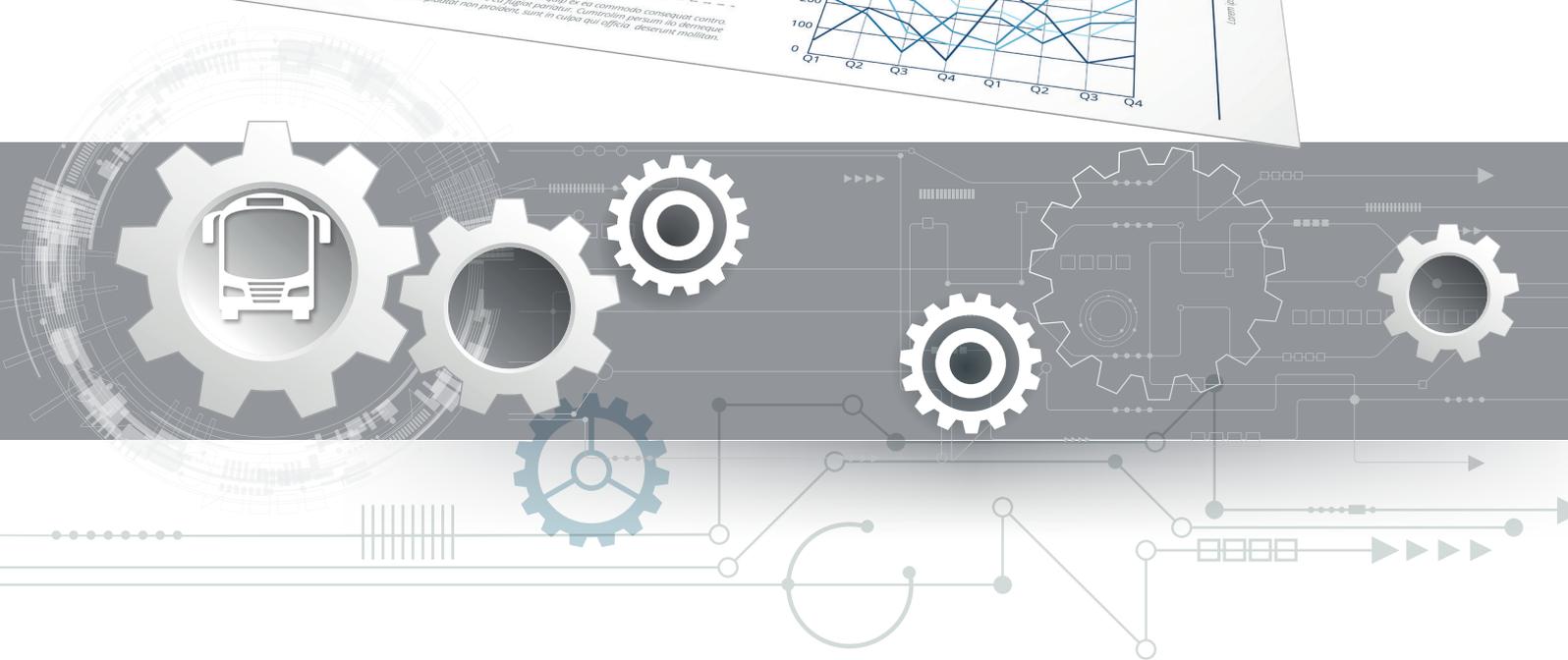


KONJUNKTURUMFRAGE 2023/2024



EINLEITUNG	3
ZUSAMMENFASSUNG	4
bdo-SONDERABFRAGE: AUSWIRKUNGEN IM ÖPNV SEIT DER EINFÜHRUNG DES DEUTSCHLANDTICKETS AM 01. MAI 2023	6
Entwicklung der Fahrgastzahlen seit Mai 2023	6
Verkauf des Deutschlandtickets	6
Ausgabe und Verwaltung des Deutschlandtickets	7
Kontrolle des digitalen Deutschlandtickets	8
1. BUSTOURISTIK/GELEGENHEITSVERKEHR	9
Beurteilung der Geschäftslage	9
Beurteilung der Umsatzentwicklung	9
Beurteilung der Gewinnentwicklung	10
Verschiedene Marktsegmente	11
Buchungszahlen	13
Trends im Bustourismus.....	14
Potentiale und zukünftige Entwicklung in der Bustouristik/Gelegenheitsverkehr.....	15
Herausforderungen in der Bustouristik/im Gelegenheitsverkehr	16
Prognose 2024 zum Bustourismus	17
2. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	18
Beurteilung der Geschäftslage.....	18
Beurteilung der Umsatzentwicklung.....	18
Beurteilung der Gewinnentwicklung	19
Entwicklung der Fahrgastzahlen	19
Trends im ÖPNV	20
Potentiale und zukünftige Entwicklung im öffentlichen Personenverkehr.....	21
Herausforderungen im öffentlichen Personennahverkehr	22
Prognose 2024 zum ÖPNV.....	23
3. FERNBUSLINIENVERKEHR	24
Beurteilung der Geschäftslage.....	24
Beurteilung der Umsatzentwicklung	24
Beurteilung der Gewinnentwicklung	25
Entwicklung der Fahrgastzahlen	25
Trends im Fernbuslinienverkehr	26
Potentiale und zukünftige Entwicklung im Fernlinienverkehr	27
Herausforderungen im Fernlinienverkehr	27
Prognose 2024 zum Fernbuslinienverkehr	27

Einleitung

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V. vertritt die Interessen von über 3.000 privaten, mittelständischen und zumeist familiengeführten Busunternehmen in ganz Deutschland. Das private Busgewerbe betreibt mehr als die Hälfte der in Deutschland zugelassenen 84.600 Busse. Für diesen bedeutenden mittelständischen Wirtschaftsbereich legt der bdo hiermit zum neunzehnten Mal die Konjunkturumfrage vor.

Diese Online-Umfrage wurde vom 17. Januar 2024 bis 11. Februar 2024 anonymisiert durchgeführt.

Die jährliche bdo-Konjunkturumfrage bildet neben dem aktuellen IST-Zustand der Busbranche auch wichtige Trends und Entwicklungen ab. Sie bestätigt durch belastbare Zahlen die Wirtschaftslage für das gesamte Gewerbe in den drei Bereichen Bustouristik und Anmietverkehr (Gelegenheitsverkehr), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Fernlinienverkehr.

Die vorliegenden Umfrageergebnisse zeigen für das Jahr 2023 die allgemeine und aktuelle Geschäftssituation, Geschäftserwartungen sowie Entwicklungen auf. Ebenso werden Trends bei Zielgruppen, der Fortschritt der Verkehrswende, die Auswirkungen des Fahrpersonalmangels, die Herausforderung Deutschlandticket sowie die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der privaten und mittelständischen Busbranche beleuchtet.

Die aktuelle Branchenstimmung wird für die Segmente Bustouristik / Gelegenheitsverkehr, Fernbuslinienverkehr und ÖPNV gesondert erhoben. Die Ergebnisse der Sonderabfrage zur Einführung des Deutschlandtickets werden in einem separaten Abschnitt vorangestellt.

Insgesamt haben 599 Busunternehmerinnen und Busunternehmer aus dem gesamten Bundesgebiet an der Befragung teilgenommen, darunter bdo-Verbandsmitglieder sowie Unternehmen, die nicht verbandlich organisiert sind. Die befragten Unternehmen teilen sich dabei wie folgt nach Tätigkeitsschwerpunkt auf: 41,3 % waren überwiegend im Gelegenheitsverkehr, 42,4 % mit Schwerpunkt im ÖPNV und 0,4 % hauptsächlich im Fernlinienverkehr tätig. 15,8 % der befragten Unternehmen gaben an, keinen direkten Tätigkeitsschwerpunkt zu haben.

Die befragten Unternehmen teilen sich darüber hinaus nach Größe wie folgt auf: 28,6 % sind Kleinunternehmen (bis zu 5 Bussen), 39,7 % sind mittelgroße Unternehmen (zwischen 6-20 Bussen) und 31,7 % sind größere Unternehmen mit über 20 Bussen. Für die nachfolgende Darstellung der Konjunkturergebnisse werden Salden verwendet, welche die Differenz zwischen „günstiger“ und „ungünstiger“ im Vergleich zum Vorjahr ausweisen. Grundsätzlich werden die Unternehmen bei der Einschätzung der Lage nach „günstiger“, „gleichbleibend“ oder „ungünstiger“ gefragt. Die jeweiligen Prozentzahlen sind auf ganze Zahlen auf- oder abgerundet.

Berlin, den 26. Juli 2024

Christiane Leonard
bdo-Hauptgeschäftsführerin

Zusammenfassung

Die aktuelle Situation in der Busbranche ist geprägt von Licht und Schatten. Während der ÖPNV-Bereich pessimistisch in die Zukunft blickt, ist die Stimmung in der Touristik so gut wie seit langem nicht mehr. Der Reisebus ist zurück auf der Überholspur. Das sind die zentralen Ergebnisse der aktuellen bdo-Konjunkturumfrage.

Deutliches Nach-Krisen-Wachstum im Segment Bustouristik und Gelegenheitsverkehr.

Nach den wirtschaftlichen Einbrüchen in den Coronajahren 2020 und 2021 setzt sich der in 2022 begonnene Wiederaufschwung in allen Bereichen der Bustouristik konsequent fort: Bereits in 2022 beurteilten 60 % der Betriebe die allgemeine Geschäftslage günstiger als im Vorjahr. In 2023 wird die Situation nochmals von 57 % besser als im Vorjahr bewertet. Auch die Umsätze (68 %) und Gewinne (46 %) haben sich bei der Mehrheit der Unternehmen gegenüber dem Vorjahr erneut günstiger entwickelt. **Für 2024 erwartet die Hälfte der Bustouristiker eine gleichbleibend positive, allgemeine Geschäftslage. Ein Viertel geht von einer weiterhin günstigeren Entwicklung aus.** Trotz dieser positiven Lage trübt die ausufernde Bürokratie die Stimmung. 82 % der Betriebe fühlen sich durch Bürokratie bzw. den administrativen Aufwand herausgefordert. Dies führt bereits dazu, dass Reiseziele aufgrund des Planungsaufwandes und der uneinheitlichen Rahmenbedingungen nicht mehr angefahren werden. Die zahlreichen Vorschriften und Formalien beschäftigen die Busunternehmen weitaus mehr als die Wettbewerbssituation innerhalb des Busgewerbes oder gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Darüber hinaus fordert der gravierende Fahrpersonalmangel die Betriebe heraus.

Im ÖPNV-Segment zeichnet sich ein Negativtrend ab.

Wie bereits in den Vorjahren 2021 und 2022 bewertet fast die Hälfte der Unternehmen die Geschäftslage im ÖPNV als gleichbleibend. Allerdings sieht immer noch über ein Drittel eine ungünstigere Entwicklung gegenüber dem Vorjahr. Bereits im vierten Jahr in Folge hat sich für mindestens die Hälfte der Betriebe der Gewinn ungünstiger entwickelt. Dass lediglich 18 % der ÖPNV-Unternehmen eine günstigere Gewinnlage bescheinigen können, verdeutlicht die desolante Finanzierungslage im ÖPNV. Derzeit würden

63 % der Befragten zusätzliche Finanzierungsmittel allein für die weitere Sicherung der Bestandsverkehre verwenden. Obwohl für die aktuellen ÖPNV-Leistungen offensichtlich nicht genügend Gelder bereitstehen, fordert die Politik von den Betrieben zusätzliche Investitionen, einerseits in den Kapazitätsausbau für die geplante Verkehrswende, andererseits in neuste, alternativ angetriebene Busse. Gleichzeitig sehen 88 % der Betriebe derzeit keine Voraussetzungen, alternative Antriebe wirtschaftlich zu betreiben. 90 % wünschen sich daher eine bessere Förderung bei der Anschaffung der Busse und der benötigten Infrastruktur. Stattdessen wurde die bestehende Förderung in 2024 ersatzlos gestrichen. Hierdurch werden den ÖPNV-Unternehmen weitere Kosten auferlegt, um den steigenden Ansprüchen der Aufgabenträger gerecht zu werden. Es ist erfreulich, dass Bund, Länder und Kommunen das Potential des Busses als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel erkannt haben. Dennoch ist die Politik gefordert, dieses Potential durch eine nachhaltige Finanzierung des ÖPNV sicherzustellen. Derzeit prognostizieren die Unternehmen für das laufende Geschäftsjahr 2024 nur eine gleichbleibende (44 %) bis ungünstigere (42 %) Geschäftslage. Zusätzlich zu diesen Herausforderungen hat die **Einführung des Deutschlandtickets die Rahmenbedingungen und bisherigen Tarifstrukturen im ÖPNV grundlegend verändert.**

Daher werden in der diesjährigen **Sonderabfrage zur Einführung des Deutschlandtickets** gezielt die Auswirkungen auf den ÖPNV analysiert. 33 % der ÖPNV-Betriebe verzeichnen seit der Einführung des D-Tickets mehr Fahrgäste. Für 39 % der Unternehmen blieben die Fahrgastzahlen hingegen gleich. Allerdings kann knapp ein Viertel der Befragten hierzu keine Angaben machen. Hauptgrund für die fehlenden Daten dürfte sein, dass durch den bundesweiten Verkauf des Deutschlandtickets lediglich 24 % der im ÖPNV tätigen Busunternehmen das Ticket selbst verkaufen. Daher sagen die bestehenden Systeme noch viel zu wenig über das tatsächliche Nutzungsverhalten der Käuferinnen und Käufer aus. Insgesamt wird das Deutschlandticket von 56 % der ÖPNV-Betriebe als negativer Zukunftstrend bewertet und lediglich von 11 % befürwortet.

Im Segment Fernbuslinienverkehr setzt sich der gravierende Negativtrend fort.

Nach dem historischen Einbruch in 2020 (93 %) sehen nach wie vor 67 % der Betriebe eine ungünstige Entwicklung der Geschäftslage. Bei den Umsätzen zeichnet sich eine Stabilisierung der Lage ab. Dies ist bei den Gewinnen noch nicht festzustellen. Nur ein Drittel der Fernbusunternehmen sieht eine günstigere Gewinnentwicklung, während weiterhin über die Hälfte einen Negativtrend verzeichnet. Allerdings zeichnet sich eine positive Trendwende für das Geschäftsjahr 2024 ab. Die meisten Betriebe erwarten eine gleichbleibende (33 %) bis günstigere (44 %) Entwicklung der allgemeinen Geschäftslage.

Fazit: Bürokratieabbau und verlässliche Rahmenbedingungen sind gefragt.

Die Aussichten in der Bustouristik waren schon lange nicht mehr so gut wie heute – Der Restart nach zahlreichen Zwangsunterbrechungen während der Pandemie ist geglückt. Dennoch sind verlässliche Rahmenbedingungen nötig, mit Hilfe derer sich die Busunternehmen wieder auf ihre Kernaufgaben konzentrieren können. Hierzu gehören insbesondere der Abbau bestehender und die Verhinderung neuer bürokratischer Hürden. Dazu zählen zum Beispiel die zahlreichen Berichtspflichten oder die geplante EU-Pauschalreiserichtlinie. Zudem ist auch der Wille für grundlegende politische Reformen erforderlich, speziell bei der Busfahr- ausbildung zur Bekämpfung des gravierenden

Fahrpersonal Mangels. Damit auch der ÖPNV wieder in die Spur kommen kann, muss dieser finanziell zukunftsfähig aufgestellt werden. Hierzu gehören im Besonderen die Förderung der politisch gewünschten Antriebswende wie auch die nachhaltige Finanzierung der Bestands- verkehre und des Deutschlandtickets über 2025 hinaus. Der Busmittelstand hat in Krisenzeiten und bei der politischen Neugestaltung des ÖPNV durch das D-Ticket seinen Willen und seine Verlässlichkeit bewiesen. Nun liegt es an der Politik, den Busunternehmen im Gegenzug die notwendige Rückendeckung zu geben. Denn nur mit dem umweltfreundlichsten Verkehrsmittel – dem Bus – kann die Verkehrswende gelingen.

bdo-SONDERABFRAGE: AUSWIRKUNGEN IM ÖPNV SEIT DER EINFÜHRUNG DES DEUTSCHLANDTICKETS AM 01. MAI 2023

Wie haben sich die Fahrgastzahlen seit Mai 2023 entwickelt?

