

KONJUNKTURUMFRAGE 2025/2026



Inhalt	
Einleitung	3
Zusammenfassung	4
bdo-SONDERABFRAGE ANTRIEBSWENDE: STATUS QUO UND AUSBLICKE	6
1. BUSTOURISTIK/GELEGENHEITSVERKEHR	14
Beurteilung der Geschäftslage.....	14
Beurteilung der Umsatzentwicklung	14
Beurteilung der Gewinnentwicklung	15
Beurteilung eigenveranstaltete Reisen	15
Beurteilung des Mietomnibusgeschäfts	16
Beurteilung der Tagesreisen	16
Beurteilung der Buchungszahlen im Inland	17
Beurteilung der Buchungszahlen ins Ausland.....	17
Hauptzielgruppe/n	18
Zielgruppe/n mit Potenzial.....	18
Prognose 2026 zum Bustourismus.....	20
2. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	21
Beurteilung der Geschäftslage.....	21
Beurteilung der Umsatzentwicklung	21
Beurteilung der Gewinnentwicklung	22
Entwicklung der Fahrgastzahlen	22
Hauptzielgruppe/n	23
Zielgruppe/n mit Potenzial.....	23
zusätzliche Finanzierungsmittel	24
Angebotsveränderung 2026	25
Prognose 2026 zum ÖPNV	26
3. FERNLINIENVERKEHR	27
Beurteilung der Geschäftslage	27
Beurteilung der Umsatzentwicklung	27
Beurteilung der Gewinnentwicklung	28
Entwicklung der Fahrgastzahlen	28
Hauptzielgruppe/n	29
Zielgruppe/n mit Potenzial.....	29
Prognose 2025 zum Fernlinienverkehr	30

Einleitung

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V. vertritt die Interessen von circa 3.000 privaten, mittelständischen und zumeist familiengeführten Busunternehmen in ganz Deutschland. Das private Busgewerbe betreibt mehr als die Hälfte der in Deutschland zugelassenen 85.599 Busse. Für diesen bedeutenden mittelständischen Wirtschaftsbereich legt der bdo hiermit zum einundzwanzigsten Mal die Konjunkturumfrage vor.

Die jährliche Konjunkturumfrage des bdo gibt nicht nur Einblicke in den aktuellen Zustand der Busbranche, sondern auch in relevante Trends und Entwicklungen. Sie liefert verlässliche Zahlen zur Wirtschaftslage in den Bereichen Bustouristik und Anmietverkehr (Gelegenheitsverkehr), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Fernlinienverkehr.

Die Ergebnisse der Umfrage für das Jahr 2025 beleuchten die gegenwärtige Geschäftslage, die Geschäftserwartungen sowie aktuelle Entwicklungen. Darüber hinaus werden Trends bei Zielgruppen, der Fortschritt der Verkehrswende und die Herausforderungen durch das Deutschlandticket sowie politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen für private und mittelständische Busunternehmen thematisiert. Die diesjährige Sonderabfrage richtet den Blick auf den aktuellen Stand der Antriebswende und auf die damit verbundenen unternehmerischen Herausforderungen der privaten Busunternehmerinnen und -unternehmer.

An der Umfrage haben insgesamt 417 Busunternehmen aus ganz Deutschland teilgenommen, darunter sowohl bdo-Mitglieder als auch nicht-verbandsgebundene Unternehmen. Die Online-Befragung wurde im Zeitraum vom 01. Oktober 2025 bis 30. November 2025 anonym durchgeführt. Die Unternehmen verteilen sich wie folgt nach Tätigkeitsschwerpunkt: 44,1 % sind schwerpunktmäßig im Tourismus/ Gelegenheitsverkehr tätig, 40 % im ÖPNV und 0,2 % im Fernlinienverkehr. 15,6 % der befragten Unternehmen gaben an keinen eindeutigen Tätigkeitsschwerpunkt zu haben.

Die befragten Unternehmen beschäftigten im Durchschnitt 44 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und betreiben einen Fuhrpark von 24 Bussen. Für die Auswertung der Konjunkturergebnisse wurden Salden verwendet, welche die Differenz zwischen den Kategorien „günstiger“ und „ungünstiger“ im Vergleich zum Vorjahr darstellen. Bei der Einschätzung der Geschäftslage werden die Unternehmen nach den Kategorien „günstiger“, „gleichbleibend“ oder „ungünstiger“ befragt. Die jeweiligen Prozentsätze wurden auf volle Zahlen gerundet.

Berlin, den 05. März 2026



Christiane Leonard
bdo-Hauptgeschäftsführerin

Zusammenfassung

Trotz der unterschiedlichen Geschäftsfelder, in denen die Busunternehmen tätig sind, zeigen sich deutliche Parallelen in der jeweiligen wirtschaftlichen Lagebeurteilung. In allen drei Segmenten wird die Geschäftslage überwiegend als stabil eingeschätzt. In der Bustouristik entwickeln sich die Umsätze häufiger positiv. Die Gewinne hingegen werden öfter ungünstiger bewertet. Im Fernbuslinienverkehr zeigt sich insgesamt eine stabile Lage. Im öffentlichen Personennahverkehr hat sich die Gewinnsituation deutlich verschlechtert.

Segmentübergreifend nennen die Unternehmen insbesondere den hohen administrativen Aufwand und die zunehmende Bürokratie als zentrale Herausforderungen. Darüber hinaus belasten der anhaltende Fahrpersonalmangel sowie die Antriebswende die Betriebe weiterhin erheblich. Gerade mit Blick auf alternative Antriebe sieht die große Mehrheit der Busunternehmen derzeit keine wirtschaftlich tragfähigen Voraussetzungen für deren Einsatz im Betriebsalltag.

Wachstum im Segment Bustouristik/ Gelegenheitsverkehr verlangsamt

Nach dem starken Boom im Jahr 2023 (57 %) konnte die Bewertung der allgemeinen Geschäftslage in den Jahren 2024 (36 %) und 2025 (22 %) nicht mehr an das hohe Niveau der Vorjahre anknüpfen. Für die Hälfte der befragten Unternehmen blieb die Geschäftslage im Vergleich zum Vorjahr unverändert, während 28 % eine ungünstigere Entwicklung verzeichneten.

Die Gewinnentwicklung wurde von 40 % der Betriebe als ungünstiger bewertet (2024: 35 %), während 26 % eine günstigere Entwicklung meldeten (2024: ebenfalls 26 %). Für das kommende Jahr erwarten lediglich 12 % der Busunternehmen eine Verbesserung der allgemeinen Geschäftslage. Eine gleichbleibende Entwicklung prognostizieren 54 %, während 34 % von einer weiteren Verschlechterung ausgehen.

Als wesentliche Belastungsfaktoren nennen die Unternehmen insbesondere die betrieblichen Rahmenbedingungen. So berichten 35 % von Auswirkungen des Deutschlandtickets auf ihr Angebot. Darüber hinaus stellen die gesetzlichen Vorgaben, der hohe administrative Aufwand sowie die Vielzahl einzuhaltender und teils länderspezifischer Regelungen im In- und Ausland eine erhebliche Herausforderung für die Betriebe dar.

Jeder zweite ÖPNV-Betrieb mit rückläufigen Gewinnen

Im ÖPNV überwiegt weiterhin eine verhaltene Beurteilung der Geschäftsentwicklung. Während 50 % der Busbetriebe ihre Lage als gleichbleibend einschätzen, überwiegen mit 31 % die negativen Bewertungen gegenüber den positiven (19 %). Auch die Umsatzentwicklung bleibt uneinheitlich: Knapp die Hälfte der Unternehmen (45 %) meldet gleichbleibende Umsätze, während 31 % eine günstigere und 24 % eine ungünstigere Umsatzentwicklung verzeichneten. Die Gewinnlage verschärft sich derweil weiter: Bei 47 % der Betriebe entwickelte sie sich erneut ungünstiger (2023: 50 %; 2024: 46 %). Eine günstigere Ertrags-situation konnten 19 % verzeichnen. Für 34 % blieb die Gewinnentwicklung unverändert gegenüber dem Vorjahr.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen zeigt ebenfalls ein verhaltenes Bild. Zwar berichten 24 % der Unternehmen von Zuwächsen, jedoch melden 66 % ein unverändertes Aufkommen. 10 % verzeichneten Rückgänge. Aufgrund steigender Kosten und des anhaltenden Fahrpersonalmangels planen 20 % der im ÖPNV tätigen Busunternehmen, ihr Angebot für 2026 einzuschränken oder teilweise einzustellen. Entsprechend fällt der Ausblick verhalten aus: Für 2026 erwarten 50 % eine gleichbleibende und ein erheblicher Teil eine ungünstigere Geschäftslage. Nur 11 % der Betriebe blicken optimistisch in die Zukunft.

Fernbuslinienverkehr: Stabile Entwicklung auf verhaltenem Niveau

Der Fernbuslinienverkehr zeigt insgesamt eine stabile, aber verhaltene Entwicklung. Sechs von zehn Unternehmen bewerten ihre Geschäftslage als unverändert, während sich positive und negative Einschätzungen mit jeweils 20 % die Waage halten. Auch beim Umsatz dominiert die Konstanz: 70 % aller Betriebe melden gleichbleibende Erlöse, 20 % steigende und 10 % rückläufige. Die Gewinnsituation verhält sich überwiegend stabil. 50 % der Betriebe berichten von einer gleichbleibenden Gewinnlage, 20 % konnten eine Verbesserung erzielen. Der Anteil der Unternehmen mit ungünstiger Gewinnentwicklung ist mit 30 % erneut gesunken und liegt damit unter den Werten der letzten Jahre (2023: 56 %; 2024: 37 %).

Auch bei den Fahrgastzahlen zeigt sich ein ähnliches Bild: 60 % der Unternehmen melden ein gleichbleibendes Aufkommen, während jeweils 20 % Zuwächse bzw. Rückgänge verzeichnen. Für 2026 rechnen die Fernbusunternehmen überwiegend mit einer gleichbleibenden Entwicklung, während 30 % eine Verschlechterung und 20 % eine Verbesserung erwarten.

Diesjährige **Sonderabfrage analysiert den aktuellen Stand der Antriebswende in den Tätigkeitsbereichen Bustouristik und Gelegenheitsverkehr sowie im öffentlichen Personennahverkehr**. Die Ergebnisse zeigen deutlich: Die Antriebswende ist für die Busunternehmen ein zentrales Zukunftsthema – verbunden mit erheblichen wirtschaftlichen und strukturellen Herausforderungen. Zwar setzen nahezu alle Unternehmen im ÖPNV (95 %) wie auch in der Bustouristik (99 %) weiterhin auf Dieselantriebe. Insbesondere im ÖPNV ist jedoch bereits eine klare Entwicklung hin zu batterieelektrischen Antrieben erkennbar: Jedes

vierte Unternehmen gibt an, bereits entsprechende Fahrzeuge im Einsatz zu haben. Sehr eindeutig fällt die Bewertung der staatlichen Förderbedingungen aus. Lediglich 5 % der Unternehmen mit ÖPNV-Schwerpunkt halten die bestehenden Förderungen für ausreichend, in der Bustouristik sogar nur 1 %. Als größte Hürde für eine Umstellung auf alternative Antriebe werden die hohen Anschaffungskosten genannt (92 % in der Bustouristik; 87 % im ÖPNV). Ebenfalls erheblich sind Defizite bei der Tank- und Ladeinfrastruktur (82 % in der Bustouristik; 71 % im ÖPNV). Bei der Frage, welche politischen Maßnahmen die Einführung und den wirtschaftlichen Betrieb alternativ angetriebener Busse erleichtern würden, zeigt sich ein differenziertes Bild: 48 % der befragten Unternehmen sprechen sich für eine stärkere Förderung der Fahrzeuganschaffung aus. 30 % halten steuerliche beziehungsweise finanzielle Vorteile für prioritär. Weitere 22 % sehen insbesondere Förderprogramme zum Ausbau und zur Öffnung der Lade- und Tankinfrastruktur als entscheidend an.

Fazit: Die Rahmenbedingungen stimmen nicht.

Die Lage im ÖPNV bleibt für die Unternehmen schwierig. Im Gelegenheitsverkehr sieht die Mehrheit der Befragten zwar noch positiv in die Zukunft, aber es ist ein deutlicher Trend erkennbar, dass sich die Stimmung eintrübt. Und das in allen Bereichen. Im Fernlinienverkehr bleibt die Lage hingegen stabil.

