

# KONJUNKTURUMFRAGE 2019/2020



<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>3</b>
<b>Einleitung .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Bustouristik/Gelegenheitsverkehr .....</b>	<b>5</b>
Geschäftslage: leichter Aufschwung.....	5
Umsatzentwicklung: Zufriedenheit nimmt zu.....	6
Gewinnentwicklung: Erholt sich nur wenig .....	7
Verschiedene Marktsegmente.....	8
Buchungszahlen .....	11
Trends im Bustourismus .....	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:	
Erneut angestiegen – jedoch kommt es stark auf die Unternehmensgröße an .....	19
Gewinnentwicklung: stark eingebrochen.....	20
Fahrgastzahlen: deutliches Plus – so positiv wie noch nie.....	21
Trends im ÖPNV.....	22
Herausforderungen im öffentlichen Personennahverkehr.....	25
Prognose – Ausblick: pessimistische Aussicht .....	26
<b>3 Fernlinienverkehr .....</b>	<b>27</b>
Geschäftslage: Stimmung hellt auf.....	27
Umsatzentwicklung: Entwickelt sich positiv.....	28
Gewinnentwicklung: Wieder deutlich besser.....	29
Fahrgastzahlen: Steigen wieder an.....	30
Trends im Fernlinienverkehr .....	31
Herausforderungen im Fernlinienverkehr .....	34
Prognose – Ausblick: Optimistischer .....	35

## Zusammenfassung

Er ist ein gefeierter Umweltschützer. Aber leider ohne ausreichenden Rückhalt in der Politik. Das ist ein zentrales Ergebnis der aktuellen Konjunkturumfrage des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer (bdo). Der Bus gilt zurecht als Hoffnungsträger für eine Senkung des Schadstoffausstoßes, da er laut Umweltbundesamt die niedrigsten CO<sub>2</sub>-Emissionen aller motorisierten Verkehrsmittel nach sich zieht. Trotzdem deuten die Rahmenbedingungen für den Mittelstand im Busgewerbe aber nicht gerade auf eine neue Hochphase hin.

### **Umweltschutz mit Bus: große Chancen, die noch ungenutzt bleiben.**

Es besteht in Hinblick auf die Rolle des Busverkehrs aus Sicht der Unternehmen eine Kluft: Auf der einen Seite wird er in lobenden Sonntagsreden gefeiert. Es fehlen aber die tatsächlichen politischen Maßnahmen für Förderung und Ausbau des Busverkehrs. Fast 90 Prozent der an der Befragung teilnehmenden Unternehmerinnen und Unternehmer geben an, dass die hervorragende Umweltbilanz des Busverkehrs in den politischen Rahmenbedingungen nicht angemessen berücksichtigt wird.

Dieser Umstand ist auch insofern eine Enttäuschung für die Branche, da ein Großteil der Unternehmerinnen und Unternehmer den Schutz natürlicher Ressourcen gleichzeitig für hoch relevant hält. Rund 61 Prozent der Befragten sagten, dass Nachhaltigkeit aktuell ein Thema für sie ist. Und fast die Hälfte (47 %) geht darauf auch schon im Zuge einer umweltschonenden Programmplanung ein.

### **Voraussetzungen für Antriebswende noch nicht geschaffen.**

Die Kluft zwischen Wunsch und Wirklichkeit zeigt sich auch bei Fragen zur sogenannten Antriebswende deutlich. Mehr als 91 Prozent der Unternehmerinnen und Unternehmer geben bei der Konjunkturumfrage an, dass Dieselfahrzeuge in den kommenden fünf Jahren nicht vollständig ersetzt werden können. Ein anderes eindeutiges Ergebnis steht in engem Zusammenhang dazu: 92 Prozent der Befragten sagen, dass alternative Antriebe derzeit noch nicht wirtschaftlich betrieben werden können.

### **Rahmenbedingungen insgesamt ein bremsender Faktor**

54 Prozent der Teilnehmenden geben an, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen insgesamt eine Herausforderung für die Entwicklung des eigenen

Unternehmens darstellen. Der hohe administrative Aufwand ist ein weiterer externer Faktor, der sich laut Unternehmerinnen und Unternehmern merklich nachteilig auf die Aussichten auswirken kann. 68 Prozent aller Befragten nannten dies als Herausforderung für ihre Arbeit.

### **Auch zunehmender Fahrermangel droht die Verkehrswende auszubremsen.**

Mehr als 70 Prozent der privaten Busunternehmerinnen und Busunternehmer meldeten, dass in ihrem Betrieb bereits heute Fahrermangel herrscht. Davon geben rund 64 Prozent der Befragten zu Protokoll, dass dieser Mangel bereits gravierende Auswirkungen auf die betriebliche Tätigkeit hat. Der Blick nach vorne wird davon schon merklich getrübt. Von allen Befragten mussten ca. 64 Prozent konstatieren, dass sich der Mangel an Fahrerinnen und Fahrern in den letzten 12 Monaten verschärft hat. Damit fehlen die Voraussetzungen für einen deutlichen Angebotsausbau im öffentlichen Personenverkehr.

### **Maut und Mehrwertsteuer als negative Faktoren**

In einem Fall ist der Schaden schon entstanden, im anderen droht er noch. Zwei Drittel der Busunternehmen (60 %) bewerten die Bevorzugung des Schienenverkehrs durch eine einseitige Senkung der Mehrwertsteuer negativ. Soviel zum Ist-Zustand. Mit Blick auf die zuletzt mitunter erneut heraufbeschworene Einführung einer Busmaut sehen etwa 60 Prozent der Befragten eine Einführung der Zwangsabgabe als Herausforderung für das eigene Unternehmen. 84 Prozent sehen die Einführung einer Busmaut grundsätzlich als negativ.

**Fazit:** Die Potenziale des Busverkehrs für einen Wandel im Verkehrssektor – und als Hebel bei der Emissionsreduzierung in Deutschland – können derzeit nur unzureichend genutzt werden. Die Praktikerinnen und Praktiker in den Busunternehmen im Mittelstand erhalten nicht die Rückendeckung, die sie benötigen. Die Rahmenbedingungen werden an mehreren Punkten als schwierig angesehen. Und das in einer Zeit, in der eigentlich der Busverkehr in Deutschland auch aufgrund internationaler Klimaschutzverpflichtungen zu neuer Blüte wachsen sollte.

### Einleitung

Die Konjunkturumfrage der privaten Busbranche wurde bereits zum 15. Mal durch den Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) durchgeführt. Im Rahmen der Erhebung zum Jahreswechsel 2019/2020 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 2019 zu zeichnen. Andererseits wurden Trends, Hindernisse und Geschäftserwartungen für das laufende Jahr 2020 ausgelotet.

Die vorliegende Brancheneinschätzung des mittelständischen Omnibusgewerbes basiert auf den Aussagen von 425 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.

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

Rund 44 Prozent der Unternehmen, die an der Umfrage teilgenommen haben, setzen ihren Unternehmensschwerpunkt im Tourismus/Gelegenheitsverkehr. Weitere rund 41 Prozent der Befragten führen überwiegend Verkehre im öffentlichen Personennahverkehr durch. Rund 4 Prozent legen ihren Fokus auf den Fernlinienverkehr. Keinen eindeutigen Unternehmensschwerpunkt geben 11 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 680 Bussen.

Die an der Konjunkturumfrage beteiligten Unternehmen beschäftigen im Durchschnitt 36 Mitarbeiter. In Linien- und Fernlinienverkehrsbetrieben ist die Anzahl tendenziell höher als in Gelegenheitsverkehrsbetrieben.

Die Unternehmen verfügen im Durchschnitt – je nach Marktsegment – über acht Reisebusse mit 18 Mitarbeitern, 28 Liniennahverkehrsbusse mit 49 Mitarbeitern oder 81 Fernlinienbusse mit 93 Mitarbeitern.

Mit der Gesamtheit ihrer Omnibusse befördern rund 33 Prozent der privaten Unternehmerschaft laut Eigenangaben 10.000 bis 100.000 Passagiere jährlich. 27 Prozent der Befragten befördern bis zu 10.000 Reisende pro Jahr. 30 Prozent geben eine Passagierzahl von bis zu 1 Million an und 10 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: leichter Aufschwung

Rund **77 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 **23 Prozent**. Der Anteil unzufriedenerer Unternehmer ist um **7 Prozentpunkte** zum Vorjahr gestiegen. Dennoch fällt der Saldo erneut in den negativen Bereich **(-2)**. Seit den sehr erfolgreichen Jahren 2014 und 2015 ist nach einem mehrjährigen Negativtrend wieder ein leichterer Aufschwung zu erkennen.

Ein starker Unterschied lässt sich zwischen den verschiedenen Unternehmensgrößen erkennen.

Während bei den kleineren Betrieben (bis 5 Busse) rund **20 Prozent** das Geschäftsjahr 2019 negativer zum Vorjahr bewerten, ist der Anteil bei den großen Unternehmen (über 20 Busse) bei **27 Prozent**.

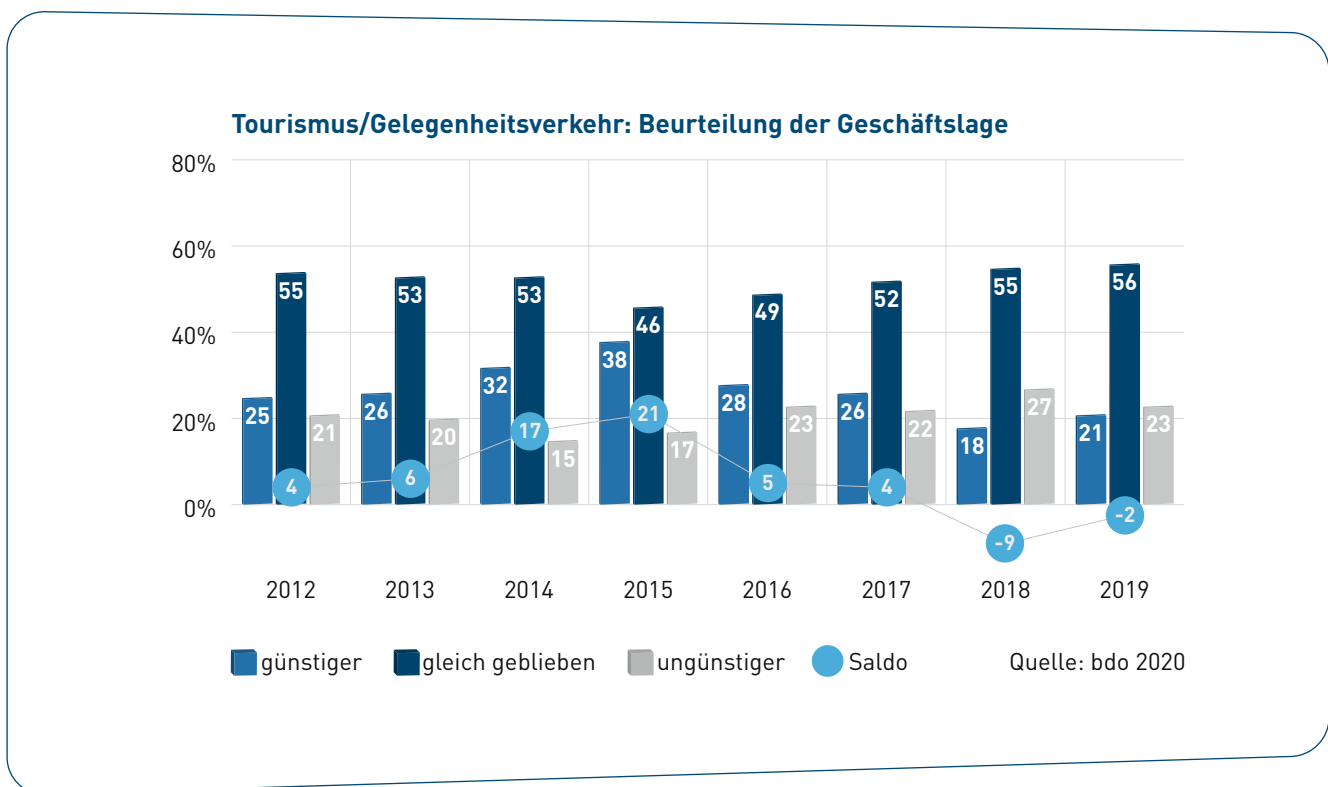


Abb. 1: Geschäftslage der Bustouristik

### Umsatzentwicklung: Zufriedenheit nimmt zu

Knapp die Hälfte der Unternehmen (**48 %**) konnte gleichbleibende Umsätze erzielen. **33 Prozent** der Befragten beurteilen die Umsatzentwicklung für das Jahr 2019 positiver im Vergleich zum Vorjahr.

Umsatzeinbußen haben hingegen **19 Prozent** verzeichnen müssen. Der Saldo liegt dementsprechend bei **14 Prozentpunkten**. Der prozentuale Anteil an Unternehmen mit einer gestiegenen oder gleich bleibenden Umsatzentwicklung ist dementsprechend nach einem schwachen Vorjahr wieder deutlich gestiegen.

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: 29 %; M: 33 %; G: 38 %**).

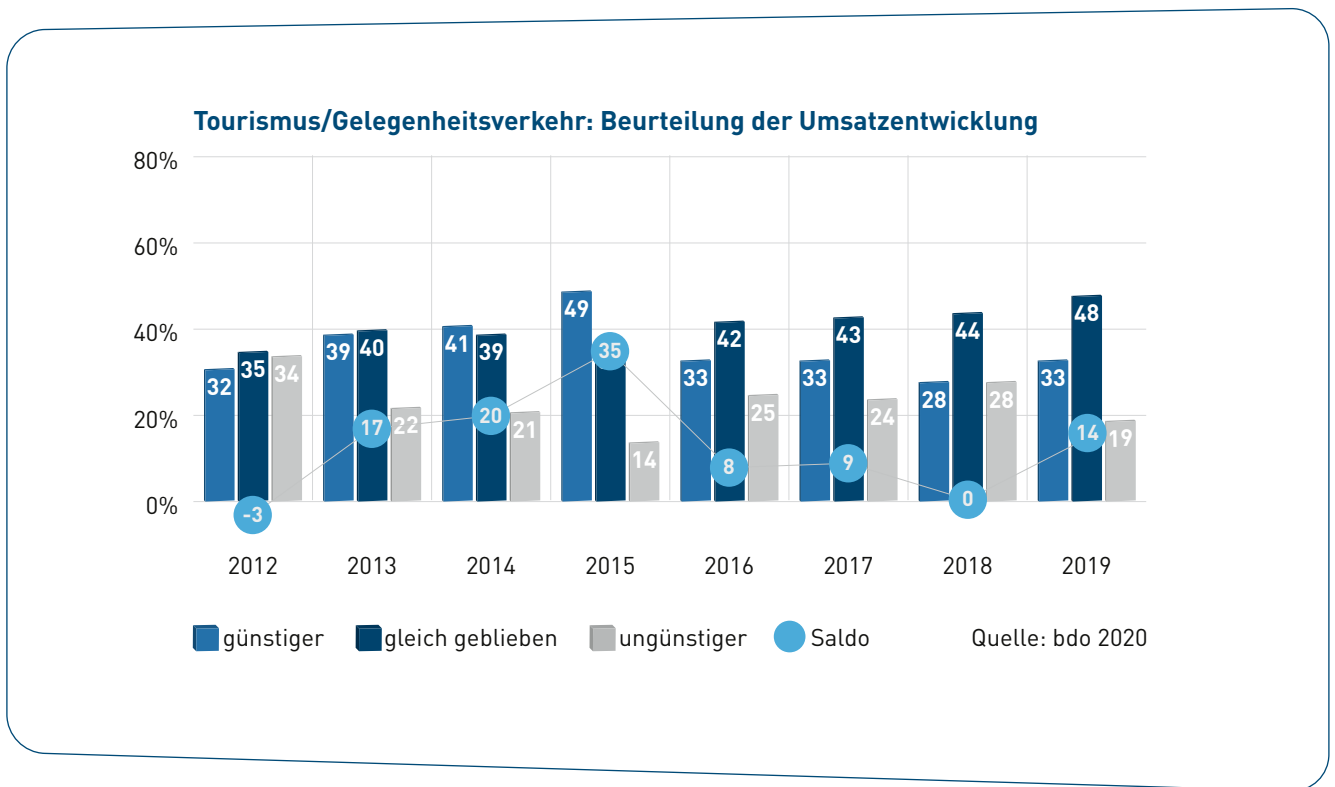


Abb. 2: Umsatzentwicklung der Bustouristik

## Gewinnentwicklung: Erholt sich nur wenig

Nach drei stetig immer schlechter bewerteten Geschäftsjahren, kann zumindest ein leichter Trendwechsel festgestellt werden. Die Anzahl der Unternehmen mit besserer Gewinnentwicklung ist um 5 Prozent angestiegen (23 %). Zeitgleich ist der Anteil derer gesunken, die Ihre Gewinnentwicklung als ungünstiger zum Vorjahr bewerten würden (36 %). Insgesamt verbessert sich der Saldo somit zum Vorjahr um 16 Prozentpunkte auf **-14 Prozentpunkte**. Bleibt aber weiterhin deutlich im Negativbereich.