Im ÖPNV verzeichnen 33 % der Busbetriebe seit Einführung des Deutschlandtickets mehr Fahrgäste. 39 % sehen keine Veränderung der Fahrgastzahlen.

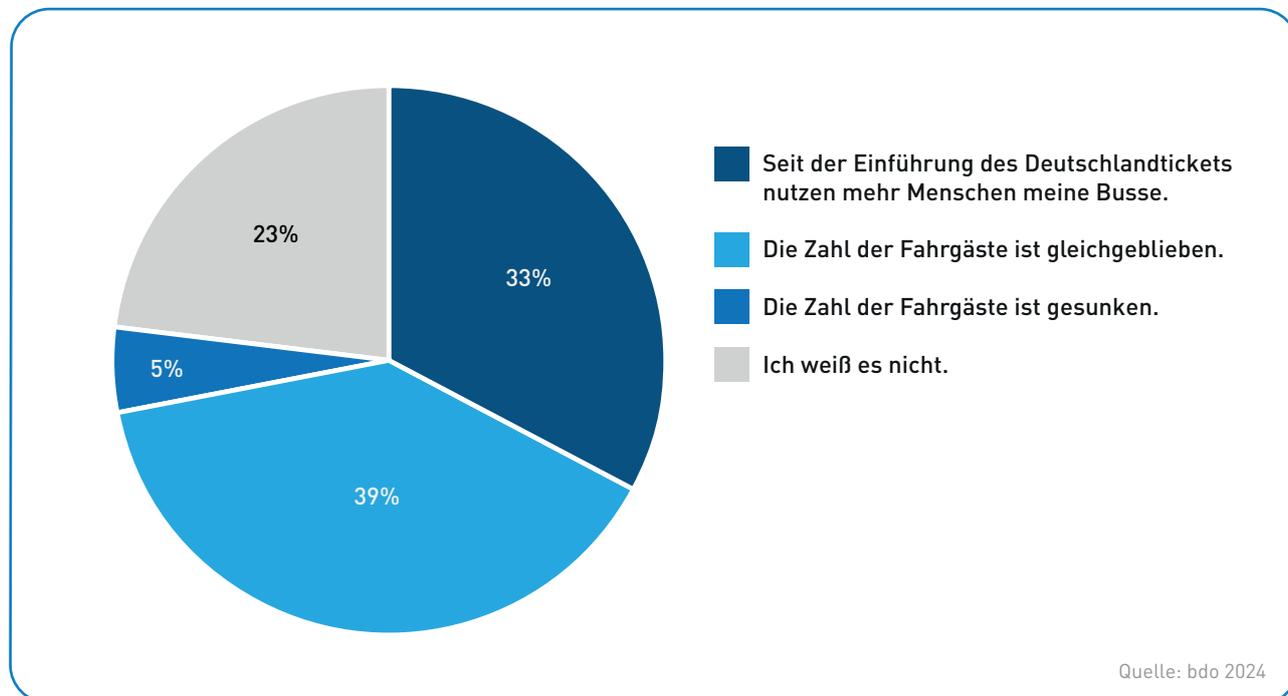


Abb. 1: bdo-Sonderabfrage – Entwicklung der Fahrgastzahlen seit Mai 2023

Verkauft ihr Unternehmen das Deutschlandticket?

Lediglich 24 % der Busbetriebe verkaufen das Deutschlandticket.

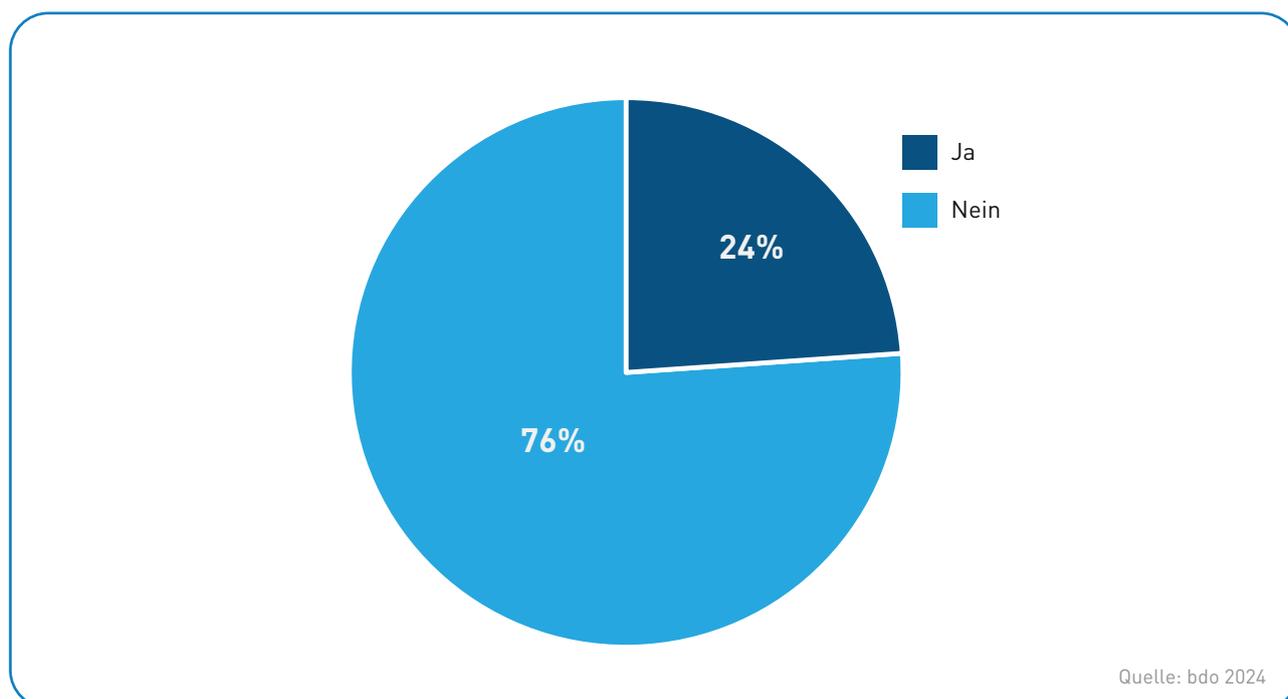


Abb. 2: bdo-Sonderabfrage – Verkauf des Deutschlandtickets

Warum verkauft Ihr Unternehmen das Deutschlandticket nicht?

Aufgrund des hohen Vertriebsaufwandes und des ohnehin bestehenden Finanzausgleichs ergibt eine Systemumstellung für viele Unternehmen wirtschaftlich keinen Sinn.

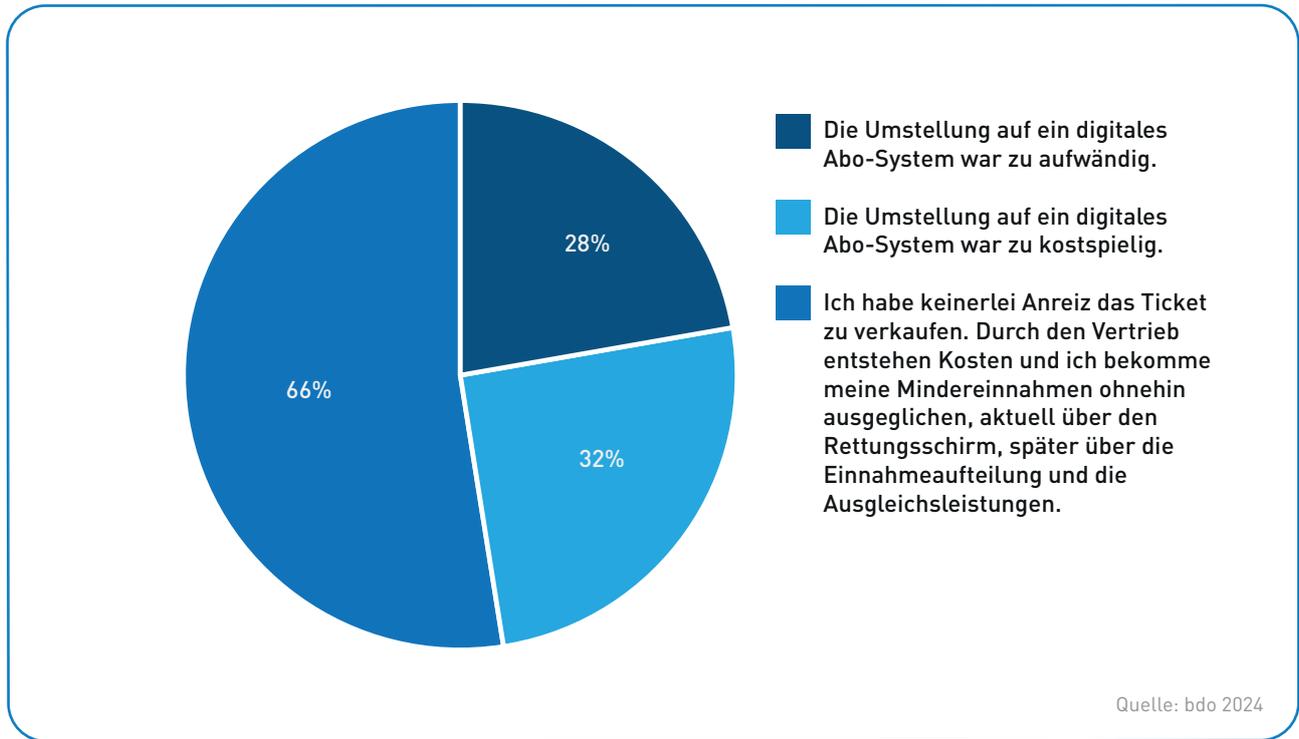


Abb. 3: bdo-Sonderabfrage – Verkauf des Deutschlandtickets

Nutzen Sie für die Ausgabe und Verwaltung des Deutschlandtickets ein eigenes digitales Abo-System?

54 % nutzen für die Verwaltung des Deutschlandtickets ein eigenes Abo-System. Rund ein Drittel der Betriebe hat dieses extra angeschafft. 43 % nutzen einen Drittanbieter.

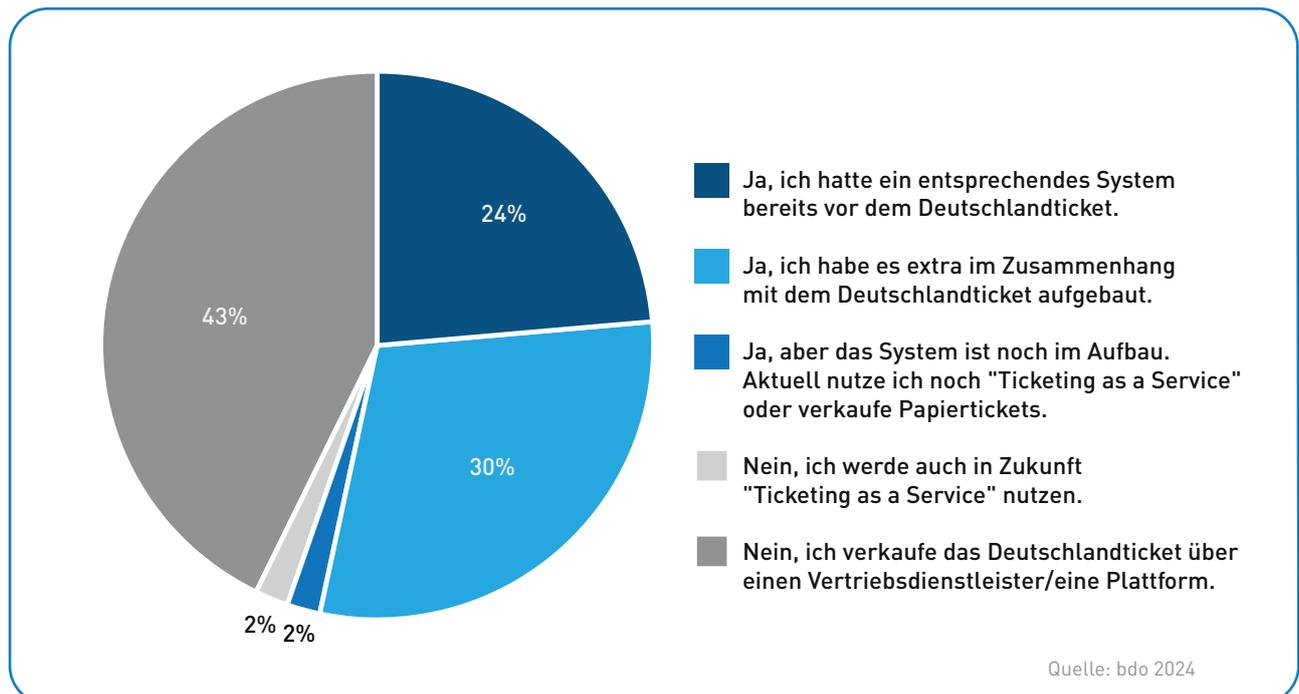
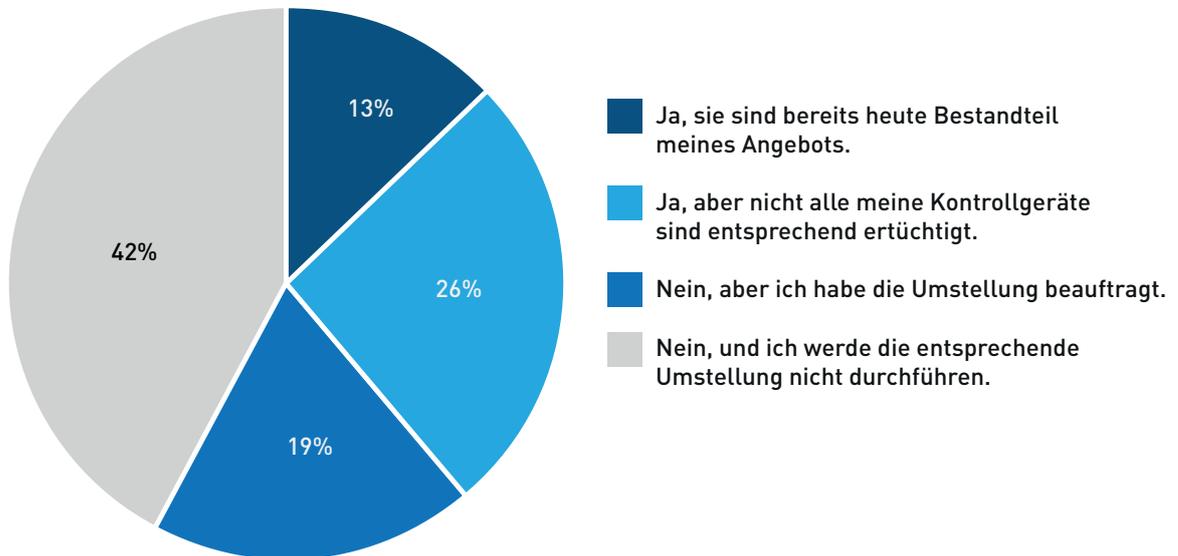


Abb. 4: bdo-Sonderabfrage – Ausgabe und Verwaltung des Deutschlandtickets

Können Sie das digitale Deutschlandticket kontrollieren?