Die Ergebnisse der bdo-Konjunkturumfrage zeigen: Das Potenzial des Verkehrsträgers Bus wird nicht gehoben. Die Unternehmen könnten erheblich mehr zu nachhaltiger, öffentlicher Mobilität beitragen, als dies aktuell der Fall ist. Überbordende Bürokratie,

Fachkräftemangel und mangelnde Planungssicherheit bremsen sie aus – egal ob im ÖPNV, im Gelegenheitsverkehr oder auf der Fernlinie.

Wer Emissionen im Verkehrssektor vermeiden und Staus reduzieren will, muss auf den Bus setzen. Dafür sind keine astronomischen Investitionen wie bei der Bahn erforderlich. Es reicht, die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen und eigenverantwortliches Unternehmertum zu fördern. Die Busbranche steht bereit, ihren Beitrag zu leisten und Deutschlands öffentlichen Verkehr voranzubringen.

bdo-SONDERABFRAGE ANTRIEBSWENDE: STATUS QUO UND AUSBLICKE

Die diesjährige Sonderabfrage der bdo-Konjunkturumfrage legt einen besonderen Fokus auf das Thema Antriebswende. Im Mittelpunkt stehen sowohl der aktuelle Stand sowie die Einschätzungen der Busunternehmen zur zukünftigen Entwicklung und Umsetzung der Antriebswende.

Für die Auswertung dieser Sonderabfrage werden ausschließlich Angaben von Unternehmen mit den Tätigkeitsschwerpunkten Bustouristik/Gelegenheitsverkehr sowie Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) berücksichtigt. Dies ermöglicht eine klare und differenzierte Betrachtung der Ergebnisse nach Einsatzbereichen. Aufgrund der geringen Anzahl von Unternehmen mit dem Schwerpunkt Fernlinienverkehr ist in diesem Segment keine belastbare und aussagekräftige Interpretation der erhobenen Daten möglich.

Welche Antriebe und/ oder Kraftstoffe setzen Sie derzeit in Ihrem Unternehmen ein?

Der Dieselantrieb ist weiterhin am stärksten ausgeprägt – im Touristik-/Gelegenheitsverkehr mit 99 %, im ÖPNV mit 95 %.

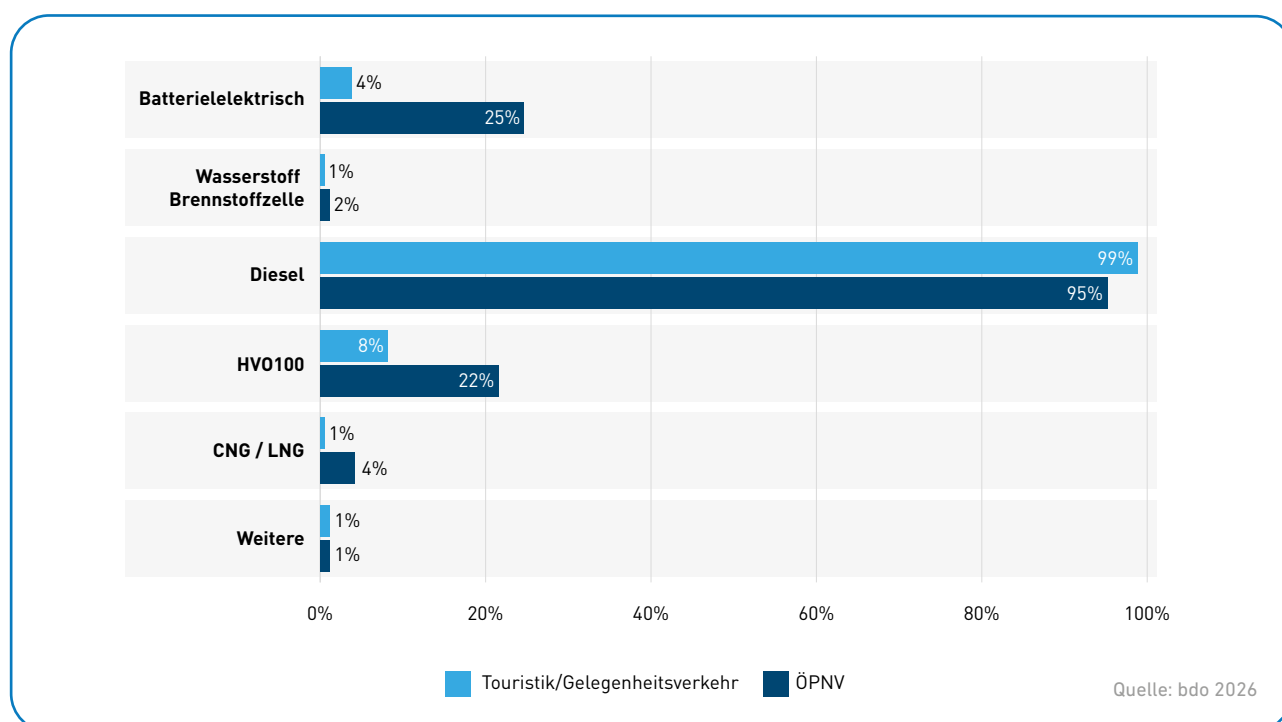


Abb. 1: bdo-Sonderabfrage – Derzeitig verwendete Antriebe

HVO100 auf dem Vormarsch

Für den überwiegenden Teil der Busunternehmen – insbesondere im Gelegenheitsverkehr/ Bustourismus – stellen alternativ angetriebene Busse derzeit noch keine wirtschaftlich und betrieblich realistische Option dar. Durch den Kraftstoff HVO100 besteht jedoch bereits heute die Möglichkeit, Reisen grundsätzlich klimafreundlicher zu gestalten – ohne grundlegende Änderungen an Fahrzeugflotte oder Infrastruktur. Von den Busunternehmen, die schwerpunktmäßig im Gelegenheitsverkehr/ in der Bustouristik tätig sind und HVO100 einsetzen, geben 33 % an, ihren Kundinnen und Kunden bei der Buchung eine klimafreundliche Fahrt mit HVO100 gegen Aufpreis anzubieten. Weitere 13 % planen die Einführung einer solchen Option, während 54 % dieses Angebot derzeit nicht vorsehen. Im Linienverkehr/ ÖPNV wird diese Möglichkeit überwiegend nicht angeboten: 17 % der Busunternehmen bieten Fahrten mit HVO100 gegen Aufpreis an, weitere 6 % planen eine entsprechende Einführung.

Im Schwerpunkt Gelegenheitsverkehr und Bustouristik gaben 20 % der Busunternehmen an, dass die Rückmeldungen von Kundinnen und Kunden zu dieser Option durchweg positiv sind. Im ÖPNV fällt die Resonanz deutlicher aus: 50 % der Unternehmen berichten von durchweg positiven Rückmeldungen. 17 % erhielten kein erkennbares Feedback, während bei 33 % bislang keine Rückmeldungen vorliegen.

Von den Busunternehmen, die schwerpunktmäßig in der Touristik bzw. im Gelegenheitsverkehr tätig sind, kommunizieren 40 % den Einsatz von HVO100 aktiv. Weitere 13 % planen, den Einsatz künftig stärker hervorzuheben. Unternehmen mit dem Schwerpunkt ÖPNV kommunizieren den Einsatz von HVO100 zu 31 % aktiv. Ebenfalls 31 % planen, diese Option künftig stärker herauszustellen.

Verfügt Ihr Unternehmen über eigene Lade-/ Tankinfrastruktur für alternative Antriebe?

Eigene Lade-/Tankinfrastruktur ist die Ausnahme: 89 % im Tourismus/Gelegenheitsverkehr und 64 % im Linienverkehr/ ÖPNV haben keine eigene Infrastruktur.

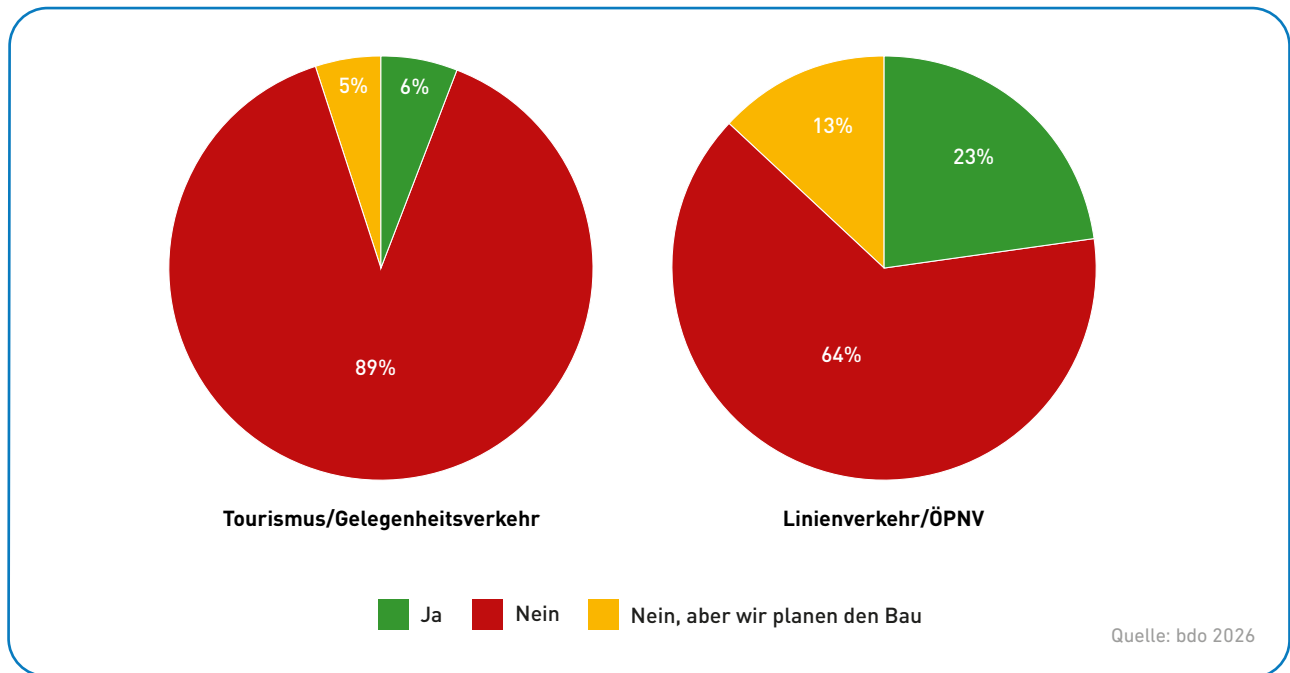


Abb. 2: bdo-Sonderabfrage – Lade-/ Tankinfrastruktur für alternative Antriebe

Welcher Anteil ihrer Flotte nutzt derzeit alternative Antriebe?

Alternative Antriebe spielen in den Flotten bislang meist nur eine Nebenrolle: Bei 93 % im Linienverkehr/ÖPNV und 98 % bei Reisebussen liegt ihr Anteil unter 25 %.