Anders als bei der Umsatzentwicklung sinkt die Zufriedenheit mit steigender Unternehmensgröße. Während **25 Prozent** der kleinen Betriebe (bis 5 Busse) die Gewinnentwicklung als positiver zum Vorjahr beurteilen, sind es bei den Mittelgroßen Unternehmen (6 – 20 Busse) noch **23 Prozent** und bei den großen Unternehmen (über 20 Busse) lediglich **19 Prozent**.

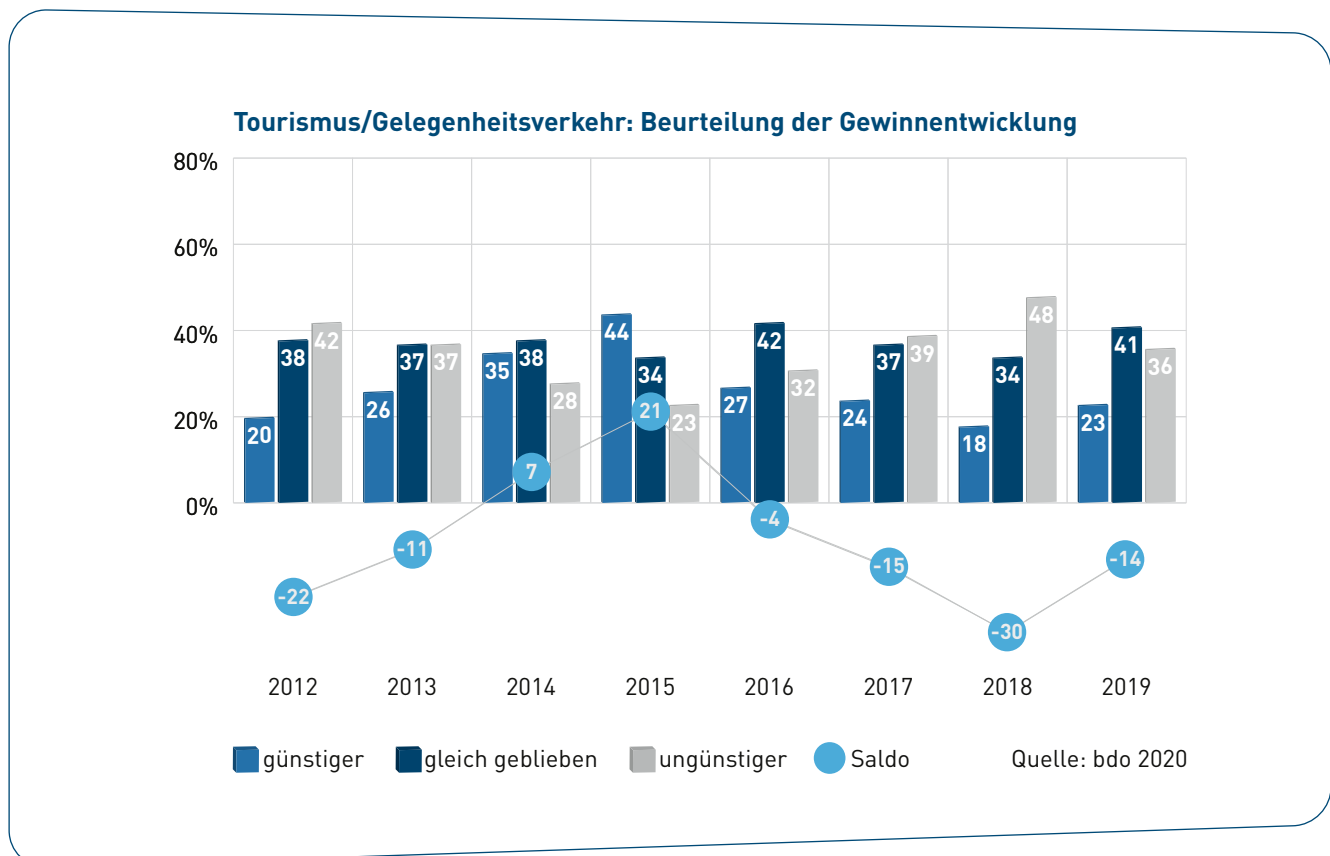


Abb. 3: Gewinnentwicklung der Bustouristik

## Verschiedene Marktsegmente

### Mietomnibusverkehr: Wieder im positiven Trend

Der Mietomnibusverkehr entwickelt sich nach drei rückläufigen Jahren in 2019 wieder erfreulich, wenn auch verhalten, besser.

Der prozentuale Anteil an Unternehmen, die eine positivere Entwicklung zum Vorjahr festgestellt haben, liegt bei **27 Prozent**, weitere **50 Prozent** berichten von gleichbleibenden Buchungszahlen. Negativ beurteilen 2 Prozent weniger der Unternehmen die Entwicklung im Mietomnibussegment im Vergleich zum Jahr 2018. Der Saldo steigt auf **4 Prozentpunkte** an.

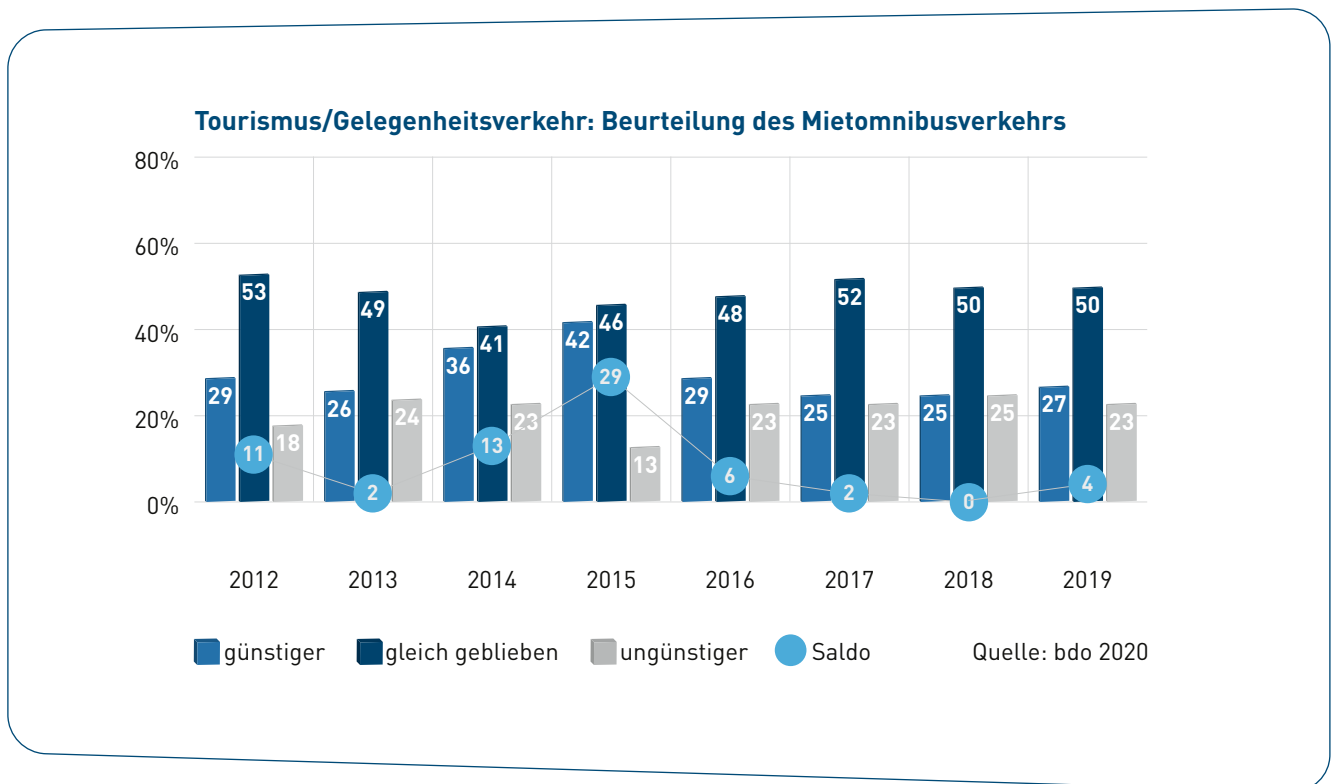


Abb. 4: Mietomnibusverkehr



### Eigen veranstaltete Busreisen: Stimmung abermals düster

Die befragten Unternehmen bewerten mehrheitlich die eigen veranstalteten Busreisen mit besser oder gleichbleibend (**73**). Dennoch bleibt eine starke Diskrepanz zwischen den zufriedenen und den weniger zufriedenen Unternehmen, ähnlich zum Vorjahr, bestehen. Der Anteil an positiv einschätzenden Busunternehmen ist zum Vorjahr um 1 Prozent gestiegen, während der Anteil der negativ Beurteilenden um 1 Prozent gesunken ist. Somit liegt der Saldo bei **-11 Prozentpunkten**.

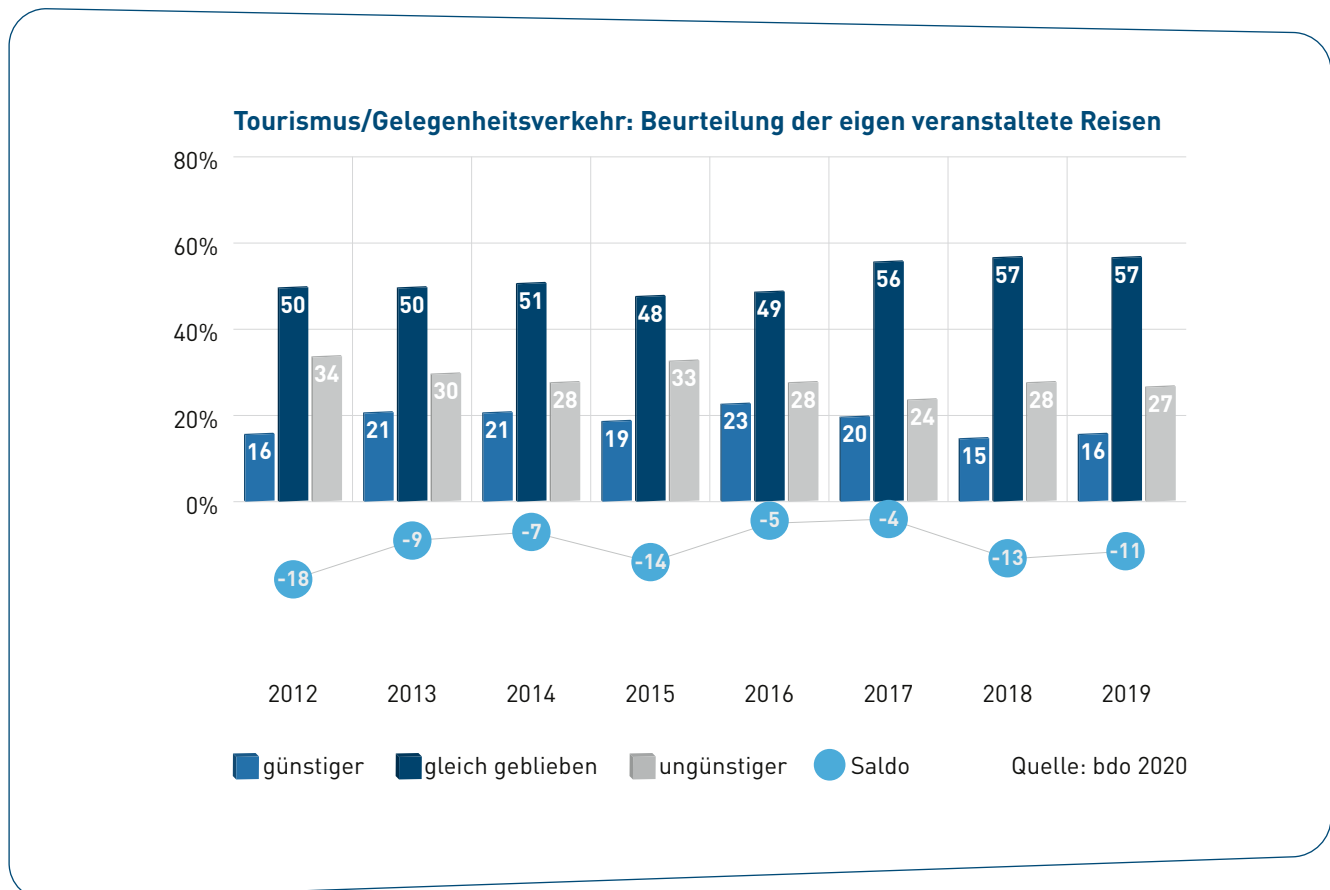


Abb. 5: Eigen veranstaltete Busreisen

### Tagesausflugsverkehr: Weiter im Aufwind

Die Zufriedenheit bei Tagesausflugsfahrten steigt seit einigen Jahren kontinuierlich an.

Der positive Saldo klettert auf **10 Prozentpunkte** hinauf. Lediglich **17 Prozent** der befragten Unternehmen sehen eine Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt **83 Prozent** der Umfrageteilnehmer beurteilen den Tagesausflugsverkehr 2019 mit günstiger oder auf gleichbleibendem Niveau zum Vorjahr

Besonders mittelgroße Unternehmen verbuchen eine positive Entwicklung bei Tagesausflugsfahrten. Die Salden je nach Unternehmensgröße sind in diesem Jahr sehr unterschiedlich (jeweils Prozentpunkte: **K: 5; M: 16; G: 7**).

