

# KONJUNKTURUMFRAGE 2018/2019



<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>3</b>
<b>Einleitung .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Bustouristik/Gelegenheitsverkehr .....</b>	<b>5</b>
Geschäftslage: Zufriedenheit nimmt ab.....	5
Umsatzentwicklung: Einschätzung ausgewogen.....	6
Gewinnentwicklung: Abermals stark eingebrochen .....	7
Verschiedene Marktsegmente.....	8
Buchungszahlen .....	11
Trends in der Bustouristik/ im Gelegenheitsverkehr.....	13
Herausforderungen in der Bustouristik/im Gelegenheitsverkehr.....	16
Prognose – Ausblick: Düstere Aussichten .....	17
<b>2 Öffentlicher Personennahverkehr .....</b>	<b>18</b>
Geschäftslage: Zufriedenheit steigt .....	18
Umsatzentwicklung: Deutliches Plus verzeichnet .....	19
Gewinnentwicklung: Abwärtstrend .....	20
Fahrgastzahlen: Bus beliebt wie noch nie .....	21
Trends im öffentlichen Personennahverkehr .....	22
Herausforderungen im öffentlichen Personennahverkehr.....	25
Prognose – Ausblick: Gleichbleibend skeptisch .....	26
<b>3 Fernlinienverkehr .....</b>	<b>27</b>
Geschäftslage: Stimmungstief .....	27
Umsatzentwicklung: Stark eingebrochen.....	28
Gewinnentwicklung: Nimmt ab .....	29
Fahrgastzahlen: Rückläufig.....	30
Trends im Fernlinienverkehr .....	31
Herausforderungen im Fernlinienverkehr .....	34
Prognose – Ausblick: Pessimistische Aussichten .....	35
<b>Sonderabfrage: Stimmungsbild zum Mobility Package .....</b>	<b>36</b>

## Zusammenfassung

Rückblickend schaut die Busbranche auf ein konjunkturell gesehen sehr heterogenes Jahr zurück. In den drei Segmenten Touristik, ÖPNV und Fernlinienverkehr wurden deutliche Unterschiede untereinander, aber auch in der Entwicklung seit dem Vorjahr festgestellt. Die Bustouristiker vermelden eine merklich schlechtere Geschäftslage zum Vorjahr. Die Umsätze sind zurückgegangen und der Gewinn ist stark eingebrochen. Der öffentliche Personennahverkehr verzeichnet hingegen eine leichte Stimmungsbesserung bei der Beurteilung der Geschäftslage für 2018. Trotz besserer Umsatzentwicklung sind die Gewinne dennoch mehrheitlich schlechter als im Vorjahr. Die Unternehmensgröße spielt bei der Einschätzung oftmals eine ausschlaggebende Rolle. Je kleiner ein Unternehmen ist, desto negativer wird die Situation betrachtet. Nach den erfolgreichen vergangenen Jahren erlebt der Fernlinienverkehr 2018 ein Stimmungstief. Die gravierenden Umsatz- und Gewinneinbrüche wirken sich in einer sehr negativen Beurteilung der Geschäftslage aus.

Für das noch junge laufende Geschäftsjahr sehen die Prognosen der privaten, meist mittelständischen Unternehmen durchweg pessimistisch aus. Nach der Liberalisierung des Fernbusmarktes hat der Fernlinienbusverkehr zunächst einen enormen Aufschwung verzeichnen können. Nach dem sehr negativ bewerteten Geschäftsjahr 2018 blicken die Unternehmen deutlich skeptischer auf 2019. Die Einschätzung der Bustouristiker fällt ebenfalls erheblich düsterer, als in den vergangenen Jahren, aus. Die zahlreichen Herausforderungen innerhalb der Branche lassen die Unternehmen kritisch in die Zukunft schauen. Auch die grundsätzlich sehr pessimistisch ausfallende Vorausschau der Unternehmen im öffentlichen Personennahverkehr bleibt weitestgehend unverändert.

### Busfahrer gesucht: Fahrermangel spitzt sich weiter zu

Seit Jahren wächst der Bedarf an Fachkräften in Busunternehmen, was die Unternehmen zunehmend vor große Herausforderungen stellt. Erneut ist der Anteil an Unternehmen mit Fahrermangel angestiegen. Mittlerweile sind 73 Prozent der Betriebe auf der Suche nach Fachpersonal. Dies sind 6 Prozent mehr als noch im Vorjahr.

### Bürokratiemonster:

#### Administrativer Aufwand nimmt kein Ende

Zunehmende Vorschriften und Vorgaben erhöhen den administrativen Aufwand innerhalb der Unternehmen und belasten die mittelständisch geprägte Branche ungemein.

Verschiedene Mehrwertsteuerbestimmungen, die Einführung zahlreicher Mindestlohn- & Entsenderegelungen, die steigende Anzahl an unterschiedlichen Umweltzonen innerhalb Europas oder die 2018 in Kraft getretene Datenschutzgrundverordnung sind nur einige Beispiele für den stetig wachsenden zeit- und kostenintensiven Aufwand, der die Unternehmen an ihre Grenzen bringt.

### Existenzbedrohend: Dieselfahrverbote & Busmaut

Allen drei Segmenten bereiten sowohl die schon umgesetzten als auch die zahlreichen noch drohenden Dieselfahrverbote in Städten und Regionen große Sorgen. Die Vielzahl an undurchsichtigen lokalen Bestimmungen verunsichern die Unternehmen zusätzlich. Die voraussichtlich noch längerfristig dieselabhängige Branche bangt bei dieser Entwicklung zunehmend um ihre Existenz. Auch die ständige Diskussion um die Einführung einer Busmaut bereitet den Unternehmen im Fernlinienverkehr und in der Bustouristik Bauchschmerzen. Eine Vielzahl der Unternehmen würde diese zusätzliche Ausgabe vor eine enorme Herausforderung stellen und letztendlich auch den Endkunden belasten.

### Weitsicht: Bedeutung an Nachhaltigkeit nimmt zu

Nachhaltigkeit gewinnt von Jahr zu Jahr immer mehr an Bedeutung. Das Thema spielt bei den Unternehmen eine wichtige Rolle: entweder durch umweltschonende Programmplanung (40 %) oder die Gestaltung klimaneutraler Busreisen (13 %). Besonders im Fernlinienverkehr ist der Nachhaltigkeitsgedanke stark vertreten (65 %). Auffällig ist das wachsende Interesse an nachhaltiger Produkt- und Programmplanung mit zunehmender Unternehmensgröße.

### Unzufriedenheit: Stimmungsbild zum Mobility Package

Die diesjährige Sonderabfrage zum Meinungsbild der Busbranche zu den Vorschlägen der EU-Kommission zum Mobility Package verdeutlicht, dass die Unternehmen, wie bereits im Vorjahr, mehrheitlich unzufrieden sind mit den Entwürfen (49 %). Kritisiert werden die Vorschläge hauptsächlich, weil sie deutlich nur auf Güterverkehr und nicht auf Personenverkehr Lkw-Fahrer und nicht auf Busfahrer eingehen (64 %) und die Fahrer nicht schützen, sondern eher zusätzlich belasten (64 %). Daher fordert die Branche nahezu ausnahmslos eigenständige Lenk- und Ruhezeitenregelungen unabhängig vom Güterverkehr (95 %).

### Einleitung

Die Konjunkturumfrage der privaten Busbranche wurde bereits zum 14. Mal durch den Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) durchgeführt. Im Rahmen der Erhebung zum Jahreswechsel 2018/2019 fragte der bdo erneut bei Unternehmen die wichtigsten Einschätzungen zum Stand und zur Perspektive der geschäftlichen Entwicklung ab. Die Befragung zielte einerseits darauf ab, ein Stimmungsbild des vergangenen Jahres 2018 zu zeichnen. Andererseits wurden Trends, Hindernisse und Geschäftserwartungen für das laufende Jahr 2019 ausgelotet.

Die vorliegende Brancheneinschätzung des mittelständischen Omnibusgewerbes basiert auf den Aussagen von 438 Entscheidern aus privaten Busunternehmen, die an der Umfrage teilgenommen haben.

Die aktuelle bdo-Konjunkturumfrage gibt Auskunft über

- die Entwicklung in den Bereichen Tourismus/Gelegenheitsverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Fernlinienverkehr,
- Geschäftsprognosen für das laufende Jahr,
- die Hauptzielgruppen und Marktchancen der Zukunft,
- die separate Betrachtung der Trends und Herausforderungen der drei Teilbereiche,
- Einschätzungen zu einigen aktuellen Themen, unter anderem Mindestlohn und Entsendevorschriften, Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit im PBefG sowie Digitalisierung,
- das Meinungsbild der Busbranche zu den Vorschlägen der EU-Kommission mit einer Sonderabfrage zum Mobility Package.

Da sich das Stimmungsbild in den drei Branchenbereichen Gelegenheitsverkehr, ÖPNV und Fernlinienverkehr mitunter divers darstellt, werden die Geschäftserwartungen der verschiedenen Felder wie üblich getrennt betrachtet.

Rund 46 Prozent der Unternehmen, die an der Umfrage teilgenommen haben, setzen ihren Unternehmensschwerpunkt im Tourismus/Gelegenheitsverkehr.

Weitere rund 42 Prozent der Befragten führen überwiegend Verkehre im öffentlichen Personennahverkehr durch. Rund 4 Prozent legen ihren Fokus auf den Fernlinienverkehr. Keinen eindeutigen Unternehmensschwerpunkt geben 8 Prozent der Befragten an.

Die Brancheneinschätzung wurde von sehr heterogenen Unternehmen vorgenommen. In der Auswertung vertreten sind Betriebe mit nur einem Bus bis hin zu Unternehmen mit einem Fuhrpark von 480 Bussen.

Die an der Konjunkturumfrage beteiligten Unternehmen beschäftigen im Durchschnitt 33 Mitarbeiter. In Liniennah- und Fernlinienverkehrsbetrieben ist die Anzahl tendenziell höher als in Gelegenheitsverkehrsbetrieben.

Die Unternehmen verfügen im Durchschnitt – je nach Marktsegment – über sieben Reisebusse mit 14 Mitarbeitern, 29 Liniennahverkehrsbusse mit 46 Mitarbeitern oder 26 Fernlinienbusse mit 59 Mitarbeitern.

Mit der Gesamtheit ihrer Omnibusse befördern 37 Prozent der privaten Unternehmerschaft laut Eigenangaben 10.000 bis 100.000 Passagiere jährlich. 29 Prozent der Befragten befördern bis zu 10.000 Reisende pro Jahr. 26 Prozent geben eine Passagierzahl von bis zu 1 Million an und 8 Prozent verzeichnen mehr als 1 Million Fahrgäste pro Jahr.

Für die Darstellung der nachfolgenden Konjunkturergebnisse werden Salden verwendet, welche die Differenz zwischen „günstiger“- und „ungünstiger“-Anteilen im Vergleich zum Vorjahr ausweisen. Grundsätzlich werden die Unternehmen bei der Einschätzung der Lage nach „günstiger“, „gleichbleibend“ oder „ungünstiger“ gefragt. Die Prozentzahlen in den Darstellungen werden auf ganze Zahlen auf- oder abgerundet.

## 1 Bustouristik/Gelegenheitsverkehr

### Geschäftslage: Zufriedenheit nimmt ab

Rund **73 Prozent** der Unternehmer beurteilen die allgemeine Geschäftslage als günstiger oder gleich geblieben im Vergleich zum Vorjahr. Die Anzahl derer, die ihre Situation als ungünstiger bewerten, liegt bei **18 Prozent**. Der Anteil zufriedenerer Unternehmer ist um **8 Prozentpunkte** zum Vorjahr gesunken, hierdurch fällt der Saldo in den negativen Bereich (**-9**). Seit den sehr erfolgreichen Jahren 2014 und 2015 ist Jahr für Jahr ein Abwärtstrend zu verzeichnen, der für das Geschäftsjahr 2018 einen neuen Tiefpunkt erreicht.

Ein starker Unterschied lässt sich zwischen den verschiedenen Unternehmensgrößen erkennen. Besonders wenige mittelgroße (6-20 Busse) Unternehmen (**12 %**) bewerten das Geschäftsjahr 2018 positiver als das Jahr zuvor. Ganz anders die großen Unternehmen (über 20 Busse), die im Vergleich zu den kleinen und mittelgroßen Unternehmen deutlich zufriedener waren (**27 %**).

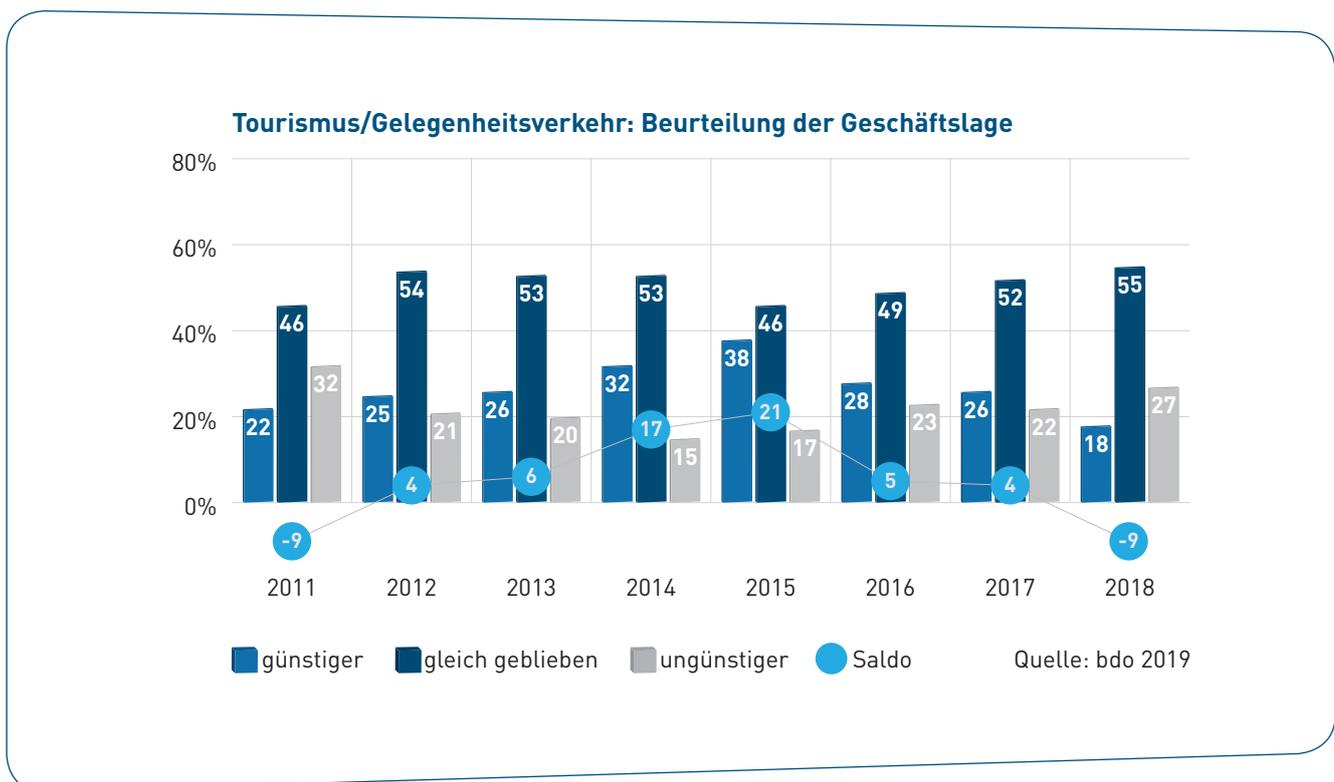


Abb. 1: Geschäftslage der Bustouristik

## Umsatzentwicklung: Einschätzung ausgewogen

Knapp die Hälfte der Unternehmen (**44 %**) konnte gleichbleibende Umsätze erzielen. **28 Prozent** der Befragten beurteilen die Umsatzentwicklung für das Jahr 2018 positiver im Vergleich zum Vorjahr. Ebenso viele haben Umsatzeinbußen verzeichnen müssen. Der Saldo liegt dementsprechend bei **0 Prozentpunkten**. Der prozentuale Anteil an Unternehmen mit einer gestiegenen Umsatzentwicklung ist somit seit Jahren auf Rekordtief gesunken.