Derzeit ist es für 61 % der Busbetriebe nicht möglich, das digitale Deutschlandticket zu überprüfen. Für 39 % ist dies zumindest teilweise möglich.



Quelle: bdo 2024

Abb. 5: bdo-Sonderabfrage – Kontrolle des digitalen Deutschlandtickets

1. BUSTOURISTIK/GELEGENHEITSVERKEHR

Wie hat sich in 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 die Geschäftslage im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Über die Hälfte (57 %) der Bustouristiker bewertet die allgemeine Geschäftslage als günstiger.

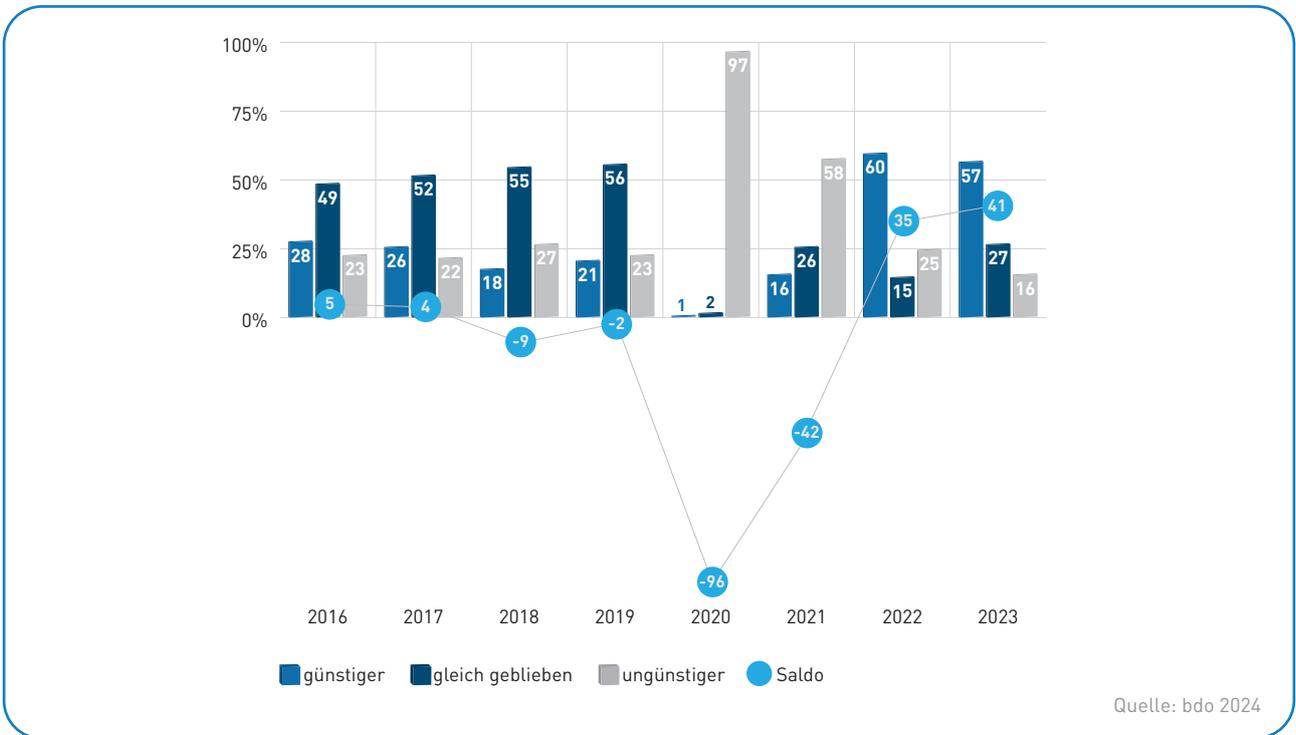


Abb. 7: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Geschäftslage

Wie hat sich in 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 der Umsatz im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Der Positivtrend in der Umsatzentwicklung aus 2022 setzte sich auch in 2023 fort.

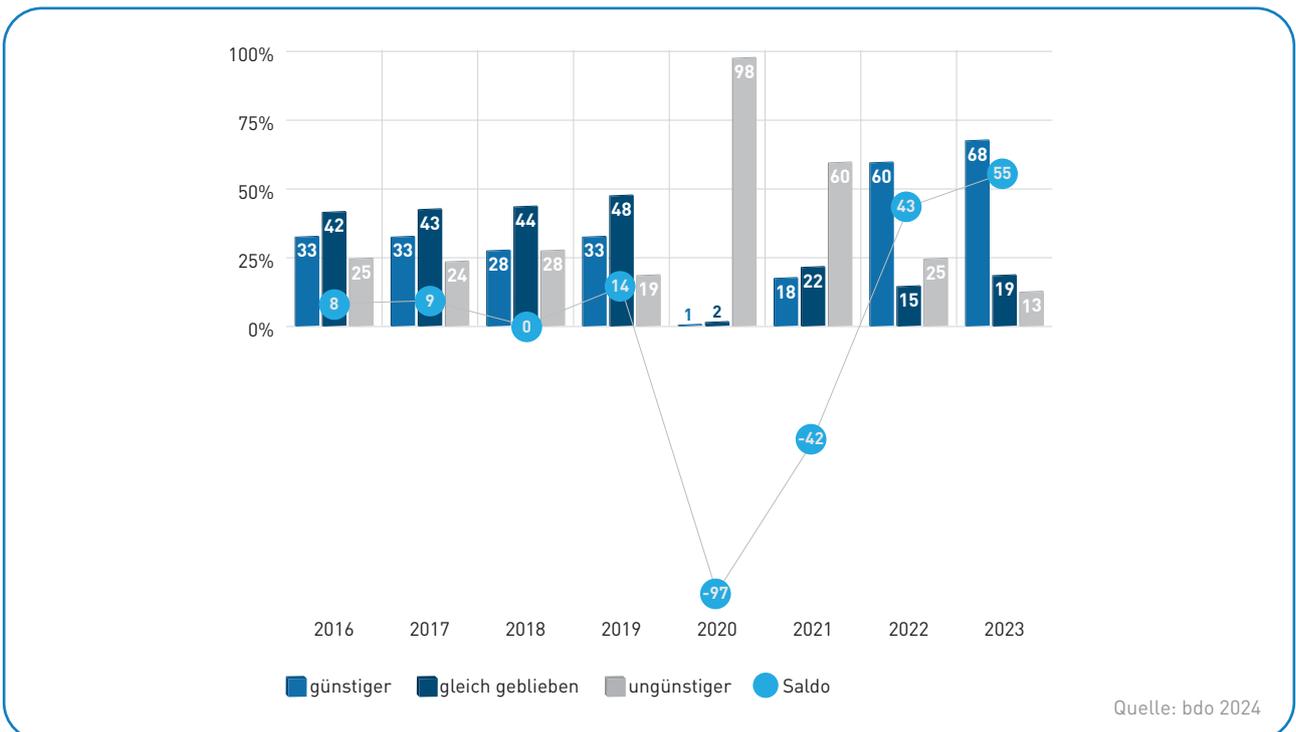
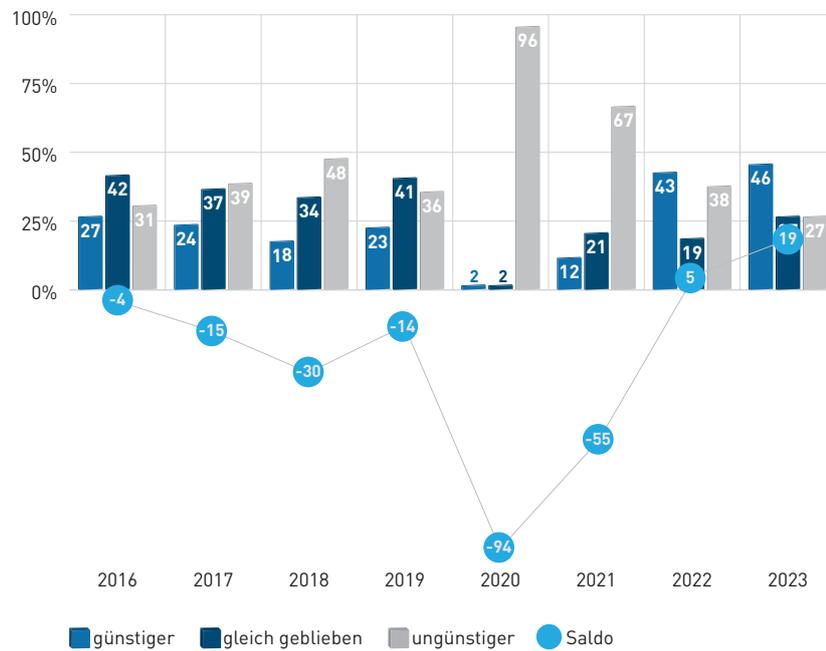


Abb. 8: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Umsatzentwicklung

Wie hat sich in 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 der Gewinn im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Der Wiederaufschwung nach der Corona-Pandemie zeichnet sich auch in der Gewinnentwicklung der Bustouristik ab.



Quelle: bdo 2024

Abb. 9: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Gewinnentwicklung

Verschiedene Marktsegmente

Wie hat sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 der Mietomnibusverkehr im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Der Aufschwung im Mietomnibusverkehr hält weiter an. Nur noch 16 % bewerten die Lage als ungünstiger.

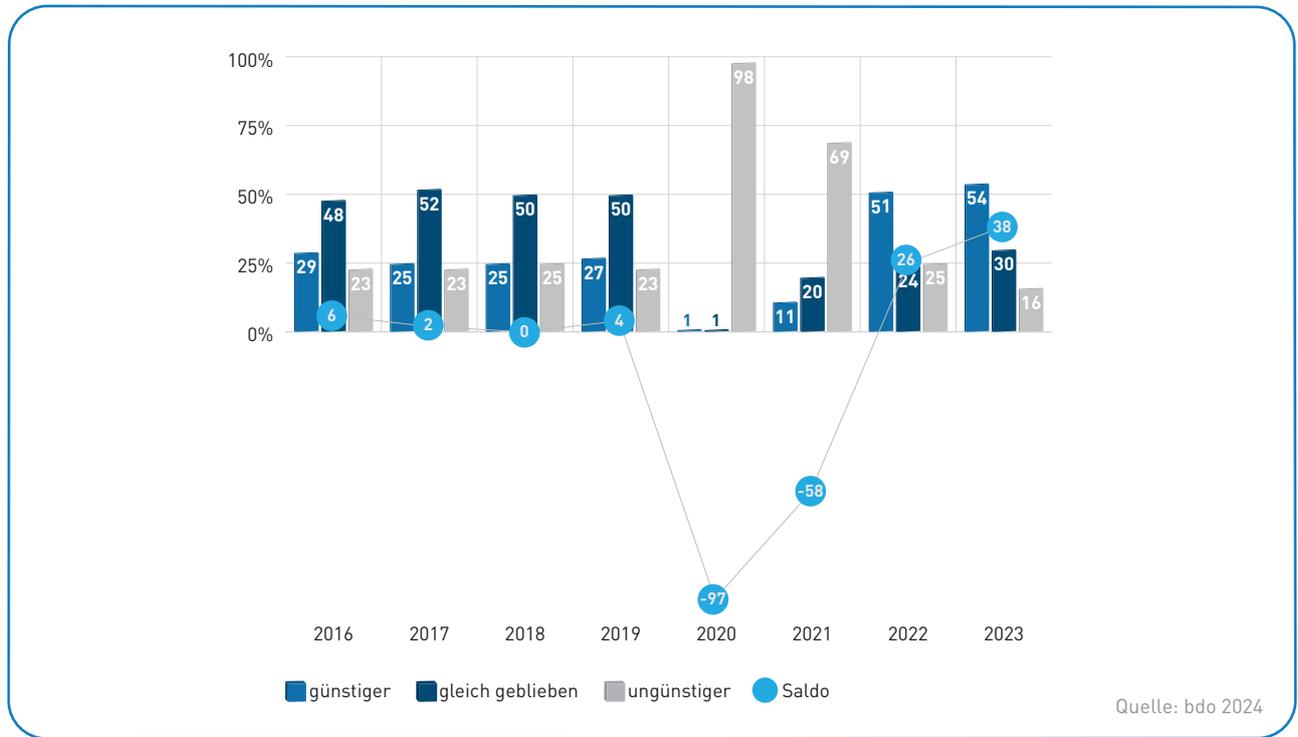


Abb. 10: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung des Mietomnibusverkehrs

Wie haben sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 die eigenveranstalteten Reisen im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Ein Drittel (32 %) bewertet die Entwicklung als günstiger. Die Mehrheit (43 %) sieht eine gleichbleibende Lage.

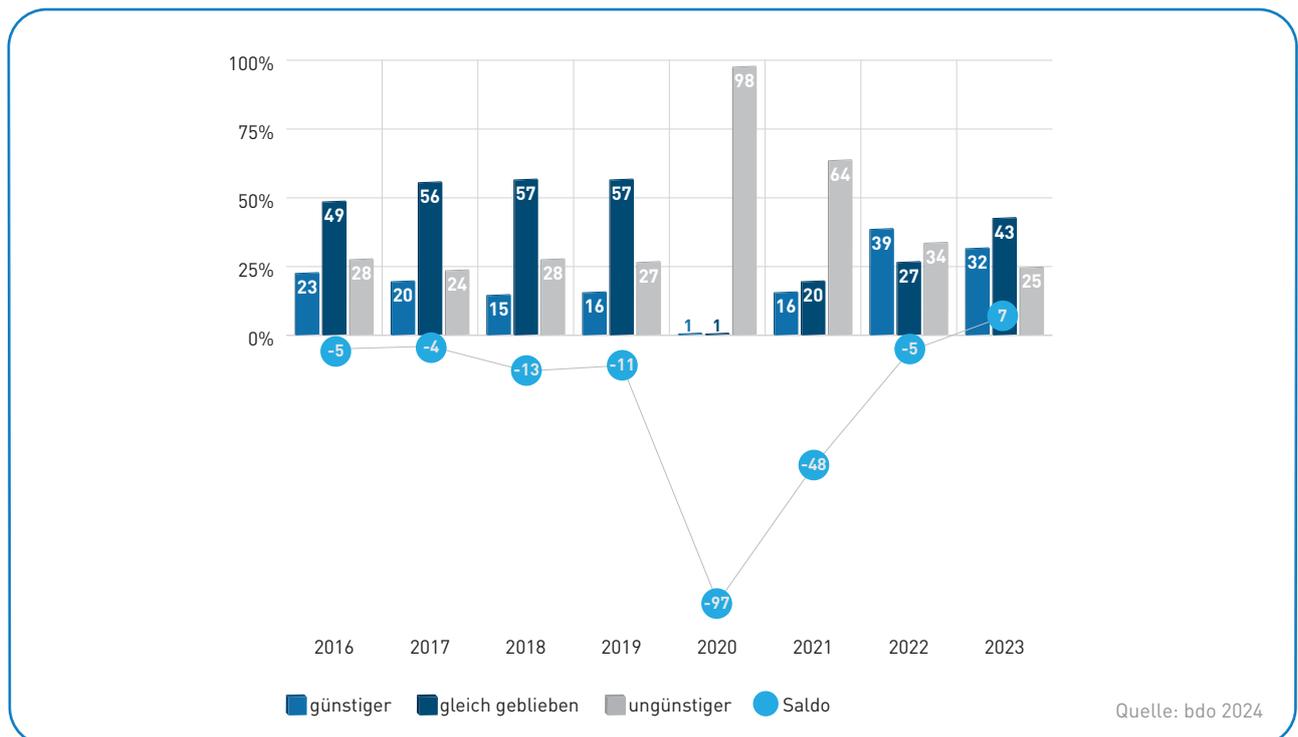


Abb. 11: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der eigenveranstalteten Reisen

Wie haben sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 die Tagesausflugsverkehre im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

44 % bewerten die Entwicklung bei Tagesreisen günstiger. 40 % berichten von einer gleich gebliebenen Entwicklung.