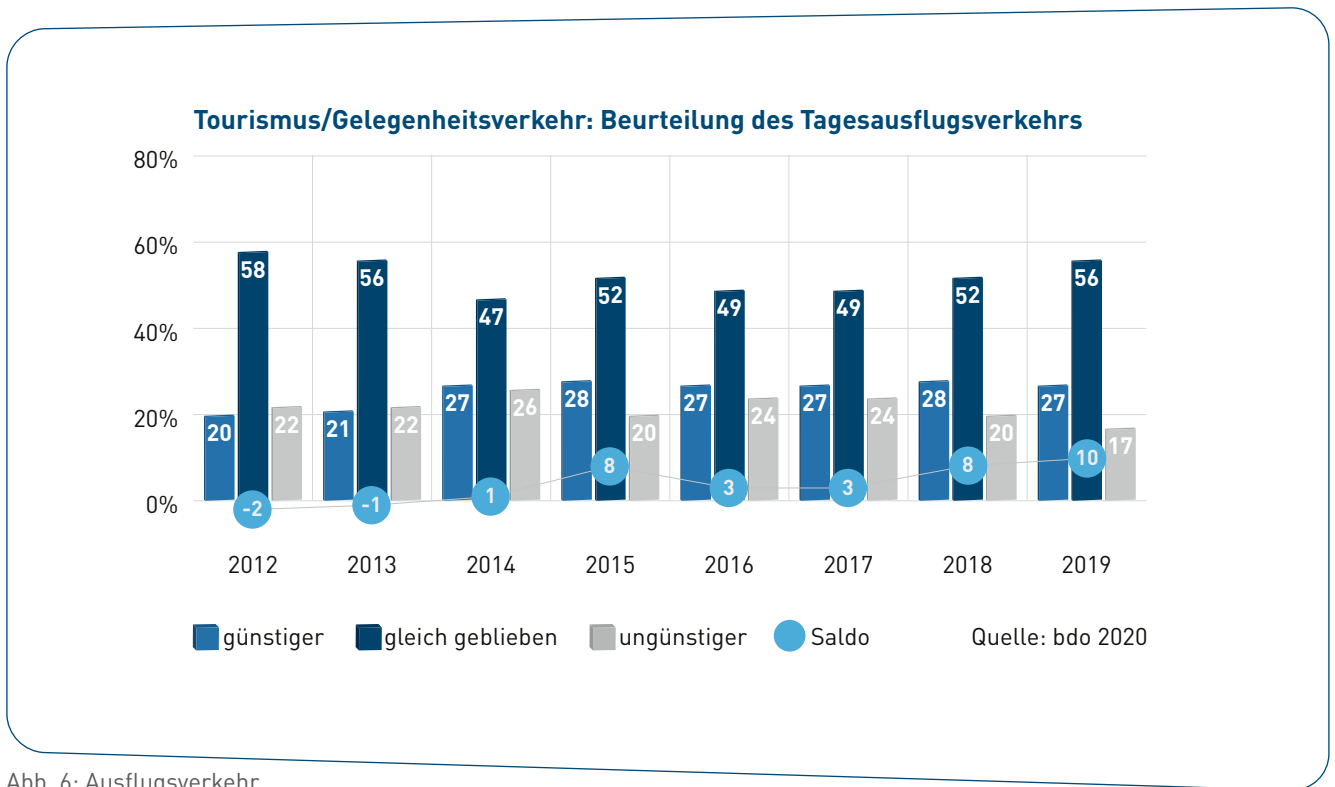


Abb. 6: Ausflugsverkehr

## Buchungszahlen

### Buchungszahlen im Inland: Bleiben stabil hoch

Die Busunternehmen verzeichnen weitestgehend bessere oder gleichbleibende Buchungszahlen zum Vorjahr (**86 %**). Lediglich **14 Prozent** der befragten Unternehmen beklagen sich über eine niedrigere Buchungsintensität. Die Buchungszahlen im Inlandstourismus erreichen somit einen Positivsaldo von **13 Prozentpunkten**.

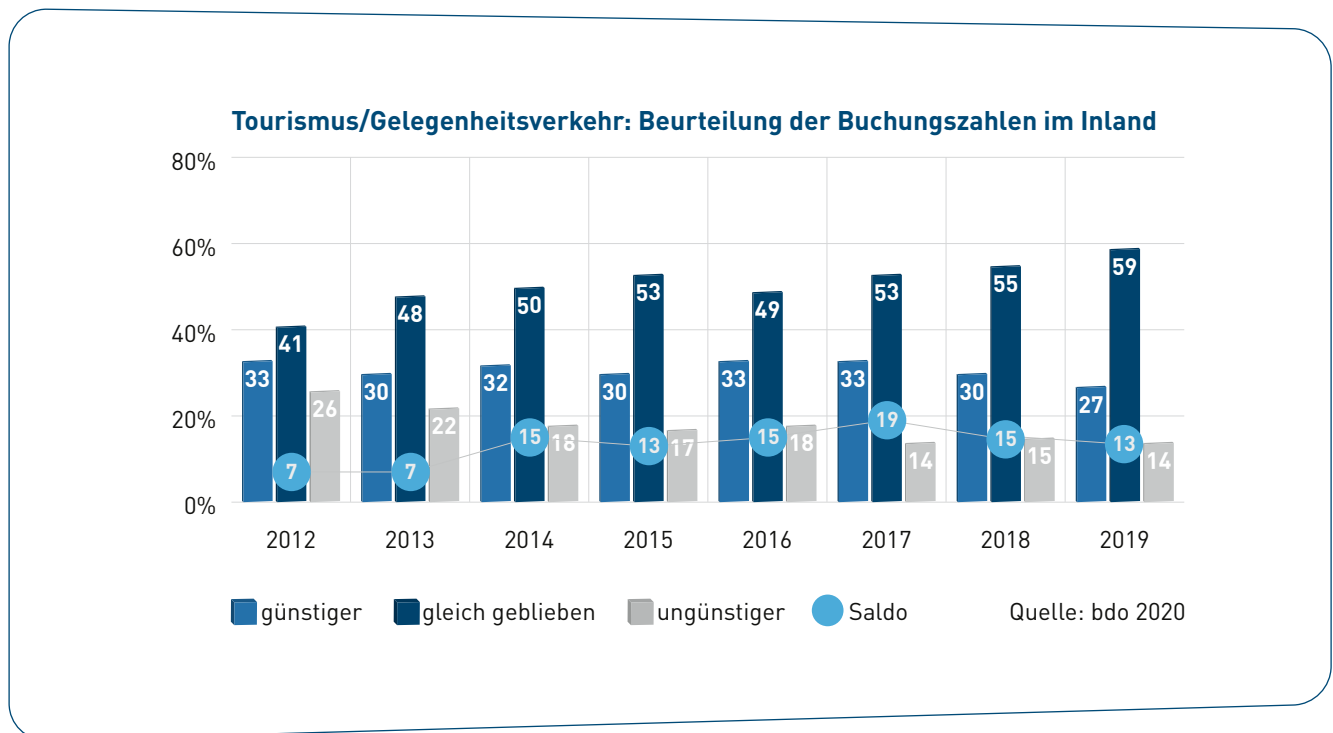


Abb. 7: Buchungszahlen Inland

### 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 **(-19)**. Eine Zunahme an Buchungen ins Ausland haben lediglich **14 Prozent** der befragten Unternehmen festgestellt.

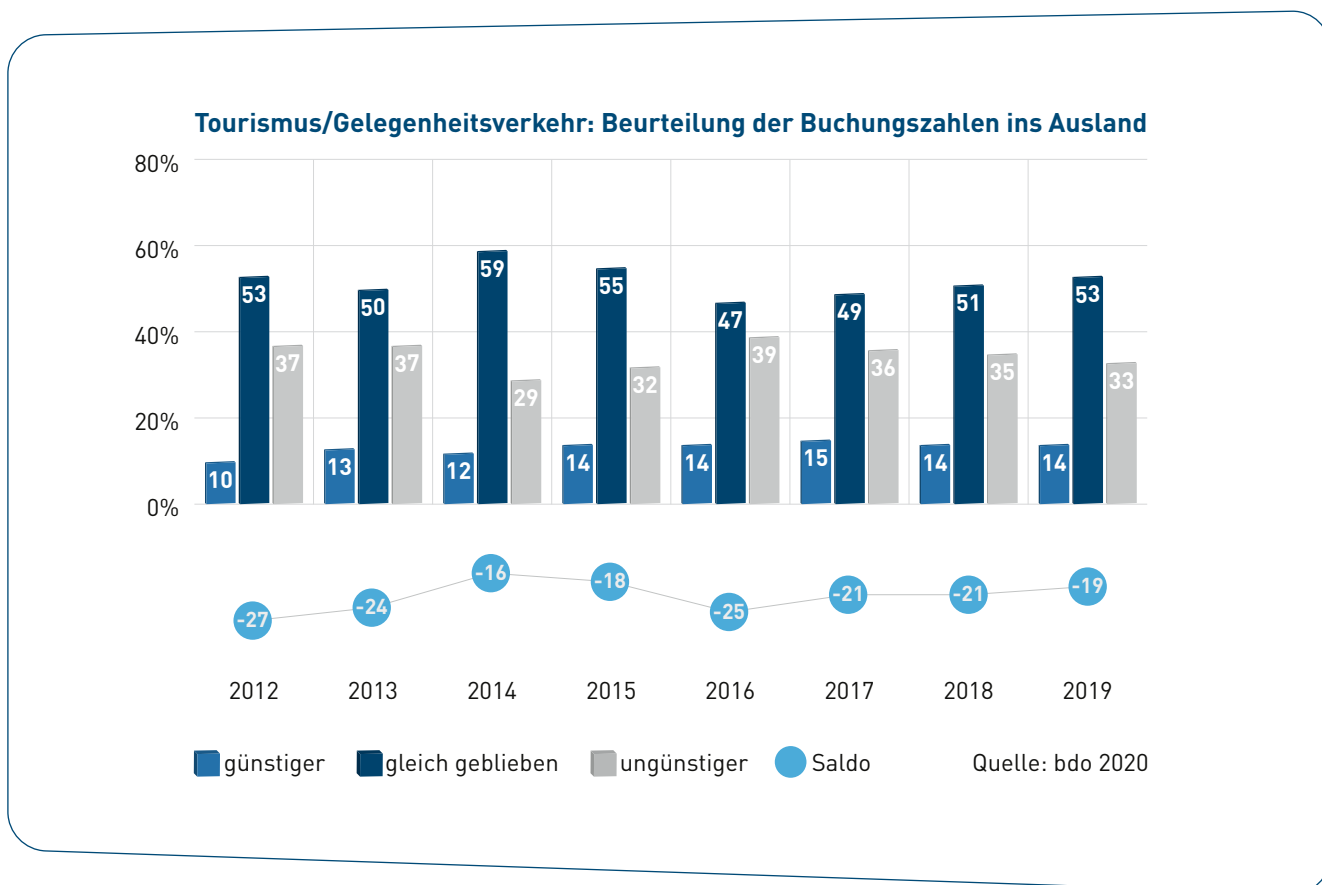


Abb. 8: Buchungszahlen Ausland

## Trends im Bustourismus

### 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 5 Prozent auf rund **46 Prozent** gestiegen sind. Anschließend folgen Singles (**17 %**), Familien (**9 %**) und mobilitätseingeschränkte Reisende (**6 %**).

### Hauptzielgruppe/n im Bereich Tourismus/Gelegenheitsverkehr

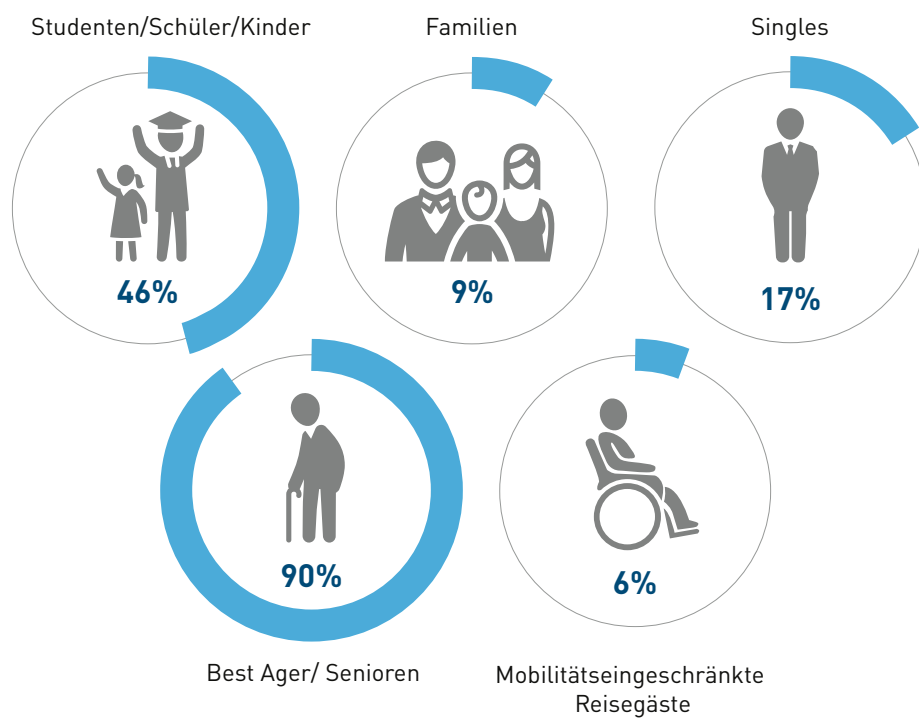
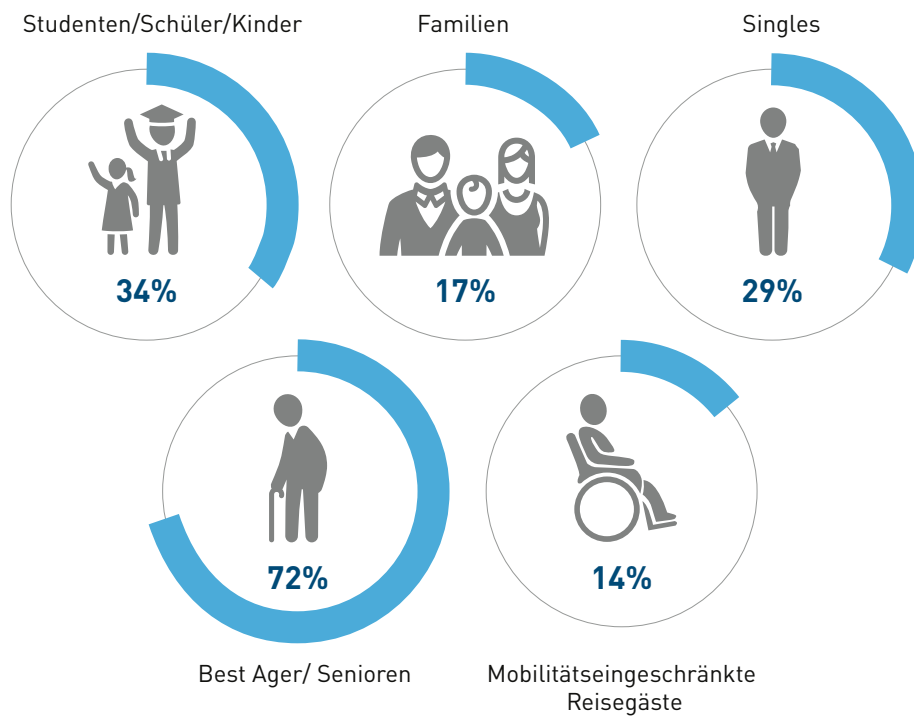


Abb. 9: Hauptzielgruppen Bustourismus

### 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 **(72 %)**. Studenten/Schüler/Kinder bleiben ebenfalls eine wichtige Zielgruppe **(34 %)**. In anderen Zielgruppen wird weniger Potenzial gesehen.

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



Quelle: bdo 2020

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 %; 2019: 76 %**). Ausschlaggebender Grund hierfür können die seit Jahren zunehmende Reiseintensität und die steigende Zahl an Urlaubsreisen pro Bundesbürger mit gleichzeitigem Trend zu kürzeren Verweildauern sein. Besonders beliebt bei Bustouristen sind **Eventreisen (31 %)**. Der Trend zum **Gesundheits-tourismus (2017: 24 %; 2018: 15 %; 2019: 13 %)** ist rückläufig, aber auch **Aktivurlaubsreisen (2018: 21 %; 2019: 16 %)**, **Luxusreisen (2018: 15 %; 2019: 14 %)** und **Familienurlaubsreisen (2018: 3 %; 2019: 1 %)** verzeichnen ein sinkendes Interesse.

