklausel, um ihre Investitionen wirtschaftlich abzusichern. Denn nahezu ausschließlich marktstarke internationale Technologie- und Plattformunternehmen werden ohne nachvollziehbare Gründe von gelockerten Anforderungen profitieren, ohne dass die daraus entstehenden Vorteile zwingend bei Fahrgästen oder der regionalen Versorgung ankommen.

Da bislang nahezu ausschließlich ausländische Tech-Unternehmen mit erheblichem Risikokapital im Rücken auf den deutschen Markt streben fällt der Hauptgrund für die Experimentierklausel weg.

Auch der Vergleich mit regulären Genehmigungen spricht gegen eine Verlängerung der Laufzeiten: Für den sonstigen Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen sieht § 16 Absatz 4 PBefG grundsätzlich eine Höchstdauer von fünf Jahren vor. Ein bis zu zehnjähriger Ausnahmebetrieb für Robotaxen würde insoweit längere Laufzeiten ermöglichen als der reguläre Betrieb vergleichbarer personengeführter Angebote. Dies würde bedeuten, dass ausländische Tech-Konzerne längere Laufzeiten erhalten als deutsche Betreiber, obwohl sie finanziell besser ausgestattet sein dürften.

2. Experimentierklausel kommt bei automatisiertem Fahren an rechtliche Grenze

§ 2 Absatz 7 PBefG erlaubt befristete Abweichungen zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel nur, soweit das Beförderungsmittel personenbeförderungstechnischer Art neu ist und öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen. Der Schutz dieser Interessen ist eine Voraussetzung für die Genehmigung und darf nicht erst zum Gegenstand einer späteren Evaluation werden.

Bereits vor der Genehmigung ist deshalb sorgfältig zu prüfen, welche Auswirkungen das beantragte Angebot auf bestehende ÖPNV-Strukturen und die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxiverkehrs haben kann. Maßgeblich sind insbesondere mögliche Fahrgast- und Einnahmeverluste sowie, die Gefährdung bestehender Versorgungsangebote.

Die bloße Existenz bestehender Verkehrsangebote schließt eine Erprobung nicht automatisch aus. Droht jedoch eine Beeinträchtigung ihrer Funktionsfähigkeit und damit der verlässlichen Mobilitätsversorgung, darf dies nicht unter Hinweis auf einen allgemeinen Innovationsnutzen oder die Investitionsinteressen einzelner Anbieter zurückgestellt werden.

Aus Sicht des bdo ist daher vor Aufnahme des Betriebs nachvollziehbar darzulegen, wie der Erprobung entgegenstehende öffentliche Verkehrsinteressen ausgeschlossen beziehungsweise durch

wirksame Begrenzungen und Auflagen gewahrt werden. Eine Erprobung darf keine Verdrängungseffekte und Parallelstrukturen schaffen.

Aus diesem Grund sieht der bdo im Bereich des automatisierten Fahrens § 2 Absatz 7 ohnehin als ungeeignete Ermächtigungsgrundlage für die Genehmigung des Betriebes größerer automatisierter Flotten in Städten und auch wenigeren Fahrzeugen auf dem Land. Aufgrund der Tatsache, dass eine Verdrängung des bestehenden Taxi- und ÖPNV-Angebots auch bereits bei einem 5-Jahreszeitraum stattfinden kann, muss sichergestellt werden, dass § 2 Absatz 7 bei der Marktöffnung für automatisierte Flotten durch Städte und Kommunen keine Anwendung findet.

3. Bestehende Verkehrsformen nutzen – Technologie begründet keinen Sonderstatus

Das PBefG unterscheidet Verkehrsangebote nach ihrer personenbeförderungsrechtlichen Ausgestaltung. Mit dem Linienverkehr, dem Linienbedarfsverkehr, dem Taxen- und Mietwagenverkehr sowie dem gebündelten Bedarfsverkehr bestehen unterschiedliche Genehmigungstatbestände für unterschiedliche Beförderungsangebote. Insbesondere der Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG ermöglicht bereits bedarfsgesteuerte Angebote innerhalb des ÖPNV.

Diese Systematik ist grundsätzlich technologieneutral. Ob ein Fahrzeug durch Fahrpersonal oder ein automatisiertes Fahrsystem gesteuert wird, verändert für sich genommen weder die Funktion des Angebots im Verkehrssystem noch dessen Auswirkungen auf andere Verkehrsangebote. Maßgeblich bleibt, welche Beförderungsleistung tatsächlich erbracht wird. Daran müssen sich die jeweiligen Rechte, Pflichten und Steuerungsmöglichkeiten orientieren.