Die Unternehmensgröße verdeutlicht die unterschiedliche Einschätzung zwischen den kleinen (bis 5 Busse), mittelgroßen (6 – 20 Busse) und großen (über 20 Busse) Unternehmen. Mit wachsender Unternehmensgröße steigt der Anteil an zufriedeneren Unternehmen (**K: 24 %; M: 28 %; G: 36 %**), aber auch der Anteil Unzufriedener (**K: 26 %; M: 27 %; G: 33 %**). Dementsprechend sinkt der Anteil, der eine gleichbleibende Umsatzentwicklung zum Vorjahr festgestellt hat.

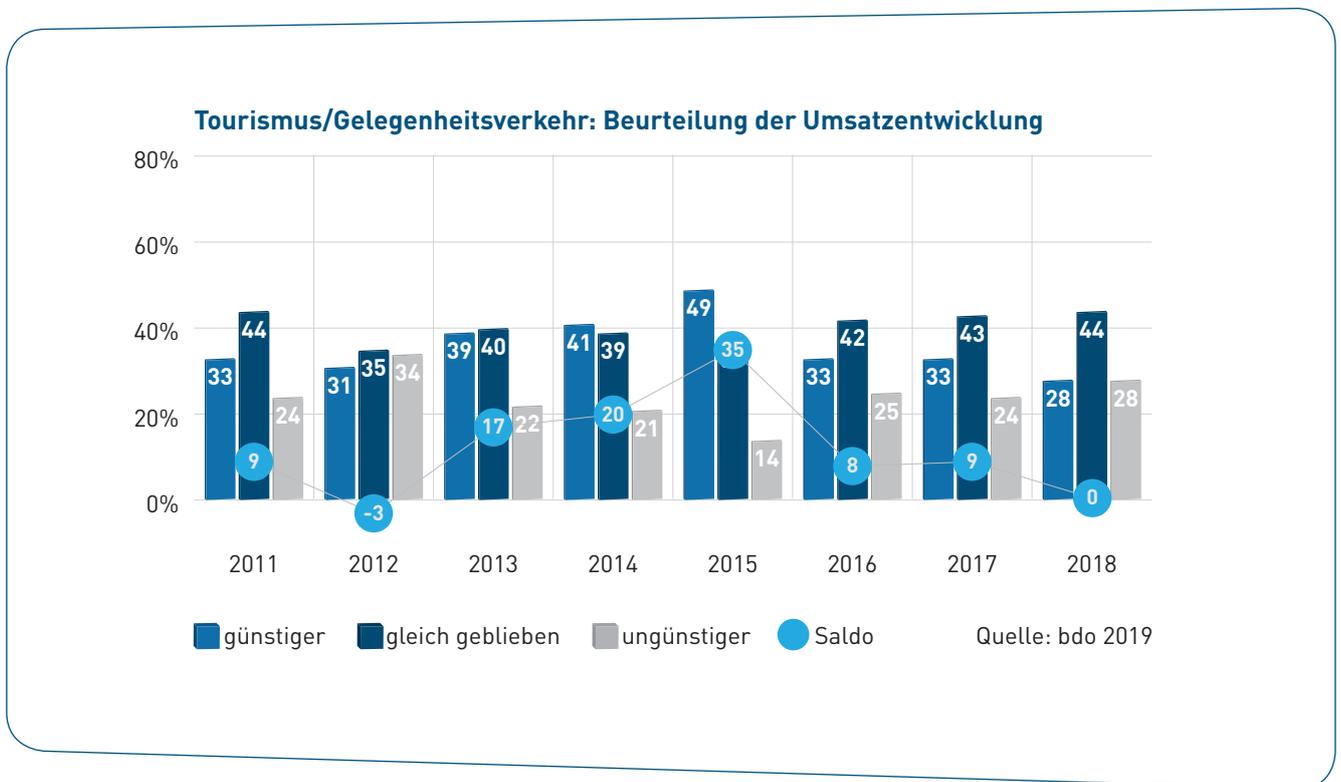


Abb. 2: Umsatzentwicklung der Bustouristik

## Gewinnentwicklung: Abermals stark eingebrochen

Bereits das dritte Jahr in Folge vermelden immer mehr privaten Busunternehmen eine schlechtere Gewinnentwicklung zum Vorjahr. **48 Prozent** haben im Jahr 2018 einen geringeren Gewinn als im Vorjahr gehabt. Lediglich **18 Prozent** konnten höhere Gewinne erzielen. Insgesamt sinkt der Saldo somit zum Vorjahr um weitere 15 Prozentpunkte auf **-30 Prozentpunkte**.

Die stark eingebrochene Gewinnentwicklung erklärt die deutlich gewachsene Unzufriedenheit der allgemeinen Geschäftslage. Im Vergleich zu den getätigten Umsätzen wird sichtbar, dass am Ende des Tages der Gewinn trotz Umsatz immer kleiner wird.

Bei der Bewertung der Gewinnentwicklung ist eine ähnliche Tendenz wie bei der Umsatzentwicklung zu erkennen. Mit wachsender Unternehmensgröße steigt der Anteil an Unternehmen, die die Gewinnentwicklung zum Vorjahr positiver bewerten (**K: 17 %; M: 17 %; G: 21 %**), aber auch zeitgleich der Anteil mit negativer Entwicklung (**K: 41 %; M: 49 %; G: 58 %**). Dementsprechend sinkt auch hier der Anteil mit der Unternehmensgröße, der eine gleichbleibende Umsatzentwicklung zum Vorjahr festgestellt hat.

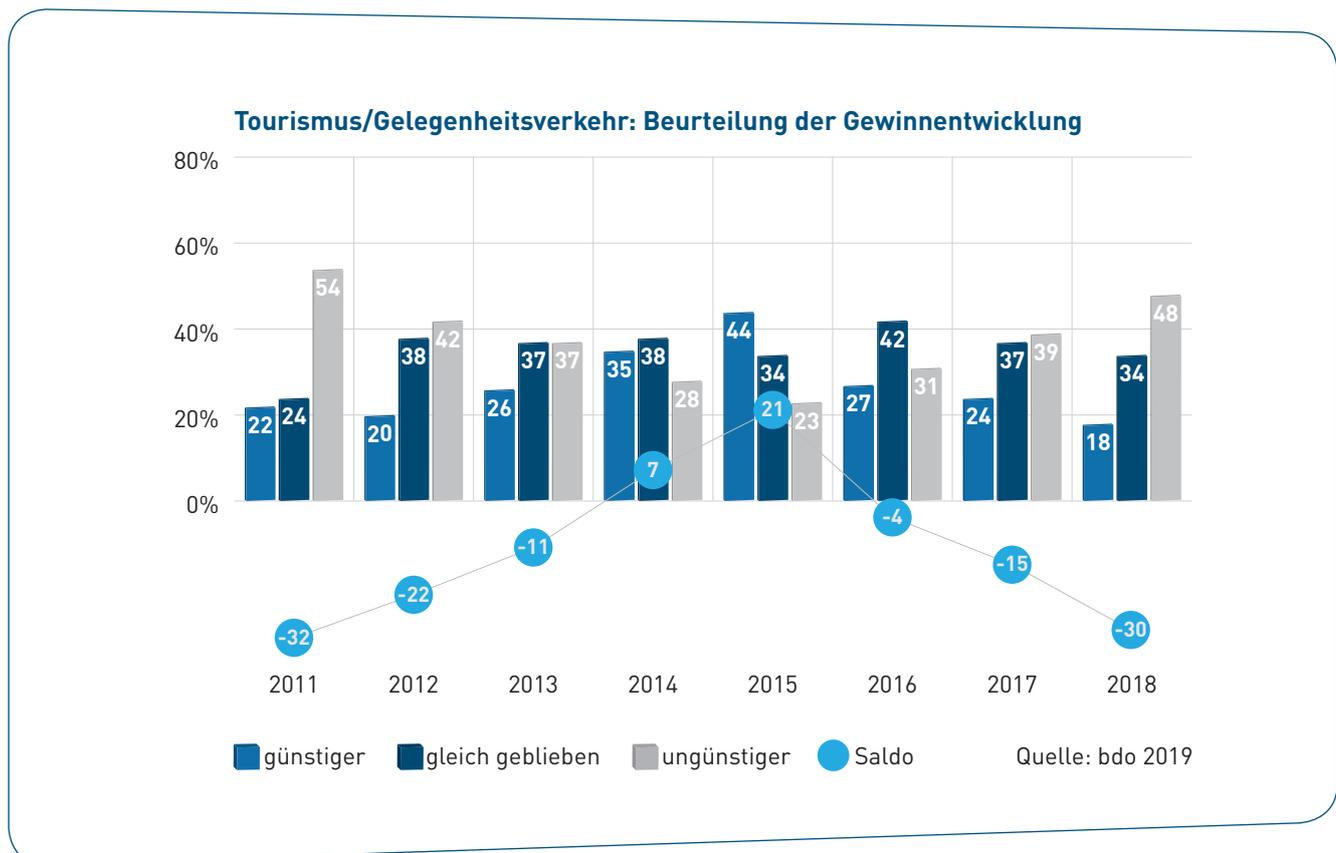


Abb. 3: Gewinnentwicklung der Bustouristik

## Verschiedene Marktsegmente

### Mietomnibusverkehr: Leichte Einbußen

Der Mietomnibusverkehr verliert seine jahrelang eingenommene Rolle als Zugpferd der Branche. Der prozentuale Anteil an Unternehmen, die eine positivere Entwicklung zum Vorjahr festgestellt haben, liegt erneut bei **25 Prozent**, weitere **50 Prozent** berichten von gleichbleibenden Buchungszahlen. Negativ beurteilen 2 Prozent mehr - und somit genau ein Viertel - der Unternehmen die Entwicklung im Mietomnibussegment im Vergleich zum Jahr 2017. Der Saldo sinkt um 2 Prozentpunkte auf **0 Prozentpunkte**.

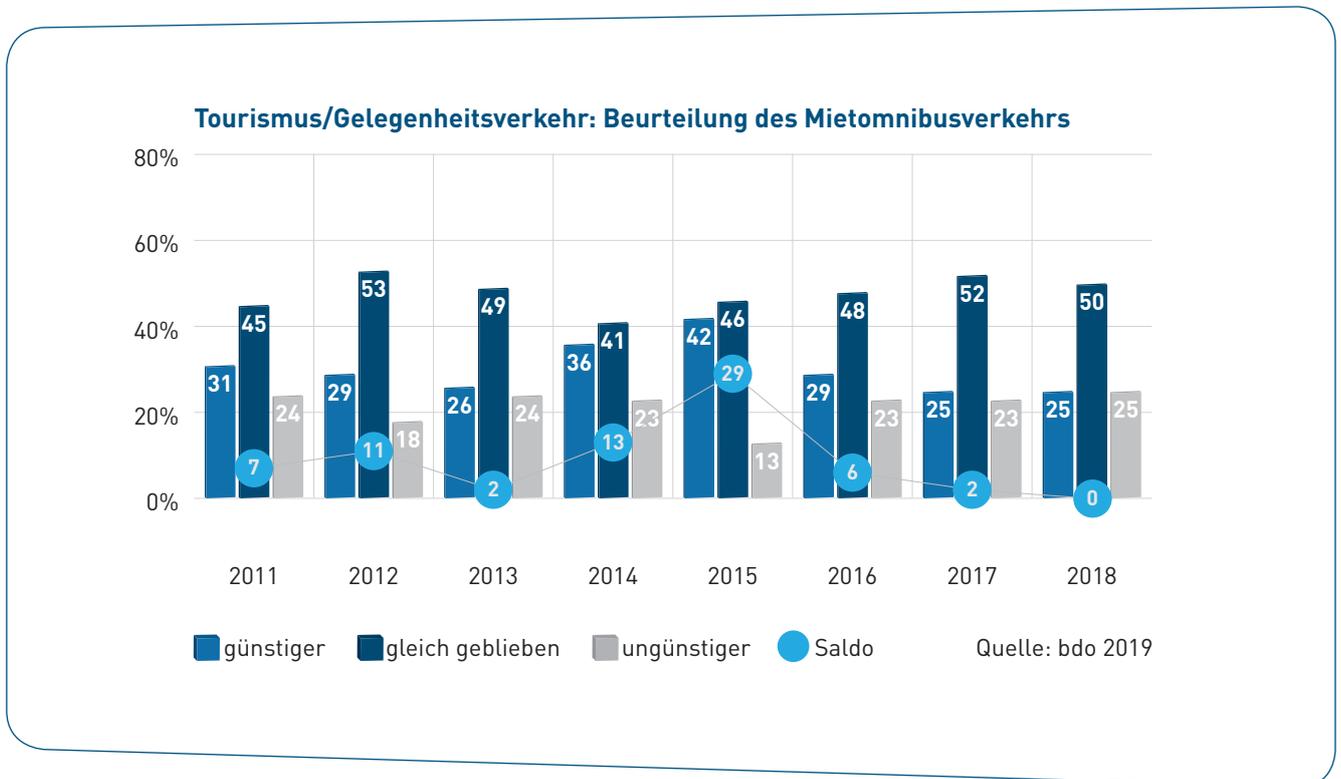


Abb. 4: Mietomnibusverkehr

### Eigen veranstaltete Busreisen: Große Diskrepanz zwischen Zufriedeneren und Unzufriedeneren

Die befragten Unternehmen bewerten mehrheitlich die eigen veranstalteten Busreisen mit besser oder gleichbleibend (**72**). Dennoch ist eine starke Diskrepanz zwischen den zufriedeneren und den weniger zufriedenen Unternehmen zum Vorjahr festzustellen. Der Anteil an positiv einschätzenden Busunternehmen ist zum Vorjahr um 5 Prozent gesunken, während der Anteil der negativ Beurteilenden um 4 Prozent gewachsen ist. Somit liegt der Saldo bei **-13 Prozentpunkten**.

Auffällig ist der Unterschied zwischen den verschiedengroßen Unternehmen. Der Saldo bei kleinen Unternehmen liegt bei **-5 Prozentpunkten**, der bei großen Unternehmen bei **-17 Prozentpunkten**.

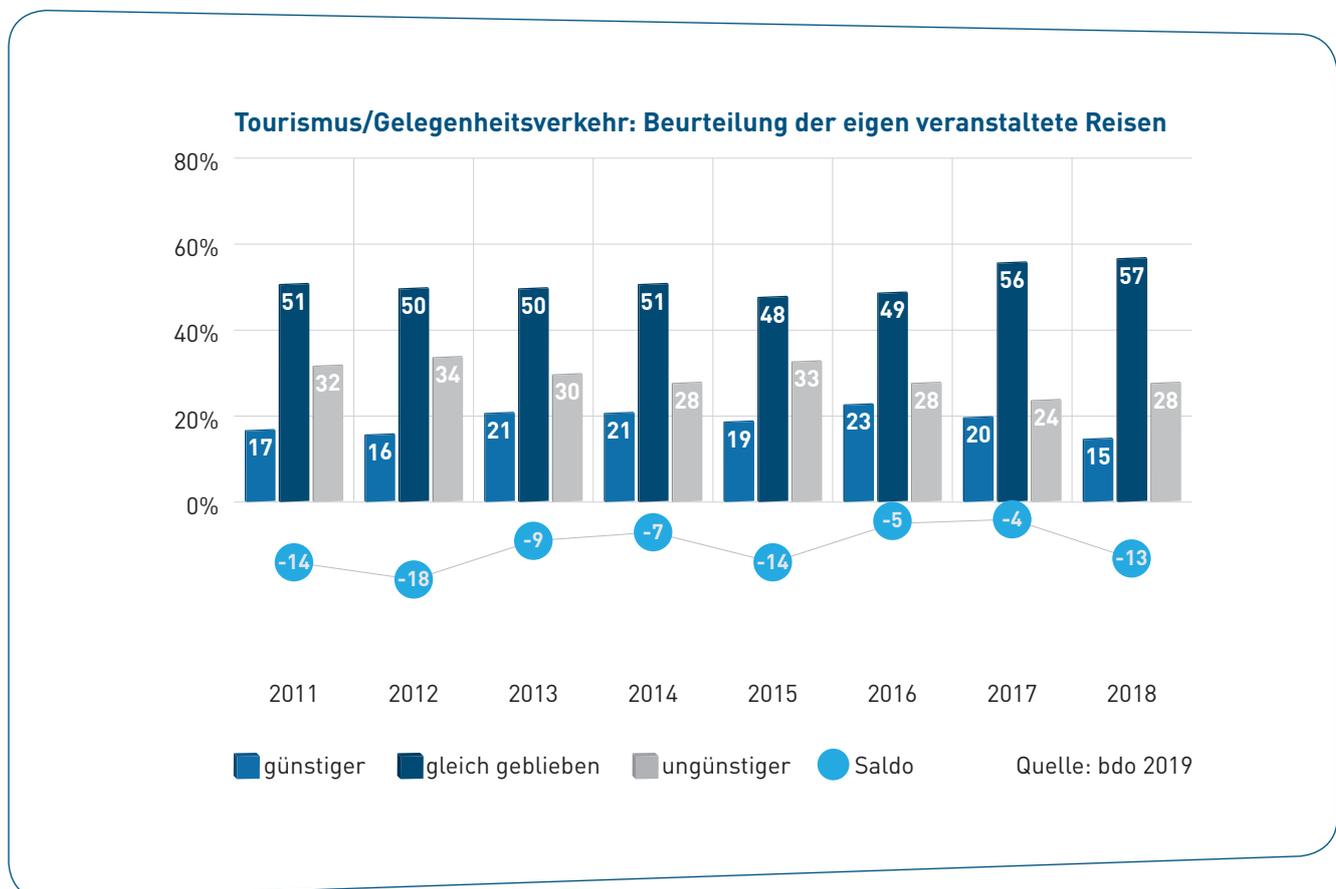


Abb. 5: Eigen veranstaltete Busreisen

**Tagesausflugsverkehr: Im Aufwind**

Eine tendenzielle Verbesserung ist bei den Tagesausflügen zu erkennen. Der positive Saldo steigt auf **8 Prozentpunkte**. Lediglich **20 Prozent** der befragten Unternehmen sahen eine Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt **80 Prozent** der Umfrageteilnehmer beurteilen den Tagesausflugsverkehr 2018 mit günstiger oder auf gleichbleibendem Niveau zum Vorjahr.