Laut Umfrage wird die Reise-Intensität innerhalb Deutschlands zunehmen. Rund **56 Prozent** sind davon überzeugt, dass zukünftig die Anzahl an Busreisen im **Inlandstourismus** ansteigen wird, während lediglich **10 Prozent** von einer Zunahme im **Auslandstourismus** ausgehen.

Rund die Hälfte der Umfrageteilnehmer geht davon aus, dass zukünftig die **Fahrgastzahlen sinken** werden (**49 %**). Knapp ein Viertel (**25 %**) sind vom Gegenteil überzeugt.

Zunehmende **Probleme mit Overtourism-Destinationen** (z.B. durch unzufriedene Gäste, Preissteigerung, verstopfte Straßen, etc.) befürchten rund **38 Prozent** der befragten Unternehmen und somit 8 Prozent weniger als noch im Vorjahr.

Die Bedenken, zukünftig eine **steigende Anzahl an plötzlichen Stornierungen durch die steigende Terrorgefahr in Europa** feststellen zu müssen, hat sich zum Vorjahr erneut deutlich reduziert (**2017: 29 %; 2018: 20 %; 2019: 16 %**).

Stattdessen kommen neue Entwicklungen und Herausforderungen auf die Branche zu. Durch die **Insolvenz von Thomas Cook** steigt die **Unsicherheit der Gäste bei der Buchung von Pauschalreisen**. Rund **17 Prozent** der Unternehmen konnten dies bereits beobachten.

Rund ein Viertel (**24 %**) 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 eine immer größere Rolle: entweder durch **umweltschonende Programmplanung (2018: 40 %; 2019: 52 %)** oder die **Möglichkeit der Wahl von klimaneutralen Busreisen (2018: 14 %; 2019: 20 %)**. In der **Fridays for Future Bewegung** sehen aber nur Wenige eine **Chance für ihr eigenes Geschäft (10 %)**.

Die **Digitalisierung** betrachten die Bustouristiker eher kritisch. Ähnlich zum Vorjahr sehen die Unternehmer in der Digitalisierung weniger einer Chance für ihr eigenes Geschäft. Der Anteil der Skeptiker liegt bei **30 Prozent (2018: 32 %)**. Positiv blicken dieser Entwicklung **19 Prozent (2017: 18 %)** entgegen.

Rund **95 Prozent** der Unternehmen sind sich einig, dass es derzeit **noch nicht möglich ist alternative Antriebe wirtschaftlich zu betreiben**. Es fehle laut den Unternehmen an **passenden Fahrzeugen am Markt (79 %)**, einer **besseren Förderung bei Busanschaffung und dem Aufbau der Infrastruktur (64 %)** und der **Bereitstellung erforderlicher Energiemengen durch Energieversorger vor Ort (45 %)**.

Daher sind auch die Unternehmen mehrheitlich davon überzeugt, dass **Dieselbusse innerhalb der nächsten 5 Jahre nicht vollständig ersetzt werden können (90 %)**.

Nur **8 Prozent** sehen in **alternativen Antriebsformen wie z.B. Elektromobilität eine Chance für Ihr Geschäft**.

## Herausforderungen in der Bustouristik/im Gelegenheitsverkehr

Die Bustouristiker sind sich nahezu alle einig, dass die **hervorragende Umweltbilanz des Busses in den aktuellen politischen Rahmenbedingungen nicht angemessen berücksichtigt** wird (**90 %**).

Besonders viele Unternehmen im Gelegenheitsverkehr äußern große Bedenken für den Fall, dass die **Busmaut** kommt. Für knapp **90 Prozent** wäre dies eine große Herausforderung für die eigene betriebliche Entwicklung.

Der **Fahrermangel** bleibt weiterhin gravierend hoch. **68 Prozent** der Unternehmen klagen über fehlendes Personal. **60 %** 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. Bei **58 Prozent** hat sich der **Fahrermangel in den letzten 12 Monaten noch weiter verschärft**.

Weitere Entwicklungen, die die Bustouristiker befürchten und sie vor große Herausforderungen stellen würden, sind die **Erhöhung der Dieselsteuer (68 %)** oder der stetig **zunehmende administrative Aufwand (68 %)**. **84 Prozent** der teilnehmenden Unternehmen geben an, dass sich **der zunehmende administrative und finanzielle Aufwand in einigen Ländern sogar 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 Entsende-regelungen sein.

Die zahlreichen **Mindestlohngesetze und Entsendevorschriften**, die fortlaufend mehr und mehr Raum einnehmen, bereiten den Unternehmern besonders große Sorgen. Rund **67 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 (**64 %**).

Ebenfalls sorgen sich zahlreiche Unternehmen um die Einführung von **Dieselfahrverboten (64 %)** in Städten und Regionen, die zusätzlich sehr unterschiedlich geregelt sind und die Busunternehmen dementsprechend noch mehr verunsichern.

Die Unternehmen schätzen die **Folgen einer einseitigen Reduzierung der Mehrwertsteuer nur für Fahrgäste im Schienenfernverkehr** mehrheitlich (**64 %**) negativ für das eigene Geschäft ein.

Die aktuell **steigenden Energiepreise** bereiten rund **63 Prozent** der Unternehmen große Sorgen.

Rund **61 Prozent** der Unternehmen befürchten durch die aktuellen **Sozialvorschriften** zukünftig negative Auswirkungen auf das eigene Geschäft. Dies sind 10 Prozent mehr als noch im Vorjahr.

Rund **56 Prozent** benennen die **gesetzlichen Rahmenbedingungen** als große Herausforderung.

Seit letztem Jahr ist die **Datenschutzgrundverordnung** in Kraft. Etwa die Hälfte der Unternehmen (**48 %**) bewerten diese als eine Herausforderung für ihr eigenes Geschäft.

Die wachsende Anzahl an verschiedenen **Umweltzonen** im europäischen Raum beunruhigt rund **47 Prozent**.



## Prognose – Ausblick: Düstere Aussichten

Die allgemeine Geschäftslage wurde für das Jahr 2019 marginal besser beurteilt als in den Jahren zuvor. Trotz der positiv zu bewertenden Umsatzentwicklung zum Vorjahr, wird die Gewinnentwicklung weiterhin als weniger zufriedenstellend bewertet. Diese negative Einschätzung spiegelt sich in dem sehr pessimistischen Ausblick für das laufende Geschäftsjahr 2020 wider. Ähnlich viele Unternehmen wie im Vorjahr prognostizieren ein schlechteres Geschäftsjahr **31 %**. Der prozentuale Anteil der optimistisch Denkenden ist auf **14 Prozent** minimal gestiegen. Der Saldo bleibt im zweistelligen Minusbereich bei **-17 Prozentpunkten**.

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: -17; M: -22; G: -10**).

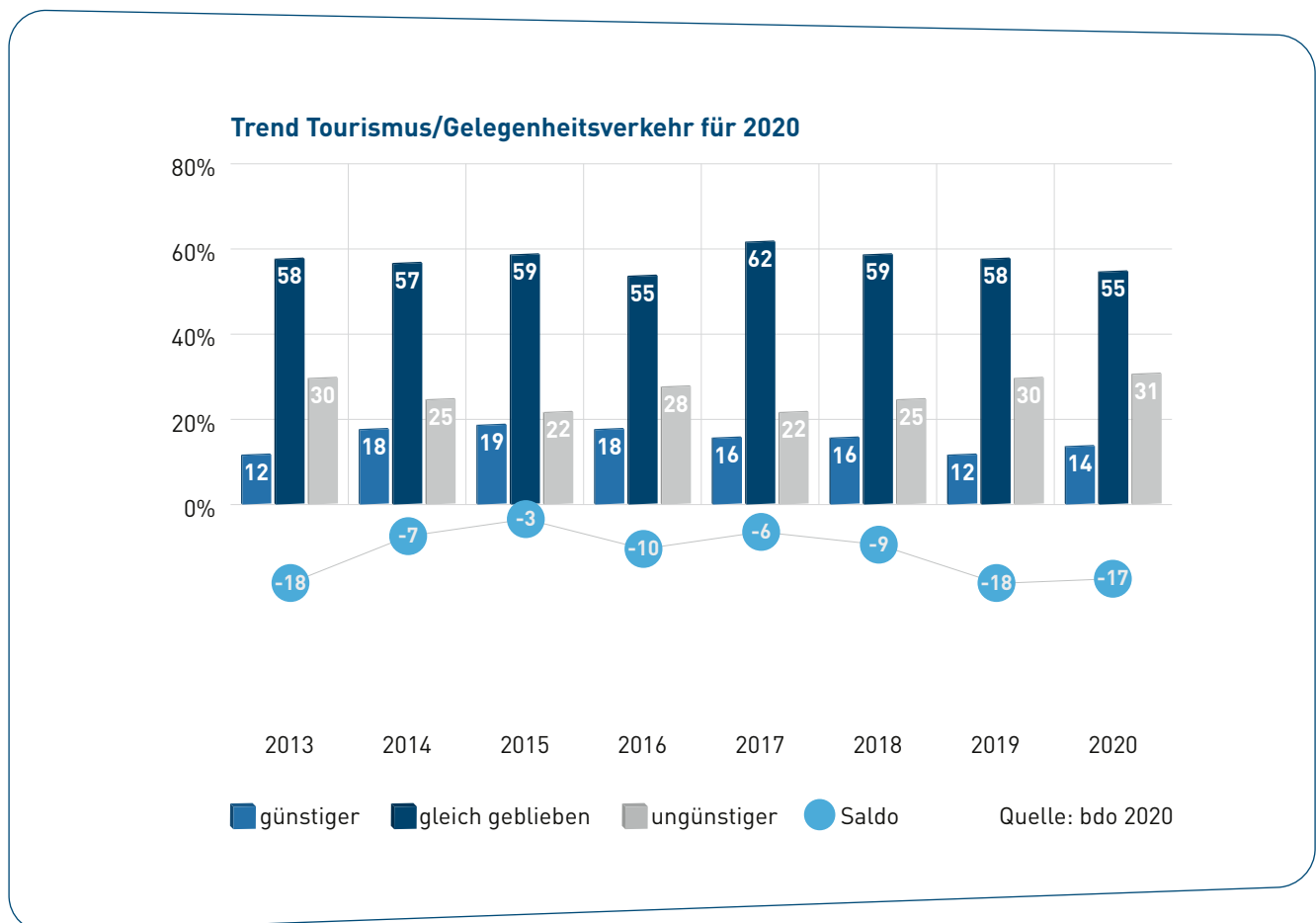


Abb. 11: Prognose 2020 zum Bustourismus

## 2 Öffentlicher Personennahverkehr

An der bdo-Konjunkturumfrage haben überwiegend ÖPNV-Unternehmen teilgenommen, die als Subunternehmer tätig sind (63 %). Rund **35 Prozent** der Befragten verfügen über eigene Konzessionen. **2 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 2019 im Vergleich zum Vorjahr. Der prozentuale Anteil der zufriedeneren Unternehmen ist um 2 Prozentpunkte auf **23 Prozent** gestiegen, während zeitgleich der Anteil der Unzufriedenen um 2 Prozentpunkte auf insgesamt **28 Prozent** gesunken ist. Der Saldo bleibt weiterhin im Minusbereich und liegt somit bei **-5 Prozentpunkten**.

Große Unterschiede sind zwischen den Unternehmensgrößen zu erkennen. Während bei kleinen (bis 5 Busse) und großen Unternehmen (mehr als 20 Busse) deutlich mehr unzufrieden (**K: 21 %; G: 32**), als zufrieden (**K: 7 %; G: 23 %**) mit der Geschäftslage 2019 waren, ist der Unterschied bei den mittelgroßen Unternehmen (6 – 20 Busse) deutlich kleiner (unzufrieden: **25 %**; zufrieden: **26 %**).

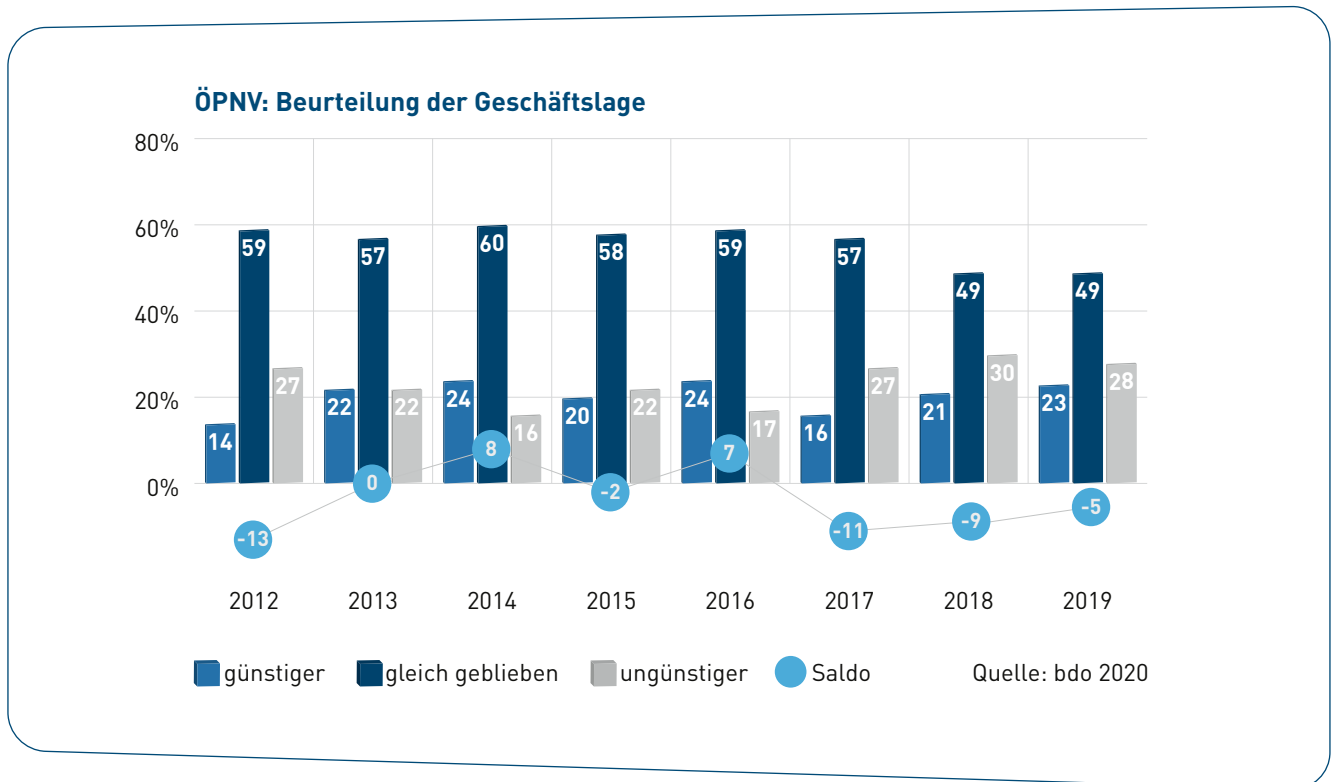


Abb. 12: Geschäftslage des ÖPNV

## Umsatzentwicklung: Erneut angestiegen – auf die Unternehmensgröße kommt es an

Im Vergleich zum Vorjahr ist der prozentuale Anteil an Unternehmen mit einer besseren oder gleichgebliebenen Umsatzentwicklung zum Vorjahr nochmals gestiegen (**2018: 76 %; 2019: 80 %**). Unternehmen, die Umsatzeinbußen verzeichnen mussten, sind ebenfalls weniger (**2018: 24 %; 2019: 20 %**) zu verzeichnen. Der Saldo steigt demnach auf **12 Prozentpunkte** an.