Die Schlussfolgerung, dennoch zunächst eine von den bestehenden Regelungen losgelöste Erprobung zu ermöglichen, überzeugt vor diesem Hintergrund nicht. Der bdo sieht daher keinen hinreichend begründeten Änderungsbedarf am PBefG für den personenbeförderungsrechtlichen Marktzugang autonomer Angebote. Technische Zulassungs- und Betriebsfragen sind gesondert zu lösen. Sie rechtfertigen keine pauschalen Ausnahmen von den verkehrsordnenden Vorgaben des Personenbeförderungsrechts.

Die Experimentierklausel darf nicht dazu genutzt werden, bestehende Vorgaben über Jahre durch Sonderregeln zu ersetzen. Ihr Zweck ist eine praktische Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel. Erkenntnisse für eine mögliche Weiterentwicklung des Rechtsrahmens können dabei gewonnen werden – sie rechtfertigen jedoch keinen Ausnahmebetrieb. Grundlegende Entscheidungen über Rechte und Pflichten der Verkehrsunternehmen sowie den Schutz öffentlicher Verkehrsinteressen müssen dem Gesetzgeber vorbehalten bleiben. Sie dürfen nicht durch eine langjährige „Ausnahmegenehmigungspraxis“ vorweggenommen werden.

4. Beförderungsentgelte keine wirksame Grenze zwischen Verkehrsarten

Der bdo begrüßt, dass Vorgaben zu Beförderungsentgelten Bestandteil der Regulierung sein sollen. Sie können dazu beitragen, einen auf Verdrängung ausgerichteten Unterbietungswettbewerb zu verhindern. Ihre bloße Aufnahme in ein Eckpunktepapier gewährleistet jedoch noch keinen wirksamen Schutz.

Die Eilbeschlüsse des Münchner Verwaltungsgericht vom 6. Oktober 2026 verdeutlichen, wie entscheidend eine rechtssichere Ausgestaltung ist. Das Gericht beanstandete die räumliche Reichweite der städtischen Mindestpreisregelung und die damit verbundene Überschreitung der Zuständigkeit. Ein grundsätzliches Verbot von Mindestbeförderungsentgelten folgt daraus zwar noch nicht.

Aus Sicht des bdo zeigt dies aber deutlich, dass die Steuerung neuer Fahrdienste nicht allein auf kommunale Entgeltregelungen gestützt werden kann. Auf der einen Seite sind diese rechtlich wackelig, zum anderen so heterogen, je nach kommunaler Festlegung, dass für die Unternehmen keine Planbarkeit besteht. Erforderlich sind daher klare Zuständigkeiten, rechtssichere Regelungen für gebietsübergreifende Verkehre und wirksame Kontrollmöglichkeiten. Preisvorgaben müssen deshalb mit verbindlichen Anforderungen an Flottengröße, Bediengebiet und Einbindung in das bestehende Verkehrsangebot verbunden werden.

III. Aktiv Verantwortung übernehmen – Strukturen nicht opfern

Der Beschlussvorlage ist zu entnehmen, dass Risiken durch den Markteintritt von internationalen Tech-Konzernen gesehen werden. Der bdo schließt sich dieser Sorge an. Vor dem Hintergrund wäre es aber fahrlässig, die notwendige Regulierung mehr oder weniger allein über die – wie zuvor dargelegt ungeeignete Experimentierklausel – vorzunehmen. Denn ein erstmal zerstörter Verkehrsmarkt lässt sich nachträglich nicht mehr wieder herstellen. Das bestehende ÖPNV-System kann durch jetzt verursachte Fehler unwiederbringlich zerstört werden. Daher ist jetzt der richtige Zeitpunkt vorausschauend zu handeln und aktiv Verantwortung bei der Einführung des automatisierten Fahrens in Deutschland zu übernehmen. Hierfür braucht es aus Sicht des bdo mindesten folgende Planken:

1. Fairer Wettbewerb für alle – Rosinenpicken verhindern

Wer mit automatisierten Fahrdiensten in den Verkehrsmarkt eintritt, muss auch Verantwortung für die Mobilitätsversorgung übernehmen. Gerade in Metropolen darf sich der Marktzugang nicht darauf beschränken, zahlungskräftige Kundschaft auf profitablen Verbindungen zu bedienen, während die verlässliche Versorgung in weniger attraktiven Gebieten und Zeiten den bestehenden Verkehrsunternehmen überlassen bleibt.