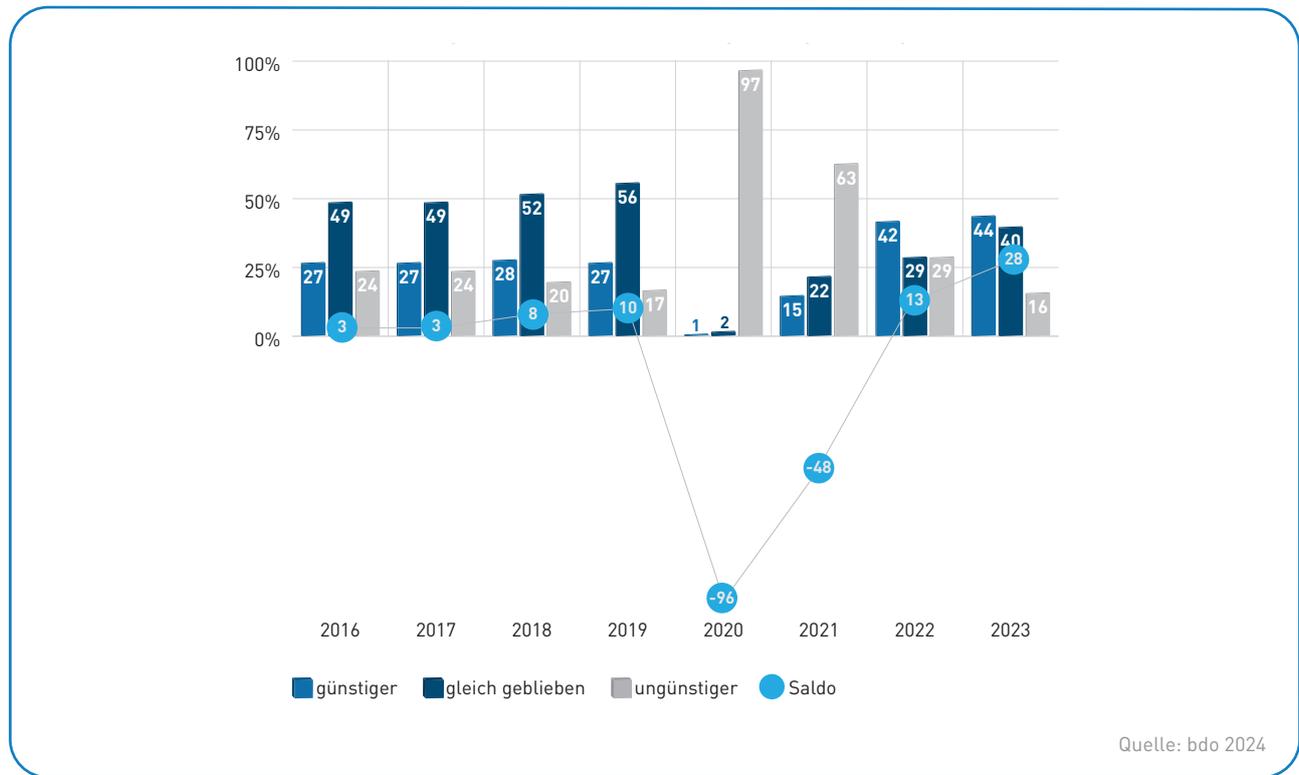


Abb. 12: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung des Tagesausflugsverkehrs

Buchungszahlen

Wie haben sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 die Buchungszahlen im Inland im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

48 % der Betriebe verzeichnen günstigere inländische Buchungszahlen. Damit verbessert sich der positive Saldo des Vorjahres weiter.

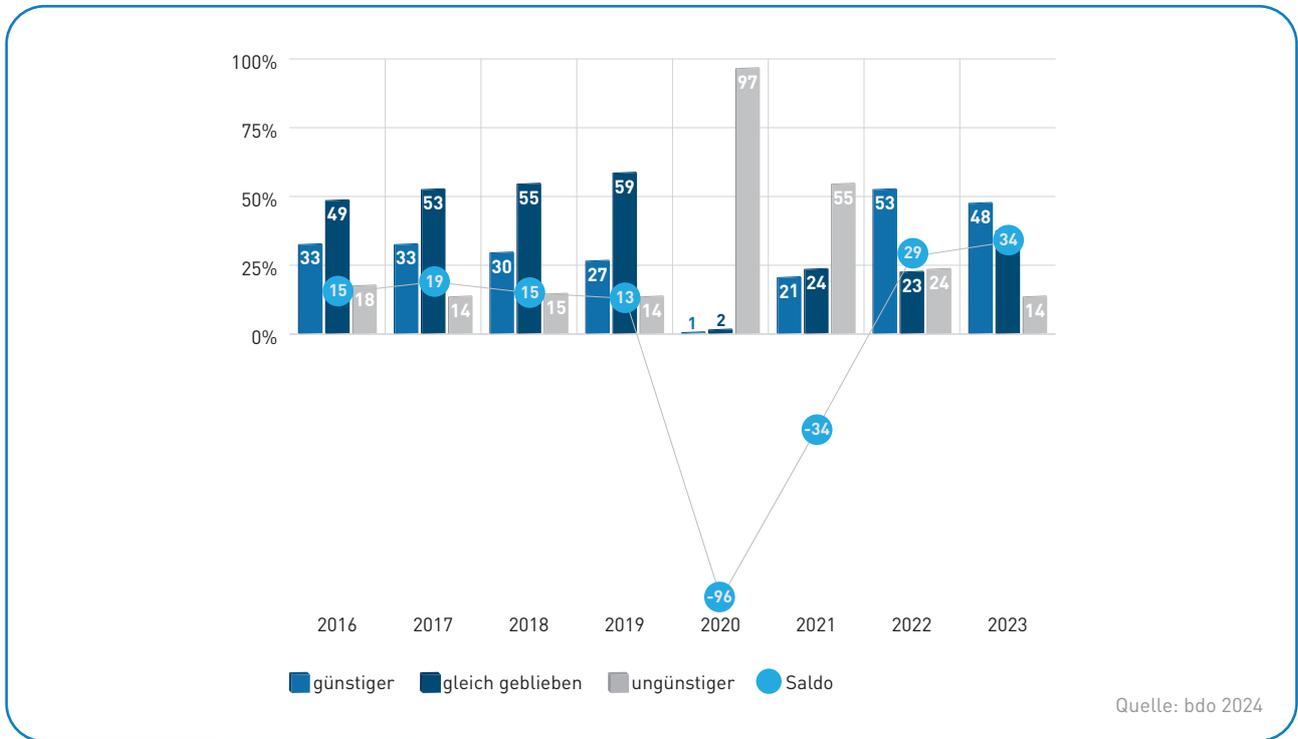


Abb. 13: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Buchungszahlen im Inland

Wie haben sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 die Buchungszahlen im Ausland im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Der Positivtrend hält an. Wie im Vorjahr verzeichnet über ein Drittel der Betriebe günstigere Buchungszahlen ins Ausland.

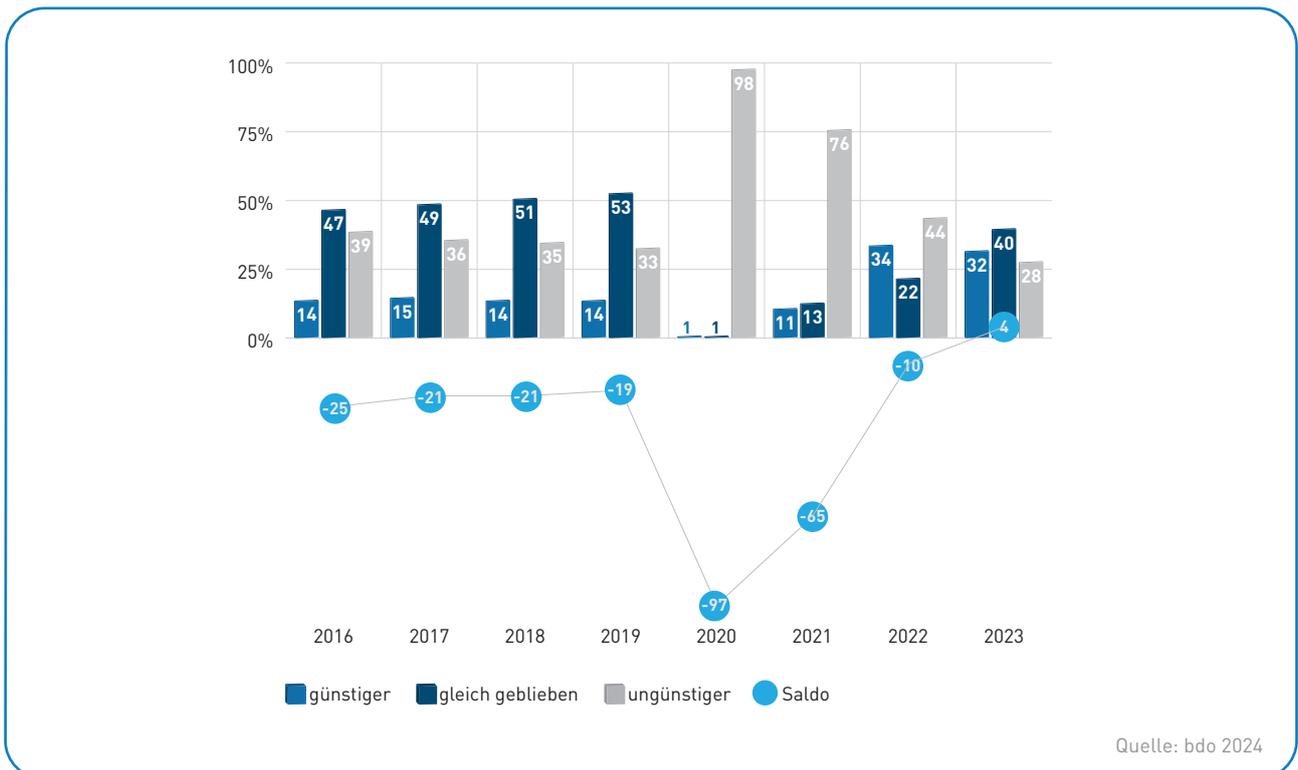


Abb. 14: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Buchungszahlen ins Ausland

Trends im Bustourismus

Was ist/sind Ihre Hauptzielgruppe/n im Bereich Tourismus/Gelegenheitsverkehr?

Die Best Ager/Senioren bleiben mit konstant 89 % die Hauptzielgruppe der Bustouristik.

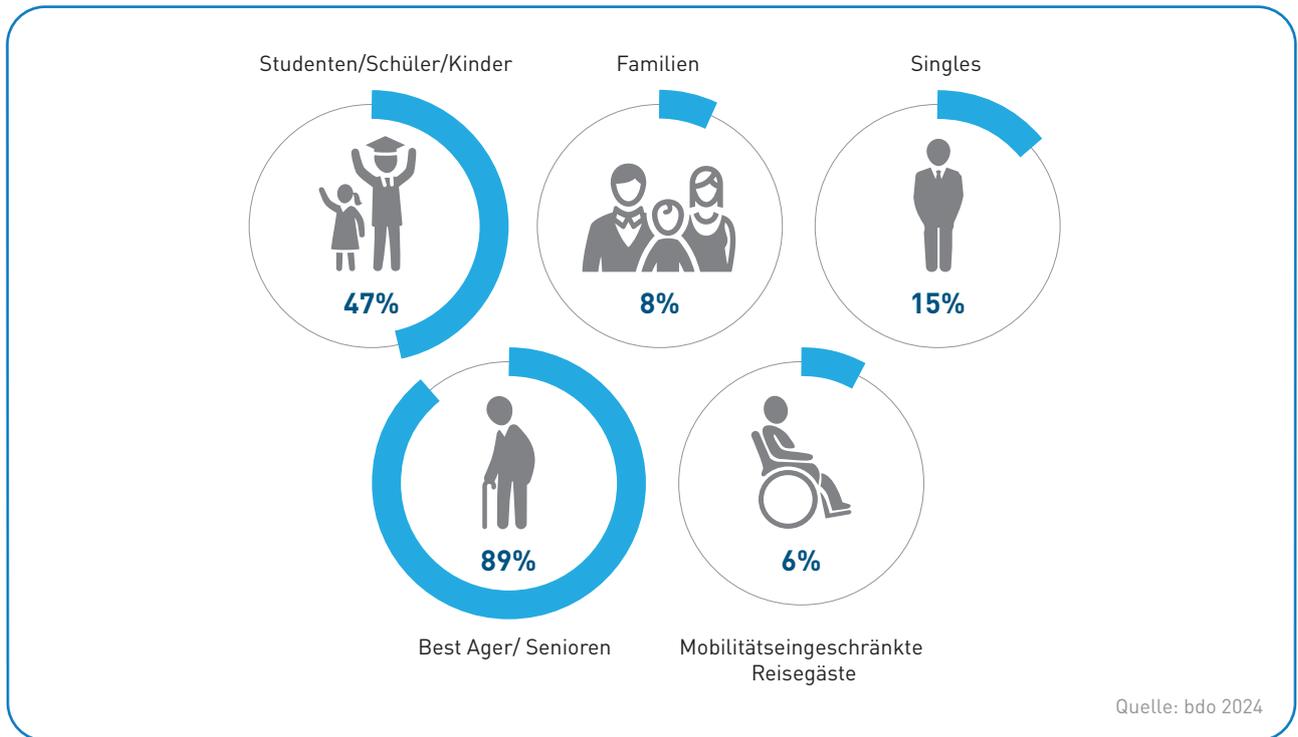


Abb. 15: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Hauptzielgruppe/n

Bei welcher/n Zielgruppe/n sehen Sie zukünftig noch Potenzial im Bereich Tourismus/Gelegenheitsverkehr?

Am meisten Potential wird weiterhin bei den Best Ager/Senioren gesehen.