Auffällig sind die völlig verschiedenen Einschätzungen der kleinen, mittelgroßen und großen Unternehmen. Wie bereits im vergangenen Jahr festgestellt, kann mit aufsteigender Unternehmensgröße eine günstigere Umsatzentwicklung zum Vorjahr festgestellt werden (**K: 7 %; M: 32 %; G: 38 %**). Zeitgleich steigt der prozentuale Anteil an Unternehmen mit einer schlechteren Umsatzentwicklung mit sinkender Unternehmensgröße (**K: 29 %; M: 21 %; G: 16 %**). Hierdurch liegt der Saldo bei kleinen Unternehmen deutlich im Minusbereich, während er bei den großen Unternehmen den zweistelligen Positivbereich erreicht (Saldo Prozentpunkte: **K: -22; M: 11; G: 22**).

Kleine Unternehmen bewerten die Umsatzentwicklung demnach deutlich negativer als der Durchschnitt. Auch im Vergleich zur Umfrage im Vorjahr sind die Zahlen erneut wesentlich schlechter (Saldo kleine Unternehmen 2018: -13 Prozentpunkte).

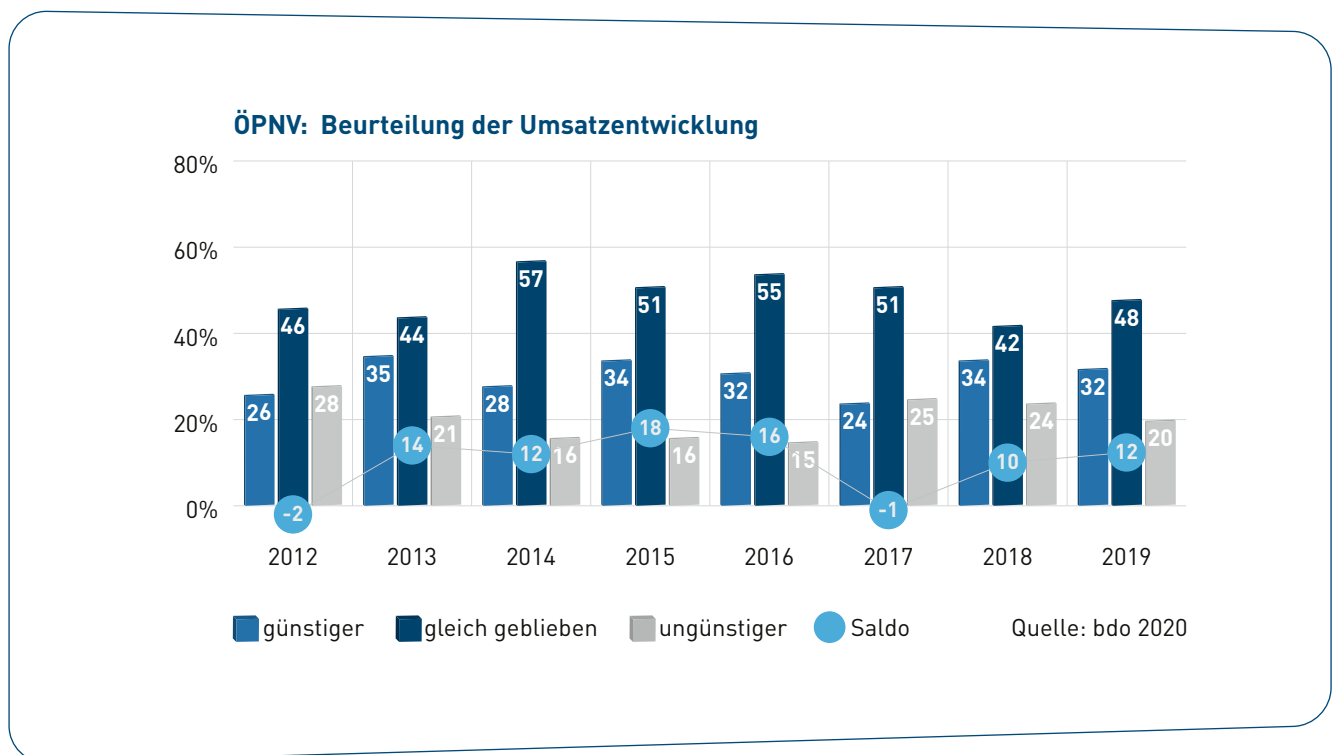


Abb. 13: Umsatzentwicklung des ÖPNV

### Gewinnentwicklung: stark eingebrochen

Trotz gestiegener Umsatzzahlen haben zahlreiche Unternehmen Gewinneinbußen hinnehmen müssen. Lediglich **21 Prozent** berichten von einer günstigeren Gewinnentwicklung im Vergleich zum Vorjahr. Der größte Anteil der befragten Unternehmen (**42 %**) beurteilt die Entwicklung als ungünstiger. Der Saldo liegt daraus resultierend bei **-21 Prozentpunkten**. Trotz Verbesserung zum Vorjahr, bleibt der Saldo deutlich im zweistelligen Minusbereich.

Besonders viele kleine Busunternehmen haben eine schlechtere Gewinnentwicklung feststellen müssen (**43 %**). Lediglich **4 Prozent** berichten von einer besseren Entwicklung.

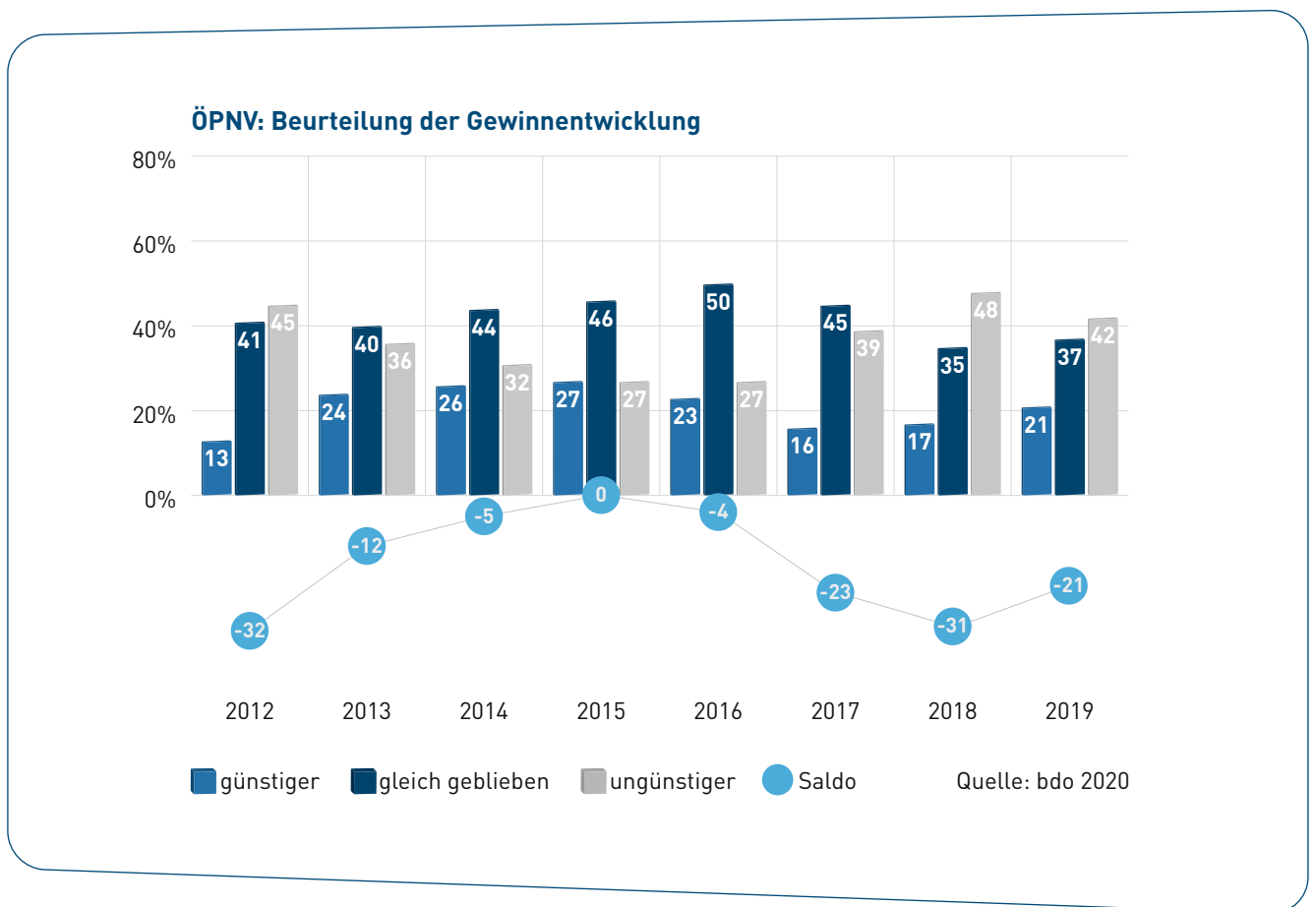


Abb. 14: Gewinnentwicklung des ÖPNV

### Fahrgastzahlen: deutliches Plus – so positiv wie noch nie

Der Anteil an Unternehmen mit besserer oder gleichbleibender Entwicklung der Fahrgastzahlen liegt bei **88 Prozent** und erreicht somit den höchsten Wert seit Beginn der ersten Konjunkturumfrage. Auch der prozentuale Anteil an Unternehmen, die niedrigere Fahrgastzahlen zum Vorjahr feststellen mussten, ist auf **12 Prozent** gesunken und befindet sich auf einem bislang noch nie erreichten Tiefstwert.

Besonders viele mittelgroße und große Busunternehmen stellen eine Zunahme an Fahrgästen fest (**M: 38 %; G: 51 %**).

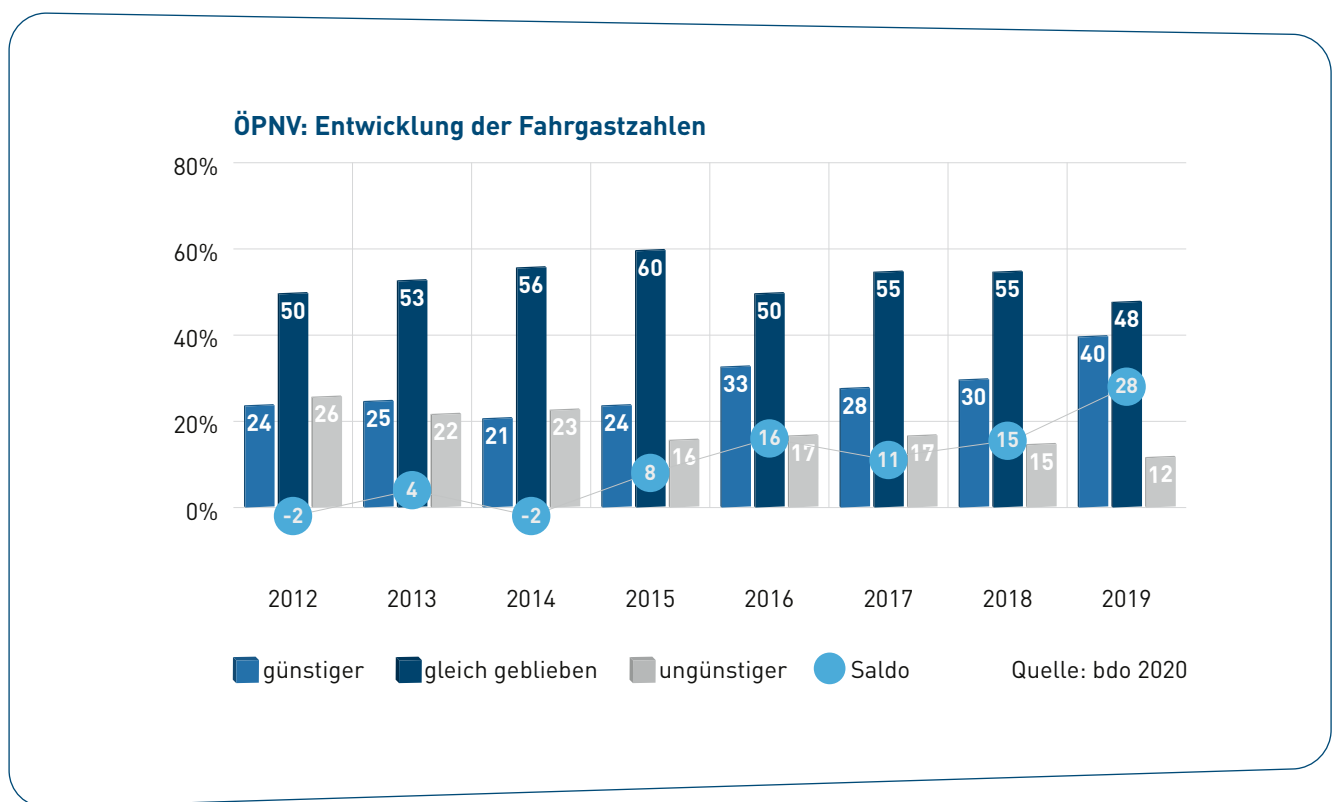


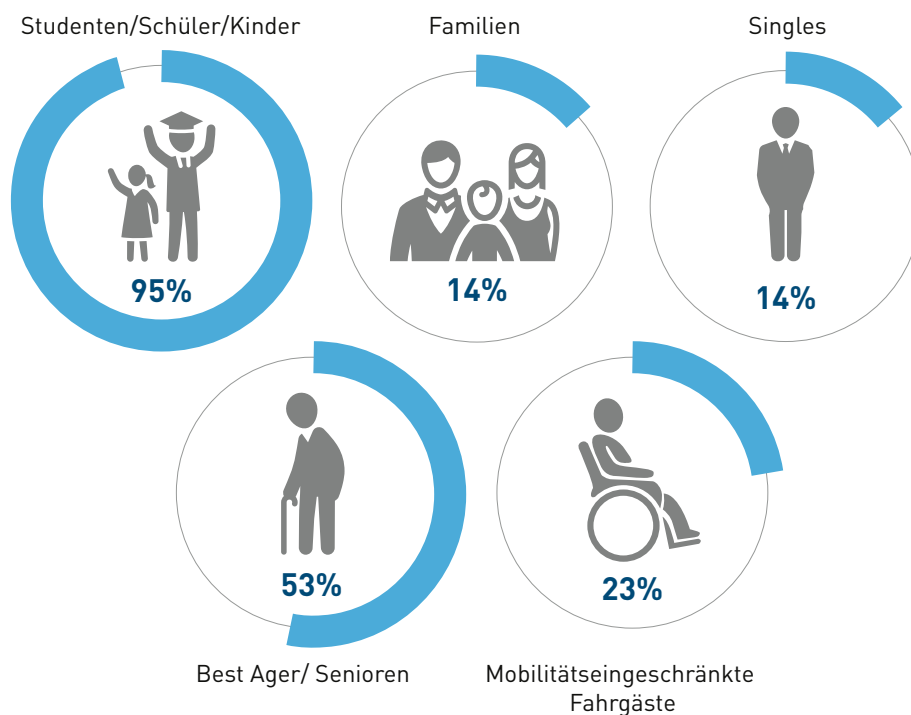
Abb. 15: Fahrgastzahlen des ÖPNV

## Trends im ÖPNV

### Aktuelle Hauptzielgruppen

Die Hauptzielgruppe im ÖPNV-Segment sind Studenten, Schüler und Kinder. Rund **95 Prozent** aller befragten Unternehmen benennen diese Gruppe als eine ihrer wichtigsten Kundengruppen. Somit 4 Prozent mehr als noch im Vorjahr. Die zweithäufigste Gruppe sind die Best Ager beziehungsweise Senioren, die von rund **53 Prozent** der Busunternehmen benannt werden (Anstieg um 6 % zum Vorjahr). Anschließend folgen mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (**23 %**), Singles (**14 %**) und Familien (**14 %**).