Die automatisierte Fahrzeugführung rechtfertigt keine Befreiung von entsprechenden Verpflichtungen. Der bdo fordert deshalb, den Marktzugang mit verbindlichen Beiträgen zur öffentlichen Verkehrsversorgung zu verknüpfen. Dazu muss auch die Übernahme klassischer ÖPNV-Verkehrsleistungen abseits wirtschaftlich profitabler Einzugsgebiete gehören, die allerdings gemeinsam mit bestehenden Verkehrsunternehmen erbracht werden können. So werden automatisierte Angebote zu einer Ergänzung des Gesamtsystems, statt diesem Fahrgäste und Einnahmen zu entziehen und seine wirtschaftliche Grundlage zu schwächen.

2. Akzeptanz durch Verantwortung und Sicherheit erhalten

Das automatisierte Fahren wird nur dann eine Erfolgsgeschichte, wenn das Vertrauen und die Akzeptanz der Nutzenden gewonnen wird. Gerade im öffentlichen Nahverkehr brauchen die Menschen ein hohes Maß an Sicherheit. Dies kann nur durch eine klare Verantwortung der Betreiber sichergestellt werden. Fahrgäste müssen wissen, mit wem sie unterwegs sind und wer für ihre Sicherheit verantwortlich ist.

a. Sicherheit durch Beibehaltung der Voraussetzungen an Typengenehmigung

Zur verantwortungsvollen Einführung automatisierter Verkehrsangebote gehört eine verlässliche Genehmigung der eingesetzten Fahrzeuge. Der bdo spricht sich deshalb ausdrücklich dafür aus, Typgenehmigungen als Grundlage eines skalierbaren Regelbetriebs zu erhalten. Forderungen von Plattformunternehmen, die Voraussetzungen an die Typengenehmigung aufzuweichen, sollte energisch entgegengetreten werden. Neue Fahrzeugkonzepte müssen anhand klarer, überprüfbarer Sicherheitsanforderungen entwickelt und genehmigt werden können. Andernfalls könnten finanzstarke

Technologie- und Plattformunternehmen ihre Flotten auf Grundlage weitreichender Ausnahmen rasch ausweiten, was zu einem Sicherheitsrisiko der Fahrgäste werden könnte.

b. Leitstelle am Ort der Betriebsleistung verbindlich vorsehen

Automatisierte Verkehrsangebote können ihr volles Potenzial nur entfalten, wenn sie sicher sind und die Bevölkerung ihnen vertraut. Dieses Vertrauen aufzubauen und dauerhaft zu sichern, ist eine zentrale Aufgabe der kommenden Monate und Jahre. Gerade für Kinder, ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen ist es wichtig, bei Bedarf schnelle Unterstützung zu erhalten. Eine personell ausreichend besetzte Leitstelle vor Ort, mit der auf Deutsch kommuniziert werden kann, ist aus Sicht des bdo deshalb ein wesentlicher Baustein für einen verlässlichen Betrieb und das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste.

Die Leitstelle muss die betrieblichen Abläufe vor Ort kennen und bei Betriebsstörungen, Unfällen oder Unterstützungsbedarf von Fahrgästen unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen koordinieren können. Dies ist auch für die Sicherheit und Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrsraums entscheidend: Bleiben autonome Fahrzeuge auf der Fahrbahn stehen oder blockieren Kreuzungen und Engstellen, können sie die Durchfahrt von Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei behindern. Gerade bei größeren Flotten müssen auch mehrere gleichzeitig auftretende Störungen beherrschbar sein. Klare Verantwortlichkeiten und verlässliche Kommunikationswege müssen gewährleisten, dass Hilfe schnell verfügbar ist, Einsatzwege freigehalten und liegengebliebene Fahrzeuge unverzüglich gesichert und entfernt werden können. Eine rein digitale Betreuung aus der Ferne reicht hierfür nicht aus.

Die regionale Verankerung der Leitstelle unterstützt die Einbindung autonomer Angebote in bestehende Verkehrsstrukturen und sichert betriebliche Kompetenz und qualifizierte Beschäftigung vor Ort. Eine ausschließlich aus der Ferne betriebene Leitstellenstruktur ohne entsprechende Präsenz im Bediengebiet ist dagegen kritisch zu bewerten. Daher muss die Verantwortung für die konkrete Verkehrsleistung vor Ort durch die Betreiber sichergestellt werden. Gerade der Busmittelstand kann hier aufgrund seiner langjährigen Erfahrung und Ortsnähe maßgebend dazu beitragen, die Sicherheit zu gewährleisten und damit die Akzeptanz in das neue Verkehrsmittel herzustellen.