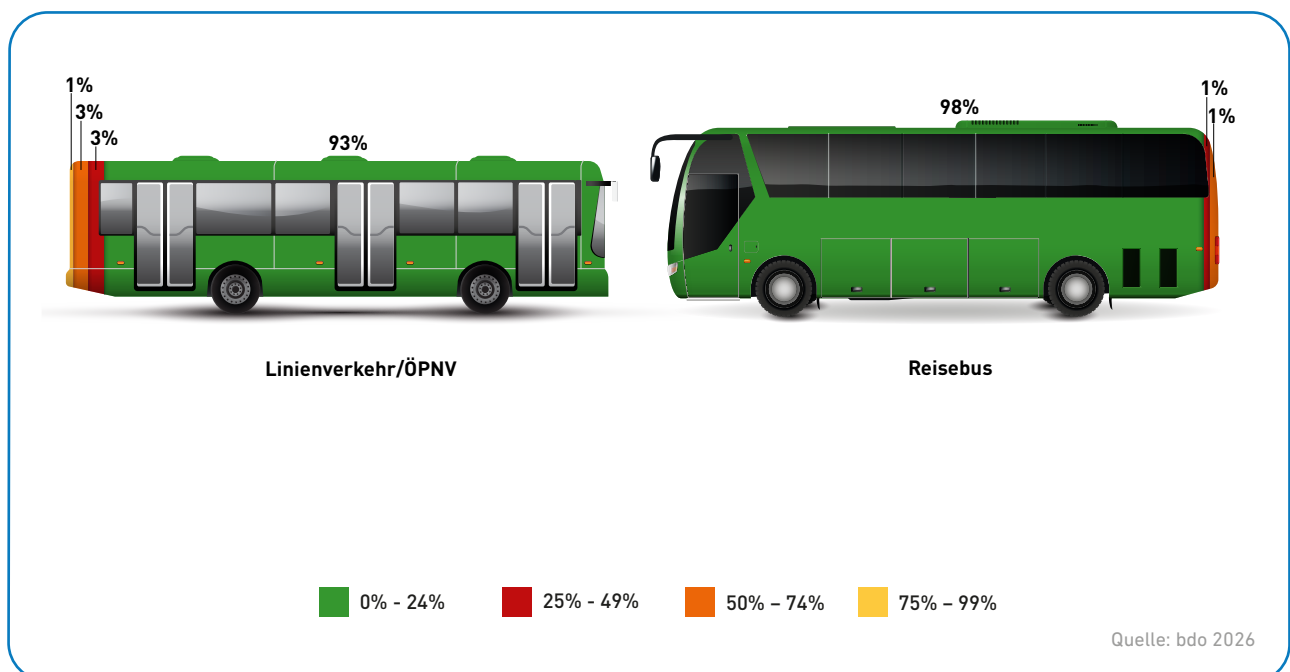


Abb. 3: bdo-Sonderabfrage – Anteil alternative Antriebe

Planen Sie den Bestand in den nächsten fünf Jahren an alternativ angetriebenen Bussen zu verändern?

In den nächsten fünf Jahren ist die Flottenplanung überwiegend offen: Für 62 % (Tourismus/Gelegenheitsverkehr) und 56 % (Linienverkehr/ÖPNV) hängt eine Veränderung des Bestands an alternativ angetriebenen Bussen von der Entwicklung der Rahmenbedingungen ab.

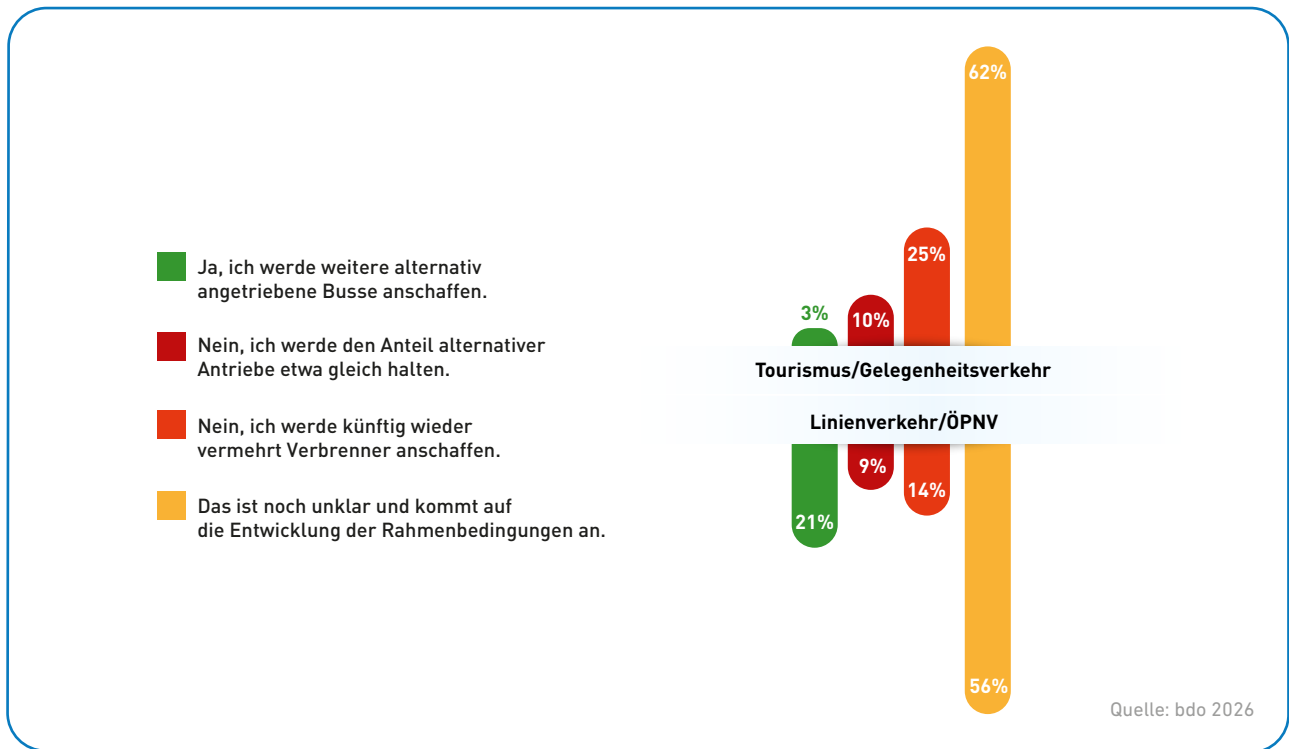


Abb. 4: bdo-Sonderabfrage – Flottenplanung 5 Jahre

Was sind die größten Hürden für eine Umstellung?

Zentrale Hürden für eine Umstellung sind weiterhin die deutlich höheren Investitionskosten (92 % Tourismus/Gelegenheitsverkehr; 87 % ÖPNV) und die mangelnde Tank- und Ladeinfrastruktur (82 %; 71 %). Hinzu kommen Probleme beim Netzanschluss, der kostenintensiven Betriebshof-Umrüstung sowie komplexe bürokratische Anforderungen.

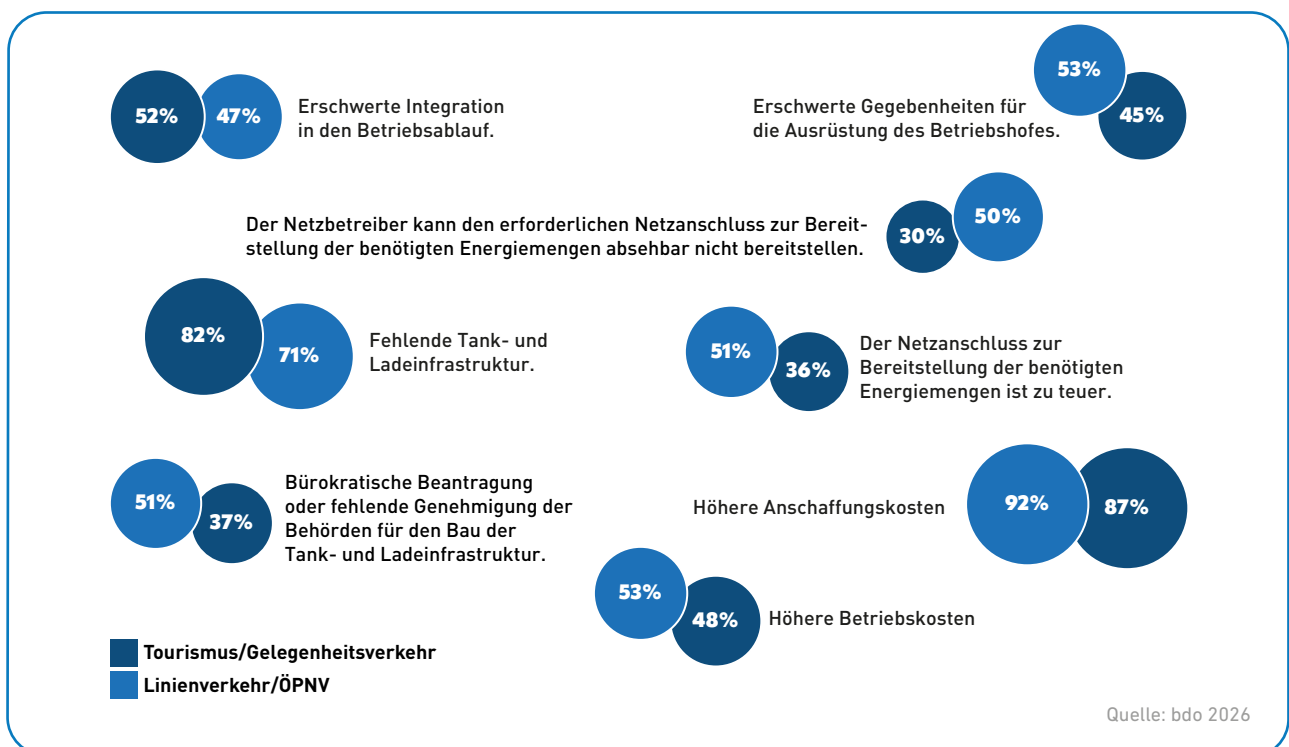


Abb. 5: bdo-Sonderabfrage – Umstiegshürden

Wie bewerten Sie die Förderbedingungen im Allgemeinen für alternative Antriebe?

Die Förderbedingungen werden überwiegend als unzureichend bewertet – von 45 % im Tourismus/Gelegenheitsverkehr und 59 % im Linienverkehr/ÖPNV; nur 1 % bzw. 5 % halten sie für ausreichend.

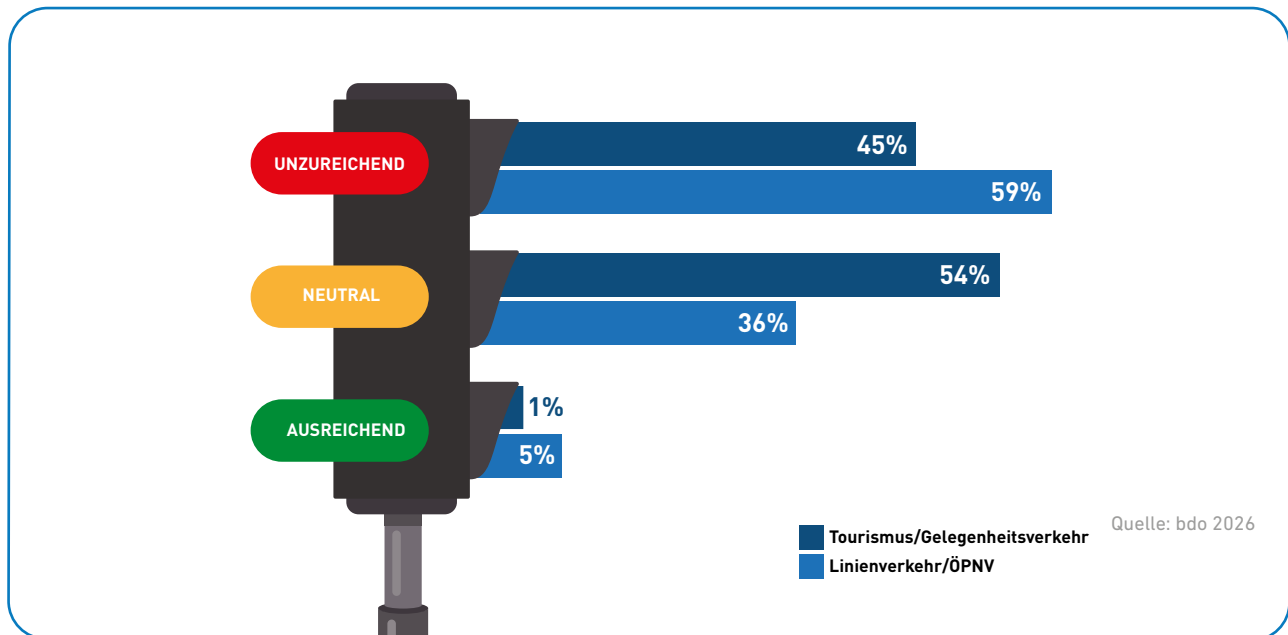


Abb. 6: bdo-Sonderabfrage – Bewertung der Förderbedingungen für alternative Antriebe

Batterieelektrische Busse dominieren

Mitte des vergangenen Jahres veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr (BMV) den vierten Förderaufruf zur Richtlinie „Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ mit dem Ziel, den Markthochlauf alternativ angetriebener Busse zu beschleunigen. Lediglich 1 % der im Gelegenheitsverkehr/ in der Bustouristik tätigen Unternehmen nutzten dieses Programm. Der überwiegende Teil der Unternehmen in diesem Segment (72 %) nahm nicht teil, mehr als jedes vierte Unternehmen (27 %) gab an, im Rahmen der Umfrage erstmals vom Förderprogramm erfahren zu haben. Die Zahlen verdeutlichen, dass die Förderung alternativer Reisebusse bislang nur ein Nischenthema war und die Unternehmen hier noch nicht zum Zug gekommen sind.