### Hauptzielgruppe/n im Bereich öffentlicher Personennahverkehr



Quelle: bdo 2020

Abb. 16: Hauptzielgruppen ÖPNV

### Zielgruppen mit Potenzial

Für die Zukunft glauben rund **53 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 könnten. Als zukünftig interessante Zielgruppe werden Familien von rund **36 Prozent** (Anstieg um 6 % zum Vorjahr) der befragten Unternehmern genannt und Mobilitätseingeschränkte von rund **31 Prozent** (minus 3 % zum Vorjahr).

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

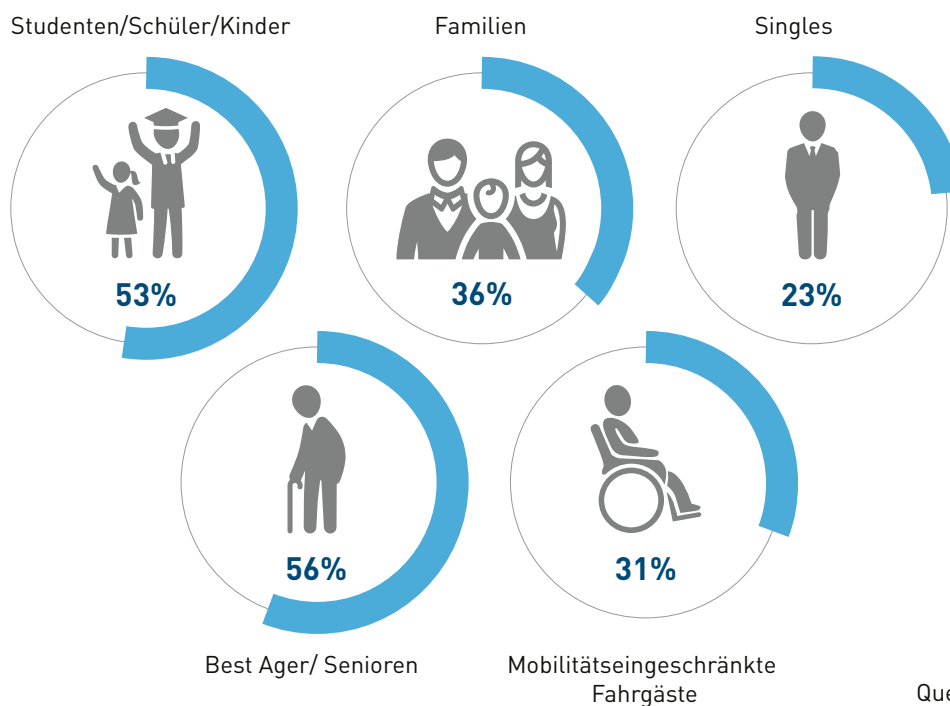


Abb. 17: Zielgruppen mit Potenzial im ÖPNV

### Zukunftstrends im öffentlichen Personennahverkehr

Die Mehrheit (**49 %**) der Unternehmen im ÖPNV geht zukünftig von einem Trend zu mehr **europaweiten Ausschreibungswettbewerben** aus.

Rund **40 Prozent** prognostiziert eine Zunahme der **Kommunalisierung durch Direktvergaben**. Hiervon beurteilen **57 Prozent** diesen Trend als **negativ**. Lediglich **9 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 **55 Prozent** als **nicht ausreichend mittelstandsfreundlich bewertet**. **32 Prozent** empfinden die Förderung als **unzureichend**. Lediglich **4 Prozent** der Unternehmer sind mit der aktuellen Förderung **vollkommen zufrieden**.

**Nachhaltigkeit** gewinnt stetig von Jahr zu Jahr immer mehr an Bedeutung. **44 Prozent (2017: 38 %; 2018: 40 %)** 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 von Jahr zu Jahr an (**2017: 20 %; 2018: 22 %; 2019: 24 %**). Mit steigender Unternehmensgröße ist auch das wachsende Vertrauen in die Digitalisierung zu beobachten (kleine Unternehmen – bis 5 Busse: **2 %**; mittlere Unternehmen – 6 bis 20 Busse: **14 %**; große Unternehmen – über 20 Busse: **37 %**).

Das Interesse an **alternativen Antriebsformen** wächst allmählich. Mittlerweile sehen **25 Prozent (2017: 17 %; 2018: 20 %)** der Unternehmen eine Chance in diesen Alternativen für ihr eigenes Geschäft.

Dennoch sind sich die Unternehmen einig, dass die **Voraussetzung alternative Antriebe wirtschaftlich zu betreiben derzeit noch nicht existieren (75 %)**. Damit alternative Antriebe Realität werden, bedarf es laut der befragten Unternehmen einer **besseren Förderung bei der Busanschaffung und beim Aufbau der Infrastruktur (75 %)**. Es **fehle noch immer an passenden Fahrzeugen am Markt (68 %)**, die **Bereitstellung erforderlicher Energiemengen durch Energieversorger vor Ort kann ebenfalls bislang nicht gewährleistet werden (62 %)**. Die Unternehmen fordern auch **mehr Unterstützung durch Aufgabenträger (54 %)**.

Rund **91 Prozent** glauben 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 ist der **Fahrermangel** gravierend hoch. Rund **71 Prozent** der Unternehmen beklagen sich über fehlendes Fahrpersonal. Der Bedarf ist so hoch, dass insgesamt **66 Prozent (2017: 47 %; 2018: 63 %)** 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 (**70 %**). Insgesamt geben rund **70 Prozent** der Unternehmen an, dass **in den letzten 12 Monaten der Fahrermangel sich in Ihrem Unternehmen noch weiter zugespitzt** hat.

Etwa **75 Prozent** gehen von negativen Folgen für das eigene Geschäft aus, sollte die **Busmaut** eingeführt werden.

Rund **58 Prozent** befürchten eine höhere **Dieselsteuer**, die ihr Geschäft beeinträchtigen könnte. Die **Umweltanforderungen an Busse** bereiten mehr als der Hälfte der Unternehmen (**52 %**) derzeit Sorgen. **Dieselfahrverbote** werden von den meisten Unternehmen (**49 %**) als eine zukünftig große Herausforderung betrachtet.

Rund **61 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.

Mehr als die Hälfte aller Unternehmen sieht ebenfalls die bestehenden **gesetzlichen Rahmenbedingungen (54 %)** als eine Hürde, die es zu bewältigen gilt. Große Bedenken äußern die Unternehmen auch bei den derzeitigen **Sozialvorschriften (51 %)**. Auch im ÖPNV sorgen sich die Unternehmen vermehrt um den zunehmenden Aufwand bezüglich der **Mindestlohngesetze und Entsendevorschriften** im Ausland (**42 %**), die speziell die Verkehre in Grenzregionen betreffen.

Der steigende **administrative Aufwand** wird von Jahr zu Jahr zu einem immer größer werdenden Problem. Mehr als zwei Drittel (**63 %; 2018: 50 %**) bewerten den wachsenden Aufwand sehr kritisch. Mit steigender Unternehmensgröße wird parallel auch der administrative Aufwand häufiger als Herausforderung benannt (kleine Unternehmen – bis 5 Busse: **46 %**; mittlere Unternehmen – 6 – 20 Busse: **63 %**; große Unternehmen – über 20 Busse: **67 %**).

Die seit 2018 geltende **Datenschutzgrundverordnung** bereitet **40 %** der Unternehmen 2019 noch große Probleme.

Weitere Herausforderungen für die Unternehmen sind: **steigende Energiepreise (67 %)**, **der Wegfall der Fahrzeugförderung (37 %)** oder die Entwicklung und die Vorgaben bei **Umweltzonen (36 %)**.

**Durch Konkurrenzanbieter verdrängt** zu werden bereitet rund **35 Prozent** der Unternehmen Sorgen. Eine **Konkurrenz durch Anbieter neuer digitaler Mobilitätsdienstleistungen** befürchten rund **19 Prozent**.

Der **demografische Wandel** macht sich im ÖPNV immer stärker bemerkbar. Mehr als ein Drittel (**31 %**) sieht diese Entwicklung kritisch für das zukünftige Geschäft.

### Prognose – Ausblick: pessimistische Aussicht

Trotz steigender Fahrgastzahlen und verbesserter Umsatzentwicklung zum Vorjahr ist bei vielen Unternehmen kein Gewinn übriggeblieben. Vor allem die kleinen Busunternehmen haben bei der Gewinnentwicklung starke Einbußen hinnehmen müssen.

Die grundsätzlich pessimistisch ausfallende Vorausschau dieses Bussegments erreicht einen Saldo von **-14 Prozentpunkten**. Die Einschätzung ist somit minimal besser, als im Vorjahr. **21 Prozent** der Befragten gehen von einer Verbesserung der Geschäftslage für 2020 aus. **35 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 **7 Prozent** gehen von einer günstigeren Geschäftslage im Vergleich zu 2019 aus. Knapp ein Drittel (**32 %**) ist von einer schlechteren Entwicklung überzeugt.

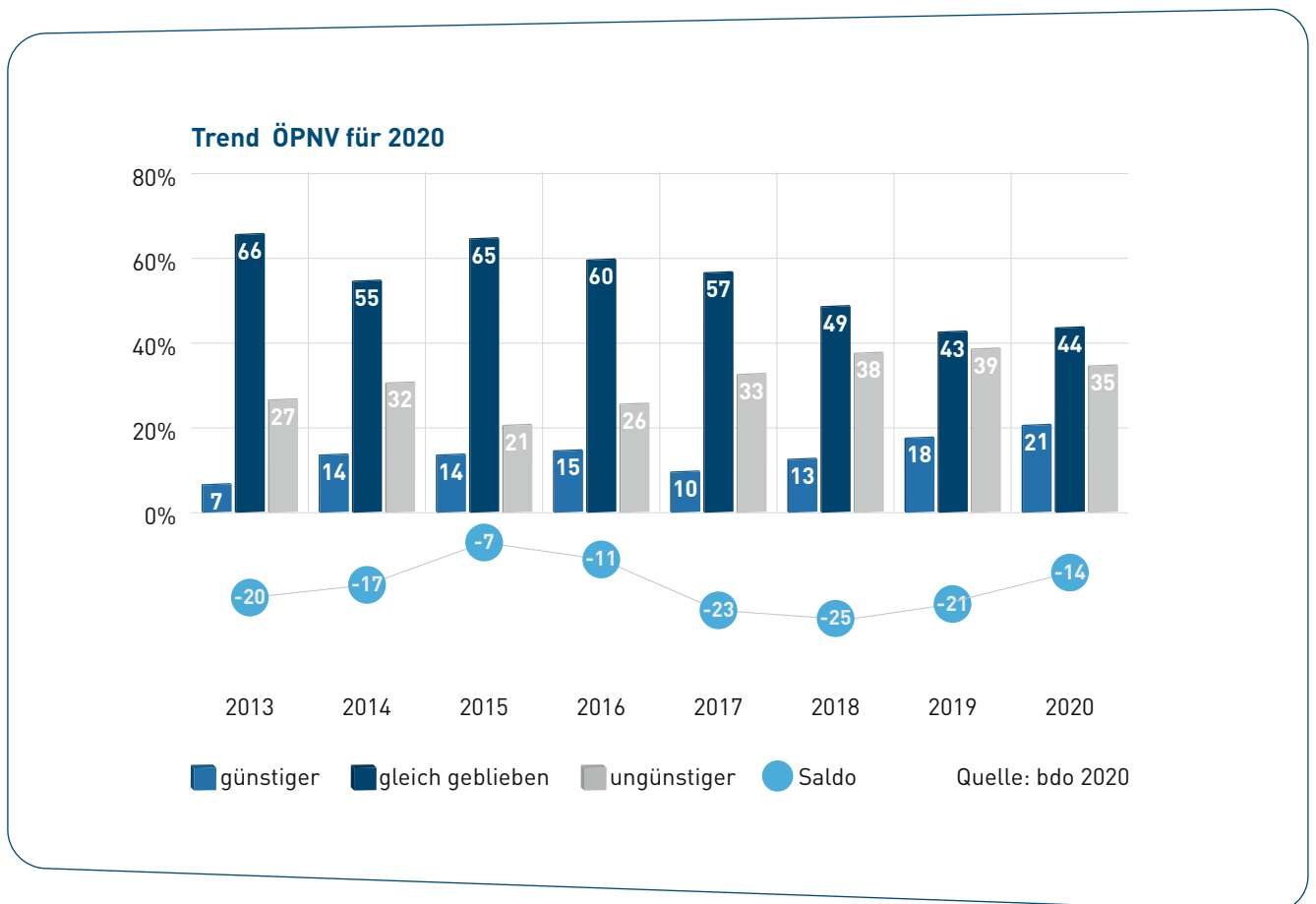


Abb. 18: Prognose 2020 zum ÖPNV

### 3 Fernlinienverkehr

Die an der bdo-Konjunkturumfrage teilnehmenden Unternehmen aus dem Fernlinienverkehr setzen sich wie folgt zusammen: **79 Prozent** Subunternehmer und **21 Prozent** Konzessionsinhaber. An der bdo-Konjunkturumfrage haben lediglich mittelgroße (6-20 Busse) und große (über 20 Busse) Unternehmen teilgenommen.

#### Geschäftslage: Stimmung hellt auf

Im siebten Jahr des Bestehens des Marktes beurteilen insgesamt **67 Prozent** der Unternehmen die Geschäftslage des Jahres 2019 im Vergleich zum vorherigen Geschäftsjahr mit gleichbleibend oder besser. Ein prozentualer Anstieg um 22 Prozentpunkte zum Vorjahr. Der Anteil der unzufriedenen Busunternehmen in diesem Segment ist nach dem Rekordhoch von 2018 um 22 Prozentpunkte auf **33 Prozent** gesunken. Trotz besserer Beurteilung der Geschäftslage bleibt auch in diesem Jahr der Saldo im Minusbereich bei **-7 Prozentpunkten**.