Kleine und mittelgroße Unternehmen weisen einen geringeren Saldo, als große Unternehmen auf. (jeweils Prozentpunkte: **K: 6; M: 5; G: 13**). Demnach bewerten große Unternehmen die Entwicklung eher positiv.

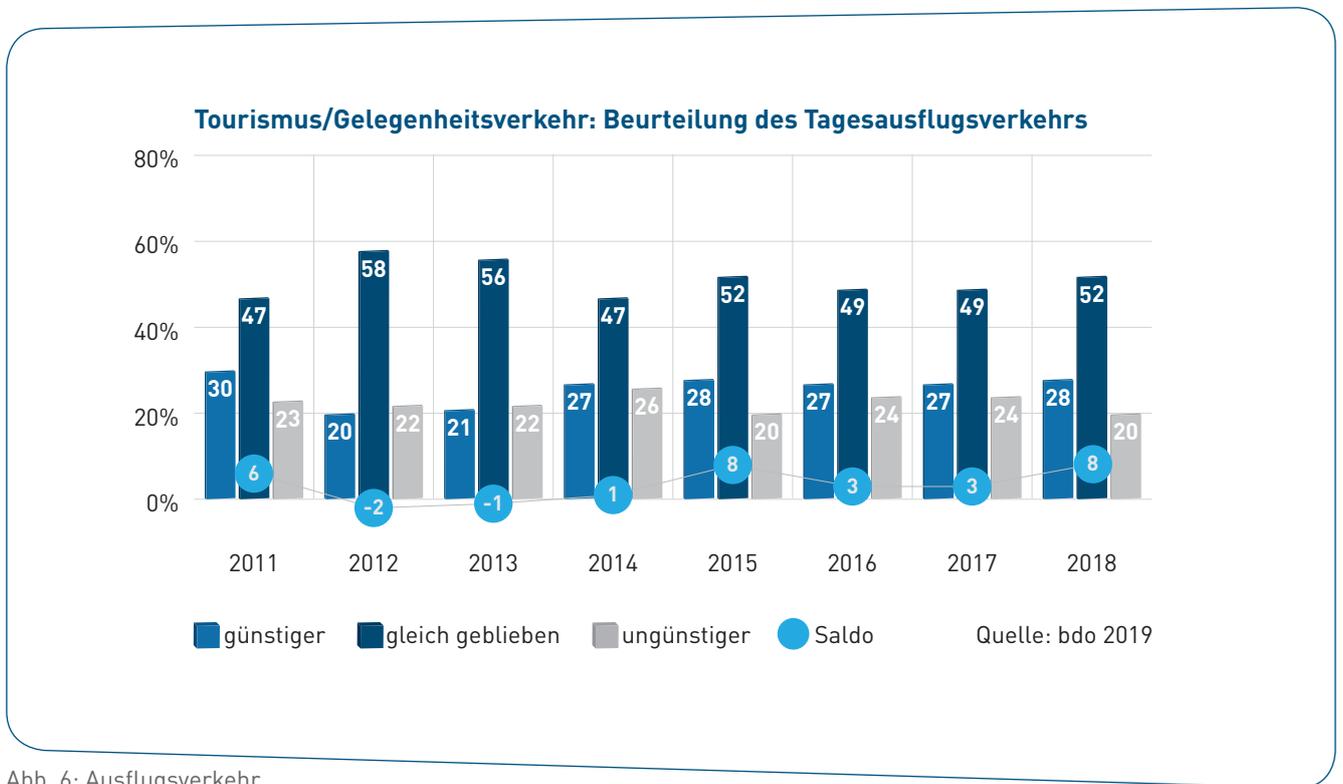


Abb. 6: Ausflugsverkehr

## Buchungszahlen

### Buchungszahlen im Inland: Deutschland als Reiseziel konstant beliebt

Die Busunternehmen verzeichnen weitestgehend bessere oder gleichbleibende Buchungszahlen zum Vorjahr **(85 %)**. Lediglich **15 Prozent** der befragten Unternehmen beklagen sich über eine niedrigere Buchungsintensität. Die Buchungszahlen im Inlandstourismus erreichen somit einen **Positivsaldo von 15 Prozentpunkten**.

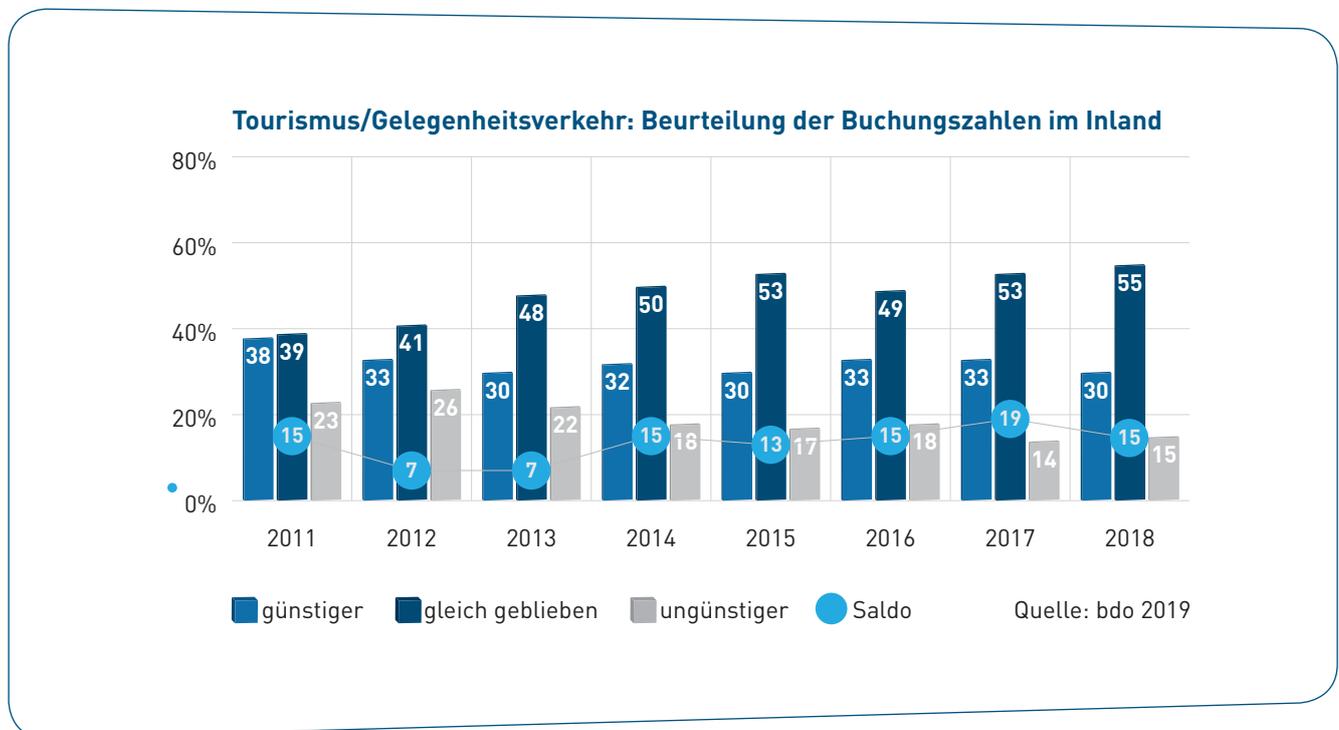


Abb. 7: Buchungszahlen Inland

### Buchungszahlen ins Ausland: Auf Vorjahresniveau

Die Buchungszahlen ins Ausland sind ähnlich dem Vorjahresniveau. Der prozentuale Anteil an Busunternehmen, die schlechtere Buchungszahlen zum Vorjahr hinnehmen mussten, ist in diesem Segment seit Jahren deutlich höher, als der Anteil, der eine Verbesserung feststellt. Dementsprechend ist der Saldo bislang immer im negativen Bereich angesiedelt. Auch dieses Jahr liegt der Saldo deutlich im zweistelligen Minusbereich **(-21)**. Eine Zunahme an Buchungen ins Ausland haben lediglich **14 Prozent** der befragten Unternehmen festgestellt.

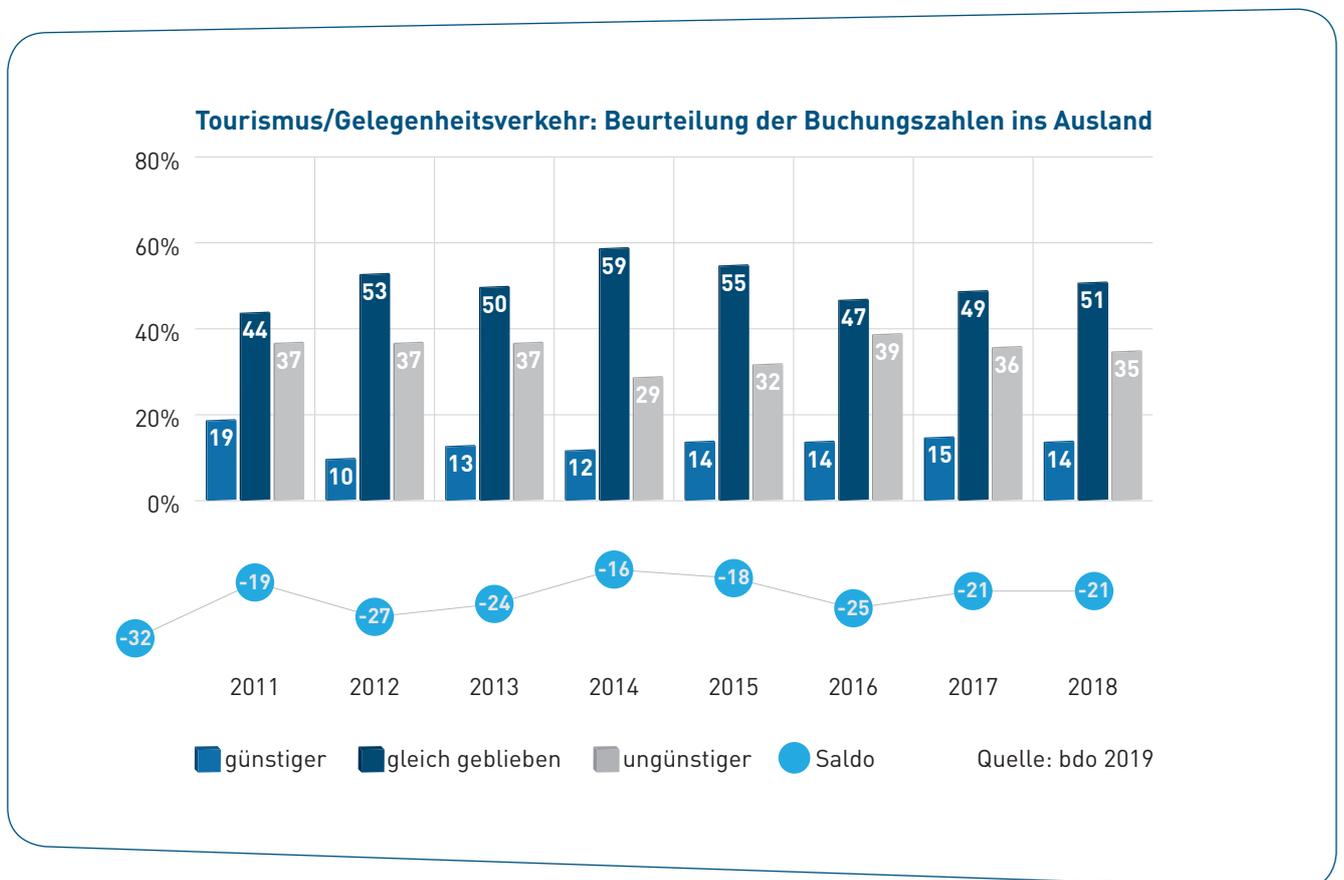


Abb. 8: Buchungszahlen Ausland

## Trends in der Bustouristik/ im Gelegenheitsverkehr

### Aktuelle Hauptzielgruppen

Die Hauptzielgruppe im Bustourismussegment sind die Best Ager/Senioren. Rund **90 Prozent** aller befragten Unternehmen benennen diese Gruppe als ihre Kernkundengruppe. An zweiter Stelle liegen erneut die Studenten und Schüler, die jedoch zum Vorjahr um 7 Prozent auf rund **41 Prozent** gefallen sind. Anschließend folgen Singles (**14 %**), Familien (**8 %**) und mobilitätseingeschränkte Reisende (**8 %**).