Anders stellt sich die Situation bei schwerpunktmäßig im öffentlichen Personennahverkehr tätigen Unternehmen dar. Hier nahmen 18 % der Busunternehmen das Förderprogramm in Anspruch, 71 % stellten hingegen keinen Antrag. Bei 19 % der Unternehmen wurde der Antrag vollständig bewilligt, bei 10 % teilweise stattgegeben. 19 % der Förderanträge wurden abgelehnt, während 52 % zum Zeitpunkt der Umfrage noch keine Rückmeldung erhalten hatten.

Bei den Förderanträgen im Gelegenheitsverkehr/ in der Bustouristik entfiel jeweils rund die Hälfte auf die Beschaffung von Batteriebusen (einschließlich Ladeinfrastruktur) sowie auf die alleinige Anschaffung von Batteriebusen. Im ÖPNV planten 10 % der Unternehmen mit ihrem Antrag die Umrüstung konventioneller Busse auf Batterie- oder Brennstoffzellenantrieb, während 90 % die Förderung von Batteriebusen beantragten – entweder als Einzelbeschaffung oder kombiniert mit Ladeinfrastruktur. Auffällig ist, dass kein Unternehmen die Förderung von Brennstoffzellenbussen einschließlich Betankungsinfrastruktur beantragt hat.

Signifikant ist, dass nur 6 % der Unternehmen mit Schwerpunkt im ÖPNV oder in der Bustouristik den Antragsprozess als sehr einfach bewerteten. 61 % stuften ihn als mittelschwer ein. Für rund ein Drittel gestaltete sich der Antragsprozess als sehr schwierig und ohne externe Unterstützung als kaum zu bewältigen.

Lediglich 1 % der im Tourismus tätigen Unternehmen erhielt in der Vergangenheit bislang eine Förderung durch Land und/oder Bund. Weitere 3 % stellten einen Antrag auf Landes- und/oder Bundesebene, erhielten jedoch keinen positiven Bescheid. Im ÖPNV zeigt sich ein differenzierteres Bild: 23 % erhielten Fördermittel durch Bund, Land oder gemeinsam, weitere 14 % stellten einen Antrag, blieben jedoch ohne positiven Bescheid.

Welche politischen Maßnahmen würden die Einführung und den wirtschaftlichen Betrieb von alternativ angetriebenen Bussen erleichtern?

Am häufigsten genannt wird die Förderung der Fahrzeuganschaffung (48 %), gefolgt von steuerlichen/finanziellen Vorteilen (30 %) und Förderprogrammen für den Ausbau bzw. die Öffnung der Lade-/Tankinfrastruktur (22 %).

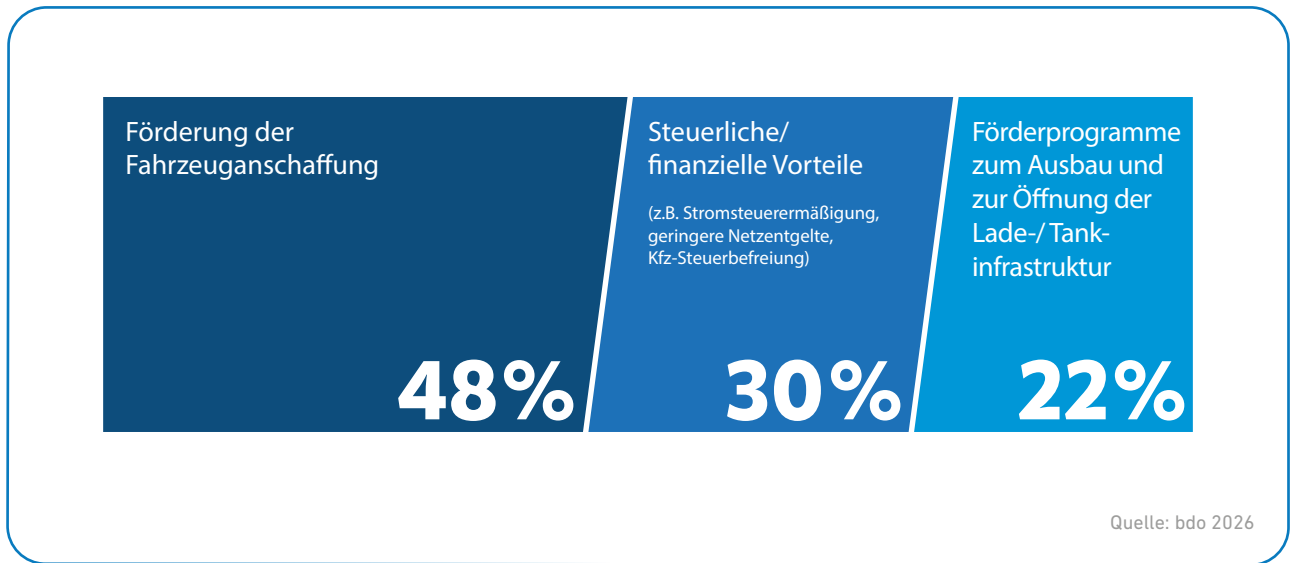


Abb. 7: bdo-Sonderabfrage – Politische Hebel für alternative Busantriebe

Was stärkt ihre Bereitschaft in alternative Antriebe zu investieren?

Am stärksten würden gezielte Unterstützung für mittelständische Unternehmen (80 %) und verlässliche politische Rahmenbedingungen (73 %) die Investitionsbereitschaft erhöhen – gefolgt von bürokratiearmen Förderprogrammen (65 %) und dem Ausbau öffentlicher Lade-/Tankinfrastruktur (58 %).

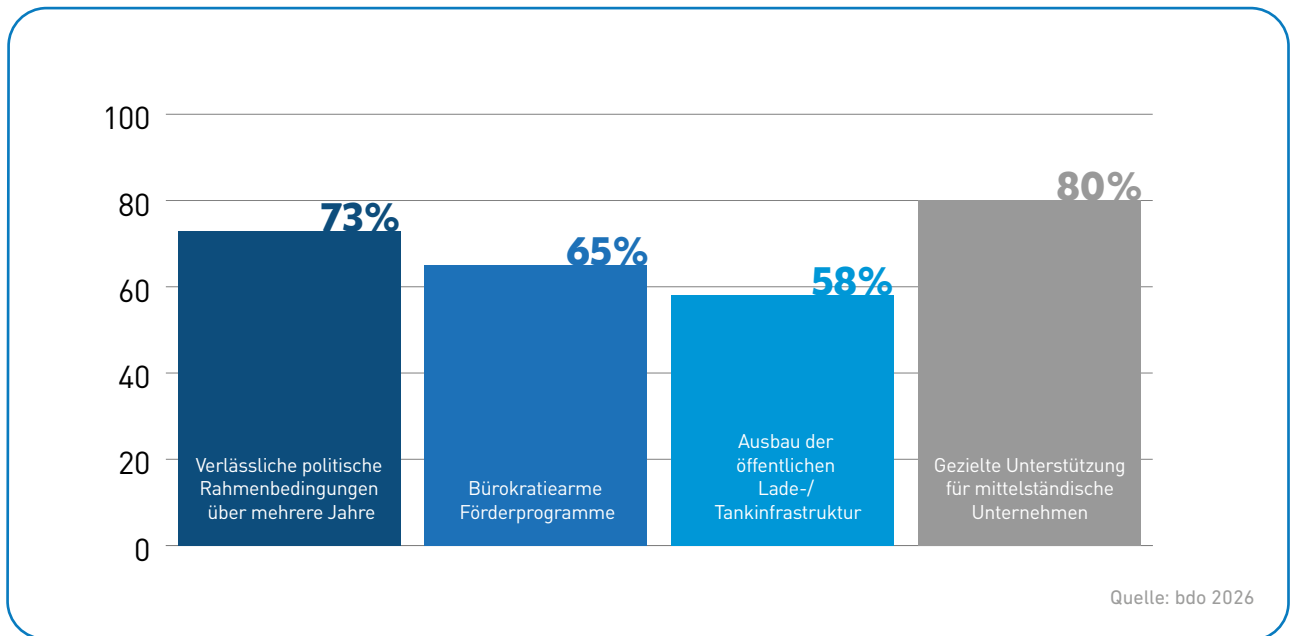


Abb. 8: bdo-Sonderabfrage – Investitionsanreize für alternative Antriebe

Wie schätzen Sie grundsätzlich den Umstieg auf alternative Antriebe in der Bustouristik ein?

Der Umstieg wird überwiegend abwartend gesehen: 65 % verfolgen die Entwicklung, sehen aber aktuell keinen konkreten Handlungsbedarf; 22 % halten den Umstieg zwar für sinnvoll, werden jedoch ohne passende Ladeinfrastruktur nicht auf E-Mobilität setzen.

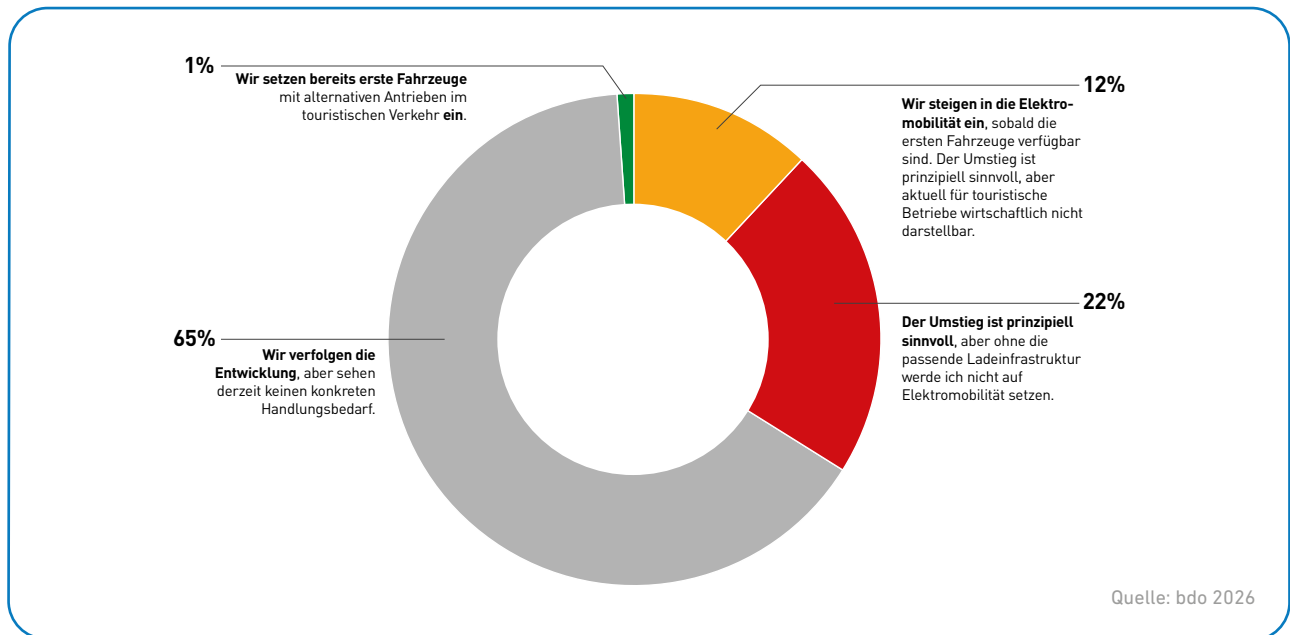


Abb. 9: bdo-Sonderabfrage – Stimmungsbild Bustouristik

Halten Sie klimafreundliche Antriebe im touristischen Fern- und Reiseverkehr bereits für marktreif?

Die Marktreife wird klar verneint: 82 % halten klimafreundliche Antriebe im touristischen Fern- und Reiseverkehr derzeit nicht für konkurrenzfähig; nur 2 % sehen bereits ausgereifte Lösungen.