c. Transparenz für Kundinnen und Kunden bei den Bedienformen

Für Kundinnen und Kunden sowie für die Kontrollbehörden muss eindeutig erkennbar sein, auf welcher Genehmigungsgrundlage eine Beförderung erfolgt. Werden unterschiedliche Verkehrsarten über dieselbe Plattform vermittelt, darf ihre rechtliche Unterscheidung nicht hinter einem einheitlichen Markenauftritt verschwinden. Der bdo fordert deshalb eine klare Kennzeichnung der Verkehrsart im Buchungsprozess und am Fahrzeug sowie eine eindeutige Zuordnung der jeweiligen Beförderung zur Genehmigung. Dies erleichtert die Kontrolle und schafft Transparenz über die geltenden Rechte und Pflichten. Die Nutzenden wissen damit immer genau, ob sie ein Taxi oder einen Mietwagen buchen oder einen Teil des staatlich subventionierten ÖPNV nutzen. Unterschiedliche Bedienformen bedeuten unterschiedliche Fahrpreise und Voraussetzungen an die Nutzung. Kundinnen und Kunden brauchen darüber weitgehende Transparenz.

3. Datenabhängigkeit verhindern

Bereits vor der Genehmigung muss feststehen, welche Daten ein automatisiertes Verkehrsangebot erhebt, wo diese verarbeitet werden und wer darauf zugreifen kann. Dies betrifft sowohl personenbezogene Fahrgastdaten als auch Betriebs-, Fahrzeug- und Umfelddaten. Verantwortlichkeiten, Verarbeitungszwecke und mögliche Übermittlungen in Drittstaaten müssen transparent und datenschutzrechtlich abgesichert sein.

Dabei muss auch die europäische Datensouveränität gewahrt werden. Der bdo unterstützt die entsprechende Zielrichtung der Bundesratsinitiative aus Niedersachsen und dem Saarland zur Errichtung

von Modellregionen für autonomes Fahren (Drucksache 544/26). Die Verarbeitung sensibler Daten im europäischen Rechtsraum und verbindliche Anforderungen an außereuropäische Technologieanbieter können dazu beitragen, Daten wirksam zu schützen und die Kontrolle über ihre Nutzung zu sichern.

Einseitige Datenabhängigkeiten von einzelnen Technologie- oder Plattformanbietern würden die unternehmerische Handlungsfähigkeit von mittelständischen Verkehrsunternehmen, kleineren kommunalen Verkehrsbetrieben und auch Aufgabenträgern zusätzlich einschränken sowie bestehende Machtungleichgewichte weiter verstärken. Europäische Wertschöpfung und technologische Souveränität müssen deshalb ebenso berücksichtigt werden wie ein fairer und praktikabler Datenzugang für die Verkehrsunternehmen.

4. Rückkehrpflicht erhalten und Verkehrsarten eindeutig unterscheiden

Auch die vorgesehenen bundeseinheitlichen Eckpunkte müssen die Abgrenzung der Verkehrsarten verbindlich absichern. Dazu gehört aus Sicht des bdo ausdrücklich die Rückkehrpflicht für Angebote, die dem Mietwagenverkehr zuzuordnen sind. Aus Sicht des bdo ist diese zentrale Frage bislang in den Eckpunkten nicht hinreichend aufgegriffen worden.

Die Rückkehrpflicht ist ein wesentliches Instrument, um Taxi- und Mietwagenverkehr mit ihren unterschiedlichen Rechten und Pflichten voneinander abzugrenzen. Der Bundesgerichtshof hat mit Urteil vom 3. Juni 2026 ihre verfassungsrechtliche Zulässigkeit erneut bestätigt.

Die Gründe für diese Abgrenzung entfallen nicht mit dem Einsatz autonomer Fahrzeuge. Ohne klare Vorgaben besteht die Gefahr, dass Fahrzeuge ohne Beförderungsauftrag im Stadtgebiet kreisen oder knappe öffentliche Flächen zum Warten belegen – wie es bereits heute gerade in Ballungsräumen wie Berlin häufig zu beobachten ist. Erforderlich sind deshalb verbindliche Rückkehr- und Bereitstellungsregeln, die unkontrolliertes Bereithalten verhindern und unnötige Fahrten begrenzen.