### Hauptzielgruppe/n im Bereich Tourismus/Gelegenheitsverkehr

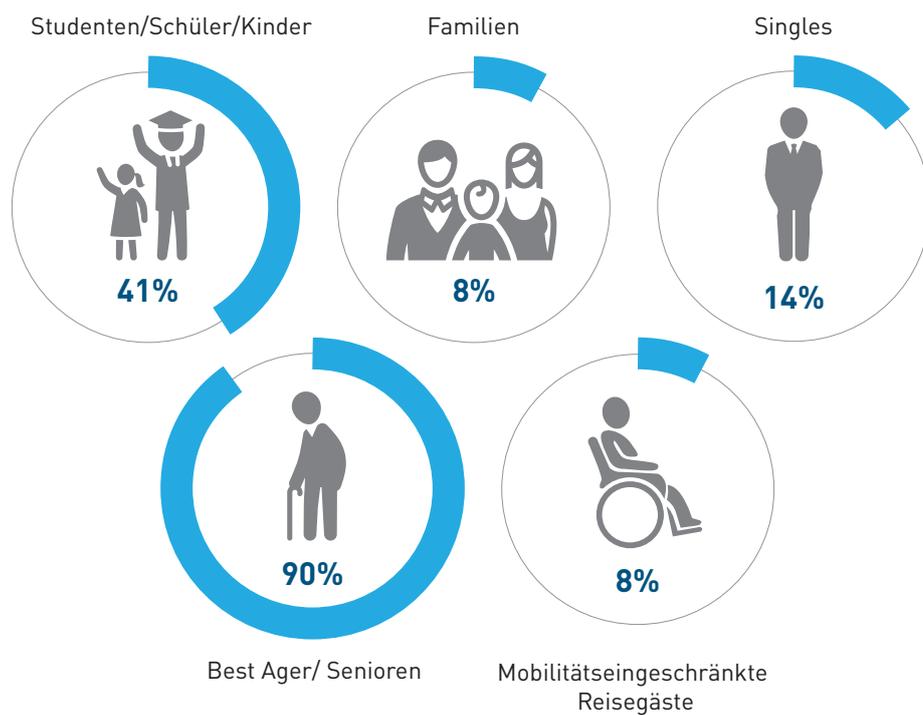
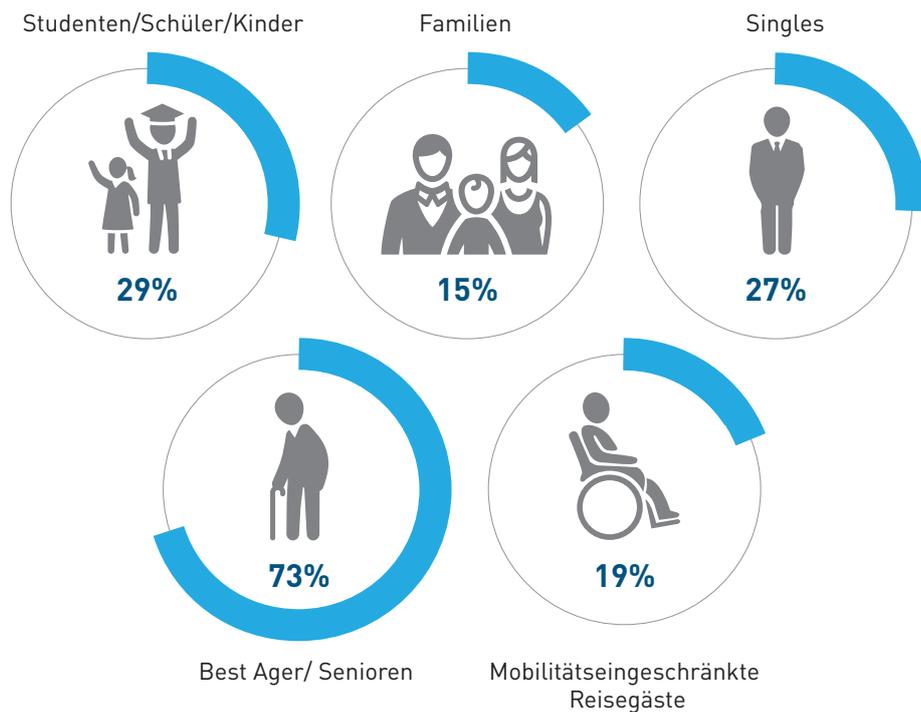


Abb. 9: Hauptzielgruppen Bustourismus

### Zielgruppen mit Potenzial

Die befragten Busunternehmen sind sich mehrheitlich einig, dass Best Ager (Senioren) die wichtigste Zielgruppe bleibt und diese auch noch weiteres Potenzial birgt **(70 %)**. In anderen Zielgruppen wird weniger Potenzial gesehen. Schüler/Studenten, die noch in den zurückliegenden Jahren als eine wichtige Zielgruppe betrachtet worden ist, wird von den Unternehmen in dieser Abfrage deutlich weniger benannt **(2017: 37 %; 2018: 29 %)**.

#### Zielgruppe/n mit Potenzial im Bereich Tourismus/Gelegenheitsverkehr



Quelle: bdo 2019

Abb. 10: Zielgruppen mit Potenzial im Bustourismus

### Zukunftstrends in der Bustouristik/im Gelegenheitsverkehr

Die Busunternehmen gehen davon aus, dass zukünftig **Kurz- und Tagesreisen** noch stärker im Bustourismussegment an Bedeutung dazugewinnen (**2017: 71 %; 2018: 75 %**). Ausschlaggebender Grund hierfür können die seit Jahren zunehmende Reise-Intensität und die steigende Zahl an Urlaubsreisen pro Bundesbürger mit gleichzeitigem Trend zu kürzeren Verweildauern sein. Besonders beliebt bei Bustouristen sind **Eventreisen (30 %)** und **Aktivurlaubsreisen (21 %)**. Der Trend zum **Gesundheitstourismus** ist wiederum rückläufig (**2017: 24 %; 2018: 15 %**). **15 Prozent** gehen davon aus, dass **Luxusreisen** weiter zunehmen werden. Weniger Potenzial sehen die Unternehmer bei **Familienurlaubsreisen (3 %)**.

Laut Umfrage wird die Reise-Intensität innerhalb Deutschlands zunehmen. Rund **55 Prozent** gehen davon aus, dass zukünftig die Anzahl an Busreisen im **Inlandstourismus** ansteigen wird, während lediglich **11 Prozent** von einer Zunahme im **Auslandstourismus** ausgehen.

Mehr als die Hälfte der Umfrageteilnehmer gehen davon aus, dass zukünftig die Fahrgastzahlen sinken werden (**54 %**). Lediglich **19 Prozent** sind vom Gegenteil überzeugt.

Zunehmende **Probleme mit Overtourism-Destinationen** (z.B. durch unzufriedene Gäste, Preissteigerung, verstopfte Straßen, etc.) befürchten rund **46 Prozent** der befragten Unternehmen.

Die Bedenken, zukünftig eine **steigende Anzahl an**

**plötzlichen Stornierungen durch die steigende Terrorgefahr in Europa** feststellen zu müssen, hat sich zum Vorjahr um rund ein Drittel reduziert (**2017: 29 %; 2018: 20 %**).

Mehr als ein Viertel (**27 %**) der Busunternehmen sind überzeugt, dass die **Nachfrage nach digitalen Angeboten** wie High-Speed-Internet, Streamingangeboten etc. zukünftig zunehmen wird.

Das Thema **Nachhaltigkeit** spielt bei den Unternehmen weiterhin eine wichtige Rolle: entweder durch **umweltschonende Programmplanung (40 %)** oder die **Gestaltung klimaneutraler Busreisen (14 %)**.

Die **Digitalisierung** betrachten die Bustouristiker eher kritisch. Im Vergleich zum Vorjahr sehen die Unternehmer in der Digitalisierung weniger einer Chance für ihr eigenes Geschäft. Der Anteil der Skeptiker ist auf **32 Prozent** angestiegen (2017: **27 %**). Positiv blicken dieser Entwicklung **18 Prozent** (2017: **26 %**) entgegen.

Nur **5 Prozent** sehen in alternativen Antriebsformen wie z.B. Elektromobilität eine Chance für Ihr Geschäft, daher sind auch die Unternehmer mehrheitlich davon überzeugt, dass **Dieselbusse innerhalb der nächsten 5 Jahre nicht vollständig ersetzt werden können (79 %)**.

### Herausforderungen in der Bustouristik/im Gelegenheitsverkehr

Besonders viele Unternehmen im Gelegenheitsverkehr äußern große Bedenken für den Fall, dass die **Busmaut** kommt. Für knapp **70 Prozent** wäre dies eine große Herausforderung für die eigene betriebliche Entwicklung.

Die zahlreichen **Mindestlohngesetze und Entsendevorschriften**, die fortlaufend mehr und mehr Raum einnehmen, bereiten den Unternehmern besonders große Sorgen. Rund **65 Prozent** der Unternehmen im Gelegenheitsverkehr sehen die Zunahme der von jedem Mitgliedstaat verschieden umgesetzten Regelungen zukünftig als eine große Herausforderung für die eigene betriebliche Entwicklung.

Auch die **unterschiedlichen und zunehmend komplizierten Mehrwertsteuerregelungen in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten** belasten die Unternehmen (**68 %**).

Ebenfalls sorgen sich zahlreiche Unternehmen um die Einführung von **Dieselfahrverboten (67 %)** in Städten und Regionen, die zusätzlich sehr unterschiedlich geregelt sind und die Busunternehmen dementsprechend noch mehr verunsichern.

Die wachsende Anzahl an verschiedenen **Umweltzonen** im europäischen Raum beunruhigt rund **59 Prozent**.

Auch die Sorgen über die **gewerbesteuerliche Hinzurechnung von Hotelleistungen (53 %)** bleibt weiterhin bestehen. Dennoch ist ein leichter Rückgang der Anzahl der Besorgten zu erkennen (2017: **65 %**).

Seit diesem Jahr ist die **Datenschutzgrundverordnung** in Kraft. Mehr als die Hälfte der Unternehmen (**52 %**) bewerten diese als eine Herausforderung für ihr eigenes Geschäft.

Rund **51 Prozent** der Unternehmen befürchten durch die aktuellen **Sozialvorschriften** zukünftig negative Auswirkungen auf das eigene Geschäft. Gleich viele benennen sowohl die **gesetzlichen Rahmenbedingungen** als auch den stetig zunehmenden **administrativen Aufwand** als große Herausforderung.

Weitere Entwicklungen, die die Bustouristiker befürchten und sie vor große Herausforderungen stellen würden, sind: die **Erhöhung der Dieselsteuer (55 %)** oder die Einführung einer **blauen Plakette (38 %)**.

Auch die neuen **Pauschalreiserichtlinie** fordert **38 Prozent** der Unternehmen heraus.

**82 Prozent** der teilnehmenden Unternehmen geben an, dass sich **der zunehmende administrative und finanzielle Aufwand in einigen Ländern auf die Destinationswahl bei der Konzipierung einer Reise beziehungsweise Reiseroute auswirkt**. Dies können zum Beispiel die steigenden Einfahrtsgebühren in Städte, verschiedene Mehrwertsteuerbestimmungen oder die Einführung von Mindestlohn- und Entsenderegelungen sein.

Der **Fahrermangel** nimmt weiter zu. **69 Prozent** der Unternehmen klagen über fehlendes Personal. Dies sind erneut 8 Prozent mehr als im Vorjahr. **59 %** der bustouristischen Unternehmen bestätigen sogar, dass sich der **Fahrermangel so gravierend auf die betriebliche Tätigkeit auswirkt**, dass zum Beispiel Fahrten aufgrund dessen nicht angeboten werden können. Auch hier ist eine Steigerung von **19 Prozent** zum Vorjahr festzustellen.

## Prognose – Ausblick: Düstere Aussichten

Die allgemeine Geschäftslage wurde für das Jahr 2018 deutlich schlechter beurteilt als in den Jahren zuvor. Zurückzuführen ist dies auf die schlechteren Umsätze und die noch stärker eingebrochene Gewinnentwicklung. Diese negative Stimmung spiegelt sich ebenfalls wieder in dem sehr pessimistischen Ausblick für das laufende Geschäftsjahr 2019. Deutlich mehr Unternehmen als im Vorjahr prognostizieren ein schlechteres Geschäftsjahr **(30 %)**. Der prozentuale Anteil der optimistisch Denkenden ist auf **12 Prozent** gesunken. Der Saldo sinkt um 9 Prozentpunkte auf **-18 Prozentpunkte**.

Zu unterscheiden ist die Prognose bei den drei Unternehmensgrößengruppen. Die kleinen und mittelgroßen Busunternehmen blicken tendenziell skeptischer auf das laufende Geschäftsjahr, als die großen Unternehmen (**Saldo Prozentpunkte: K: -19; M: -19; G: -15**).

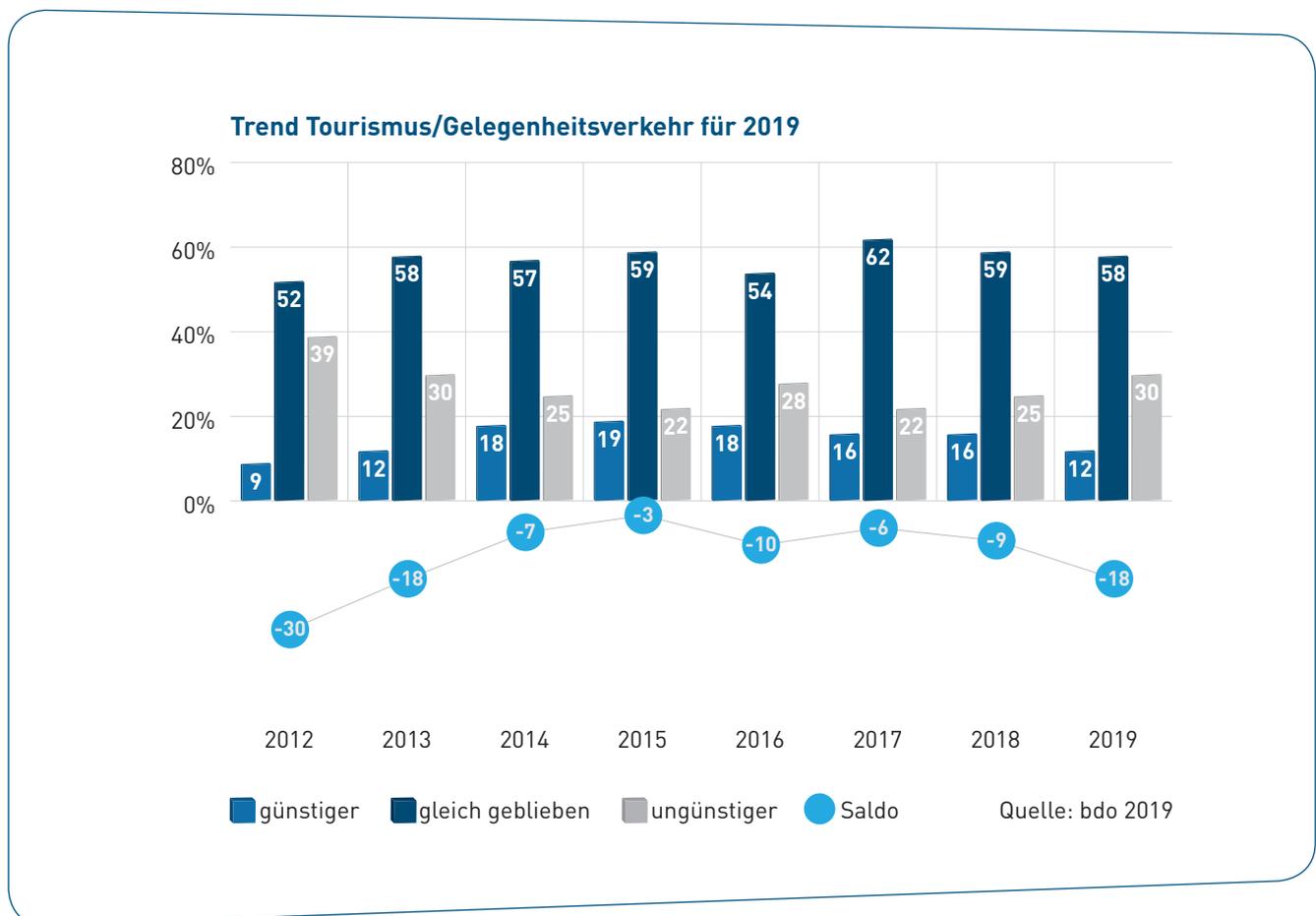


Abb. 11: Prognose 2018 zum Bustourismus

## 2 Öffentlicher Personennahverkehr

An der bdo-Konjunkturumfrage haben überwiegend ÖPNV-Unternehmen teilgenommen, die als Subunternehmer tätig sind (**54 %**). Rund **43 Prozent** der Befragten verfügen über eigene Konzessionen. **3 Prozent** führen ihren Betrieb mit einer kommunalen Beteiligung.

### Geschäftslage: Zufriedenheit steigt

Die Beurteilung der allgemeinen Geschäftslage der Busunternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs bessert sich minimal für das Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr. Der prozentuale Anteil der zufriedeneren Unternehmen ist um 5 Prozentpunkte auf **21 Prozent** gestiegen, während zeitgleich aber auch der Anteil der Unzufriedenen um 3 Prozentpunkte auf insgesamt **30 Prozent** gewachsen ist. Der Saldo bleibt weiterhin im Minusbereich und liegt somit bei **-9 Prozentpunkten**.

Große Unterschiede sind zwischen den Unternehmensgrößen zu erkennen. Während bei kleinen Busunternehmen (bis 5 Busse) deutlich mehr unzufrieden (**34 %**), als zufrieden (**9 %**) mit der Geschäftslage 2018 waren, ist der Unterschied bei den großen Unternehmen (mehr als 20 Busse) deutlich kleiner (unzufrieden: **31 %**; zufrieden: **24 %**).