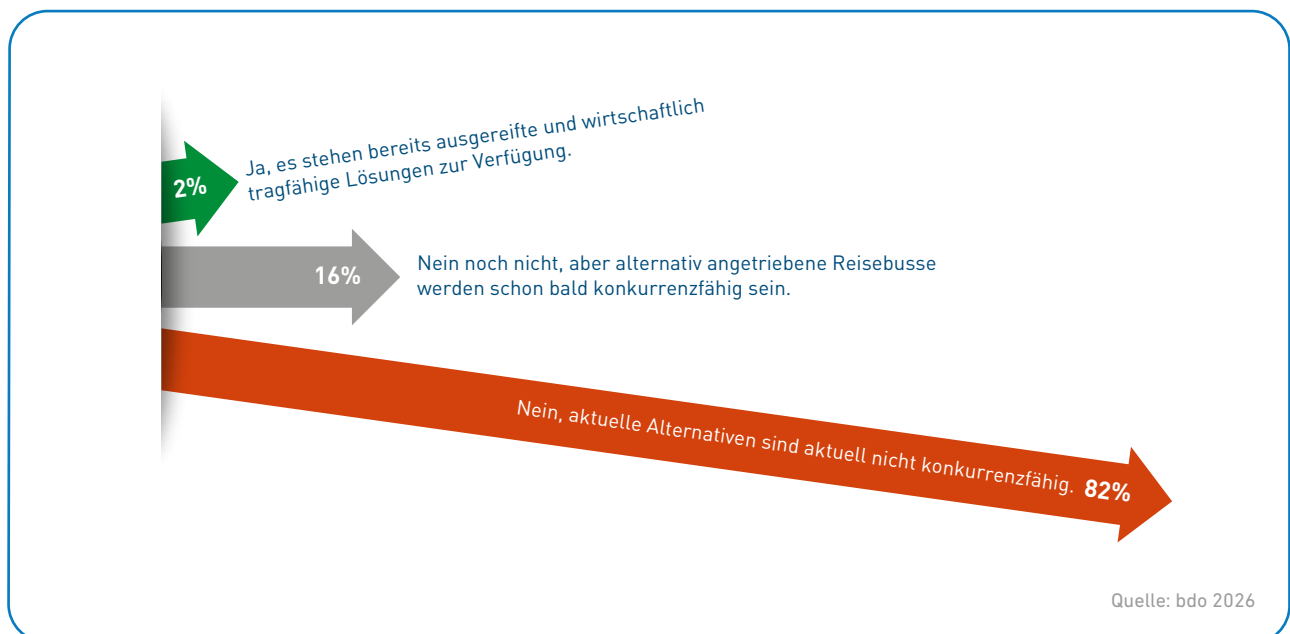


Abb. 10: bdo-Sonderabfrage – Marktreife E-Reisebusse

Busunternehmen rechnen mit steigenden Anschaffungs- und Betriebskosten

Trotz erfolgreichem Markthochlauf alternativ angetriebener Busse und damit zu hebenden Skaleneffekten, rechnen die meisten Busunternehmerinnen und Busunternehmer in den kommenden fünf Jahren mit steigenden Anschaffungs- und Betriebskosten. Dies erwarten 69 % der Unternehmen im Segment Bustouristik/Gelegenheitsverkehr sowie 53 % der Unternehmen im Öffentlichen Personennahverkehr.

Lediglich 15 % der Bustouristiker und 24 % der ÖPNV-Unternehmen gehen von sinkenden Kosten aus. Weitere 16 % der Unternehmen in der Bustouristik sowie 23 % der im Linienverkehr/ÖPNV tätigen Betriebe rechnen mit gleichbleibenden Anschaffungs- und Betriebskosten.

Mehrheit steht Wirtschaftlichkeit von alternativen Antrieben gegenüber skeptisch gegenüber¹

Für 78 % der Busunternehmen mit einem ÖPNV-Schwerpunkt und 82 % mit einem Schwerpunkt in der Touristik wird die hervorragende Umweltbilanz des Busses in den politischen Rahmenbedingungen nicht ausreichend berücksichtigt. Nicht überraschend sieht deshalb die Mehrheit von Busunternehmen im ÖPNV (76 %) sowie in der Touristik/ im Gelegenheitsverkehr (92 %) aktuell nicht die Voraussetzungen erfüllt Busse mit alternativen Antrieben wirtschaftlich zu betreiben. Zudem sehen 88 % der Unternehmen mit einem Schwerpunkt keine Möglichkeit, Dieselfahrzeuge in den kommenden fünf Jahren im Betrieb vollständig und gleichwertig zu ersetzen. Damit alternative Antriebe künftig Realität werden können, halten 72 % der Bustouristiker eine bessere Förderung sowohl für die Anschaffung von Bussen als auch für den Aufbau der notwendigen Infrastruktur für erforderlich. 48 % sprechen sich ausdrücklich für eine stärkere Förderung des Infrastrukturaufbaus aus. Für 82 % der Betriebe fehlen derzeit passende Fahrzeuge am Markt. Darüber hinaus sehen 52 % die Bereitstellung der erforderlichen Energiemengen durch den jeweiligen Energieversorger vor Ort als problematisch an. Eine bessere Verfügbarkeit öffentlicher Lade- und Tankinfrastruktur wird von 78 % der Unternehmen als notwendig erachtet. 25 % wünschen sich in diesem Zusammenhang mehr Unterstützung durch Aufgabenträger.

Ähnlich bewerten auch die Unternehmen mit dem Schwerpunkt ÖPNV die derzeitige Gemengelage. So halten 88 % der befragten Busunternehmen eine bessere Förderung bei der Busbeschaffung sowie beim Aufbau der notwendigen Infrastruktur für erforderlich. 60 % geben an, dass insbesondere eine verbesserte Förderung der Infrastruktur einen wichtigen Beitrag leisten würde. Zudem beklagen 54 % der Unternehmen, dass derzeit keine passenden Fahrzeuge am Markt verfügbar sind. Für 70 % stellt die Bereitstellung der erforderlichen Energiemengen durch die Energieversorger vor Ort ein zentrales Problem dar. Darüber hinaus wünschen sich 58 % der Betriebe eine bessere Verfügbarkeit öffentlicher Lade- und Tankinfrastruktur.

¹Aufgrund der thematischen Überschneidung mit der diesjährigen Sonderabfrage zur Antriebswende wird das Thema ökologische Nachhaltigkeit in diesem Abschnitt gebündelt dargestellt und nicht – wie üblich – segmentbezogen unter den jeweiligen Herausforderungen aufgeführt.

1. BUSTOURISTIK/GELEGENHEITSVRKEHR

Wie hat sich in 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 die Geschäftslage im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

50 % der Bustouristiker verzeichnen eine gleich gute Geschäftslage. 22 % sehen nochmals eine weitere Verbesserung.

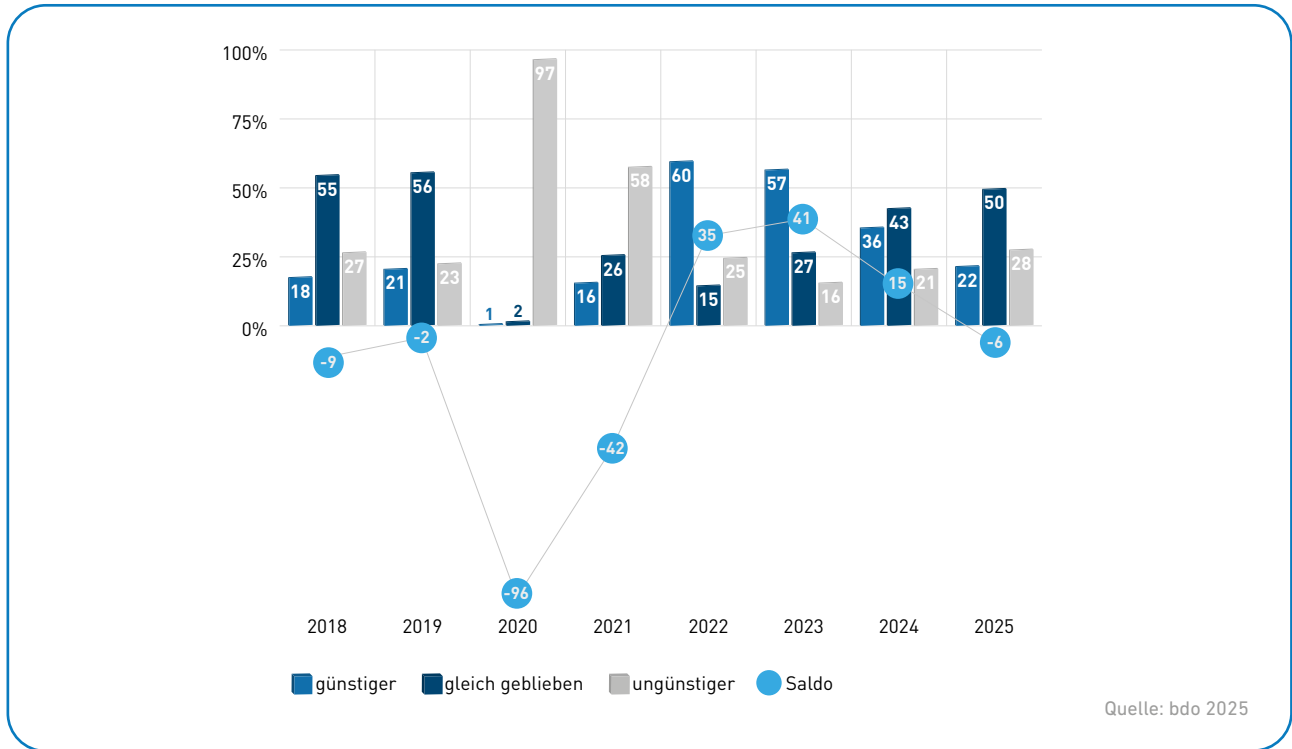


Abb. 12: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Geschäftslage

Wie hat sich in 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 der Umsatz im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Der Positivtrend aus den Vorjahren hat sich bei gut einem Drittel der Betriebe stabilisiert. Vier von zehn Unternehmen verzeichnen erneut eine günstigere Umsatzentwicklung.

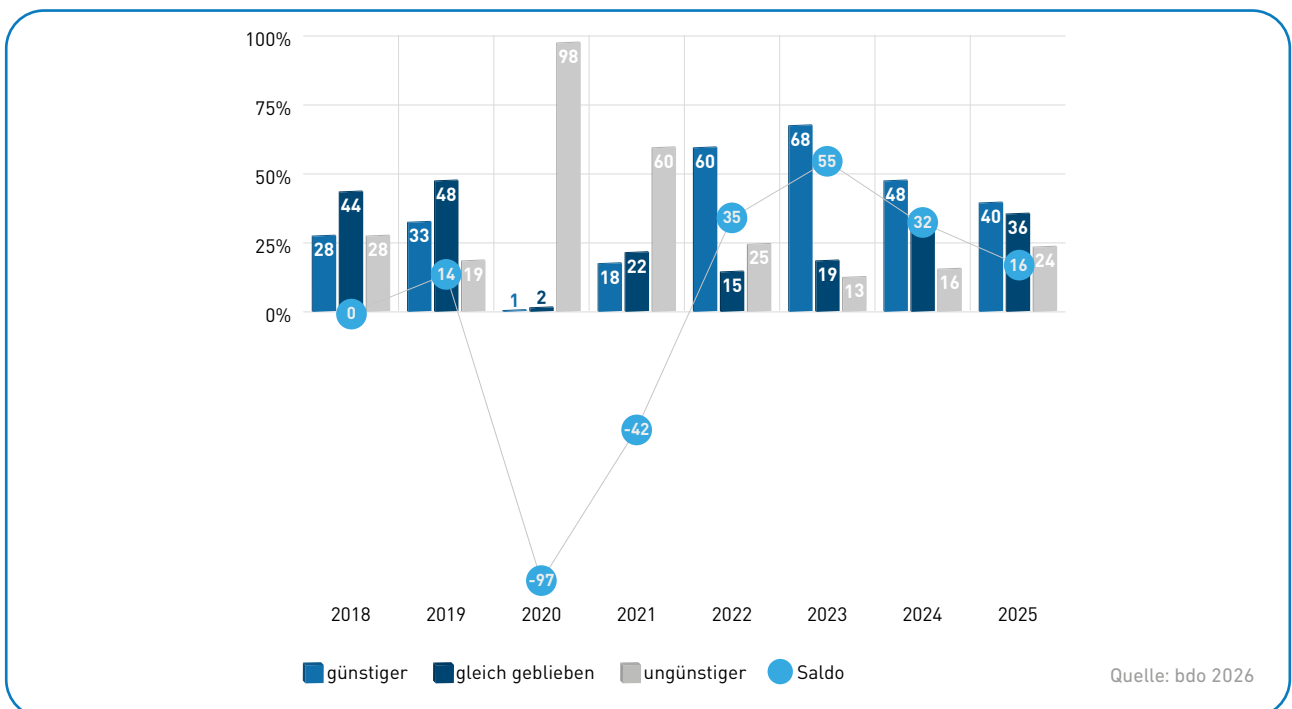


Abb. 13: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Umsatzentwicklung

Wie hat sich in 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 der Gewinn im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

26 % der Bustouristiker verzeichnen eine günstigere Entwicklung, 40 % eine ungünstigere. Bei 34 % ist die Entwicklung gegenüber 2024 gleich geblieben.

