

Reisebusse

Die Busbranche kommt nicht aus der Krise

Die Bahn hat sich wieder von Corona erholt, Reisebusse nicht: Noch immer fahren deutlich weniger Menschen mit. Eine Studie hat die Gründe dafür untersucht.

Von **Paul Meerkamp**

8. November 2023, 17:47 Uhr / 22 Kommentare /



Vor allem längere Busreisen sind weiterhin wesentlich weniger beliebt als vor Corona. © Ash Gerlach/unsplash.com [<https://unsplash.com/de/fotos/%EB%82%AE%EC%97%90-%EC%97%AC%EA%B0%9D-%EB%B2%84%EC%8A%A4%EB%A5%BC-%ED%83%80%EB%8A%94-%EC%82%AC%EB%9E%8C%EB%93%A4-6ff-Ojxov6o>]

Die Busbranche hat ein Problem. Nur 37 Millionen Menschen verreisten im vergangenen Jahr mit dem Bus – gerade einmal halb so viele Menschen wie noch 2019, berichtete das Statistische Bundesamt [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/10/PD23_398_461.html]. Während der Corona-Zeit hatten Fahrverbote und Auflagen die Branche schwer getroffen. Die Umsätze brachen ein, 250 Unternehmen gaben laut der Statistik den Betrieb auf. Schnell wieder aufwärts geht es seitdem nicht – ganz anders als bei Bahn und Luftfahrt [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-03/flugverkehr-corona-auswirkungen-inlandsflug-ticketpreise>]. Woran liegt das?

"Es gibt nicht den einen Grund", sagt Manon Krüger, Tourismusforscherin am Deutschen Institut für Tourismus der Fachhochschule Westküste. Für eine neue

Studie [<https://www.ditf-fhw.de/forschung/aktuelle-projekte/detail/studie-zur-bustouristischen-nachfrage-in-deutschland>] der Hochschule, die in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) und der Kravag-Logistic Versicherungs-AG entstand, hat sie analysiert, wie es um die Nachfrage nach Busreisen steht. Die Untersuchung, die am Dienstag vorgestellt wurde, ergab: Die Krise betrifft nicht alle Busurlaube gleichermaßen. "Wir beobachten eine unterschiedliche Entwicklung für kürzere und längere Reisen", sagt Krüger.

Kurze Busreisen, die zwei bis vier Tage dauern, fanden im vergangenen Jahr schon wieder fast so oft statt wie 2019. Diese Entwicklung sei sogar außergewöhnlich positiv, sagt Krüger: "Kurzurlaube mit dem Bus haben sich schneller erholt, als wenn man die Kurzreisen mit allen Verkehrsmitteln insgesamt betrachtet." Ein anderes Bild zeigt sich bei längeren Busreisen über fünf Tage oder mehr. Hier sanken sowohl die Zahl der Busreisen als auch ihr Marktanteil an allen längeren Urlaubsreisen gegenüber 2019 deutlich.

Busreisende sind besonders preissensibel

Ein Grund dafür könnte sein: Vor allem Menschen mit einem niedrigen und mittleren Haushaltseinkommen machen Busreisen. Zwar sind alle Bevölkerungsgruppen durch die Folgen von Pandemie, Energiekrise und Inflation betroffen – allerdings unterschiedlich stark. Wer am Monatsende nur noch geringe oder keine finanziellen Spielräume mehr hat, spart eher beim Urlaub. Tatsächlich dachten im vergangenen Jahr viele Menschen darüber nach, weniger Urlaub zu machen. Drei Viertel der Deutschen gaben einer Umfrage [<https://www.pwc.de/de/pressemitteilungen/2022/folgen-der-inflation-mehrheit-der-deutschen-kuerzt-das-urlaubsbudget.html>] des Beratungsunternehmens PwC zufolge an, ihr Urlaubsverhalten einschränken zu wollen. 68 Prozent überlegten demnach, zur Anreise weniger auf Reise- oder Fernbusse zu setzen. Ein Teil der Buskrise könnte also daran liegen, dass typische Busreisende weniger oft und lang verreist sind und damit die Nachfrage zurückging.

Doch 2022 veränderte sich auch die Konkurrenz für Busreisen. Im Sommer revolutionierte das 9-Euro-Ticket für drei Monate den Nahverkehr [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-08/neun-euro-ticket-bahnverkehr-reisen-erfolg>]. Reisen [<https://www.zeit.de/thema/reisen>] mit Regionalbahnen und Linienbussen wurden so günstig wie nie zuvor [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-09/inflation-verkehrswende-autofahren-fliegen-bahnfahren/komplettansicht>]. Der Hype um das günstige bundesweite Angebot führte zu vollen Bahnen und Bussen – Reisebusse konnte man mit der Fahrkarte nicht

nehmen.

Zum Thema

49-Euro-Ticket

Es kommt allein auf den Preis an

[<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-11/49-euro-ticket-deutschlandticket-preis-pendler>]

49-Euro-Ticket

Was beim Deutschlandticket alles schiefgeht

[<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-10/49-euro-ticket-deutschlandticket-kuendigung-probleme-tipps>]

Auch die Fernbusse von Flixbus waren mit dem 9-Euro-Ticket tabu und litten unter deutlich weniger Fahrgästen [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-07/9-euro-ticket-fernbusse-fahrgastverlust>]. Im Anschluss an das billige Ticket einigte sich die Politik auf das Deutschlandticket für 49 Euro [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-10/49-euro-ticket-deutschlandticket-kuendigung-probleme-tipps>] als Nachfolger. Das startete zwar erst mit einiger Verspätung im Mai 2023 und sorgt seitdem für Streit um die Finanzierung [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-11/49-euro-ticket-deutschlandticket-preis-pendler>], ermöglicht aber auch weiterhin günstige Reisen mit dem Nahverkehr. Die Krise der Reisebusbranche könnte das verlängern.

Das legen auch Datenanalysen des Busverbands BDO nahe. Zehn Prozent der Fahrten mit dem Deutschlandticket [<https://www.zeit.de/thema/deutschlandticket>] seien vorher mit einem anderen Verkehrsmittel [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-08/49-euro-ticket-klimaschutz-auto-daten>] getätigt worden. Der Verband teilt auf Anfrage mit: Man wisse zwar nicht, wie groß die Verlagerung von Reisebussen auf den Nahverkehr durch das Deutschlandticket genau ausfalle, einen Teil der Rückgänge dürfte die Alternative jedoch erklären. Laut der Auswertung sorgt das günstige ÖPNV-Abo auch für touristische Fahrten [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-05/49-euro-ticket-inlandstourismus-reisen>] und dass längere Strecken öfter mit der Bahn und Linienbussen zurückgelegt werden.

NÄCHSTE SEITE › [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-11/reisebusse-corona-bahn-erholung-studie/seite-2>]

Artikel auf einer Seite lesen [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-11/reisebusse-corona-bahn-erholung-studie/komplettansicht>]