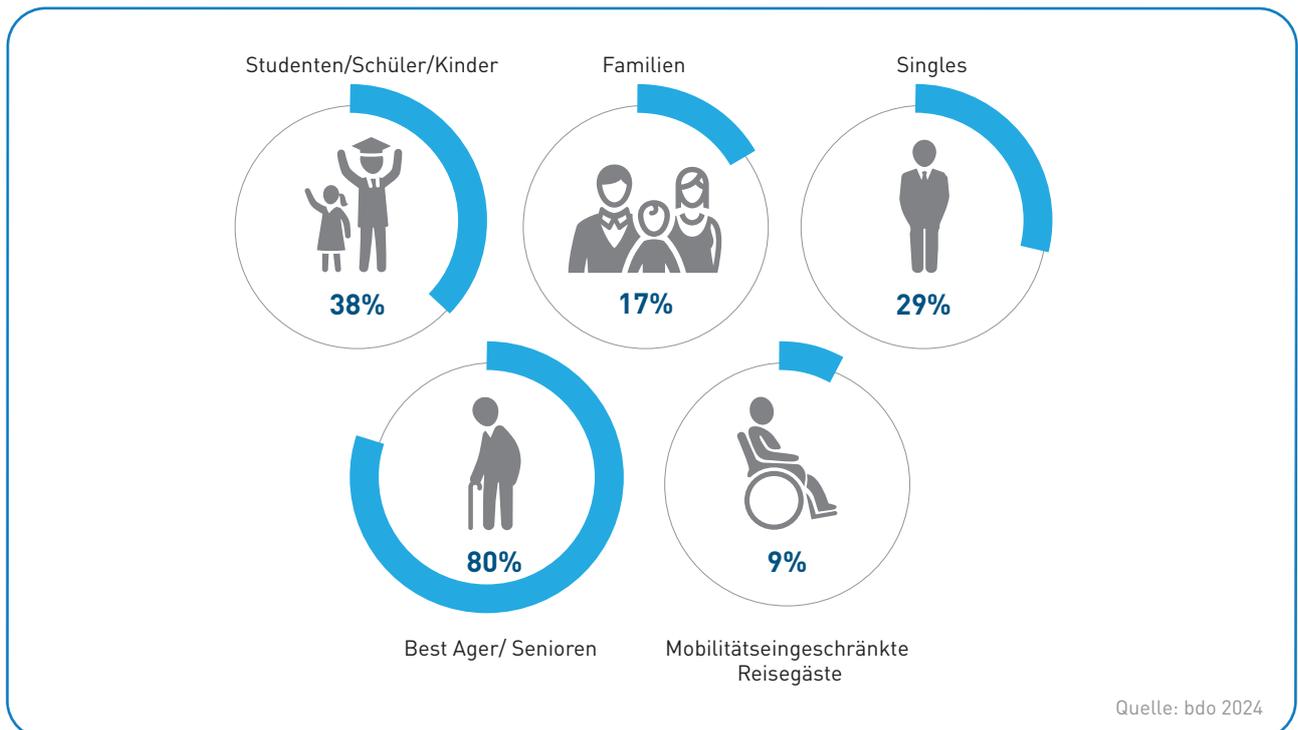


Abb. 16: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Zielgruppe/n mit Potenzial

Potentiale und zukünftige Entwicklung in der Bustouristik/Gelegenheitsverkehr

Wie jedes Jahr bewerten die Befragten mögliche Zukunftstrends in der Bustouristik. In eigenveranstalteten Busreisen sieht nach wie vor eine große Mehrheit keinen Zukunftstrend. Lediglich 18 % glauben an eine Zunahme (2022: 14 %). Die Busunternehmen sehen ein steigendes Potential in den Anmietverkehren (2022: 28 %; 2023: 39 %). Bei den Reisezielen zeigt sich eine Trendwende weg von **Reisen innerhalb Deutschlands (2022: 65 %; 2023: 52 %)** hin zu **Auslandreisen (2022: 10 %; 2023: 17 %)**.

Bei den einzelnen Themenschwerpunkten liegen die **Kurz- und Tagesfahrten (2021: 79 %; 2022: 75 %; 2023: 74 %)** weiterhin vorn. **Eventreisen** behalten ihren Positivtrend bei (**2021: 17 %; 2022: 25 %; 2023: 25 %**). **Luxusreisen (2021: 13 %; 2022: 12 %; 2023: 15 %)** spielen nach wie vor eine geringere Rolle, ebenso **Aktivurlaubsreisen (2021: 23 %; 2022: 17 %; 2023: 19 %)**. Von geringer Relevanz bleibt auch der **Gesundheitstourismus (2021: 20 %; 2022: 15 %; 2023: 15 %)**. Nach wie vor den geringsten Anteil haben die **Familienurlaubsreisen (2021: 4 %; 2022: 3 %; 2023: 3 %)**.

Hinsichtlich der Entwicklung der Fahrgastzahlen werden die Busunternehmen optimistischer. Dennoch gehen noch **49 %** von **sinkenden Fahrgastzahlen** aus (**2021: 68 %; 2022: 62 %**). Von **steigenden Fahrgastzahlen** gehen fast doppelt so viele Betriebe von aus wie im Jahr zuvor (**2022: 12 %; 2023: 22 %**). Auch nach dem Abklingen der Corona-Pandemie geht weiterhin **fast die Hälfte der Busbetriebe von einer steigenden Anzahl plötzlicher Stornierungen durch eine steigende Krisengefahr** aus (**2022: 57 %; 2023: 43 %**). So sehen nach wie vor 19 % eine steigende Unsicherheit der Gäste bei der Buchung von Pauschalreisen aufgrund des Infektionsrisikos (2022: 39 %). Zurückgegangen ist hingegen die steigende Unsicherheit von Pauschalreisenden aufgrund einer möglichen Insolvenz von Reiseanbietern (2022: 16 %; 2023: 11 %).

Zugenommen haben die Befürchtungen hinsichtlich eines Problems mit Overtourism-Destinationen (z.B. durch unzufriedene Gäste, Preissteigerung, verstopfte Straßen, etc.) (2021: 30 %; 2022: 32 %; 2023: 40 %).

In digitalen Angeboten, wie z. B. High-Speed-Internet oder Streaming an Board, sehen mittlerweile 13 % den Trend hin zu einer steigenden Nachfrage (2022: 10 %).

Herausforderungen in der Bustouristik/im Gelegenheitsverkehr

Die aktuelle Konjunkturumfrage verdeutlicht, die mittelständische Bustouristik steht weiterhin vor zahlreichen Herausforderungen. **Die Bürokratie bzw. der administrative Aufwand birgt für 86 % immense Herausforderungen** und wirkt sich seit Jahren für die Mehrheit der Befragten auf die Destinationswahl bei der Konzipierung einer Reise beziehungsweise Reiseroute aus (2021: 83 %; 2022: 80 %; 2023: 81 %). Beispiele sind die national unterschiedlichen Steuersysteme, Anmeldepflichten und Einfahrtsregelungen in Städten. Die unterschiedlichen und zunehmend komplizierten Regelungen zur Mehrwertsteuer im europäischen Ausland belasten die Busunternehmen (2021: 55 %; 2022: 64 %; 2023: 65 %).

Die größten Herausforderungen für die betriebliche Entwicklung sehen die Unternehmen zukünftig in den gesetzlichen Rahmenbedingungen (2022: 64 %; 2023: 72 %). Auch die Mindestlohngesetze und Entsendevorschriften im Ausland (46 %) sowie die Sozialvorschriften (44 %) verdeutlichen die zunehmenden Bürokratielast auf den Busmittelstand. Bedenken äußern die Unternehmen auch bei der Pauschalreise-richtlinie (34 %) und den Fahrgastrechten (19 %).

Die Verdrängung durch Konkurrenzanbieter (13 %) beschäftigt die Betriebe weniger. Ebenso der Wettbewerb mit der Bahn (20 %) und des damit verbundenen Preisdumpings sowie die Flugangebote und sog. Billigflieger (20 %). Die Konkurrenz durch neue digitale Mobilitätsdienstleistungen beschäftigt 5 % der Busunternehmen.

Sorge vor einem Preisverfall äußern 17 %. Die Barrierefreiheit beschäftigt 4 % der Betriebe. In der Verfügbarkeit von Tank- und Ladeinfrastruktur (9 %) und dem Zustand der Straßeninfrastruktur (32 %) sehen mehr Unternehmen eine Herausforderung. Bezüglich des Zustands der Bahnhofs- und Halteinfrastruktur sehen 8 % Herausforderungen. Größere Schwierigkeiten sehen die Busunternehmen in Dieselfahrverboten (57 %) oder der drohenden Einführung einer Busmaut (56 %). 87 % der Betriebe schätzen die Folgen einer Busmaut auf ihren Betrieb negativ ein, 13 % neutral.

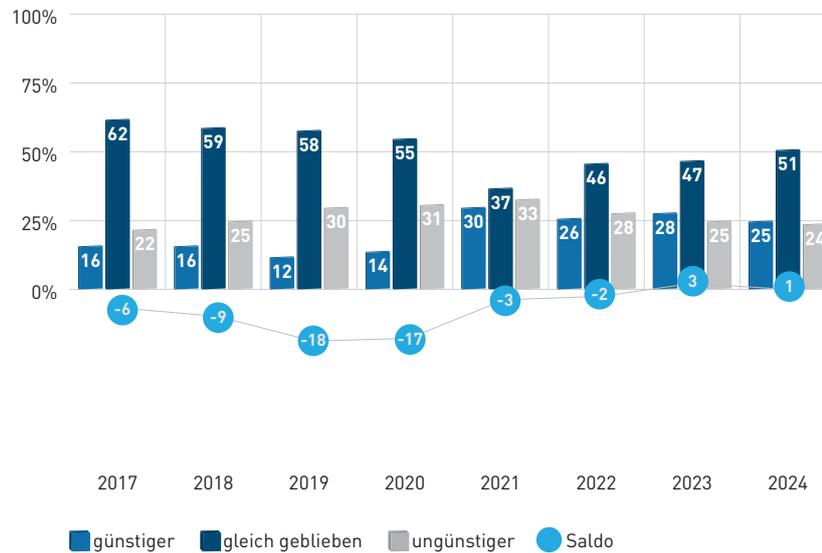
Zugenommen hat die Sorge über den demografischen Wandel (2022: 25 %; 2023: 33 %). 82 % der Betriebe sehen im Fahrpersonalmangel eine der größten Herausforderungen. Bei 70 % der Betriebe besteht derzeit ein Fahrpersonalmangel. 91 % müssen infolge des Fahrpersonalmangels Kundenanfragen ablehnen. Viele Betriebe können geplante Verkehre nicht durchführen (32 %) oder an Ausschreibungen nicht teilnehmen (36 %). **In den letzten 12 Monaten hat der Fahrpersonalmangel bei 52 % der Betriebe zugenommen.** 28 % berichten von einer Zunahme, 24 % von einer deutlichen Zunahme des Fahrpersonalmangels. Für 48 % der Betriebe bleibt die Fahrpersonalsituation unverändert. Auch der Mangel an weiterem Personal in der Werkstatt, Verwaltung, Vertrieb etc. besorgt 43 % der Betriebe.

Die umweltschonende Programmplanung hat bei 48 % der Unternehmen Bedeutung (2022: 47 %). Die Wahl von klimaneutralen Busreisen verlor leicht an Relevanz (2022: 14 %; 2023: 11 %). Für 41 % spielt die Nachhaltigkeit keine Rolle (2022: 39 %). Das wachsende Klimabewusstsein der Bevölkerung wird noch von 20 % der Betriebe als Chance für ihr Geschäft gesehen (2022: 31 %). **89 % der Busbetriebe sehen die hervorragende Umweltbilanz des Busverkehrs in den politischen Rahmenbedingungen nicht angemessen berücksichtigt.** Der Wegfall der Fahrzeugförderung beschäftigt 13 % der Unternehmen. 90 % gehen davon aus, dass Dieselfahrzeuge in den nächsten 5 Jahren nicht vollständig und gleichwertig ersetzbar sind. Für 89 % der Bustouristiker fehlen dazu die passenden Fahrzeuge am Markt. Die bestehende Förderung moderner Fahrzeugflotten halten 47 % für nicht ausreichend mittelstandsfreundlich ausgestaltet. Auch in den steigenden Energiepreisen sehen nach wie vor 72 % ein Problem (2022: 81 %).

In der Digitalisierung sehen 17 % eine Chance für ihr Geschäft, 35 % hingegen nicht.

Wie schätzen Sie die allgemeine Geschäftslage im Tourismus/Gelegenheitsverkehr für 2024 im Vergleich zum Jahr 2023 ein?

Die Mehrheit (51 %) der Bustouristiker geht von einer gleichbleibenden Geschäftslage aus. Jeweils ein Viertel prognostiziert günstigere (25 %) und ungünstigere (24 %) Bedingungen.



Quelle: bdo 2024

Abb. 17: Prognose 2024 zum Bustourismus

2. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Wie hat sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 die Geschäftslage im ÖPNV entwickelt?

47 % beurteilen die allgemeine Geschäftslage als gleichbleibend. Wie in den Vorjahren sieht über ein Drittel eine ungünstigere Entwicklung.

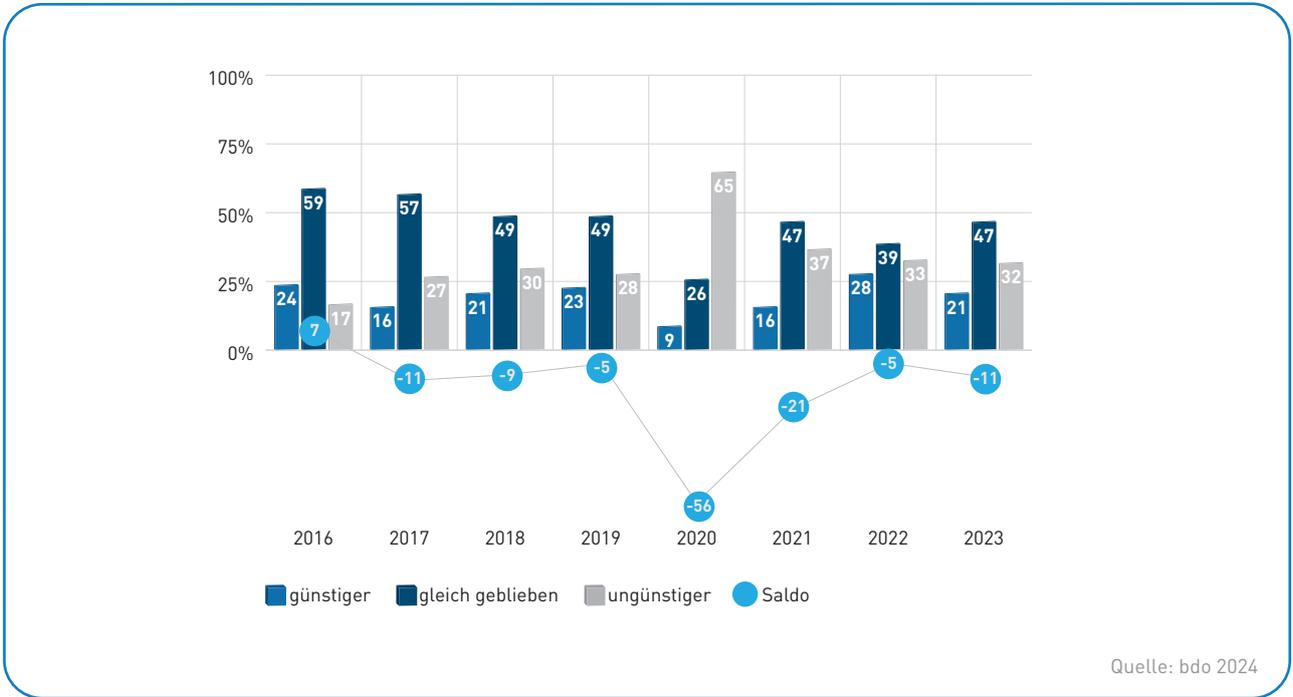


Abb. 18: ÖPNV – Beurteilung der Geschäftslage

Wie hat sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 der Umsatz im ÖPNV entwickelt?

Die meisten Betriebe verzeichnen gleichbleibende Umsätze. Der Positivtrend ist leicht rückläufig.