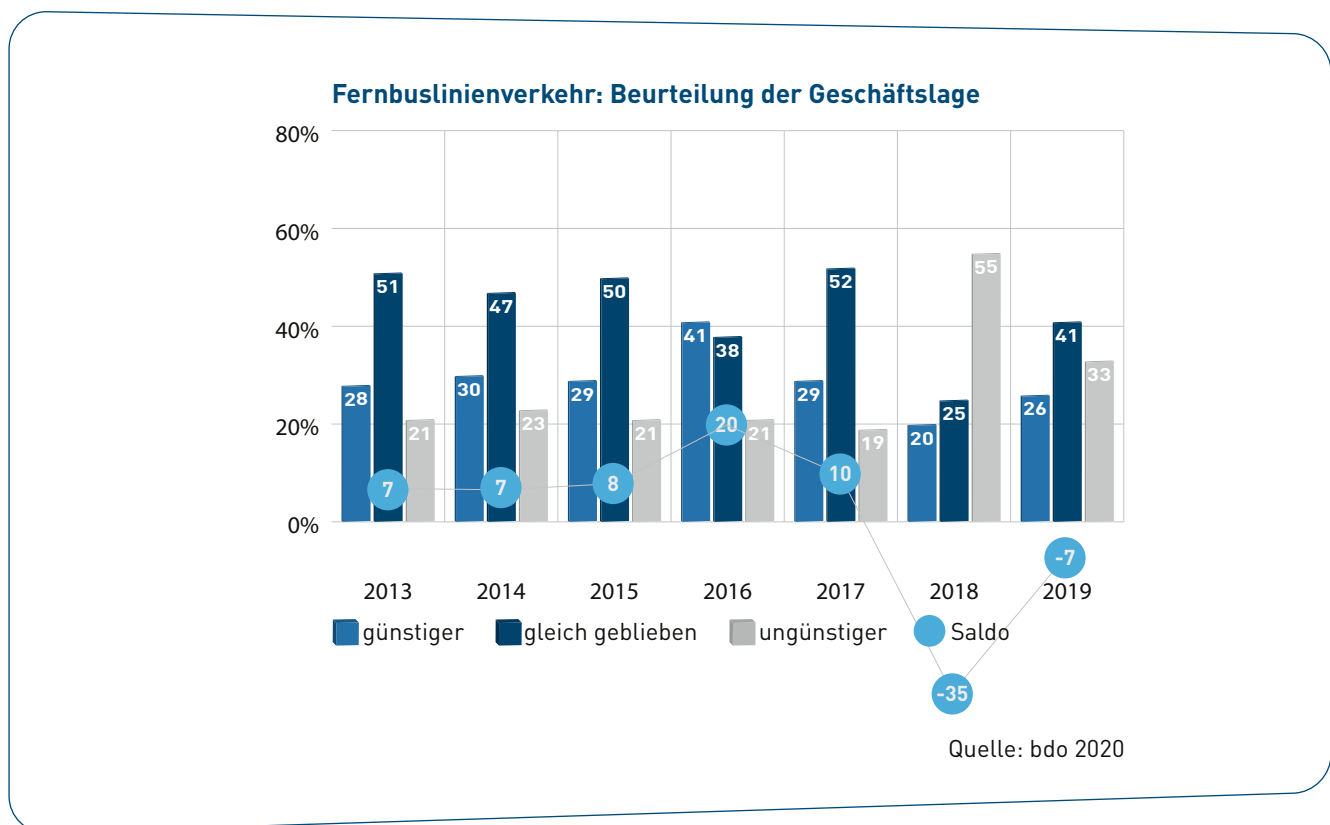


Abb. 19: Geschäftslage des Fernlinienverkehrs

### Umsatzentwicklung: Entwickelt sich positiv

Die Umsatzentwicklung 2019 bewerten die Unternehmen nach dem sehr negativen Vorjahr deutlich besser. Insgesamt beurteilen **67 Prozent** der Unternehmen die Entwicklung der Umsätze günstiger (**37 %**) oder mit gleich geblieben (**30 %**). Ein Drittel der befragten Busunternehmen (**33 %**) haben Umsatzeinbußen verzeichnen müssen. Der Saldo steigt somit wieder in den positiven Bereich mit **4 Prozentpunkten**.

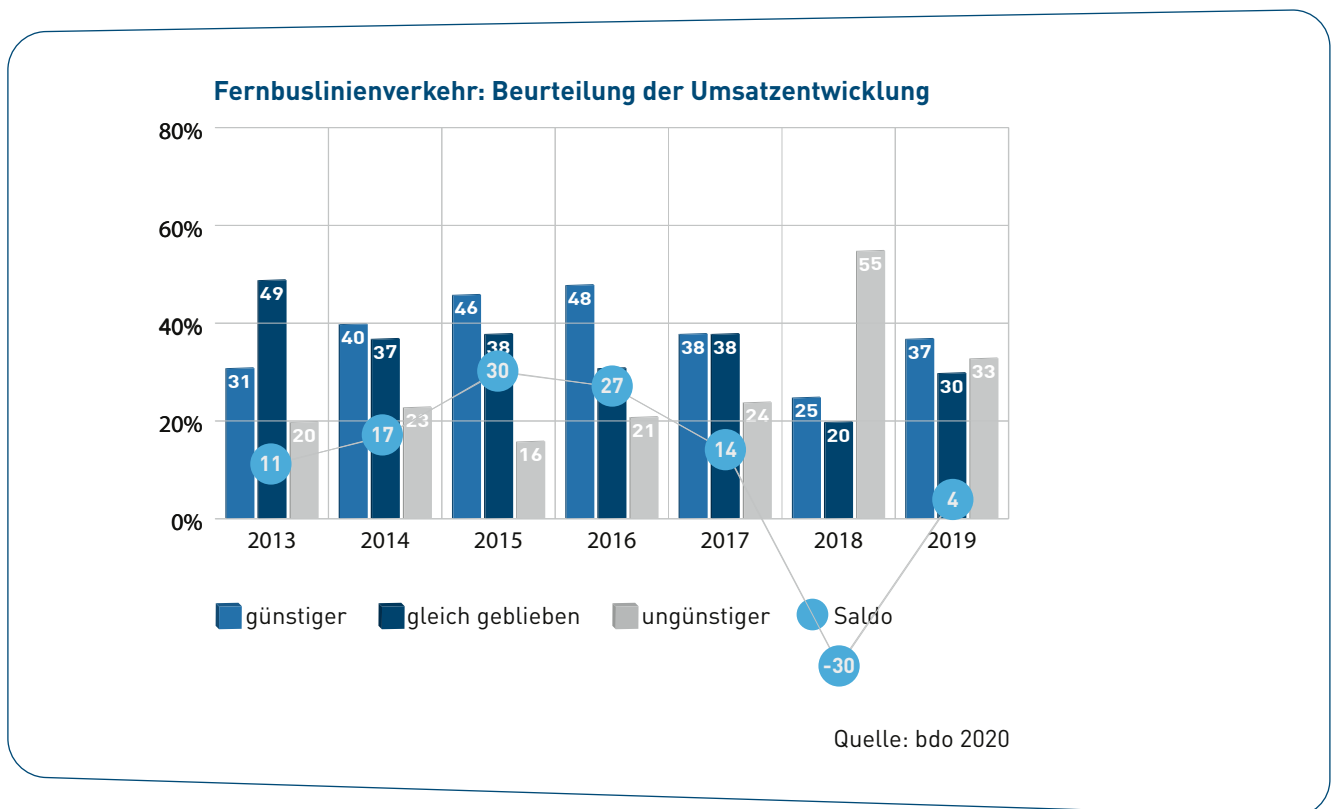


Abb. 20: Umsatzentwicklung des Fernlinienverkehrs

## Gewinnentwicklung: Wieder deutlich besser

Die Gewinnentwicklung bleibt auch in diesem Jahr mit einem Saldo von **- 8 Prozentpunkten** im negativen Bereich. Trotz deutlich positiver bewerteter Umsatzentwicklung und einem beachtlichen Anstieg in der Zufriedenheit bei der Gewinnentwicklung, bleibt der Anteil der Unternehmen, die weniger Gewinn als im Vorjahr verbuchen können, höher **(41 %)**. Mehr Gewinn haben **33 Prozent** der Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr erzielen können. Dies entspricht einem Anstieg von 28 Prozentpunkten.

Mit steigender Unternehmensgröße steigt auch die Zufriedenheit bei der Gewinnentwicklung **(K: 10 %; M: 29 %; G: 37 %)**

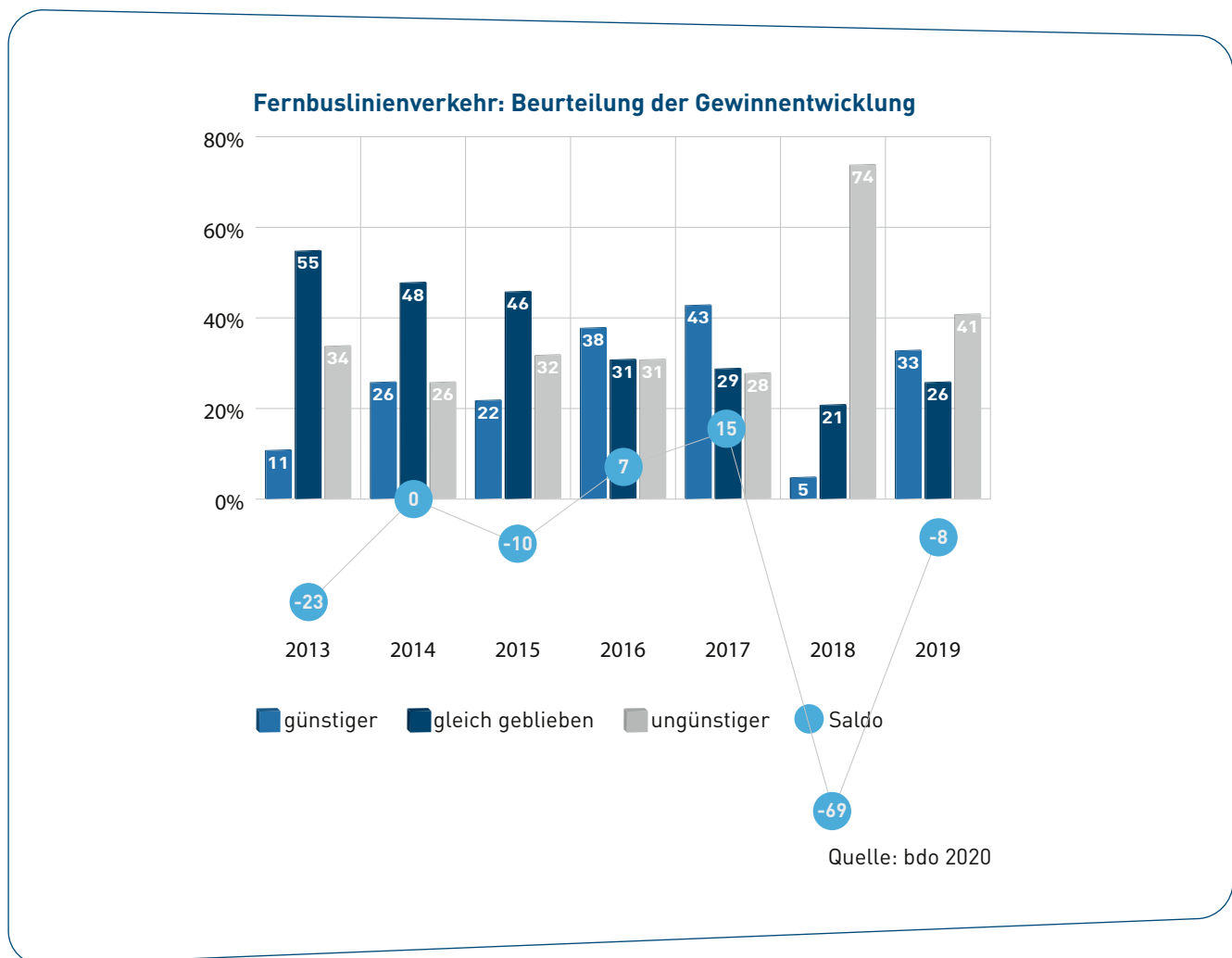


Abb. 21: Gewinnentwicklung des Fernlinienverkehrs

### Fahrgastzahlen: Steigen wieder an

Die Fahrgastzahlen haben sich wieder deutlich verbessert. Fast die Hälfte (**48 %**) der befragten Unternehmen haben im Vergleich zum Vorjahr mehr Fahrgäste befördert. **22 Prozent** der Unternehmen haben weniger Gäste verbuchen können. Der Saldo steigt somit von dem bislang niedrigsten Wert 2018 (-11 Prozentpunkte) wieder auf einen zweistelligen positiven Wert (**26 Prozentpunkte**).

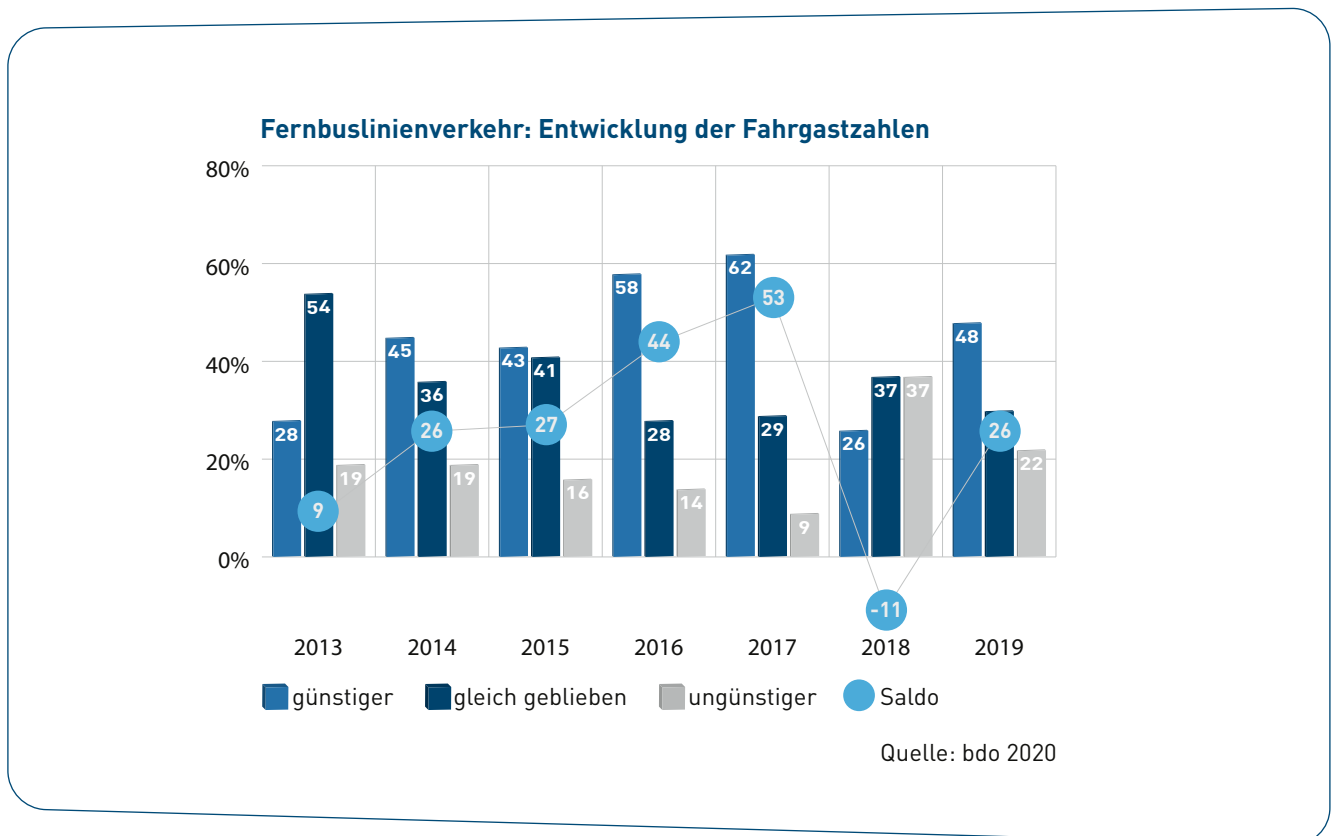


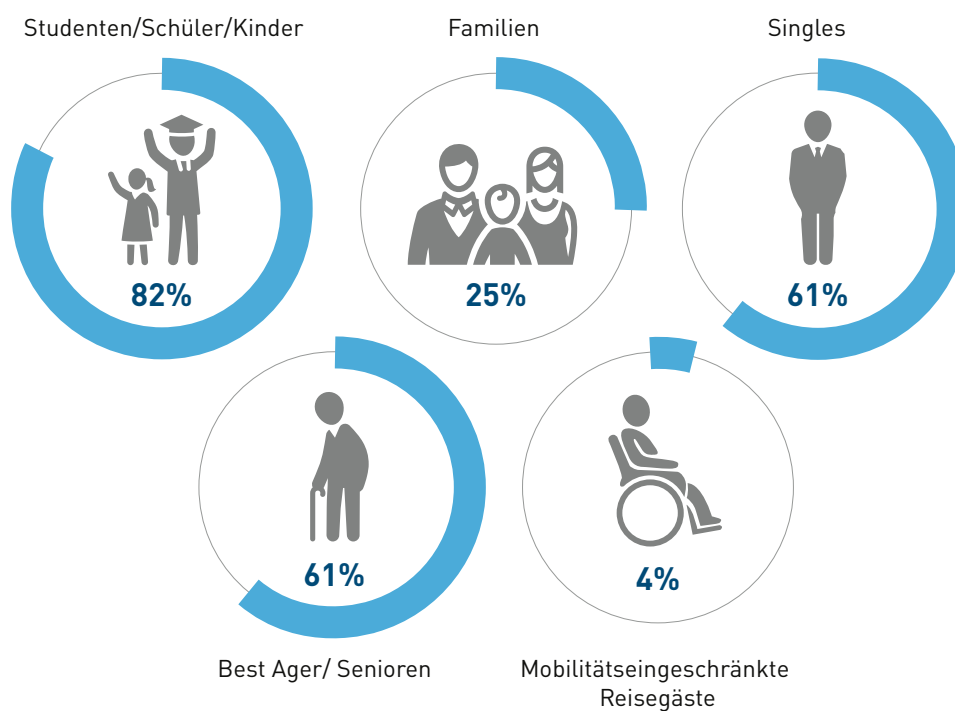
Abb. 22: Fahrgastzahlen des Fernlinienverkehrs

## Trends im Fernlinienverkehr

### Aktuelle Hauptzielgruppen

Im Fernlinienverkehr sind Studenten, Schüler und Kinder konstant die wichtigste Hauptzielgruppe. Rund **82 Prozent** der befragten Unternehmen benannten diese Gruppe zu ihrer Hauptzielgruppe beziehungsweise zu einer ihrer Hauptzielgruppen. An zweiter Stelle liegen die Best Ager/Senioren mit **61 Prozent** (Anstieg zum Vorjahr um 6 %). An dritter Stelle liegen die Singles mit **61 Prozent**. Ein Viertel der Unternehmen (**25 %**) stellt fest, dass Familien zu den wichtigsten Kunden zählen (5 % mehr als 2018). Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gehören bei **4 Prozent** der befragten Busunternehmen zur Hauptzielgruppe (2018 noch 10 %).