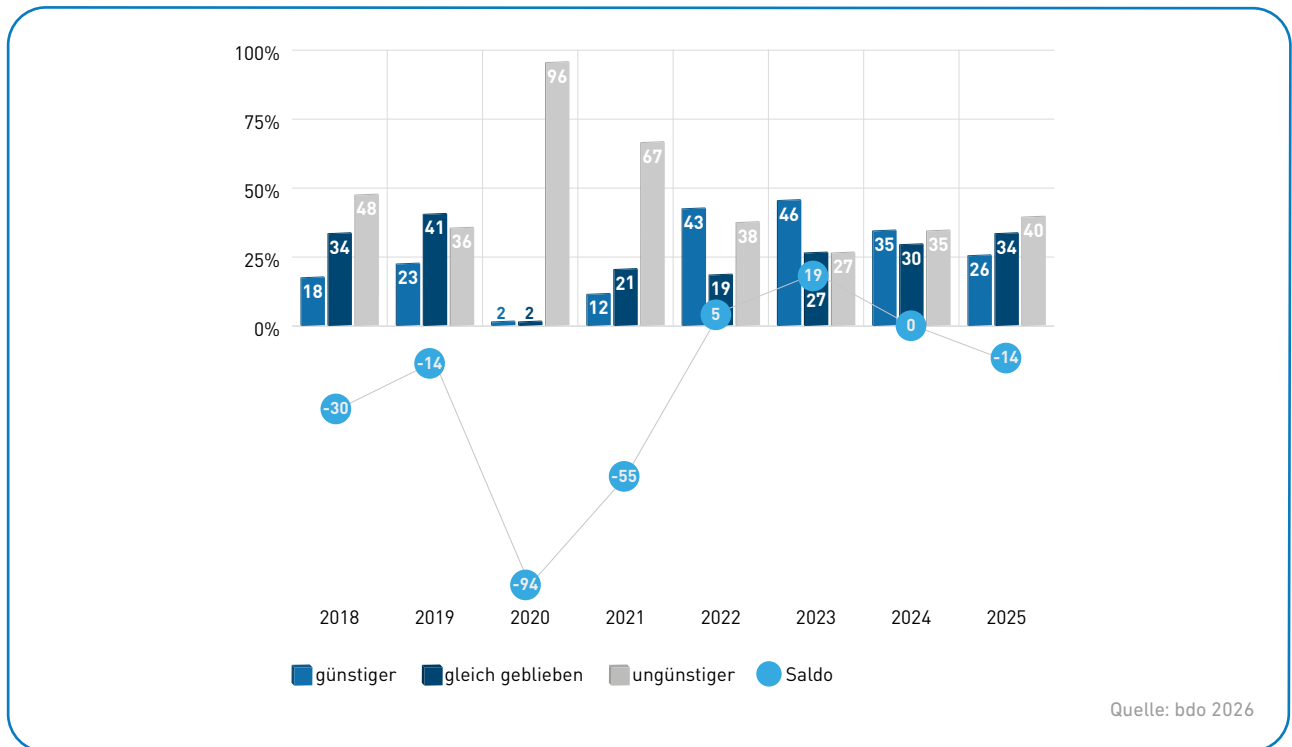


Abb. 14: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Gewinnentwicklung

Wie haben sich 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 die eigenveranstalteten Reisen im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

18 % bewerten die Lage als günstiger. Über die Hälfte gibt eine gleichbleibende Entwicklung an.

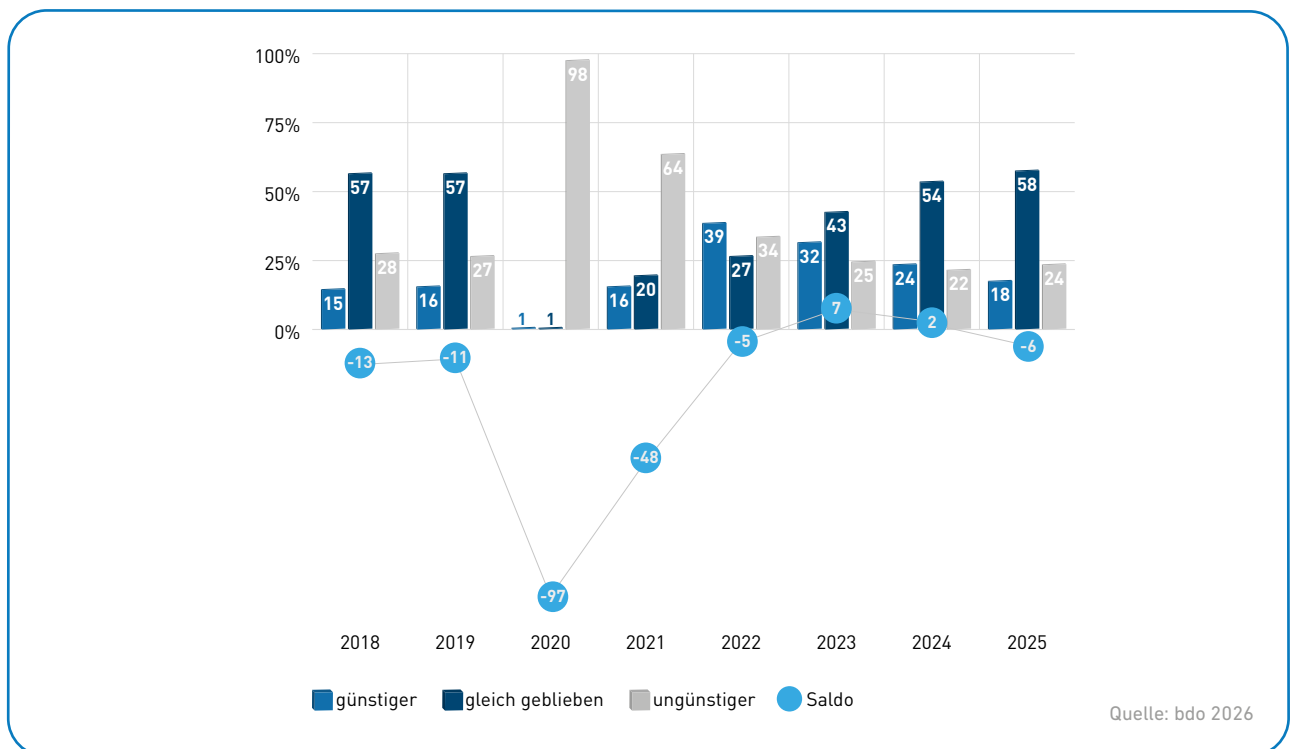


Abb. 15: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung eigenveranstaltete Reisen

Wie hat sich 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 der Mietomnibusverkehr im Tourismus/ Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Das Mietomnibusgeschäft wird vorwiegend als gleichbleibend bewertet, jeweils 27 % geben eine günstigere bzw. ungünstigere Entwicklung an.

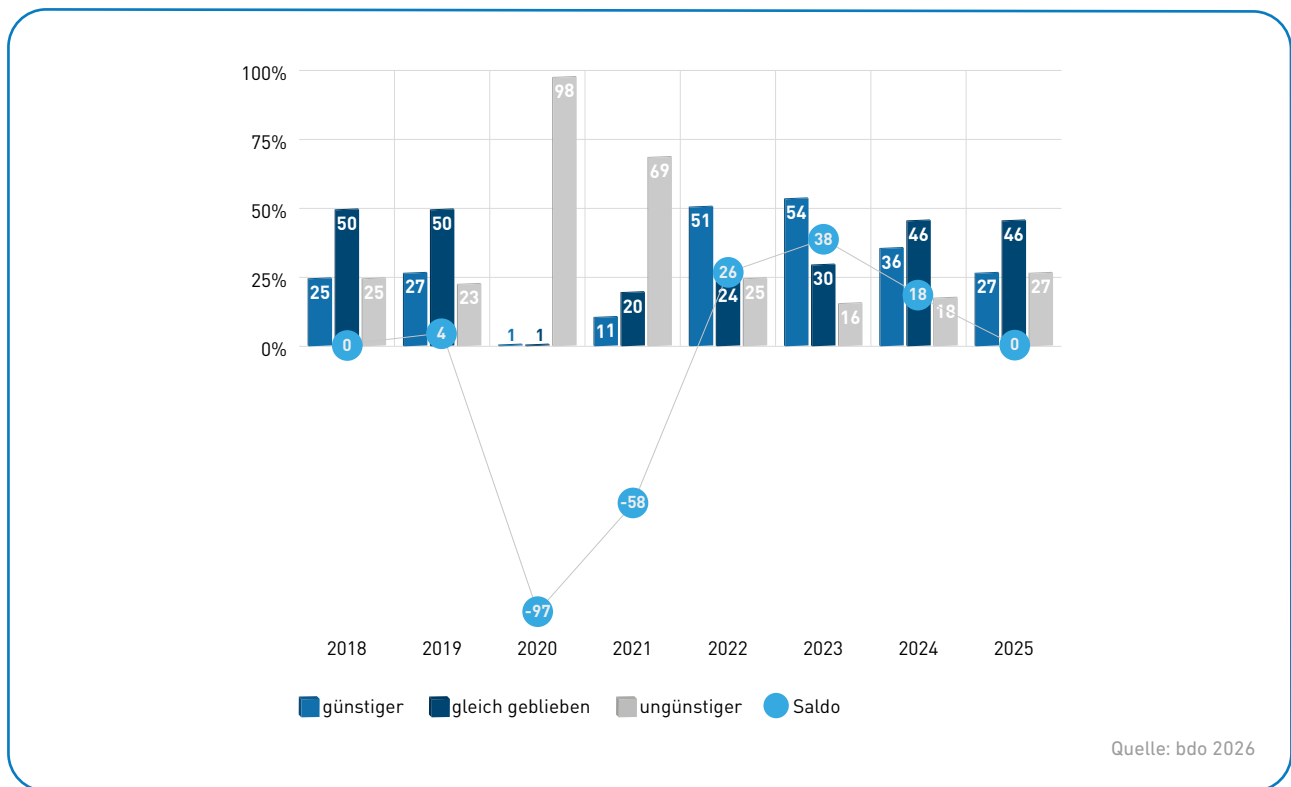


Abb. 16: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung des Mietomnibusgeschäfts

Wie haben sich 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 die Tagesausflugsverkehre im Tourismus/ Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Die Situation wird mehrheitlich als gleichbleibend bewertet, bei knapp einem Viertel aber als ungünstiger.