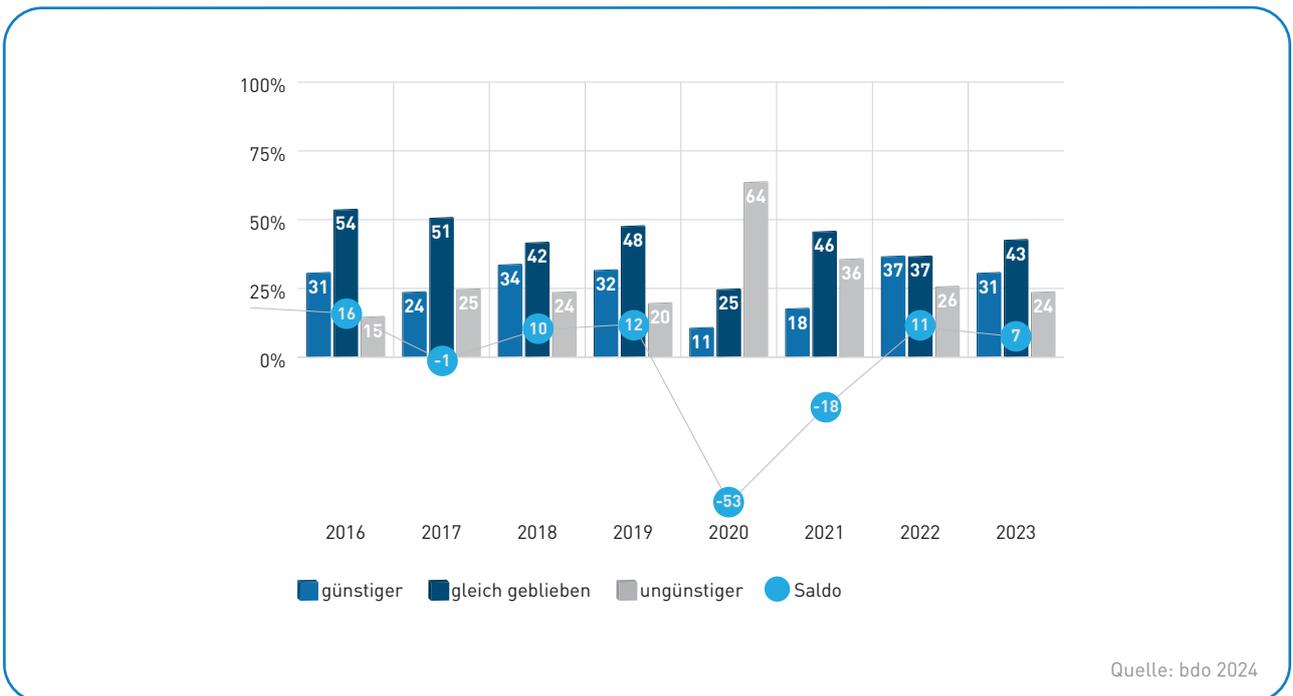


Abb. 19: ÖPNV – Beurteilung der Umsatzentwicklung

Wie hat sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 der Gewinn im ÖPNV entwickelt?

Trotz eines zurückgehenden Anteils beurteilt weiterhin die Hälfte der ÖPNV-Unternehmen die Gewinnlage als ungünstiger.

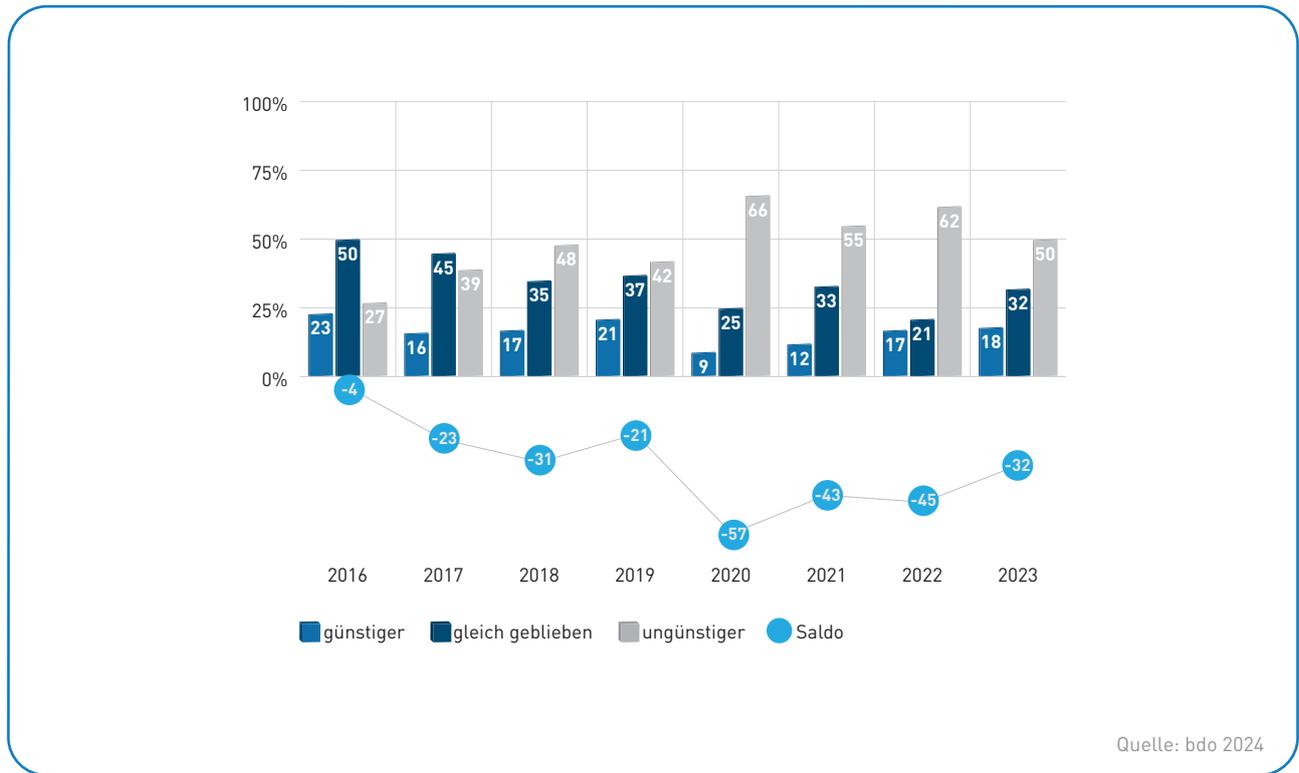


Abb. 20: ÖPNV – Beurteilung der Gewinnentwicklung

Wie haben sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 die Fahrgastzahlen im ÖPNV entwickelt?

Über die Hälfte der Betriebe gibt gleichbleibende Fahrgastzahlen an. Ein Drittel verzeichnet weiterhin steigende Fahrgastzahlen.

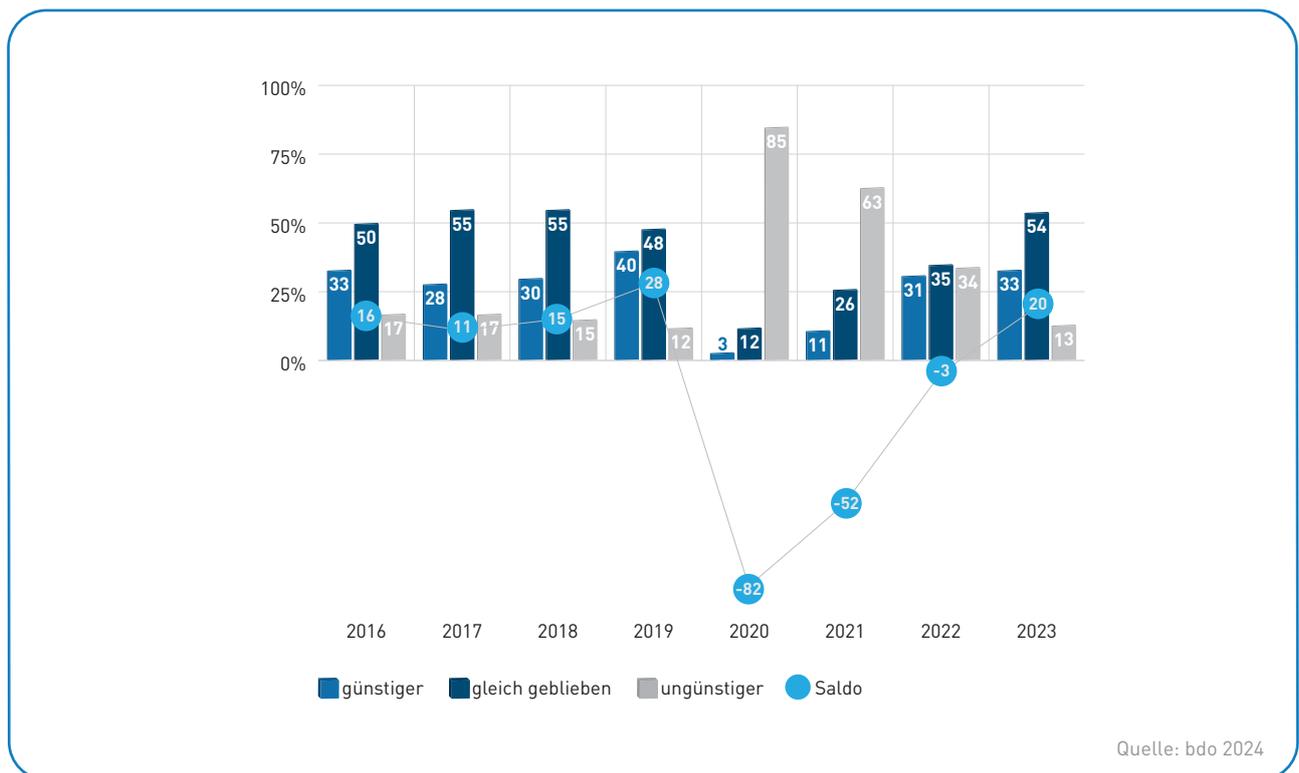


Abb. 21: ÖPNV – Entwicklung der Fahrgastzahlen

Trends im ÖPNV

Was ist/sind Ihre Hauptfahrgastgruppe/n im Bereich Linienverkehr/ÖPNV?

Anstelle der Studenten und Schüler (2022: 96 %) sind nun die Best Ager und Senioren die Hauptzielgruppe.

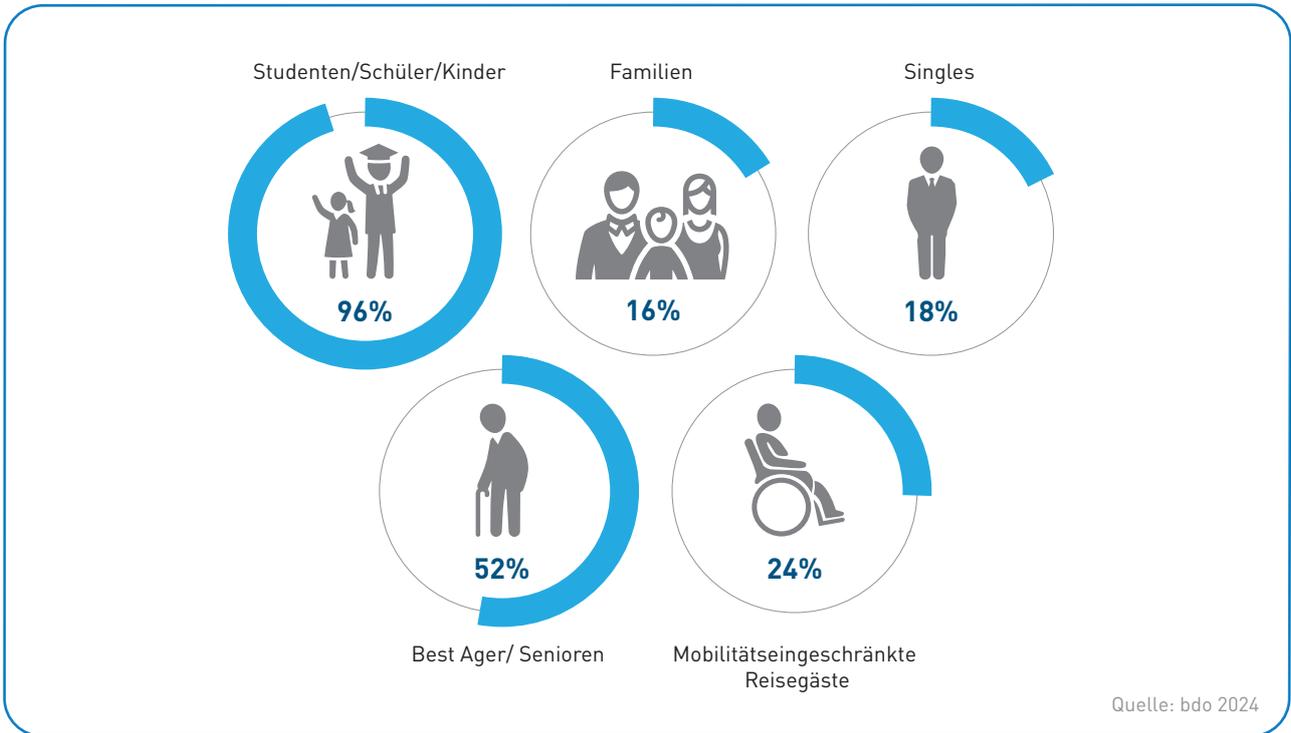


Abb. 22: ÖPNV – Hauptzielgruppe/n

Bei welcher/n Zielgruppe/n sehen Sie zukünftig noch Potential im Bereich Linienverkehr/ÖPNV?

Am meisten Potential wird weiterhin in den Studenten und Schülern sowie den Best Ager/Senioren gesehen. Das Potential der Familien ging zurück (2022: 44 %).

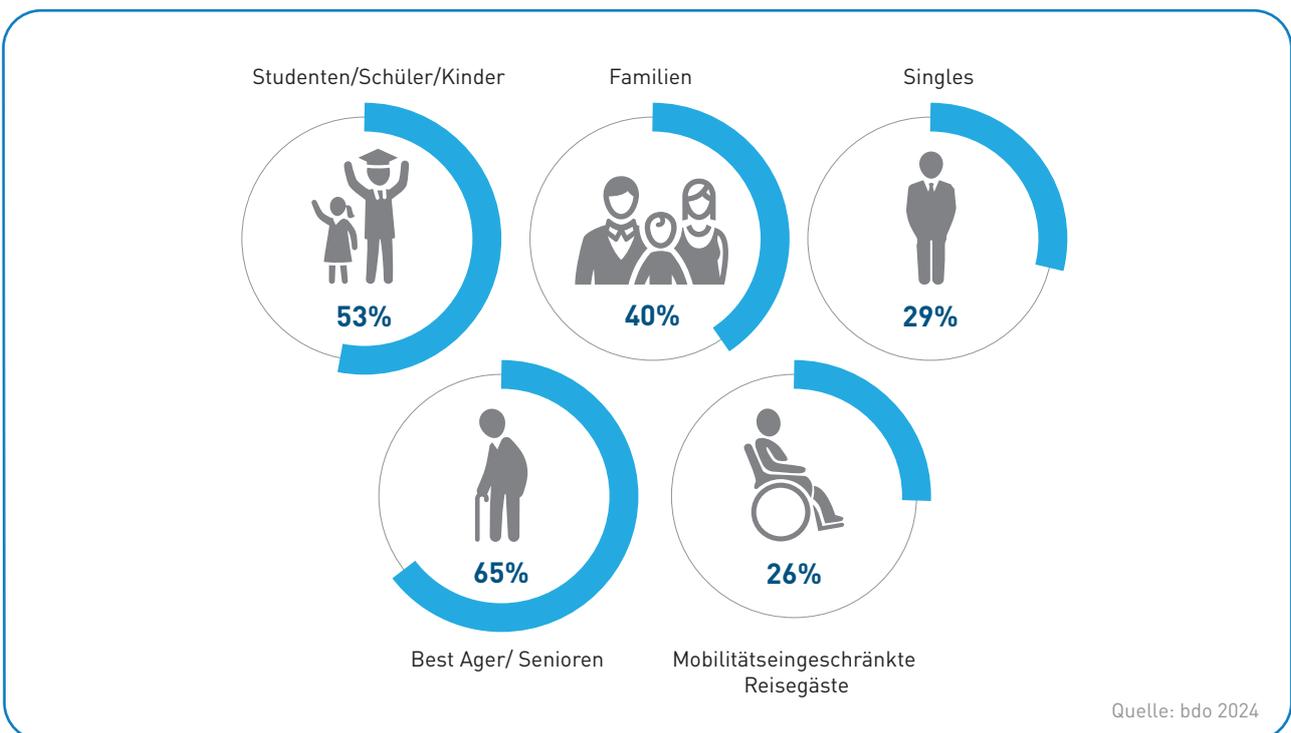


Abb. 23: ÖPNV – Zielgruppe/n mit Potenzial

Potentiale und zukünftige Entwicklung im öffentlichen Personenverkehr

Nach wie vor erwartet ein Großteil der Unternehmen (42 %) in Zukunft eine Kommunalisierung durch Direktvergaben. 39 % sehen zudem einen Trend zu europaweiten Ausschreibungswettbewerben. On-Demand-Verkehre (16 %) und ein Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit (3 %) werden weniger als Trend gesehen.