### Hauptzielgruppe/n im Bereich Fernlinienverkehr



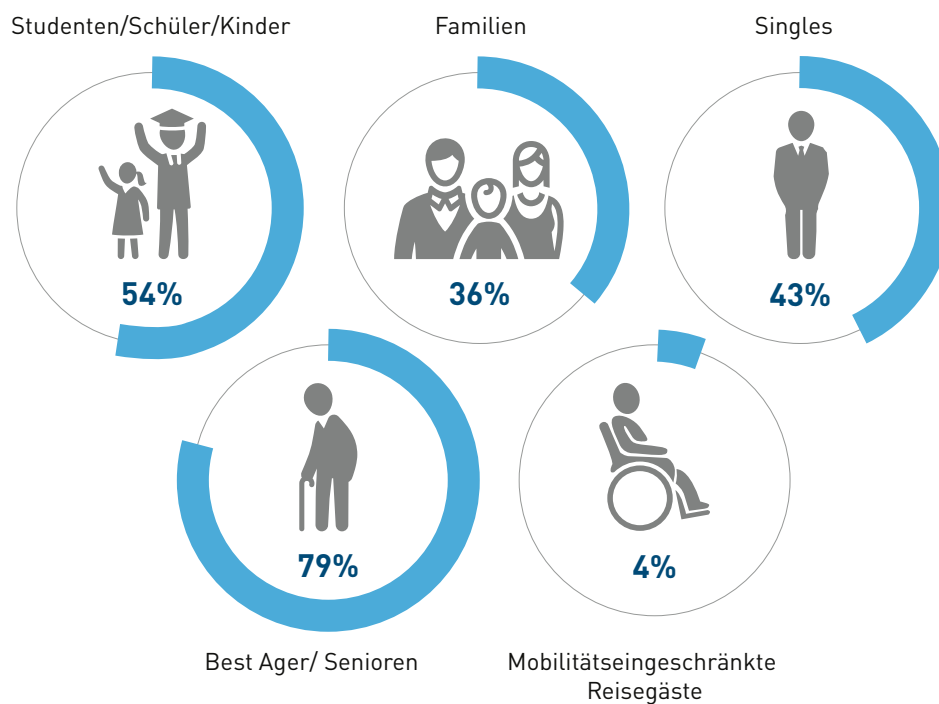
Quelle: bdo 2020

Abb. 23: Hauptzielgruppen Fernlinienverkehr

### Zielgruppen mit Potenzial

Die im Fernlinienverkehr tätigen Unternehmen gehen davon aus, dass für die Zukunft mit einem deutlichen Anstieg vor allem bei Best Agern/Senioren (**79 %**) zu rechnen ist (2018 lag der Wert noch bei 50 %). Aber auch bei Studenten, Schülern und Kindern (**54 %**; 2018: 45 %) besteht noch viel Potenzial. **43 Prozent** der Unternehmen sehen zukünftig weiteres Potenzial bei Singles. Auch bei Familien wird ein Anstieg prognostiziert (**36 %**; 2018: 20 %). Bei mobilitätseingeschränkten Reisenden (**15 %**) sehen die Unternehmer zukünftig hingegen deutlich geringeres Potenzial, als auch noch in den Jahren zuvor (2017: 24 %; 2018: 15 %).

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



Quelle: bdo 2020

Abb. 24: Zielgruppen mit Potenzial im Fernlinienverkehr



## Zukunftstrends im Fernlinienverkehr

Die Unternehmen im Fernlinienverkehr sind sich alle einig (100 %), dass die **hervorragende Umweltbilanz des Busses in den aktuellen politischen Rahmenbedingungen nicht angemessen berücksichtigt** wird.

Die Mehrheit der Unternehmen geht von einem zukünftig wachsenden **Preiskampf** aus (50 %). Ein Trend, der noch im Vorjahr deutlich mehr eine Rolle gespielt hat (2017: 65%).

Rund **36 Prozent** der befragten Unternehmen glauben, dass zukünftig die **europaweite Streckenverknüpfung** immer stärker zunimmt.

Rund **68 Prozent** haben alle ihre im Fernlinienverkehr eingesetzten Fahrzeuge von der Kfz-Steuer bereits befreit. Hinzu kommen **7 Prozent**, die zumindest einen Teil der Fahrzeuge befreit haben lassen. Weiteren **25 Prozent** wurde der Antrag abgelehnt oder das Antragsverfahren war zu kompliziert, weshalb auf eine Befreiung verzichtet wurde bzw. den Unternehmen war nicht bekannt, dass eine Befreiung möglich ist.

**11 Prozent** gehen davon aus, dass das Fernbussegment mit **sinkenden Fahrgastzahlen** rechnen muss. **18 Prozent** sind hingegen vom Gegenteil überzeugt und glauben, dass die **Fahrgastzahlen zukünftig noch steigen** werden. In der vergangenen Konjunkturumfrage waren die Busunternehmen noch vom gegenteiligen Trend überzeugt (2018: sinkende Fahrgastzahlen 35 %; steigende Fahrgastzahlen 10 %).

Während **43 Prozent** der Befragten angeben, dass sie verstärkt von einer **Konzentration auf Städteverbindungen** ausgehen, sind 18 Prozent davon überzeugt, dass die **Erschließung ländlicher Räume** zunehmen wird.

Das Thema **Nachhaltigkeit** spielt bei der Mehrheit der Unternehmen eine Rolle (**80 %**), indem Kunden die **Möglichkeit der Wahl von klimaneutralen Busreisen** angeboten wird. Durch die freiwillige Kompensationszahlung werden beispielsweise Klimaprojekte unterstützt. Dies sind erneut 15 Prozent mehr als noch im Vorjahr. Auch glauben ebenfalls rund **80 Prozent** der Unternehmen, dass in der „**Fridays for Future**“-**Bewegung eine Chance für Ihr Geschäft** steckt.

Die **Digitalisierung** wird als eine der großen Chancen für das eigene Geschäft gesehen (**60 %**).

**Ähnlich sieht es bei den alternativen Antriebsformen** aus. Ebenfalls zwei Drittel (60 %) können sich **alternative Antriebsformen**, wie z.B. Elektroantrieb, als **Chance für das eigene Geschäft** vorstellen. Dennoch sind sich die Unternehmen einig, dass die **Voraussetzung, alternative Antriebe wirtschaftlich zu betreiben, derzeit noch nicht existieren (100 %)**. Damit **alternative Antriebe Realität werden**, bedarf es laut der befragten Unternehmen einer **besseren Förderung bei der Busanschaffung und beim Aufbau der Infrastruktur (80 %)**. Es **fehle noch immer an passenden Fahrzeugen am Markt (60 %)**, die **Bereitstellung erforderlicher Energiemengen durch Energieversorger vor Ort** kann ebenfalls bislang nicht gewährleistet werden (**40 %**). Aufgrund dessen glauben **80 Prozent** nicht daran, dass **Dieselfahrzeuge in den kommenden fünf Jahren im Betrieb vollständig und gleichwertig ersetzt werden können**.

#### Herausforderungen im Fernlinienverkehr

Die am häufigsten genannte Herausforderung für die eigene betriebliche Entwicklung ist die Einführung von **Dieselfahrverboten (90 %)**.

Die Folgen einer **einseitigen Reduzierung der Mehrwertsteuer nur für Fahrgäste im Schienenfernverkehr** beurteilen **80 Prozent** als negativ, da durch die Benachteiligung des Fernbusses Auswirkungen auf das Buchungsverhalten möglich sind. Ebenfalls sorgen sich **80 Prozent** um die Folgen einer **Busmaut**. Zwei Drittel (**60 %**) der Unternehmen sehen im **Wettbewerb mit der Bahn – durch Preisdumping der Bahn** – eine Herausforderung für das eigene Geschäft. Bei **Airlines mit „Billigfliegern“** besteht nur bei **20 Prozent** eine ähnliche Sorge.

Der **Zustand der Bahnhofs-/Halteinfrastruktur** wird von **60 Prozent** bemängelt. Wodurch das Geschäft erschwert wird.

Rund **40 Prozent** sorgen sich wegen der **Konkurrenz anderer Verkehrsmittel. Konkurrenz durch Anbieter neuer digitaler Mobilitätsdienstleistungen** befürchten nur **20 Prozent**.

Jeweils **40 Prozent** befürchten zukünftig höhere **Energiepreise** und einen zunehmenden **administrativen Aufwand (40 %)**, welche das Unternehmen vor erhebliche Herausforderungen stellen wird.

Auch die **unterschiedlichen und zunehmend komplizierten Mehrwertsteuerregelungen in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten (40 %)** und **die uneinheitlichen Mindestlohngesetze & Entsenderegelungen** belasten die Unternehmen (**40 %**).

Bedenken äußern die Unternehmen ebenfalls bei den bestehenden **Sozialvorschriften (20 %)**. Die im vergangenen Jahr in Kraft getretene **Datenschutzgrundverordnung** fordert noch immer einige Unternehmen heraus (**20 %**), die durch die zahlreichen Vorgaben verunsichert sind.

Weitere Herausforderungen sehen die Unternehmen im Fernlinienverkehr bei den zahlreichen **gesetzlichen Rahmenbedingungen (20 %)** und den Vorgaben zur **Barrierefreiheit (20 %)**. 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 Sorgen bei den Unternehmern verursacht.

**Fahrermangel** ist auch in der Fernbusbranche ein großes Thema. Rund **60 Prozent** klagen über fehlendes Personal. Bei **67 Prozent (4 % mehr als 2018)** wirkt sich diese Situation **gravierend auf die betriebliche Tätigkeit aus**, sodass zum Beispiel bestimmte Fahrten oder Strecken nicht mehr angeboten werden können. **In den letzten 12 Monaten** hat sich bei **20 Prozent** der Unternehmen der **Fahrermangel noch weiter zugespitzt**.

## Prognose – Ausblick: Optimistischer

Die deutlich besser bewertete Geschäftslage 2019, die auf die Entwicklung der Umsätze und Gewinne zurückzuführen ist, scheint die Busunternehmen in der Prognose für das laufende Geschäftsjahr zu beeinflussen. Während **22 Prozent** der Unternehmen optimistisch der Zukunft entgegenblicken, prognostizieren **19 Prozent** eine schlechtere Geschäftsentwicklung für 2019. Der Saldo steigt demnach von -30 Prozentpunkten (2018) auf **3 Prozentpunkte**.

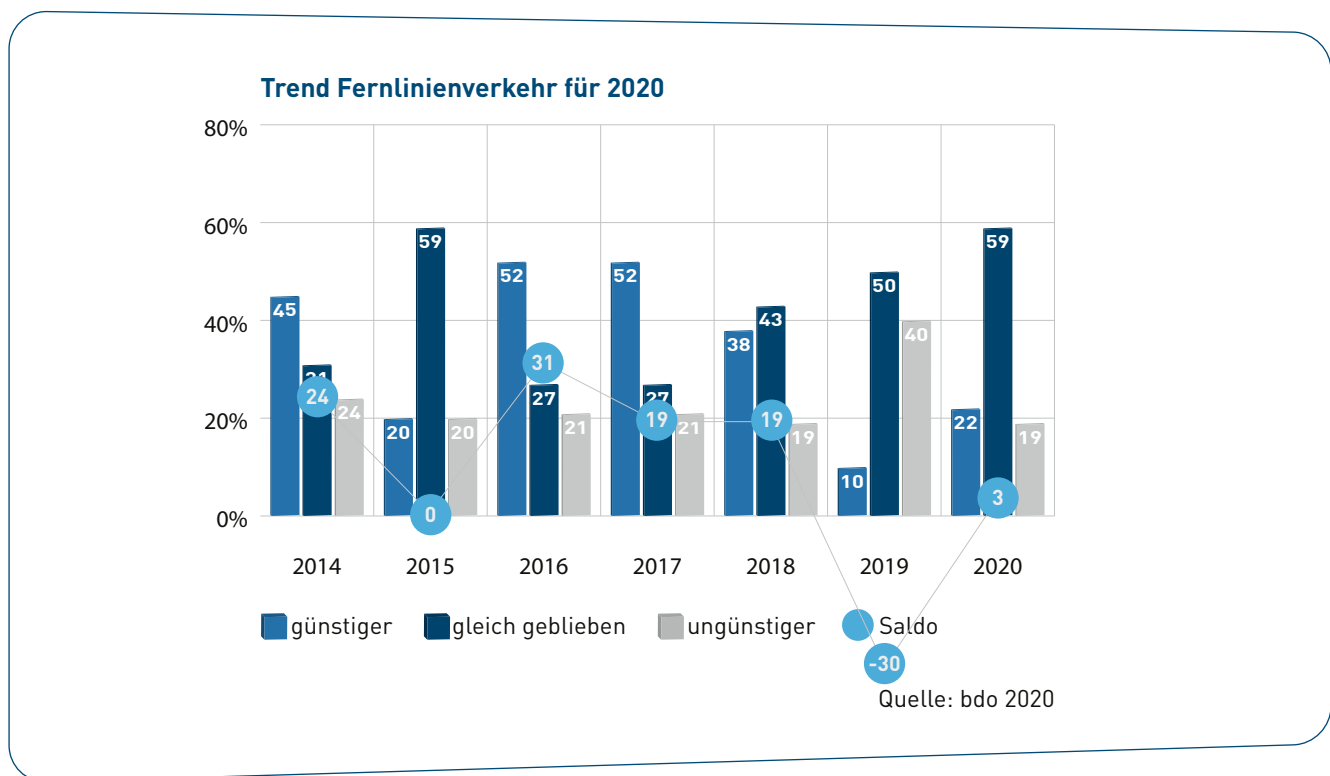


Abb. 25: Prognose 2019 zum Fernlinienverkehr

Herausgeber:

Bundesverband Deutscher  
Omnibusunternehmer (bdo) e.V.  
Reinhardtstraße 25  
10117 Berlin  
info@bdo.org  
www.bdo.org

Technische Auswertung,

Redaktion, Layout & Gestaltung:

Nina Jaschke  
nina.jaschke@bdo.org

in Zusammenarbeit mit

Kompagnon communications  
www.kompagnon.eu