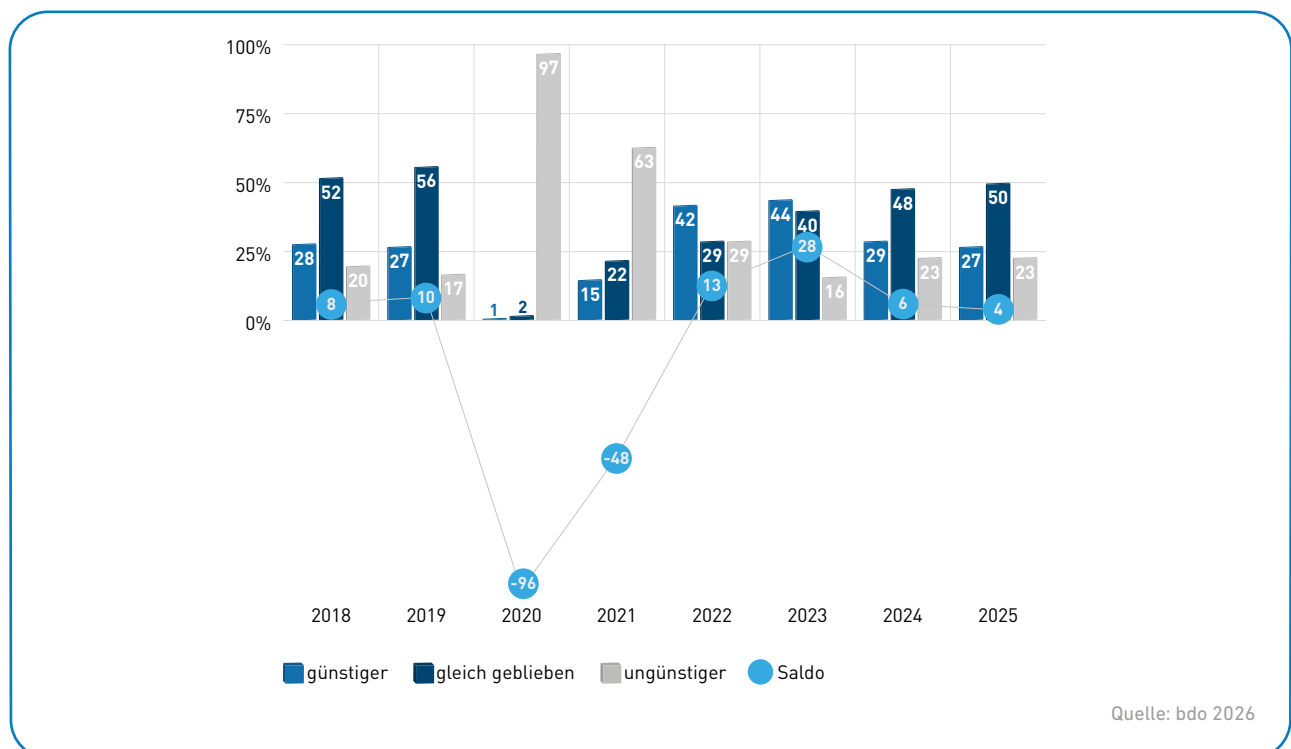


Abb. 17: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Tagesreisen

Wie haben sich 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 die Buchungszahlen im Inland im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Der positive Saldo aus den Vorjahren schwächt sich deutlich ab und liegt 2025 nur noch knapp im Plus. Ein Viertel der Bus-touristiker verzeichnet günstigere inländische Buchungszahlen.

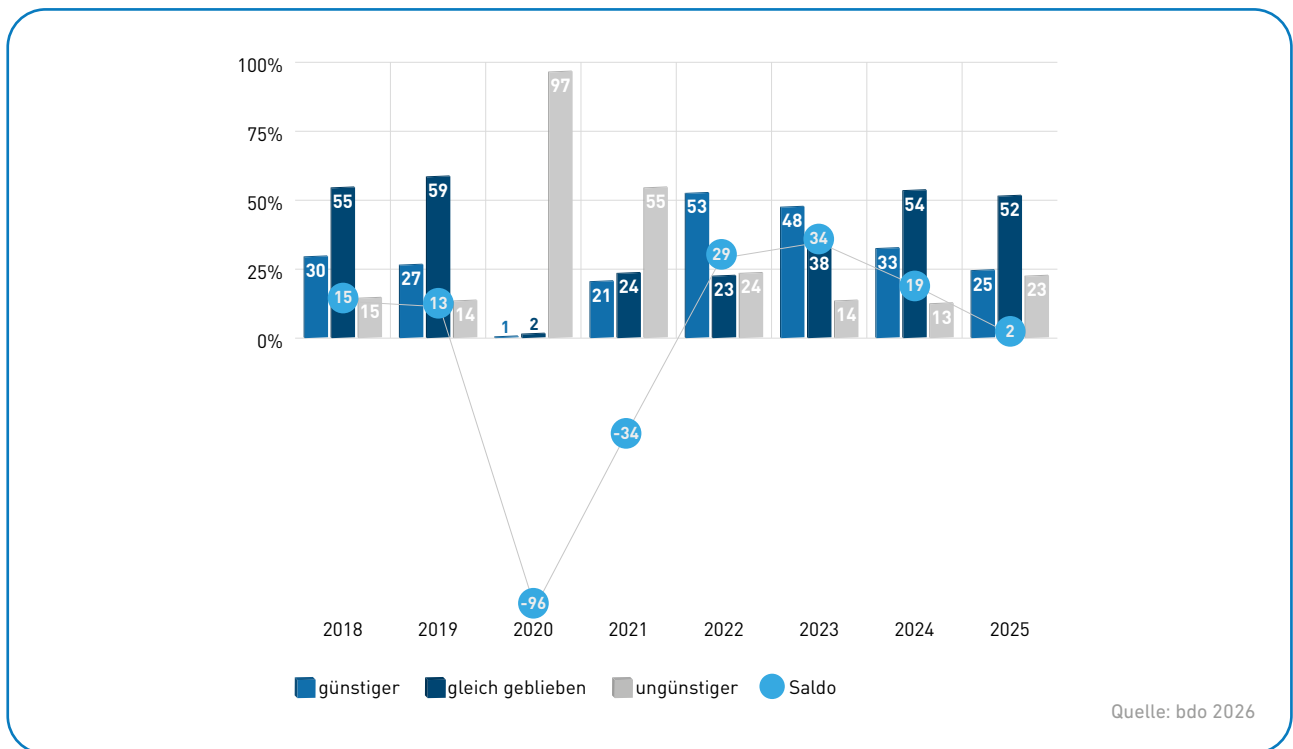


Abb. 18: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Buchungszahlen im Inland

Wie haben sich 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 die Buchungszahlen im Ausland im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Nach dem nahezu ausgeglichenen Vorjahr zeichnet sich bei knapp einem Drittel der Betriebe eine ungünstigere Entwicklung ab.

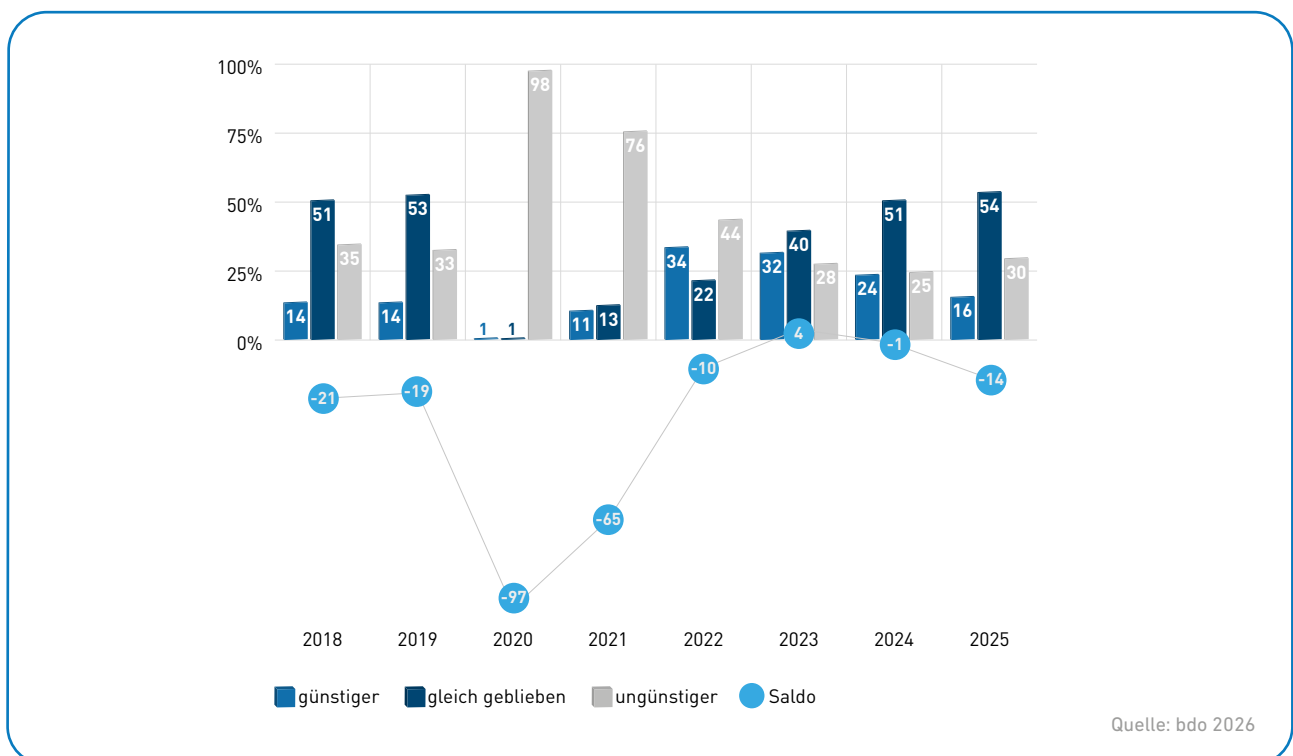


Abb. 19: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Buchungszahlen ins Ausland

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

Die Best Ager/Senioren sind erneut die Hauptzielgruppe der Bustouristik.

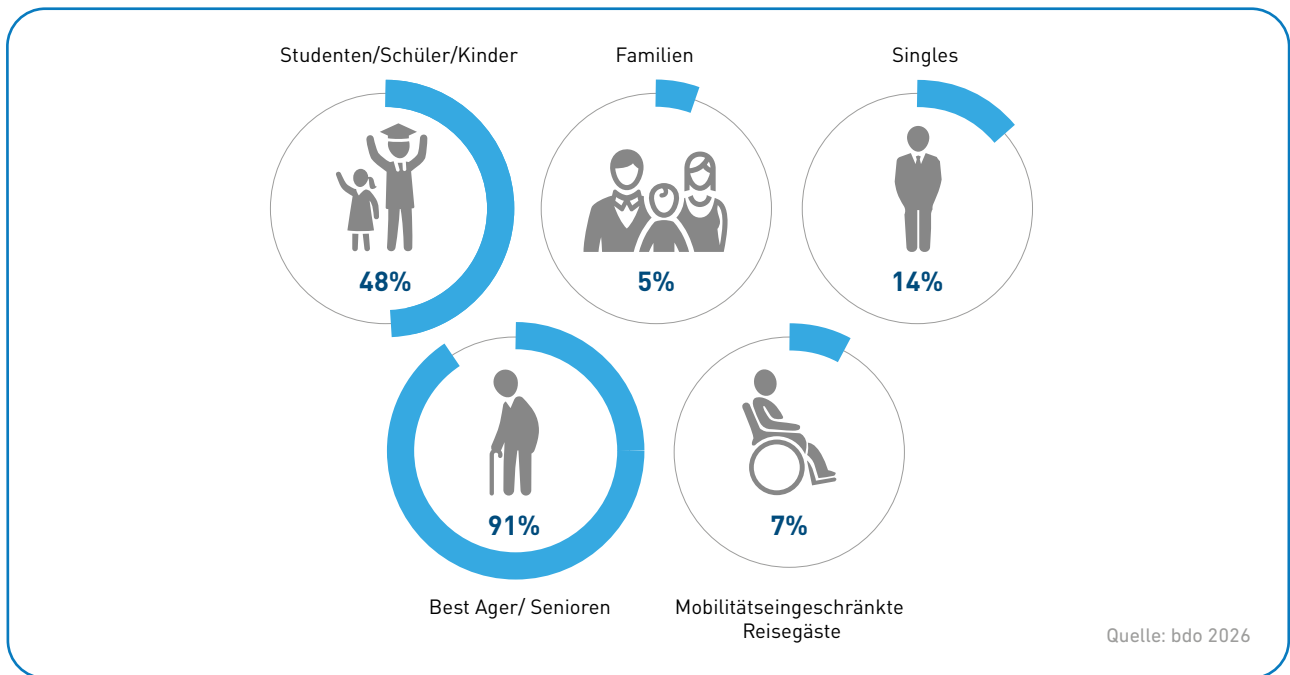


Abb. 20: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Hauptzielgruppe/n

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

Den Best Ager/Senioren wird weiterhin das höchste Potential zugemessen, während Familien und Singles an Bedeutung gewinnen.