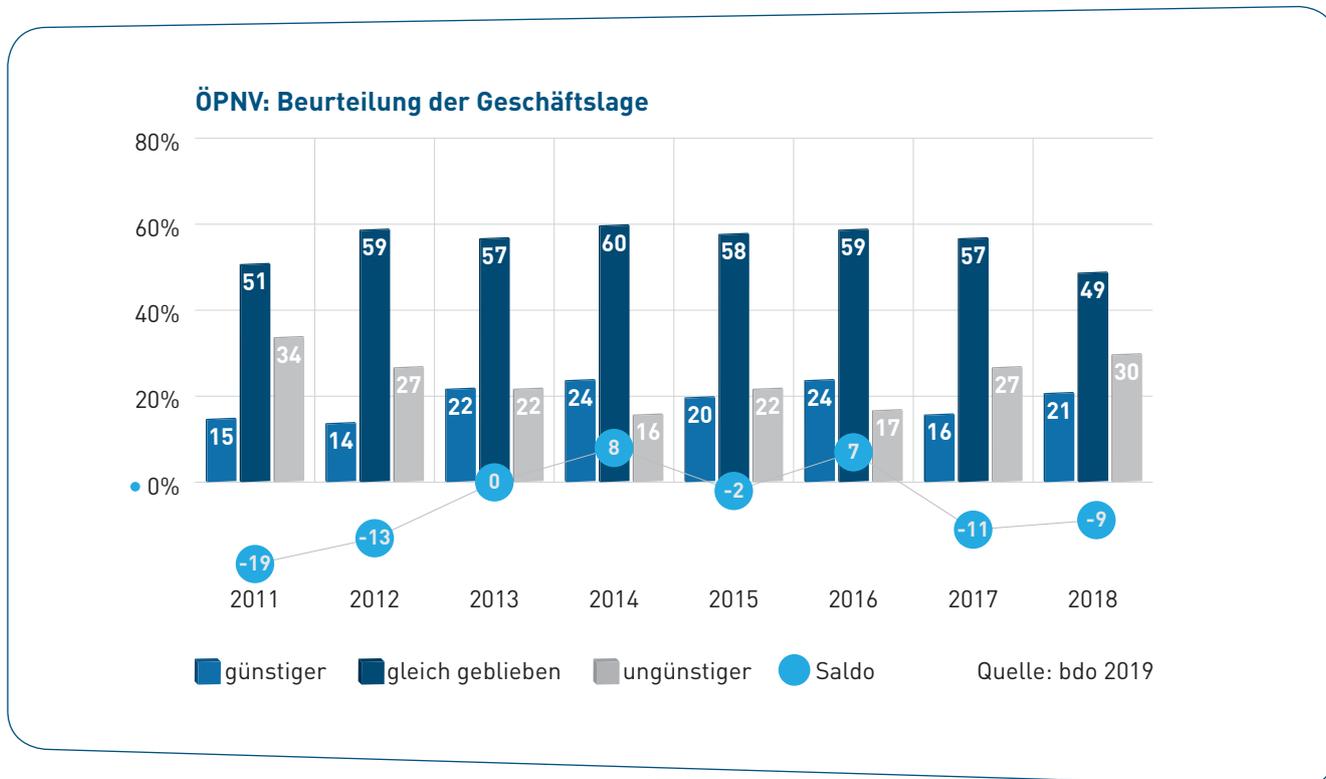


Abb. 12: Geschäftslage des ÖPNV

### Umsatzentwicklung: Deutliches Plus verzeichnet

Im Vergleich zum Vorjahr ist der prozentuale Anteil an Unternehmen mit einer besseren Umsatzentwicklung zum Vorjahr deutlich gestiegen (**2017: 24 %; 2018: 34 %**). Unternehmen, die Umsatzeinbußen verzeichnen mussten, sind ebenfalls weniger (**2017: 25 %; 2018: 24 %**) zu verzeichnen. Der Saldo steigt demnach wieder in den positiven Bereich auf **10 Prozentpunkte**.

Auffällig sind die völlig verschiedenen Einschätzungen der kleinen, mittelgroßen und großen Unternehmen. Mit aufsteigender Unternehmensgröße kann eine günstigere Umsatzentwicklung zum Vorjahr festgestellt werden (**K: 18 %; M: 32 %; G: 43 %**). Zeitgleich steigt der prozentuale Anteil an Unternehmen mit einer schlechteren Umsatzentwicklung mit sinkender Unternehmensgröße (**K: 31 %; M: 25 %; G: 20 %**). Hierdurch liegt der Saldo bei kleinen Unternehmen deutlich im Minusbereich, während er bei den großen Unternehmen den zweistelligen Positivbereich erreicht (Saldo Prozentpunkte: **K: -13; M: 7; G: 23**).

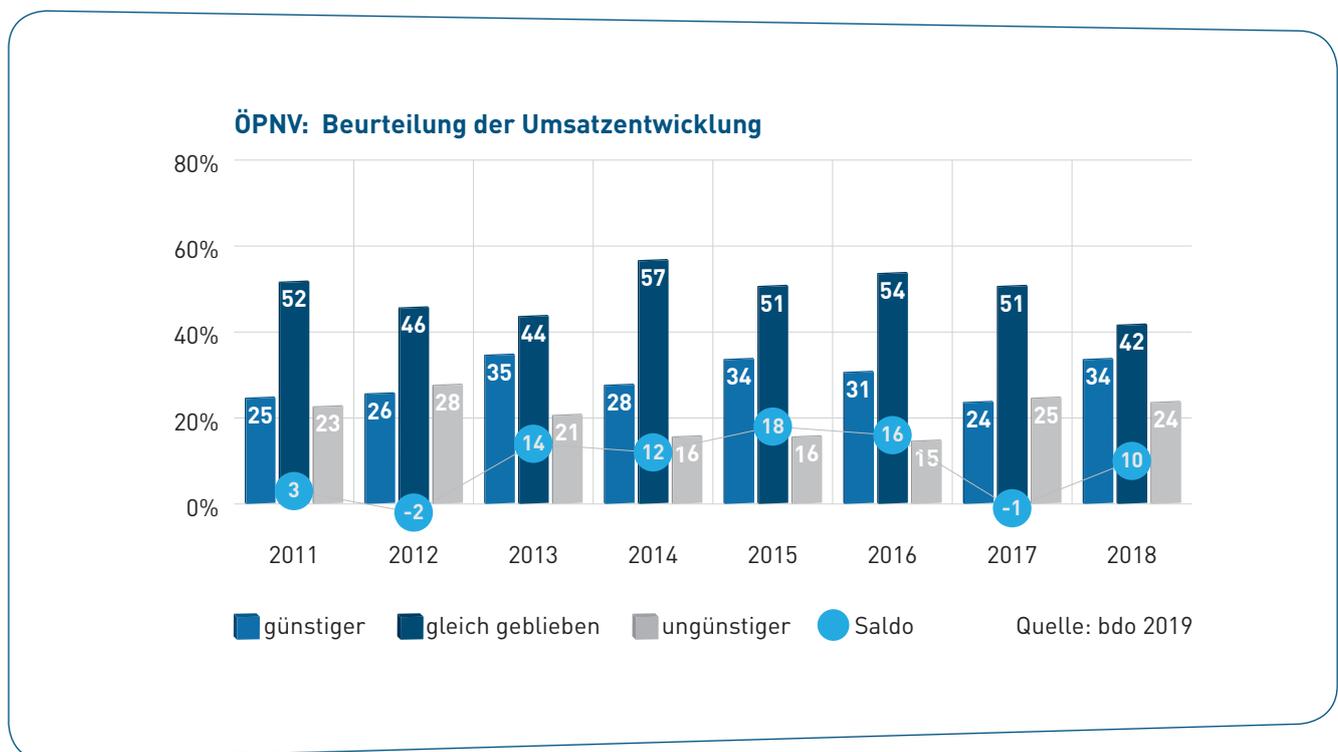


Abb. 13: Umsatzentwicklung des ÖPNV

### Gewinnentwicklung: Abwärtstrend

Trotz gestiegener Umsatzzahlen haben zahlreiche Unternehmen Gewinneinbußen hinnehmen müssen. Lediglich **17 Prozent** berichten von einer günstigeren Gewinnentwicklung im Vergleich zum Vorjahr. Nahezu die Hälfte der befragten Unternehmen (**48 %**) beurteilen die Entwicklung als ungünstiger. Der Saldo liegt daraus resultierend bei **-31 Prozentpunkten** und erreicht den Tiefststand seit 2012.

Besonders viele kleine Busunternehmen haben eine schlechtere Gewinnentwicklung feststellen müssen (**55 %**). Lediglich **9 Prozent** berichten von einer besseren Entwicklung.

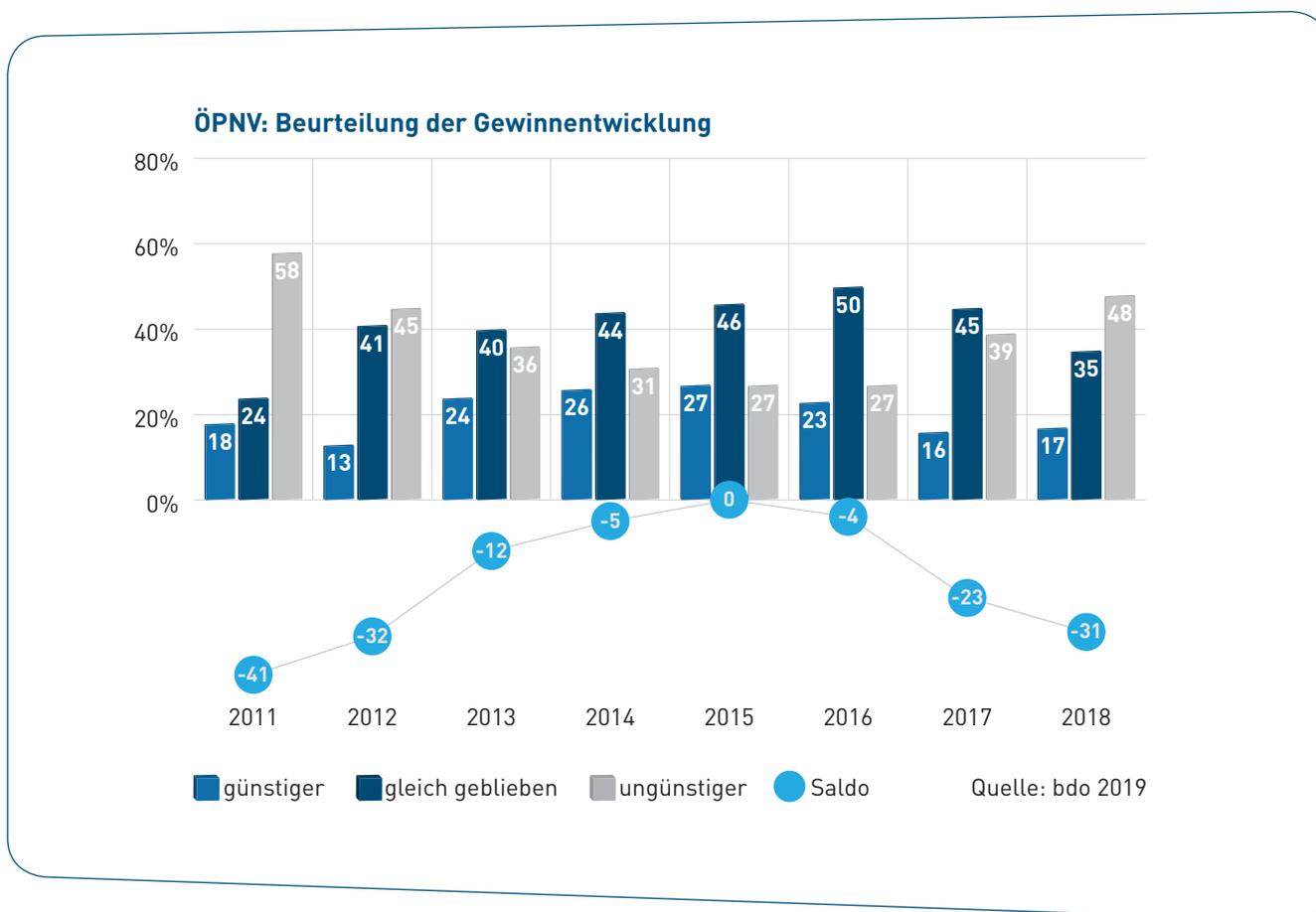


Abb. 14: Gewinnentwicklung des ÖPNV

## Fahrgastzahlen: Bus beliebt wie noch nie

Der Anteil an Unternehmen mit besserer oder gleichbleibender Entwicklung der Fahrgastzahlen liegt bei **85 Prozent** und erreicht den höchsten Wert seit Beginn der ersten Konjunkturumfrage. Auch der prozentuale Anteil an Unternehmen, die niedrigere Fahrgastzahlen zum Vorjahr feststellen mussten, ist auf **15 Prozent** gesunken und befindet sich auf einem bislang noch nie erreichten Tiefstwert.

Besonders viele große Busunternehmen stellen eine Zunahme an Fahrgästen fest (**36 %**).