14 % der Betriebe bieten bereits On-Demand-Verkehre an. 7 % planen künftig solche Verkehre anzubieten und bei 14 % bereitet der Aufgabenträger eine entsprechende Ausschreibung vor.

Wofür würden Sie zusätzliche Finanzierungsmittel für den ÖPNV einsetzen?

Dass zwei Drittel der Betriebe weitere Mittel allein für die Sicherstellung der bestehenden ÖPNV-Leistungen verwenden würde, zeigt die gravierende Unterfinanzierung des ÖPNV auf.

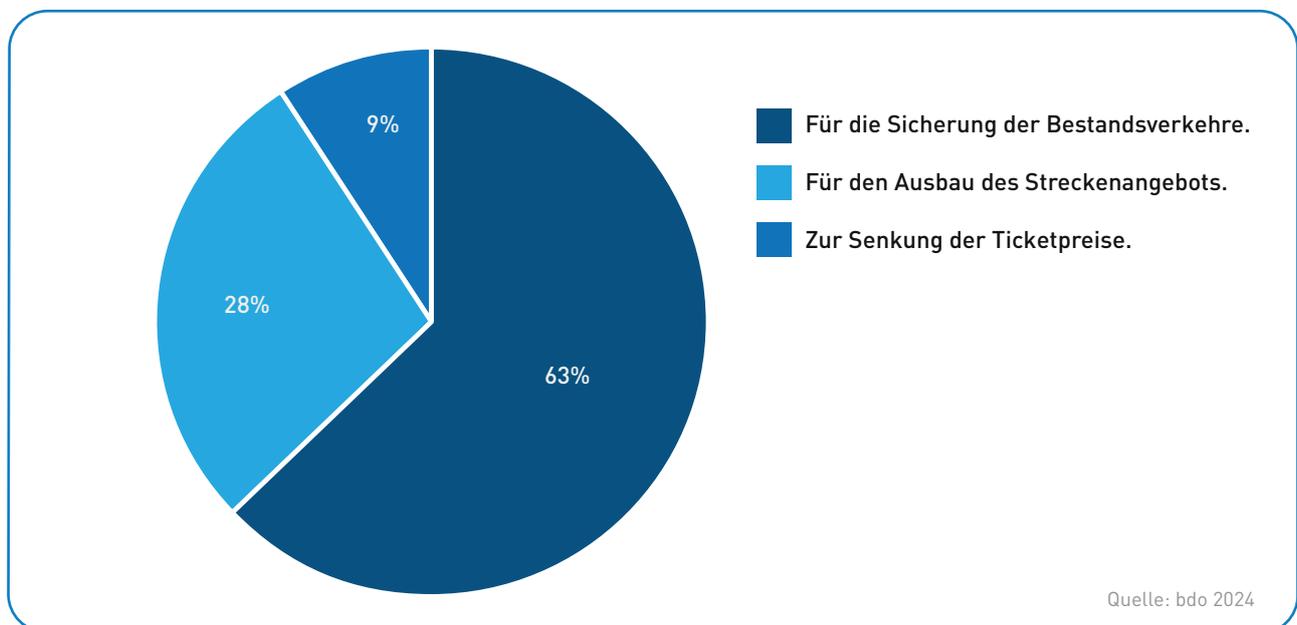


Abb. 24: ÖPNV – zusätzliche Finanzierungsmittel

Herausforderungen im öffentlichen Personennahverkehr

Für 82 % der ÖPNV-Unternehmen wird die hervorragende Umweltbilanz des Busses in den politischen Rahmenbedingungen nicht ausreichend berücksichtigt. So hält die Mehrheit der Betriebe die aktuelle finanzielle Förderung moderner Fahrzeugflotten zur Erreichung der Klima-Ziele für nicht mittelstandsfreundlich (2021: 60 %; 2022: 61 %; 2023: 52 %). 32 % halten die derzeitige Förderung für unzureichend. Lediglich 5 % sind mit den Förderbedingungen zufrieden. 51 % halten allein eine bessere Förderung des Aufbaus der Infrastruktur für notwendig. Für 55 % fehlen die passenden Fahrzeuge am Markt. 65 % sehen zudem die Bereitstellung der erforderlichen Energiemengen durch den Energieversorger vor Ort als Problem. 55 % wünschen sich mehr Unterstützung durch die Aufgabenträger. 49 % benötigen eine bessere Verfügbarkeit von öffentlicher Lade- und Tankinfrastruktur. Ein Wegfall der Fahrzeugförderung wäre für 53 % der Unternehmen eine Herausforderung. **Denn 87 % glauben, dass Dieselfahrzeuge in den nächsten 5 Jahren nicht vollständig und gleichwertig ersetzt werden können.**

Der demografische Wandel besorgt 31 % der Unternehmen. Der Fahrpersonalmangel hingegen ist für 89 % ein Problem. 78 % der ÖPNV-Betriebe leiden unter einem Mangel an Fahrerinnen und Fahrern. 81 % müssen in der Folge Kundenanfragen ablehnen, können geplante Fahrten nicht durchführen (50 %) oder nicht an Ausschreibungen teilnehmen (58 %). Innerhalb der letzten 12 Monate hat der Busfahrpersonal­mangel bei 34 % der ÖPNV-Betriebe zugenommen, 33 % berichten von einer deutlichen Zunahme. In anderen Personalbereichen sehen sich 62 % der Unternehmen herausgefordert.

Der bürokratische Arbeitsaufwand belastet 77 % der Unternehmen. **Für 74 % gehören daher die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu den künftig größten Herausforderungen.** Viele Unternehmen finden zudem die zunehmende Komplexität der Ausschreibungen problematisch (47 %).

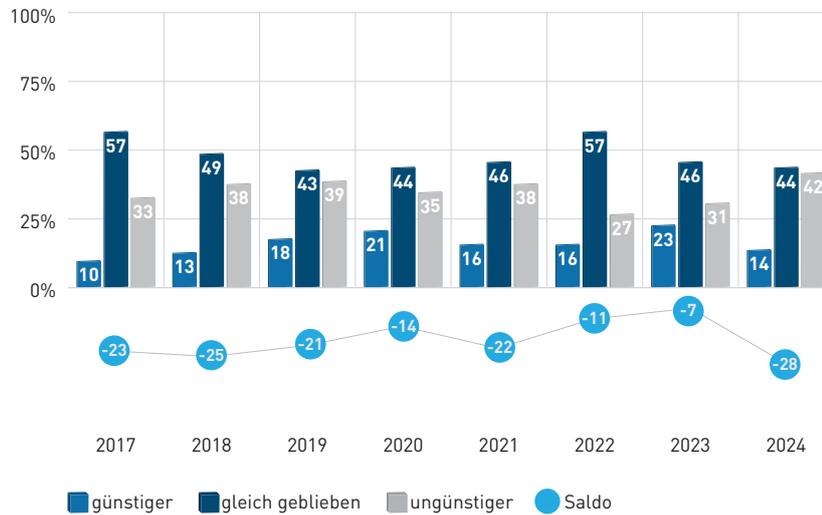
52 % geben an, der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit des PBefG werde in den Kommunen nicht ausreichend berücksichtigt. 11 % geben eine ausreichende Berücksichtigung an.

Steigende Energiepreise wären für 67 % der Unternehmen schwierig. Den Zustand der Straßeninfrastruktur halten 29 % für eine Herausforderung. Die Bahnhofs- und Halteinfrastruktur finden nur 11 % der Betriebe problematisch. Dieselfahrverbote wären ein größeres Problem (30 %).

In der Digitalisierung sehen 33 % der Unternehmen eine Chance für ihr Geschäft, 27 % nicht.

Wie schätzen Sie die allgemeine Geschäftslage für 2024 im Vergleich zum Jahr 2023 ein?

Die meisten Betriebe gehen weiterhin von einer gleichbleibenden Geschäftslage aus. Ein steigender Anteil der Betriebe sieht jedoch einen ungünstigeren Trend. Insgesamt liegt der Stimmungs-Saldo sogar vier Mal niedriger als 2023.



Quelle: bdo 2024

Abb. 25: Prognose 2024 zum ÖPNV

3.FERNBUSLINIENVERKEHR

Wie hat sich in 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 die Geschäftslage im Fernbuslinienverkehr entwickelt?

Die Mehrheit der Unternehmen sieht weiterhin eine ungünstigere Geschäftslage (67%). Der Anteil günstigerer Bewertungen geht zurück (33%).

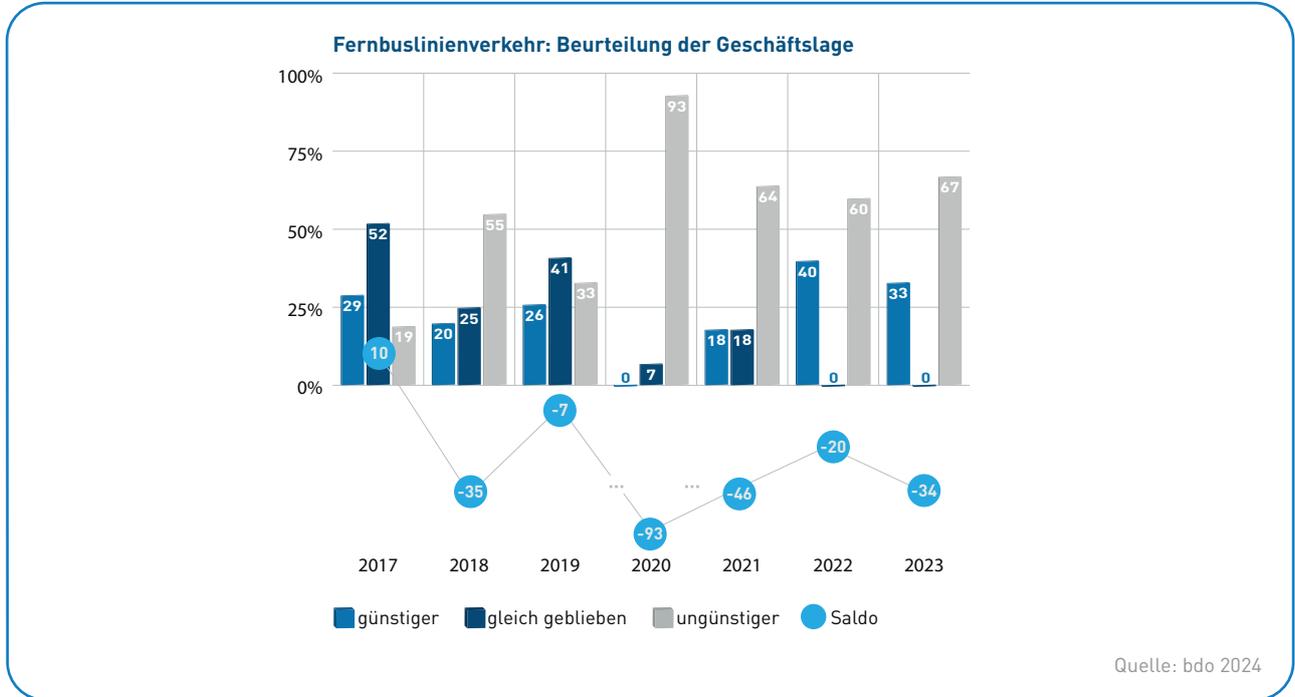


Abb. 26: Fernbuslinienverkehr – Beurteilung der Geschäftslage

Wie hat sich in 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 der Umsatz im Fernbuslinienverkehr entwickelt?

Die Umsatzentwicklung wird zunehmend günstiger eingeschätzt.

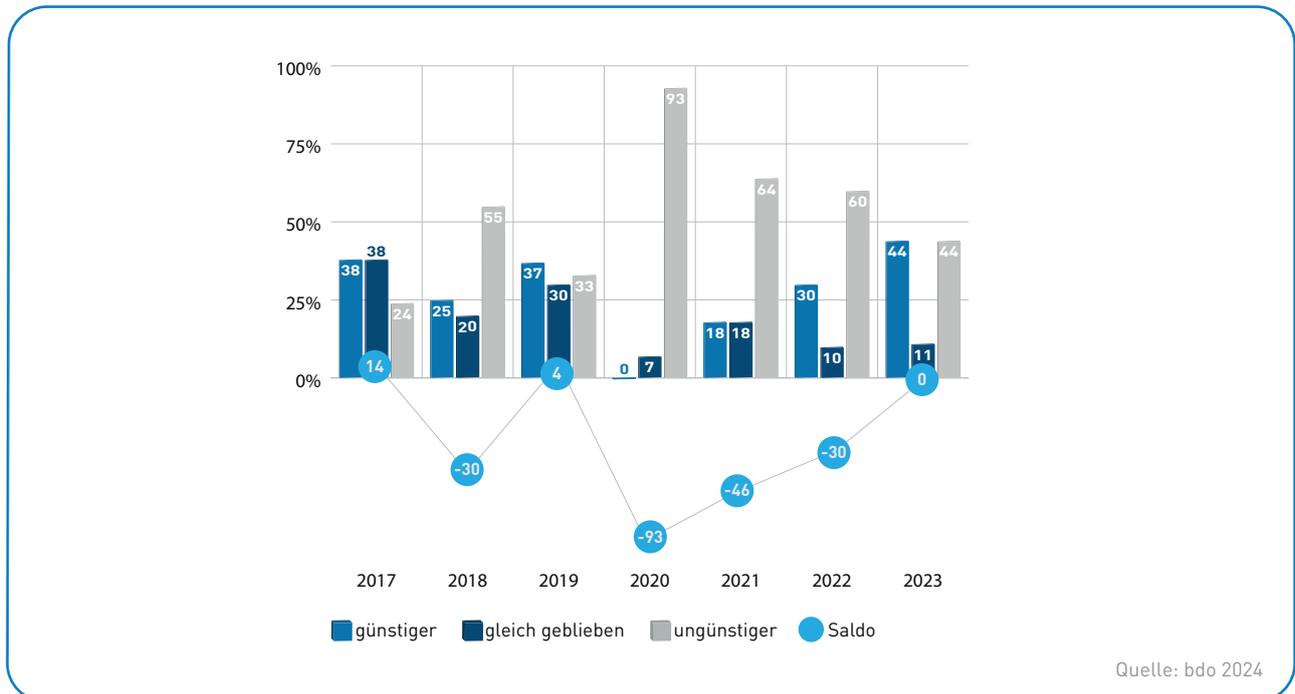


Abb. 27: Fernbuslinienverkehr – Beurteilung der Umsatzentwicklung

Wie hat sich in 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 der Gewinn im Fernbuslinienverkehr entwickelt?

Immer mehr Unternehmen sehen eine günstigere Entwicklung (33 %), über die Hälfte (56 %) bleibt skeptisch.