Soweit in Teilen argumentiert wird, dass die Rückkehrpflicht häufig schwer zu kontrollieren sei und gerade in Großstätten offensichtlich missachtet würde, kann eine Lösung dieses Problems nicht darin bestehen, die wichtige Unterscheidung der Verkehrsarten aufzuheben. Dies würde einer Kapitulation des Rechtsstaates gleichkommen. Tatsächlich dürfte die Kontrolle von automatisierten Fahrzeugen und ihren konkreten Einsätzen, bzw. die Missachtung von bestehenden Regeln durch die komplette Digitalisierung des Betriebs ohne Probleme möglich sein. Während bei Mietwagen nicht immer klar ist, wo das Fahrzeug fährt und ob es einen Kundenauftrag durchführt, ist dies bei automatisierten Fahrzeugen jederzeit lückenlos nachvollziehbar. Es ist undenkbar, dass bspw. ein Waymo-Fahrzeug nicht zu jedem Zeitpunkt mit der Leitstelle verbunden ist und keine Klarheit darüber besteht, ob gerade ein Fahrgast im Fahrzeug sitzt. Kontrolle war noch nie so leicht wie in der automatisierten Personenbeförderung. Es kommt jetzt nur noch darauf an, den Kontrollbehörden entsprechende Zugriffsrechte auf die Systeme der Flottenbetreiber zu gewähren. Zudem ist zu befürchten, dass dieser Rechtmissbrauch beim Einsatz großer autonomer Flotten durch ausländische Plattformbetreiber noch weiter um sich greifen wird. Der Umgang mit E-Scootern und der häufig fehlenden Regulierung durch die Verantwortlichen zeigt das Risiko nur allzu deutlich auf.

Gemeinsames Ziel muss daher vielmehr sein, die Rückkehrpflicht wirksam zu kontrollieren und strenger zu ahnden als bislang. Denn es kann nicht sein, dass Mietwagen für jedermann erkennbar und offensichtlich rechtswidrig an Flughäfen, Diskotheken und Restaurants - als wären sie genehmigte Taxen zu finden – sind.

5. Mittelstand ernsthaft in Modellregionen und Förderung einbinden

Der Deutsche Busmittelstand betreibt über 40.000 Busse und damit rund die Hälfte sich hierzulande im Einsatz befindlichen Busse, zumeist familiengeführt bereits seit mehreren Generationen mit

großem Erfolg. Er erbringt seinen Beitrag zum ÖPNV in Teilen eigenwirtschaftlich, stets aber zu sehr geringen Kosten und trägt damit erheblich zum Bruttosozialprodukt bei. Er zahlt seine Steuern vollständig in Deutschland und vor Ort, befindet sich in einem starken Wettbewerb und erhält so wenig staatliche Zuschüsse wie kein anderer Bestandteil des ÖPNV-Systems. Zudem sind die Mitgliedsunternehmen des bdo häufig ebenfalls im Taxibereich tätig und sichern damit die Mobilität vor allem in den ländlichen Räumen. Vor diesem Hintergrund ist kaum verständlich, dass der bdo und seine Mitgliedsbetriebe bislang von keinerlei Pilotförderung profitieren konnte. Austauschformate und Modelprojekte finden bislang ohne Einbeziehung des Busmittelstandes statt. Der bdo appelliert daher an die Länder und den Bund, den Busmittelstand beim automatisierten Fahren nicht länger außen vor zu lassen.

IV. Fazit: Die Chancen automatisierten Fahrens jetzt im Interesse der Bevölkerung nutzen

Automatisiertes Fahren wird die Mobilität verändern. Darin liegt eine große Chance, die öffentliche Verkehrsversorgung zu verbessern und neue Angebote für die Bevölkerung zu schaffen. Die Technologie muss dabei auch den regional verankerten und mittelständischen Verkehrsunternehmen offenstehen, die bereits heute Verantwortung für eine verlässliche Mobilität übernehmen.

Jetzt besteht die Möglichkeit, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass diese Potenziale bestmöglich genutzt werden. Dazu braucht es von Beginn an klare Regeln für Sicherheit, Datenverarbeitung, betriebliche Verantwortung und fairen Wettbewerb sowie eine verbindliche Einbindung in das öffentliche Verkehrssystem.

Der bdo wirbt deshalb dafür, die Zielsetzung der Verkehrsministerkonferenz konsequent umzusetzen: Automatisierte Verkehrsangebote sollen das lokale Verkehrsangebot stärken und den Menschen einen zusätzlichen Nutzen bringen. Dafür müssen die notwendigen Leitplanken vor einer umfassenden Marktöffnung feststehen. So kann automatisiertes Fahren zu einer besseren, verlässlicheren und für alle zugänglichen Mobilität beitragen.

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: 20.10.2026

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.