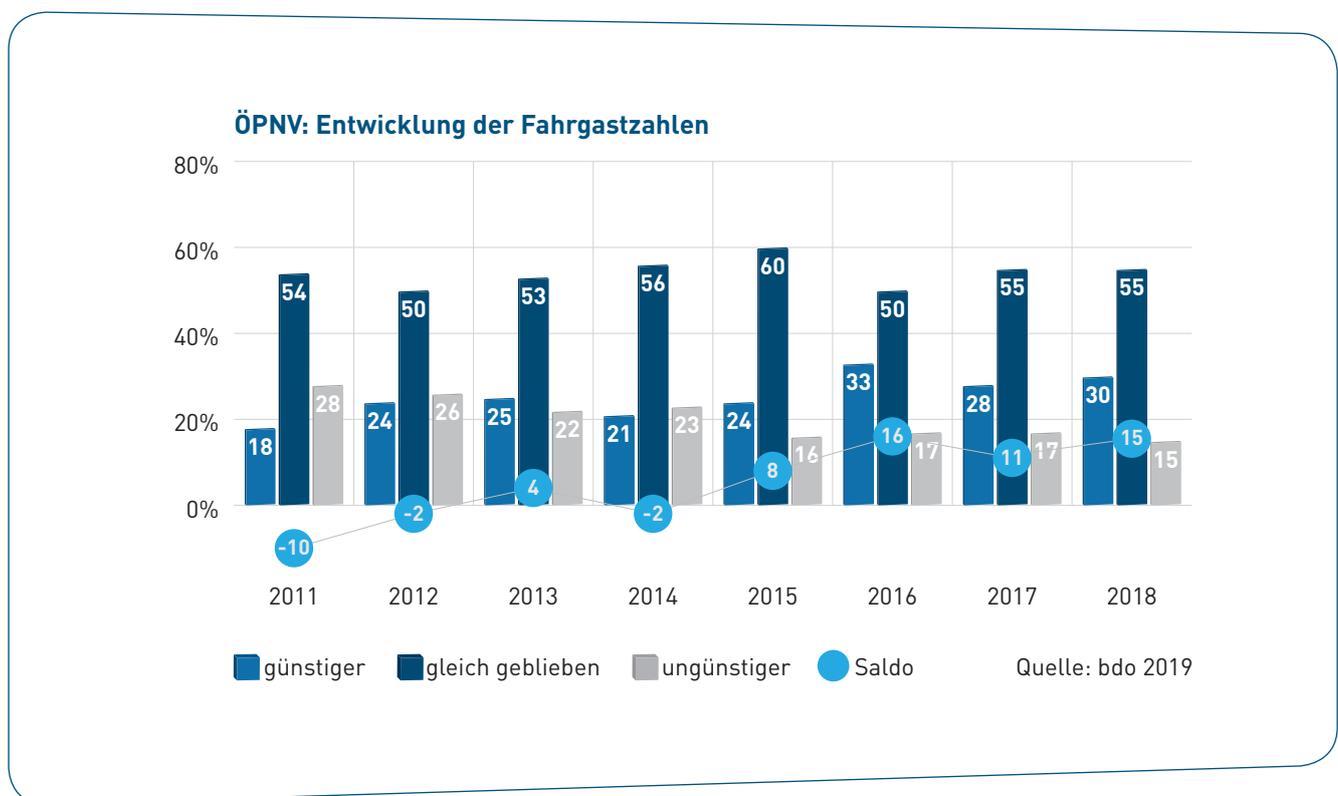


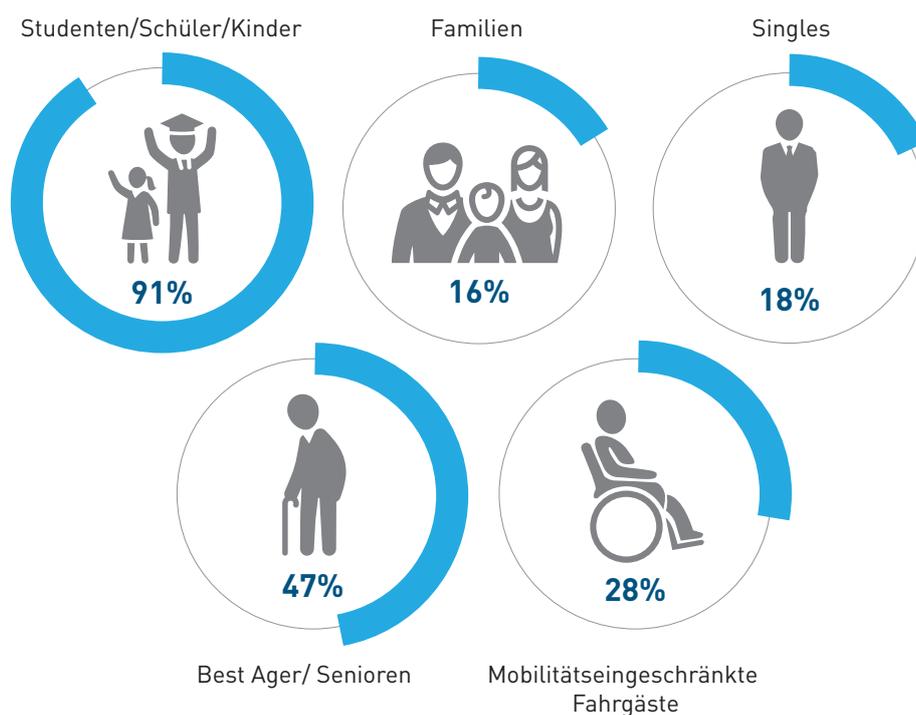
Abb. 15: Fahrgastzahlen des ÖPNV

## Trends im öffentlichen Personennahverkehr

### Aktuelle Hauptzielgruppen

Die Hauptzielgruppe im ÖPNV-Segment sind Studenten, Schüler und Kinder. Rund **91 Prozent** aller befragten Unternehmen benennen diese Gruppe als eine ihrer wichtigsten Kundengruppen. Die zweithäufigste Gruppe sind die Best Ager beziehungsweise Senioren, die von rund **47 Prozent** der Busunternehmen benannt werden. Anschließend folgen mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (**28 %**), Singles (**18 %**) und Familien (**16 %**).

### Hauptzielgruppe/n im Bereich öffentlicher Personennahverkehr



Quelle: bdo 2019

Abb. 16: Hauptzielgruppen ÖPNV

### Zielgruppen mit Potenzial

Für die Zukunft glauben rund **58 Prozent** der Busunternehmer, dass Schüler, Studenten und Kinder noch stärker als Zielgruppe in den Fokus geraten werden. Rund die Hälfte (**56 %**) aller Teilnehmer glaubt, dass auch Best Ager beziehungsweise Senioren zukünftig noch stärker den ÖPNV in Anspruch nehmen werden. Als zukünftig interessante Zielgruppe werden Familien von rund **30 Prozent** der befragten Unternehmern genannt und Mobilitätseingeschränkte von rund **34 Prozent**.

### Zielgruppe/n mit Potenzial im Bereich öffentlicher Personennahverkehr

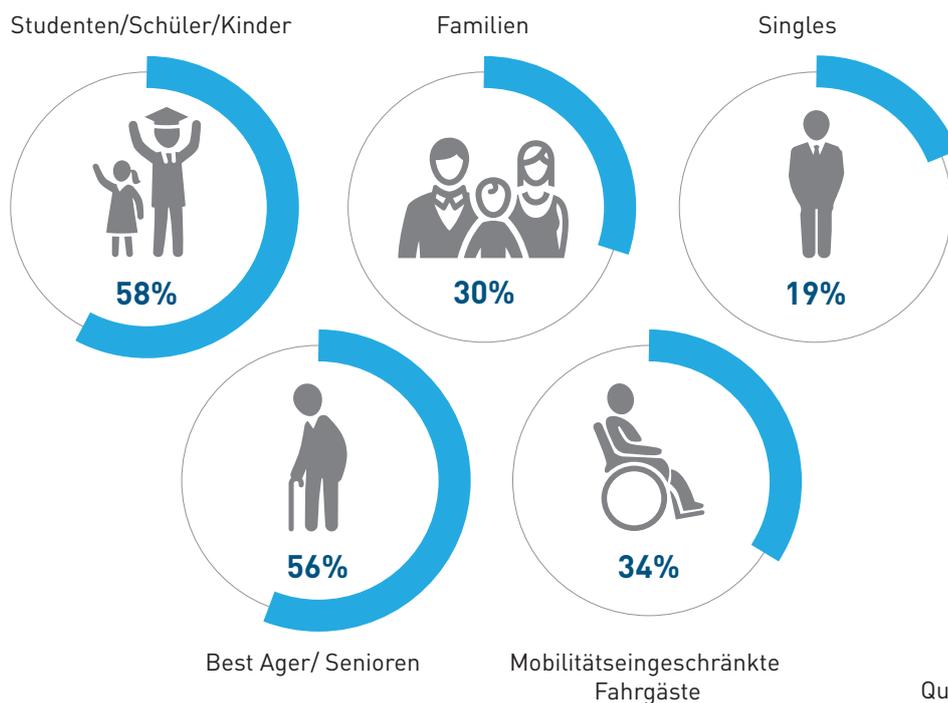


Abb. 17: Zielgruppen mit Potenzial im ÖPNV

### Zukunftstrends im öffentlichen Personennahverkehr

Die Mehrheit (**56 %**) der Unternehmen im ÖPNV geht zukünftig von einem Trend zu mehr **europaweiten Ausschreibungswettbewerben** aus.

Mehr als ein Drittel (**31 %**) prognostiziert eine Zunahme der **Kommunalisierung durch Direktvergaben**. Hiervon beurteilen **63 Prozent** diesen Trend als **negativ**. Lediglich **11 Prozent** glauben, dass zukünftig der **Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit** mehr Berücksichtigung findet.

Die **aktuelle finanzielle Förderung moderner Fahrzeugflotten, die zum Erreichen der (Klima-)Ziele der Bundesregierung beitragen soll**, wird von **52 Prozent** als **nicht ausreichend mittelstandsfreundlich bewertet**. **26 Prozent** empfinden die Förderung als **unzureichend**. Lediglich **6 Prozent** der Unternehmer sind mit der aktuellen Förderung **vollkommen zufrieden**.

**Nachhaltigkeit** gewinnt von Jahr zu Jahr immer mehr

an Bedeutung. **40 Prozent** (2017: **38 %**) der Unternehmen setzen das Thema Nachhaltigkeit bereits durch umweltschonende Programmplanung um. Die **Digitalisierung** wird nur von wenigen Unternehmen des ÖPNV-Segments als Chance für das eigene Geschäft gesehen, dennoch steigt der Wert minimal zum Vorjahr (2017:**20 %**; 2018: **22 %**). Mit steigender Unternehmensgröße ist auch das wachsende Vertrauen in die Digitalisierung zu beobachten (kleine Unternehmen – bis 5 Busse: **5 %**; mittlere Unternehmen – 6 bis 20 Busse: **21 %**; große Unternehmen – über 20 Busse: **26 %**).

Das Interesse an **alternativen Antriebsformen** wächst allmählich. Mittlerweile sehen **20 Prozent** der Unternehmen eine Chance in diesen Alternativen für ihr eigenes Geschäft. 2017 waren es **17 Prozent**.

Rund **86 Prozent** glauben dennoch nicht daran, dass **Dieselfahrzeuge in den kommenden fünf Jahren im Betrieb vollständig und gleichwertig ersetzt** werden können.

## Herausforderungen im öffentlichen Personennahverkehr

Vor allem im ÖPNV wird **Fahrermangel** besonders oft festgestellt. Rund **76 Prozent** der Unternehmen, somit 6 Prozent mehr als im Vorjahr, beklagen sich über fehlendes Fahrpersonal. Der Bedarf ist so hoch, dass insgesamt **63 Prozent** (2017: **47 %**) aufgrund der Situation teilweise bestimmte **Fahrten nicht mehr anbieten können**. Zu beobachten ist, dass speziell kleine Unternehmen (bis 5 Busse) von dieser Problematik betroffen sind (**71 %**).

Rund **64 Prozent** der Unternehmen sind der Ansicht, dass der **Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit, wie er im PBefG klar formuliert ist, in den Kommunen** nicht ausreichend berücksichtigt wird.

**Dieselfahrverbote** werden von den meisten Unternehmen (**59 %**) als eine zukünftig große Herausforderung betrachtet. Mehr als die Hälfte aller Unternehmen sieht ebenfalls die bestehenden **gesetzlichen Rahmenbedingungen (53 %)** als eine Hürde, die es zu bewältigen gilt. Große Bedenken äußern die Unternehmen auch bei den derzeitigen **Sozialvorschriften (53 %)**.

Der steigende **administrative Aufwand** wird ebenfalls von vielen Unternehmen (**50 %**) kritisch gesehen. Mit steigender Unternehmensgröße wird parallel auch der

administrative Aufwand häufiger als Herausforderung benannt (kleine Unternehmen – bis 5 Busse: **42 %**; mittlere Unternehmen – 6 – 20 Busse: **45 %**; große Unternehmen – über 20 Busse: **57 %**).

Rund **47 Prozent** befürchten, zukünftig durch **Konkurrenzanbieter verdrängt** zu werden. Auch im ÖPNV sorgen sich die Unternehmen vermehrt um den zunehmenden Aufwand bezüglich der **Mindestlohngesetze und Entsendevorschriften** im Ausland (**48 %**), die speziell die Verkehre in Grenzregionen betreffen.

Die seit 2018 geltende **Datenschutzgrundverordnung** bereitet **42 %** der Unternehmen Sorgen.

Weitere Herausforderungen für die Unternehmen sind: **steigende Energiepreise (61 %)**, der **Preisverfall (37 %)**, **der Wegfall der Fahrzeugförderung (36 %)** oder der **demografische Wandel (28 %)**. Rund **39 Prozent** befürchten eine höhere **Dieselsteuer**, die ihr Geschäft beeinträchtigen könnte.

### Prognose – Ausblick: Gleichbleibend skeptisch

Trotz steigender Fahrgastzahlen und verbesserter Umsatzentwicklung zum Vorjahr ist bei den Unternehmen kaum Gewinn übrig geblieben. Vor allem die kleinen Busunternehmen haben bei der Gewinnentwicklung Einbußen hinnehmen müssen.

Die grundsätzlich pessimistisch ausfallende Vorausschau dieses Bussegments erreicht einen Saldo von **-21 Prozentpunkten**. Die Einschätzung ist somit minimal besser, als im Vorjahr. **18 Prozent** der Befragten gehen von einer Verbesserung der Geschäftslage für 2019 aus. **39 Prozent** blicken hingegen kritisch in die Zukunft. Sie vermuten eine Verschlechterung der Geschäftsentwicklung zum Vorjahr.

Kleine Unternehmen blicken besonders skeptisch auf das laufende Geschäftsjahr. Nur **5 Prozent** gehen von einer günstigeren Geschäftslage im Vergleich zu 2018 aus. Knapp die Hälfte (**48 %**) ist von einer schlechteren Entwicklung überzeugt.

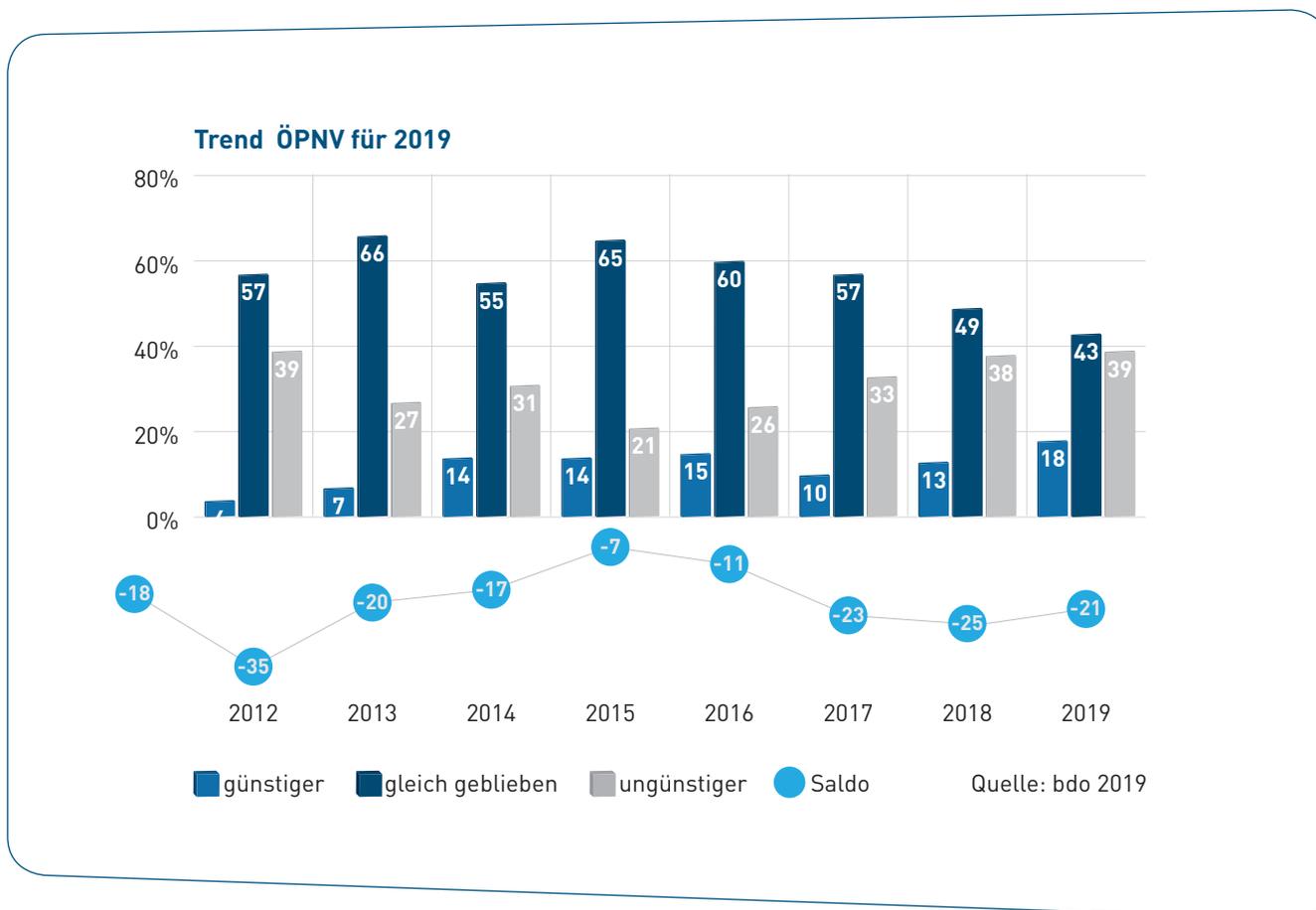


Abb. 18: Prognose 2018 zum ÖPNV

### 3 Fernlinienverkehr

Die an der bdo-Konjunkturumfrage teilnehmenden Unternehmen aus dem Fernlinienverkehr setzen sich wie folgt zusammen: **90 Prozent** Subunternehmer und **10 Prozent** Konzessionsinhaber. An der bdo-Konjunkturumfrage haben lediglich mittelgroße (6-20 Busse) und große (über 20 Busse) Unternehmen teilgenommen.