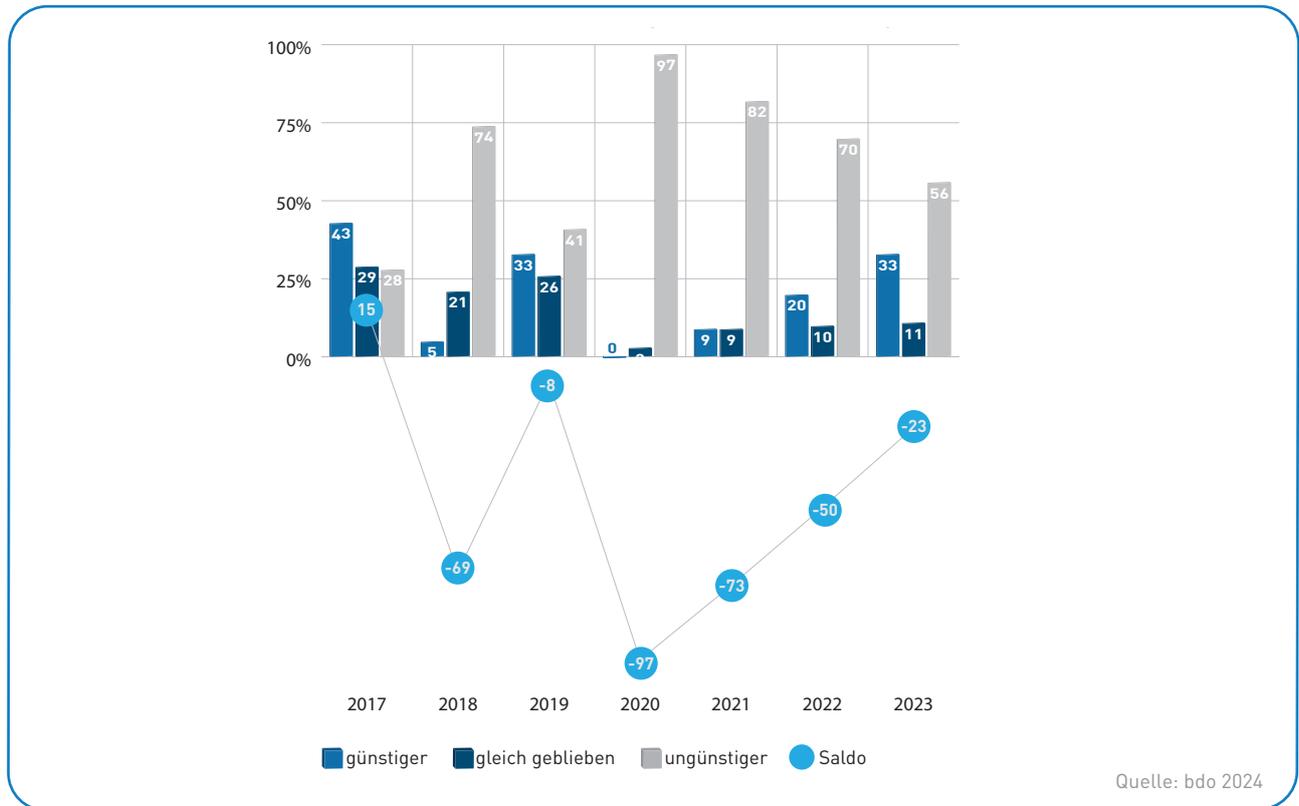


Abb. 28: Fernbuslinienverkehr – Beurteilung der Gewinnentwicklung

Wie haben sich in 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 die Fahrgastzahlen im Fernbuslinienverkehr entwickelt?

Der stetige Aufwärtstrend der Fahrgastzahlen setzt sich fort.

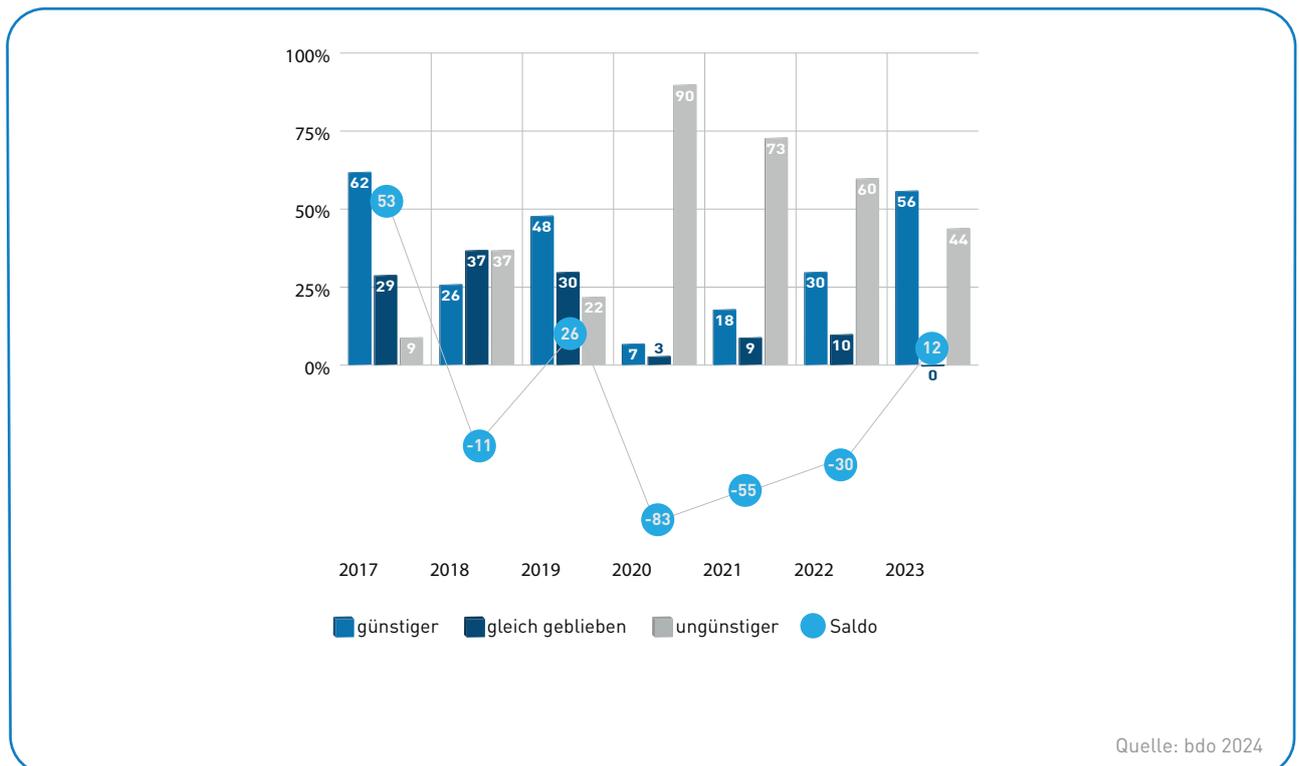


Abb. 29: Fernbuslinienverkehr – Entwicklung der Fahrgastzahlen

Trends im Fernbuslinienverkehr

Was ist/sind Ihre Hauptzielgruppen im Bereich Fernlinienverkehr?

Die Singles sind nicht mehr die Hauptzielgruppe. Neue Spitzenreiter sind neben den Studenten und Schülern die Familien (2022: 40 %).

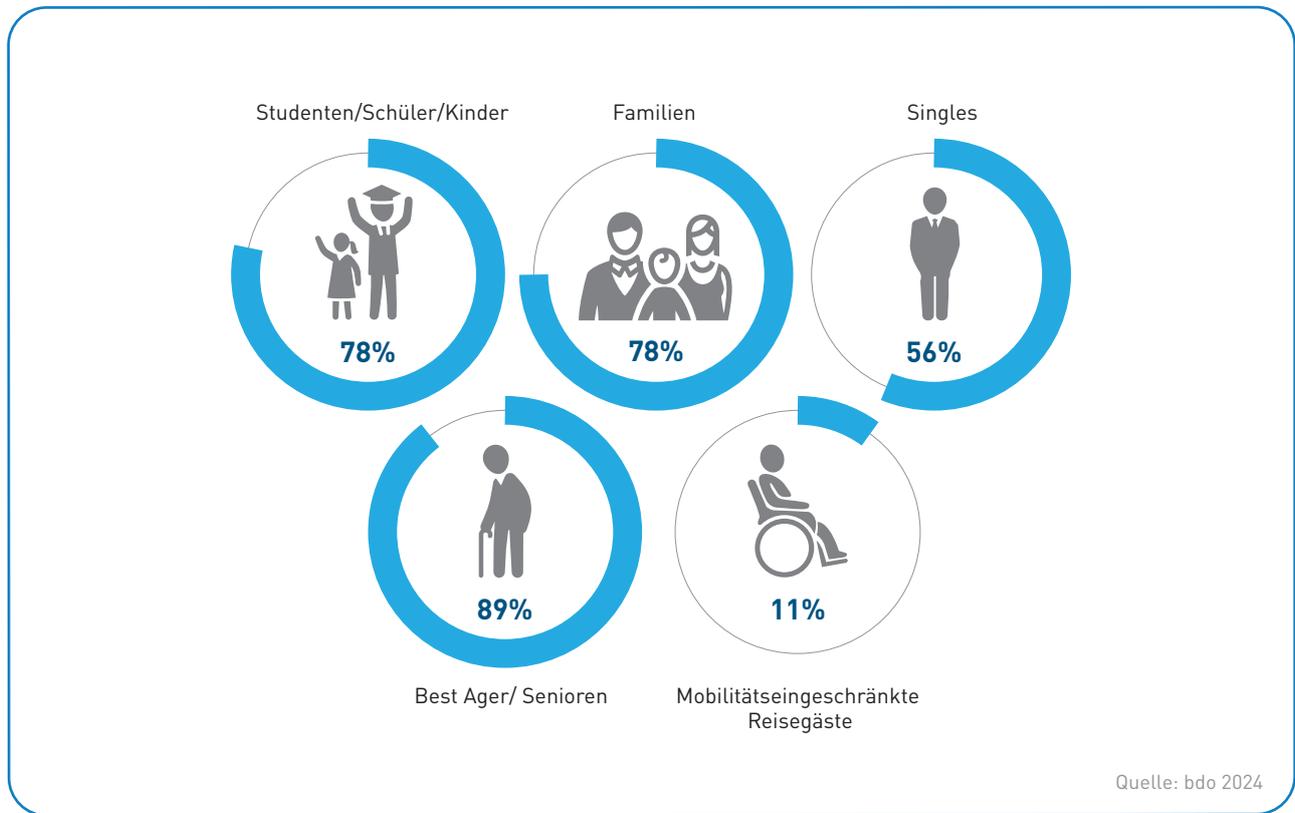


Abb. 30: Fernbuslinienverkehr – Hauptzielgruppe/n

Bei welcher/n Zielgruppe/n sehen Sie zukünftig noch Potential im Bereich Fernlinienverkehr?

Den Best Ager/Senioren wird deutlich mehr Potential zugerechnet als in 2023 (50 %).

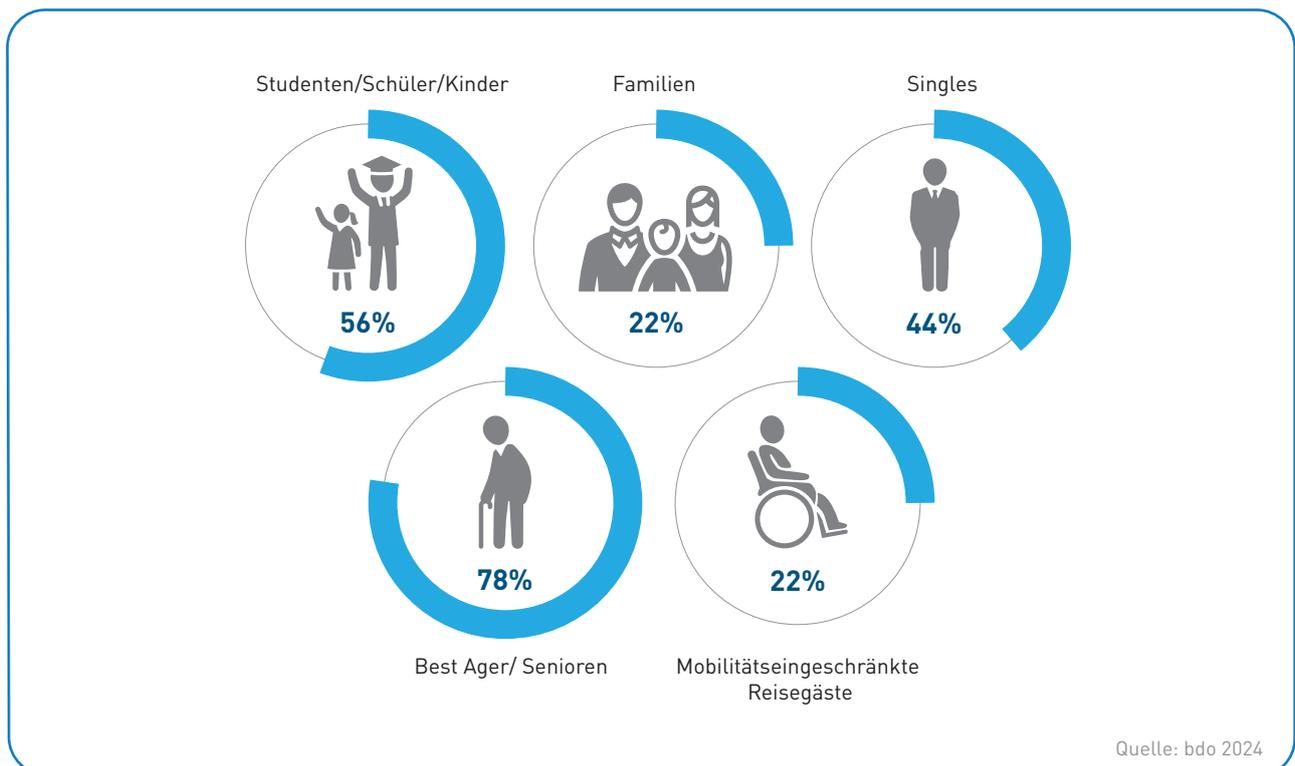


Abb. 31: Fernbuslinienverkehr – Zielgruppe/n mit Potenzial

Potentiale und zukünftige Entwicklung im Fernlinienverkehr

33 % gehen von einer Ausweitung des Streckennetzes aus. Einen Trend zu europaweiten Streckenverknüpfung sehen 22 %. 44 % gehen von einer Marktkonzentration aus. In der Erschließung ländlicher Räume sehen 11 % Potential. 33 % glauben an eine Konzentration auf Städteverbindungen und 22 % an mehr zentrumsnahe Anbindungen. 33 % befürchten eine fehlende Infrastruktur. In Zukunft gehen 44 % von einem Preiskampf und 22 % von sinkenden Fahrgastzahlen aus. 11 % wiederum erwarten steigende Fahrgastzahlen.

Herausforderungen im Fernlinienverkehr

Der Wettbewerb mit den Angeboten der Bahn beschäftigt die Hälfte der Fernbusbetriebe. Der Mangel an Busfahrerinnen und Busfahrern besorgt hingegen die gesamte Fernbusbranche. Die Hälfte der Betriebe kann geplante Fahrten nicht durchführen oder nicht an Ausschreibungen teilnehmen. Dabei hat sich die Fahrpersonalsituation in den letzten 12 Monaten bei 50 % der Betriebe verschärft, die Hälfte der Unternehmen berichtet hingegen von einer unveränderten Lage.

Wie schätzen Sie die allgemeine Geschäftslage im Fernlinienverkehr für 2024 im Vergleich zum Jahr 2023 ein?

Für 2024 erwartet fast die Hälfte (44 %) der Fernbusbetriebe ein günstigeres Geschäftsjahr als in 2023. Im Vorjahr sahen nur 20 % einen solchen Positivtrend.



Quelle: bdo 2024

Abb. 32: Prognose 2024 zum Fernbuslinienverkehr

KONJUNKTURUMFRAGE 2023/2024

Herausgeber

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

Technische Auswertung

IFH Köln GmbH
www.ifhkoeln.de

Redaktion, Layout & Gestaltung

Patrick Orschulko
Kai Neumann
Wera Waleska Steiner

in Zusammenarbeit mit

KOMPAGNON communications
www.kompagnon.eu

Premium-Partner



Partner



Veranstaltungspartner