#### Geschäftslage: Stimmungstief

Im sechsten Jahr des Bestehens des Marktes beurteilen insgesamt **45 Prozent** der Unternehmen die Geschäftslage des Jahres 2018 im Vergleich zum vorherigen Geschäftsjahr mit gleichbleibend oder besser. Ein prozentualer Abfall um 36 Prozentpunkte zum Vorjahr. Der Anteil der unzufriedenen Busunternehmen in diesem Segment ist auf **55 Prozent** angestiegen. Erstmals seit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs fällt der Saldo in den Minusbereich auf **-35 Prozentpunkte**.

Mit absteigender Unternehmensgröße steigt zeitgleich die Unzufriedenheit. **80 Prozent** der mittelgroßen Unternehmen bewerten die Geschäftslage für 2018 schlechter als im Vorjahr.

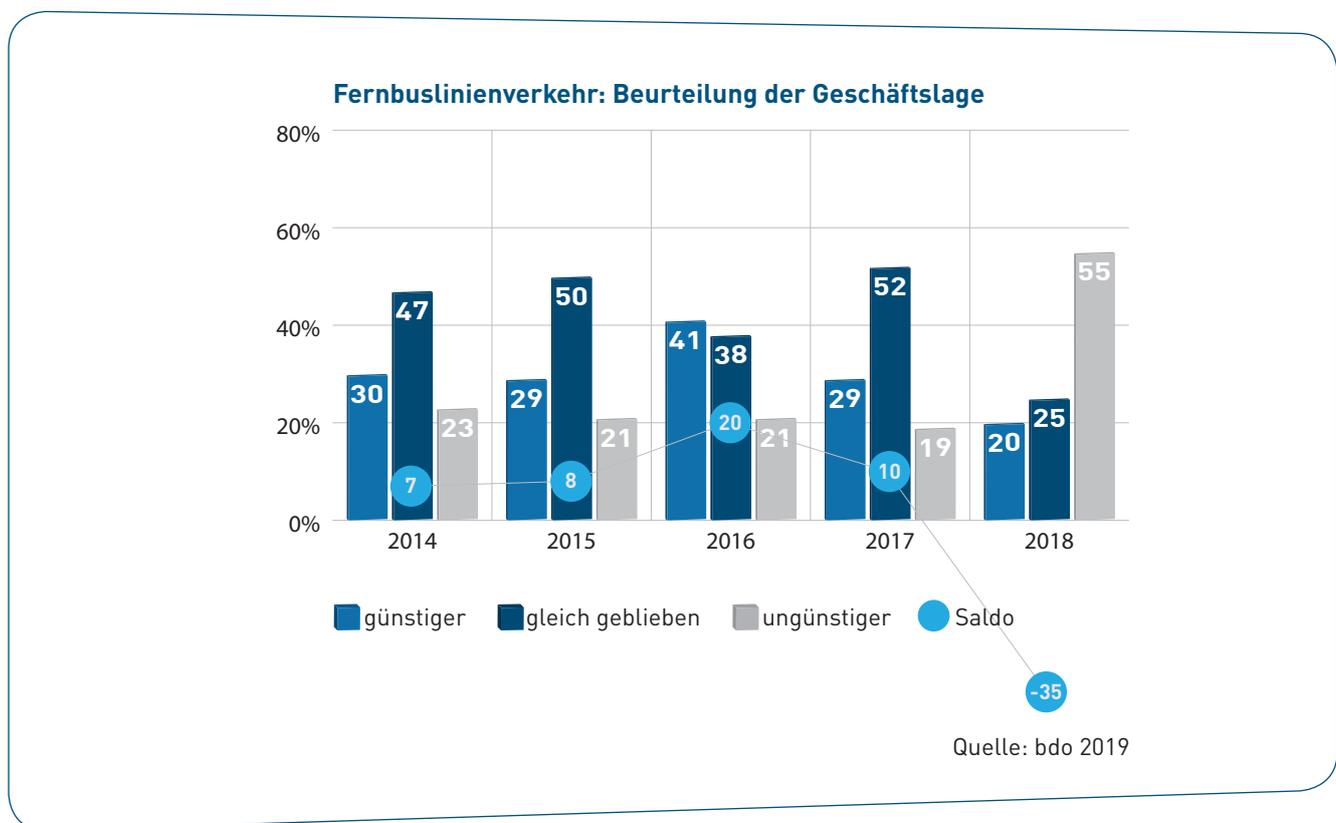


Abb. 19: Geschäftslage des Fernlinienverkehrs

### Umsatzentwicklung: Stark eingebrochen

Die Umsatzentwicklung 2018 bewerten die Unternehmen mehrheitlich negativ im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt beurteilen **45 Prozent** der Unternehmen die Entwicklung der Umsätze günstiger (**25 %**) oder mit gleich geblieben (**20 %**). Mehr als die Hälfte der befragten Busunternehmen (**55 %**) haben Umsatzeinbußen verzeichnen müssen. Der Saldo fällt somit in einen zweistelligen Minusbereich auf **-30 Prozentpunkte**.

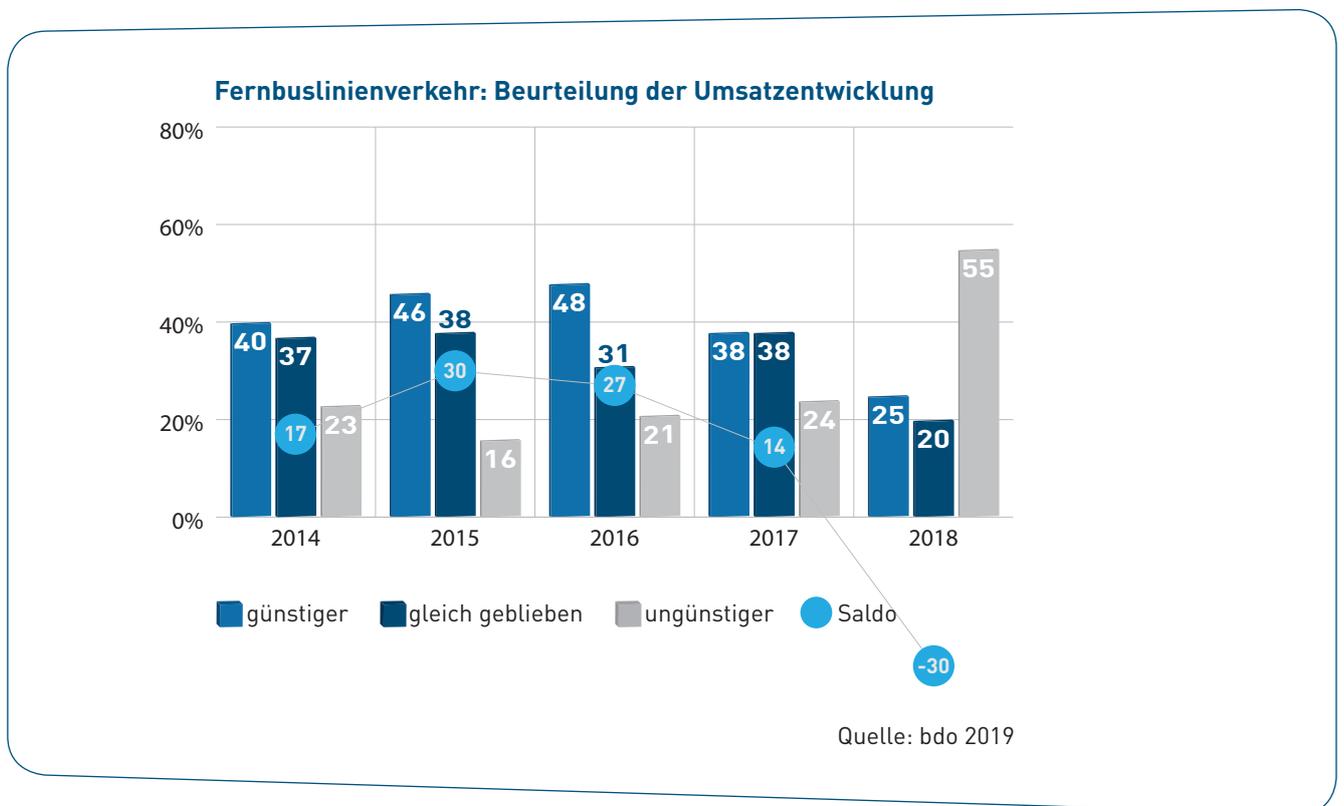


Abb. 20: Umsatzentwicklung des Fernlinienverkehrs

## Gewinnentwicklung: Nimmt ab

Im sechsten Jahr seit der Liberalisierung des Fernbusmarktes ist die Gewinnentwicklung für das Geschäftsjahr 2018 deutlich negativer von den Busunternehmen beurteilt worden, als in allen Jahren zuvor. Insgesamt haben **74 Prozent** der Unternehmen weniger Gewinn, als im Vorjahr erzielen können. Lediglich **5 Prozent** haben bessere Gewinne verbuchen können. Der Saldo sinkt auf den Tiefstwert seit der Öffnung des Marktes (**-69 Prozentpunkte**).



Abb. 21: Gewinnentwicklung des Fernlinienverkehrs

### Fahrgastzahlen: Rückläufig

Die Unternehmen berichten von rückläufigen Fahrgastzahlen. **37 Prozent** der befragten Unternehmen haben nach dem Rekordhoch vom Jahr zuvor weniger Fahrgäste in 2018 befördert. Von den anderen insgesamt **63 Prozent** der Busunternehmen haben **26 Prozent** höhere und **37 Prozent** gleichbleibende Fahrgastzahlen verbuchen können. Der Saldo fällt von dem bislang höchstem Wert 2017 (53 Prozentpunkte) auf den niedrigsten Wert **(-11)** seit der Liberalisierung.

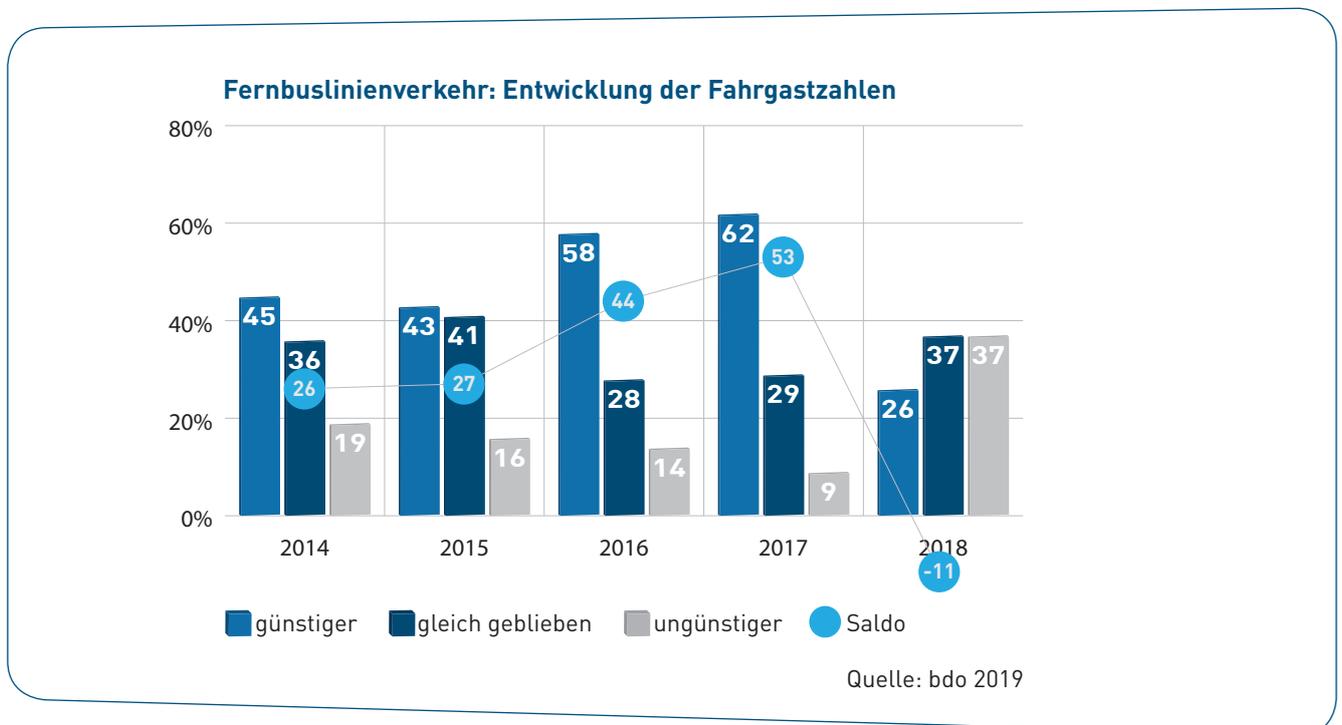


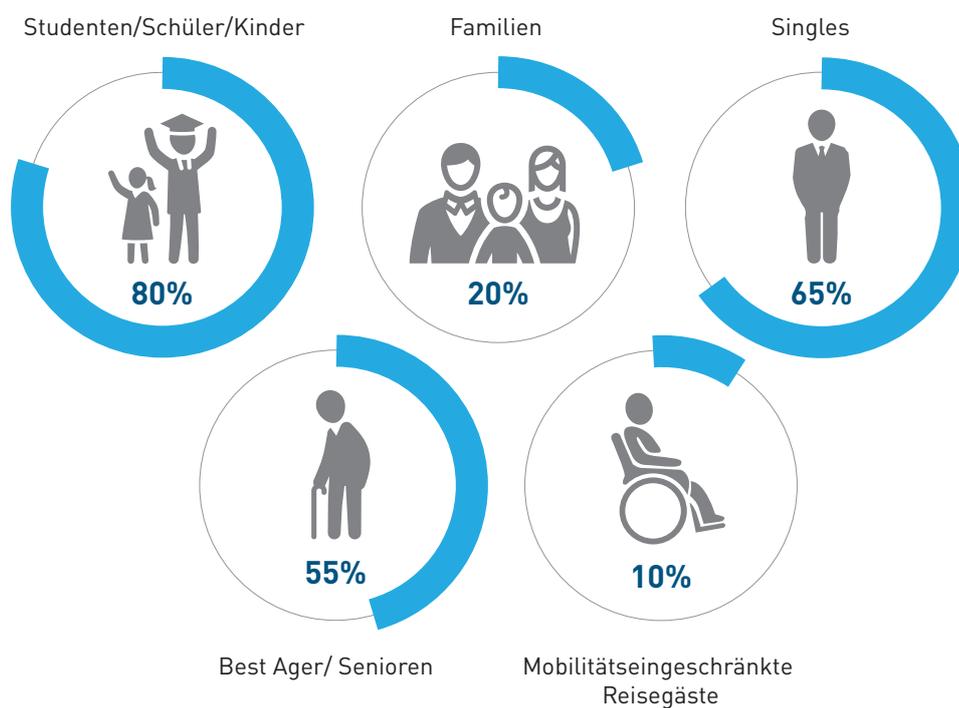
Abb. 22: Fahrgastzahlen des Fernlinienverkehrs

## Trends im Fernlinienverkehr

### Aktuelle Hauptzielgruppen

Im Fernlinienverkehr sind Studenten, Schüler und Kinder die wichtigste Hauptzielgruppe. Rund **80 Prozent** der befragten Unternehmen benannten diese Gruppe zu ihrer Hauptzielgruppe beziehungsweise zu einer ihrer Hauptzielgruppen. An zweiter Stelle liegen die Best Ager/Senioren mit **55 Prozent**. An dritter Stelle liegen die Singles mit **65 Prozent**. Ein Fünftel der Unternehmen (**20 %**) stellt fest, dass Familien zu den wichtigsten Kunden zählen. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gehören bei **10 Prozent** der befragten Busunternehmen zur Hauptzielgruppe.

### Hauptzielgruppe/n im Bereich Fernlinienverkehr



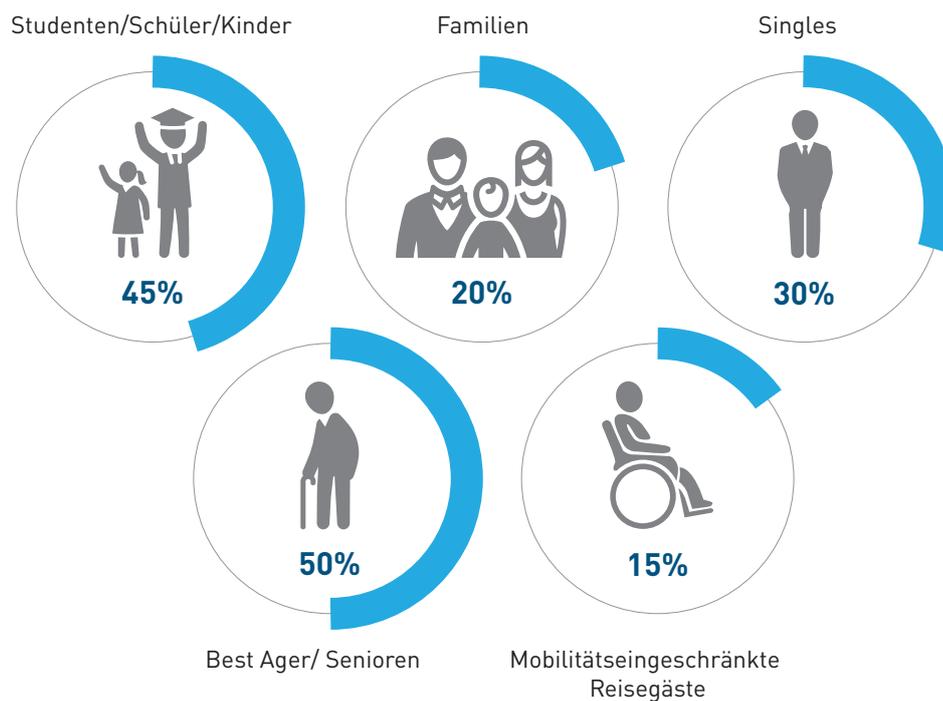
Quelle: bdo 2019

Abb. 23: Hauptzielgruppen Fernlinienverkehr

### Zielgruppen mit Potenzial

Die im Fernlinienverkehr tätigen Unternehmen gehen davon aus, dass für die Zukunft mit einem weiter steigenden Interesse vor allem bei Best Agern/Senioren (**50 %**) und Studenten, Schülern und Kindern (**45 %**) zu rechnen ist. **30 Prozent** der Unternehmen sehen zukünftig noch Potenzial bei Singles. Bei Familien (**20 %**) und bei mobilitätseingeschränkten Reisenden (**15 %**) sehen die Unternehmer zukünftig geringeres Potenzial, als auch noch im Jahr zuvor (2017: Familien: **52 %**; Mobilitätseingeschränkte Reisegäste: **24 %**).

#### Zielgruppe/n mit Potenzial im Bereich Fernlinienverkehr



Quelle: bdo 2019

Abb. 24: Zielgruppen mit Potenzial im Fernlinienverkehr

## Zukunftstrends im Fernlinienverkehr

Die Mehrheit der Unternehmen geht von einem zukünftig wachsenden **Preiskampf** aus (**65 %**). Ein Trend, der noch im Vorjahr deutlich weniger eine Rolle gespielt hat (2017: **29 %**). Ebenfalls deutlich häufiger benannt wird der Trend einer fortlaufenden **Marktkonzentration** (2017: **43 %**; 2018: **60 %**).

Rund **35 Prozent** der befragten Unternehmen glauben, dass zukünftig die **europaweite Streckenverknüpfung** immer stärker zunimmt. Ebenfalls **35 Prozent** gehen davon aus, dass das Fernbussegment mit **sinkenden Fahrgastzahlen** rechnen muss. Nur **10 Prozent** sind vom Gegenteil überzeugt und glauben, dass die **Fahrgastzahlen steigen** werden. In der vergangenen Konjunkturumfrage waren die Busunternehmen noch von einer **Steigerung der Fahrgastzahlen** deutlich mehr überzeugt (2017: **48 %**).

Während **25 Prozent** der Befragten angeben, dass sie verstärkt von einer **Konzentration auf Städteverbindungen** ausgehen, sind **10 Prozent** davon überzeugt, dass die **Erschließung ländlicher Räume** zunehmen wird. Auch hier waren die Einschätzungen der Unternehmer im vergangenen Jahr entgegengesetzt (2017: Konzentration auf Städteverbindungen: **33 %**; Erschließung ländlicher Räume: **48 %**).

Von einer weiteren **Ausweitung des Streckennetzes** gehen **20 Prozent** der befragten Unternehmen aus. 2017 waren es noch **67 Prozent**.

Das Thema **Nachhaltigkeit** spielt bei mehr als der Hälfte der Unternehmen eine Rolle (**65 %**), indem Kunden die **Möglichkeit der Wahl von klimaneutralen Busreisen** angeboten wird. Durch die freiwillige Kompensationszahlung werden beispielsweise Klimaprojekte unterstützt.

Die **Digitalisierung** wird weiterhin als Chance für das eigene Geschäft gesehen (**37 %**), auch wenn nicht mehr so stark wie im vergangenen Jahr (**57 %**).

**Alternativen Antriebsformen** stehen die Unternehmer in diesem Jahr deutlich skeptischer gegenüber. Noch im vergangenen Jahr konnten sich **86 Prozent** der befragten Unternehmen alternative Antriebsformen, wie z.B. Elektroantrieb, als Chance für das eigene Geschäft vorstellen. In dieser Konjunkturumfrage sinkt der Anteil auf **15 Prozent**. Dementsprechend sind die Unternehmen auch skeptisch, wenn es um die **völlige und gleichwertige Ersetzung von Dieselfahrzeugen in den kommenden 5 Jahren** geht. **90 Prozent** glauben nicht, dass in diesem Zeitraum der Dieselbus komplett ersetzt werden kann.

## Herausforderungen im Fernlinienverkehr

Die am häufigsten genannte Herausforderung für die eigene betriebliche Entwicklung ist die Einführung von **Dieselfahrverboten (70 %)**. Jeweils **65 Prozent** befürchten zukünftig höhere Energiepreise und die Einführung einer **Busmaut**, welche das Unternehmen vor erhebliche Herausforderungen stellen wird. Die mögliche Einführung einer **blauen Plakette** verursacht bei vielen Unternehmen Sorgen (**55 %**). Große Bedenken äußern die Unternehmen ebenfalls bei den Vorgaben von **Umweltzonen (60 %)**, **Sozialvorschriften (55 %)** oder dem zunehmenden **administrativen Aufwand (55 %)**. Auch die **unterschiedlichen und zunehmend komplizierten Mehrwertsteuerregelungen in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten (50 %)** und die **uneinheitlichen Mindestlohngesetze & Entsenderegelungen** belasten die Unternehmen (**50 %**).

Die in diesem Jahr in Kraft getretene **Datenschutzgrundverordnung** fordert viele Unternehmen heraus (**45 %**), die durch die zahlreichen Vorgaben verunsichert sind. Weitere Herausforderungen sehen die Unternehmen im Fernlinienverkehr bei den zahlreichen

**gesetzlichen Rahmenbedingungen (35 %)** und den Vorgaben zur **Barrierefreiheit (35 %)**. Seit 1. Januar 2016 sind für alle Neufahrzeuge, die im Fernlinienverkehr unterwegs sind, zwei Rollstuhlplätze verpflichtend. Ab 1. Januar 2020 wird diese Voraussetzung auf alle Fernbusse ausgeweitet, unabhängig vom Baujahr. Die Umfragezahlen verdeutlichen, dass diese gesetzliche Verpflichtung große Sorgen bei den Unternehmern verursacht.

**Fahrermangel** macht sich auch in der Fernbusbranche bemerkbar. Rund **85 Prozent** klagen über fehlendes Personal, 28 Prozent mehr als im Vorjahr. Bei **63 Prozent (21 %** mehr als 2017) wirkt sich diese Situation **gravierend auf die betriebliche Tätigkeit aus**, sodass zum Beispiel bestimmte Fahrten oder Strecken nicht mehr angeboten werden können.

## Prognose – Ausblick: Pessimistische Aussichten

Die negativ bewertete Geschäftslage 2018, die auf die ungünstige Entwicklung der Umsätze und Gewinne zurückzuführen ist, scheint die Busunternehmen in der Prognose für das laufende Geschäftsjahr zu beeinflussen. Während **10 Prozent** der Unternehmen optimistisch der Zukunft entgegenblicken, prognostizieren **40 Prozent** eine schlechtere Geschäftsentwicklung für 2019. Der Saldo sinkt demnach von 19 Prozentpunkten (2017) auf **-30 Prozentpunkte**.

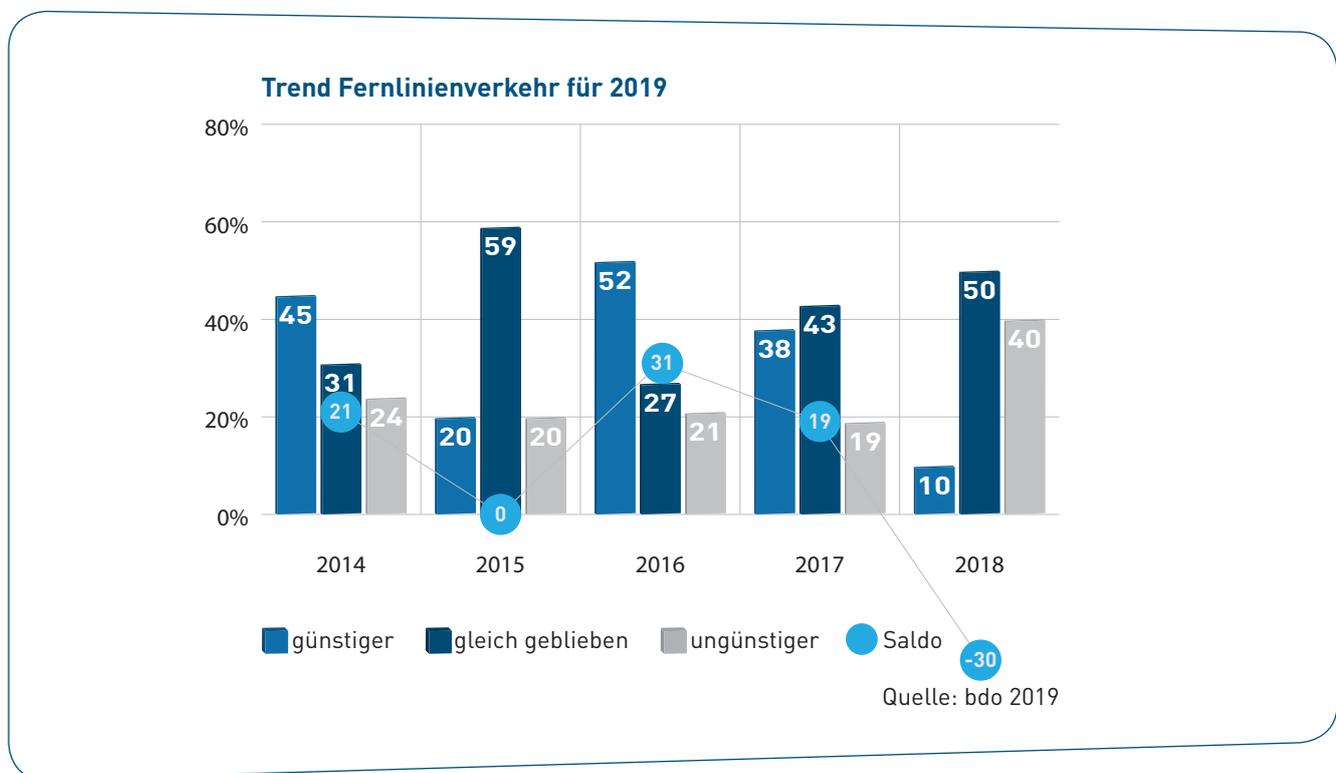


Abb. 25: Prognose 2018 zum Fernlinienverkehr

### Sonderabfrage: Stimmungsbild zum Mobility Package

Die Straßenverkehrsinitiativen „Europe on the Move“ der EU-Kommission sind für das Busgewerbe die bedeutendsten Gesetzesvorhaben der letzten Jahrzehnte. Diese Sonderabfrage soll das Meinungsbild der Busbranche zu den Vorschlägen der EU-Kommission wiedergeben.

Rund die Hälfte (**49 %**) der Busunternehmer ist mit den **Vorschlägen der EU-Kommission zu den Lenk- und Ruhezeiten im sogenannten Mobility Package** unzufrieden. Lediglich **12 Prozent** befürworten die Vorschläge.

Nahezu ausnahmslos (**95 %**) sind sich die Unternehmer einig, dass die **Busbranche eigenständige Lenk- und Ruhezeiten unabhängig vom Güterverkehr** benötigt.

Aus Sicht der Unternehmen könnten **die Lenk- und Ruhezeiten zugunsten von Fahrgästen, Fahrern und Unternehmen konkret verbessert werden**, indem

- **starre Ruhezeiten bei insgesamt nur geringen Fahrzeiten sinnvoll flexibilisiert werden würden (82 %)** oder
- **die Pausenregelungen mit strikt vorgegebener Abfolge der einzelnen Pausen vereinfacht und an die Bedürfnisse der Fahrer angepasst werden würden (81 %)**,
- **die Ungleichbehandlung von Inlandsfahrten und grenzüberschreitenden Reisen bei Anwendung der 12-Tage-Regelung beendet werden würde (73 %)** oder
- **der große bürokratische und planerische Aufwand reduziert werden würde (70 %)**.

Die **Nachrüstungspflicht für den Smart Tachographen** – insbesondere unter der diskutierten Verkürzung der Übergangsfrist – trifft bei den Unternehmen mehrheitlich auf Ablehnung.

Neufahrzeuge müssen **ab 25.06.2019** mit einem Smart Tachograph ausgestattet sein. Für bis dahin bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge gilt eine daran gekoppelte Übergangsfrist von weiteren 15 Jahren. **Gegen eine verkürzte Übergangsfrist** sprechen sich circa

**56 Prozent** der Unternehmen aus. Lediglich **4 Prozent befürworten die Verkürzung der Übergangsfrist**.

Mit der Einführung des neuen „Smart Tachographen“ erwarten nur **14 Prozent zielgerichtete und insgesamt effizientere Straßenkontrollen**. Der Großteil (**42 %**) hingegen sieht das Ganze eher skeptisch.

Ende Oktober 2018 hatte das EU-Parlament im Zuge der Eurovignetten-Richtlinie beschlossen, dass ab 2020 alle schweren Nutzfahrzeuge - und damit auch Busse – bemaute werden sollen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur setzt sich gegen die Zwangsbemautung ein und fordert nationale Handlungsspielräume zu erhalten. Im Trilog zwischen Rat, EU-Parlament und Kommission wird anschließend über die finale Ausgestaltung europäischer Gesetzgebungsinitiativen verhandelt.

**51 Prozent** sind davon überzeugt, dass die **Einführung einer streckenabhängigen Maut für Busse** dazu führen würde, dass die zusätzliche Belastung auf die Fahrgäste umgelegt werden müsste. Rund **30 Prozent** der Unternehmen gehen stark davon aus, dass die Einführung definitiv eine **negative Auswirkung** auf das eigene Unternehmen/Geschäft mit sich bringt. Für insgesamt **7 Prozent** stellt die Einführung der streckenabhängigen Maut eine **massive Gefahr für das eigene Unternehmen** dar. **Strecken müssten eingestellt und/oder Mitarbeiter entlassen werden**.

Insgesamt äußern sich die Unternehmen zu den Vorschlägen im Mobility Package sehr kritisch. Zuspruch finden die Vorschläge lediglich bei **2 Prozent** der Unternehmen. Alle Anderen kritisieren diese, weil sie:

- **deutlich nur auf Lkw-Fahrer und nicht auf Busfahrer eingehen (64 %)**,
- **die Fahrer nicht schützen, sondern eher zusätzlich belasten, da diese nicht auf die Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen können (64 %)**,
- **zu bürokratisch sind (62 %)**,
- **zu realitätsfremd (55 %) sind**.

Herausgeber:

Bundesverband Deutscher  
Omnibusunternehmer (bdo) e.V.  
Reinhardtstraße 25  
10117 Berlin  
[info@bdo.org](mailto:info@bdo.org)  
[www.bdo.org](http://www.bdo.org)

Technische Auswertung,

Redaktion, Layout & Gestaltung:

Nina Jaschke  
[nina.jaschke@bdo.org](mailto:nina.jaschke@bdo.org)

in Zusammenarbeit mit

Potter Promotion, [potter.ag](http://potter.ag)