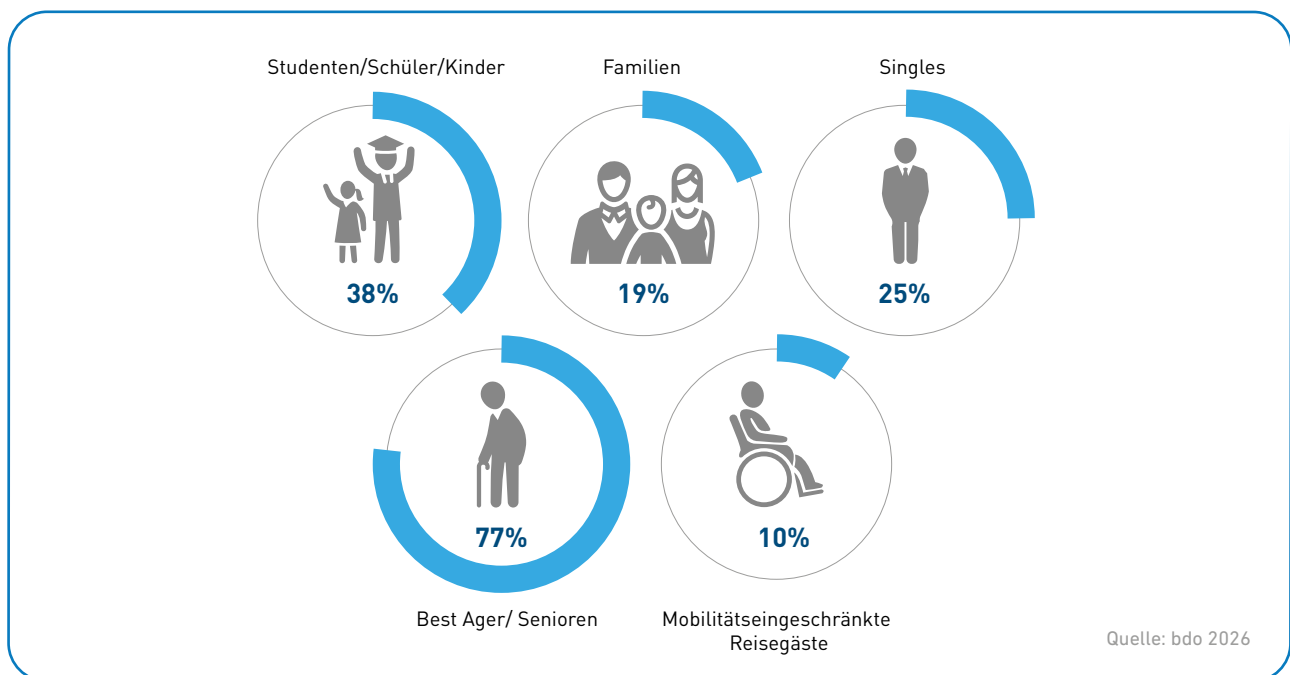


Abb. 21: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Zielgruppe/n mit Potenzial

Auswirkungen des Deutschlandtickets auf die Bustouristik/ den Gelegenheitsverkehr

Rund 35 % der Unternehmen in der Bustouristik spüren Auswirkungen des Deutschlandtickets auf ihr Angebot. Damit hat sich der Anteil der betroffenen Betriebe gegenüber dem Vorjahr leicht verringert (2024: 39 %). 19 % der Unternehmen geben an, dass sich insbesondere das Anmietgeschäft nicht wie prognostiziert entwickelt habe. Darüber hinaus verzeichnen die Betriebe rückläufige Buchungen bei Tagesfahrten (13 %), Mehrtagesfahrten (4 %) sowie sowohl bei Tages- als auch Mehrtagesfahrten (12 %). 65 % der Unternehmen geben hingegen an, keine Auswirkungen des Deutschlandtickets auf ihr Geschäft zu spüren.

Potentiale und zukünftige Entwicklung in der Bustouristik/Gelegenheitsverkehr

Jährlich bewerten die befragten Busunternehmen mögliche Zukunftstrends in der Bustouristik. Bei den Reisezielen bleibt der Trend zu Reisen innerhalb Deutschlands auf einem weitgehend stabilen Niveau, trotz leichtem Rückgang (2023: 52 %; 2024: 51 %; 2025: 49 %). Bei Auslandsreisen konnte der seit 2022 zu beobachtende Wachstumstrend fortgesetzt werden (2022: 10 %; 2023: 17 %; 2024: 19 %; 2025: 23 %).

Unverändert an der Spitze der Reisetrends stehen Kurz- und Tagesreisen (2023: 74 %; 2024: 69 %; 2025: 67 %), wobei die Zahlen rückläufig sind. Eventreisen werden weiterhin von rund einem Drittel der Busunternehmen als relevanter Trend eingeschätzt, Tendenz steigend (2023: 25 %; 2024: 30 %; 2025: 33 %). Aktivurlaubsreisen (2023: 19 %; 2024: 22 %; 2025: 24 %) gewinnen weiter an Bedeutung, während Luxusreisen (2023: 15 %; 2024: 19 %; 2025: 15 %) trotz zwischenzeitlichen Anstiegs gegenüber dem Vorjahr wieder leicht an Relevanz verlieren. Der Gesundheitstourismus (2023: 15 %; 2024: 18 %; 2025: 18 %) verharrt auf einem ähnlichen Niveau wie in den Jahren davor. Familienurlaubsreisen bleiben auch 2025 ein Nischensegment ohne erkennbare Bedeutungszunahme (2023: 3 %; 2024: 2 %; 2025: 2 %).

Für das Jahr 2025 gehen wieder mehr Bustouristiker von sinkenden Fahrgastzahlen aus. 47 % der Unternehmen erwarten einen Rückgang und damit leicht mehr als im Vorjahr (2023: 49 %; 2024: 42 %). Entsprechend rechnen nur noch 19 % mit steigenden Fahrgastzahlen (2023: 22 %; 2024: 22 %).

Bei den eigenveranstalteten Reisen zeigt sich eine im Vergleich zu den Jahren davor eine gestiegene Erwartungshaltung: 27 % der Unternehmen gehen von einer Zunahme aus (2023: 18 %; 2024: 26 %; 2025: 22 %).

Komplett gegenteilig entwickelt sich die Einschätzung im Anmietverkehr, bei dem der Anteil der Betriebe mit Wachstumserwartungen deutlich zurückgeht (2023: 39 %; 2024: 38 %; 2025: 21 %).

44 % der Busunternehmen rechnen künftig wieder mit einer steigenden Anzahl plötzlicher Stornierungen durch eine höhere Krisengefahr. Damit konnte der rückläufige Trend des Vorjahres nicht fortgesetzt werden (2023: 43 %; 2024: 38 %). Rückläufig ist hingegen die Unsicherheit der Gäste bei der Buchung von Pauschalreisen infolge möglicher Insolvenzen von Reiseanbietern. Dieser Wert sinkt 2025 auf 9 % (2023: 11 %; 2024: 12 %).

Steigende Probleme durch Overtourism-Destinationen erwarten weiterhin weniger als die Hälfte der Busunternehmen. Die Einschätzungen verharren auf einem ähnlichen Niveau wie in den Vorjahren (2023: 40 %; 2024: 45 %; 2025: 47 %). Eine zunehmende Nachfrage nach digitalen Angeboten wie High-Speed-Internet oder Streaming an Bord erwarten lediglich 11 % der Unternehmen (2023: 13 %; 2024: 16 %). Damit konnte der Aufwärtstrend der vergangenen Jahre erstmals nicht bestätigt werden.

Herausforderungen in der Bustouristik/im Gelegenheitsverkehr

Die Konjunkturumfrage analysiert auch die aktuellen und künftigen Herausforderungen in der Bustouristik. Die größte Herausforderung bleibt weiterhin der hohe administrative Aufwand und die zunehmende Bürokratie: 85 % der Betriebe sehen hierin eine zentrale Belastung (2023: 86 %; 2024: 88 %). Folgerichtig geben 80 % der Unternehmen an, dass sich der steigende administrative und finanzielle Aufwand in einigen Ländern auf die Destinationswahl bei der Konzipierung von Reisen und Routen auswirkt (2023: 81 %; 2024: 87 %).

Zu den künftig größten Herausforderungen für die betriebliche Entwicklung zählen aus Sicht der Bustouristiker vor allem die gesetzlichen Rahmenbedingungen (76 %), die Mindestlohngesetze und Entsendevorschriften im Ausland (51 %) sowie die Sozialvorschriften (41 %). Darüber hinaus beschäftigen die Pauschalreiserichtlinie (38 %) und die Fahrgastrechte (21 %) viele Betriebe. 43 % empfinden die unterschiedlichen Mehrwertsteuerregelungen in verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten als herausfordernd. Größere Schwierigkeiten würden die Unternehmen zudem bei der Einführung einer Busmaut (50 %) oder bei Dieselfahrverboten (44 %) erwarten. Der Fachkräftemangel stellt insbesondere im Fahrpersonalbereich eine erhebliche Belastung dar (67 %) und wiegt deutlich schwerer als Engpässe in anderen Bereichen

wie Werkstatt, Verwaltung oder Vertrieb (28 %).

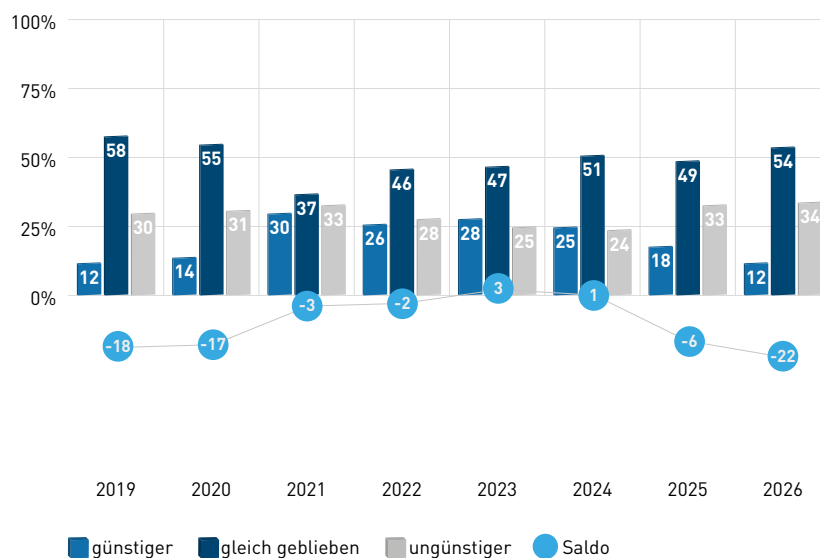
Eine Verdrängung durch Konkurrenzanbieter wird von den Unternehmen hingegen seltener als Problem wahrgenommen (13 %). Größere Bedeutung haben die zunehmende Komplexität von Ausschreibungen (25 %) sowie der Wettbewerb mit Flugangeboten und sogenannten Billigfliegern (16 %) und mit Bahnangeboten (24 %). Anbieter neuer digitaler Mobilitätsdienstleistungen werden nur in geringem Maße als Konkurrenz gesehen (9 %). Auch ein möglicher Preisverfall (20 %) oder das Thema Barrierefreiheit (8 %) bereiten vergleichsweise wenigen Betrieben Sorgen. Der demografische Wandel (28 %) und der Zustand der Straßeninfrastruktur (32 %) beschäftigen die Unternehmen hingegen stärker. Eine aktuell untergeordnete Rolle

spielen die Verfügbarkeit von Tank- und Ladeinfrastruktur (13 %) sowie der Zustand der Bahnhofs- und Haltestelleninfrastruktur (7 %). Sinkende Fahrgastzahlen stellen für 33 % der Betriebe eine Herausforderung dar, steigende Energiepreise belasten 60 % der Unternehmen.

84 % der Bustouristiker schätzen die Folgen einer möglichen Busmaut insgesamt negativ ein. Das Thema Nachhaltigkeit spielt für 59 % der Unternehmen eine Rolle: 11 % bieten die Möglichkeit klimaneutraler Busreisen an, während 48 % auf eine umweltschonende Programmplanung setzen. Im wachsenden Klimabewusstsein der Bevölkerung sehen 20 % der Unternehmen eine Chance für ihr Geschäft, während 32 % hierin keine Chancen erkennen.

Wie schätzen Sie die allgemeine Geschäftslage im Tourismus/Gelegenheitsverkehr für 2026 im Vergleich zum Jahr 2025 ein?

54 % der Bustouristiker erwarten für 2026 eine gleichbleibende Geschäftslage, 34 % eine ungünstigere.



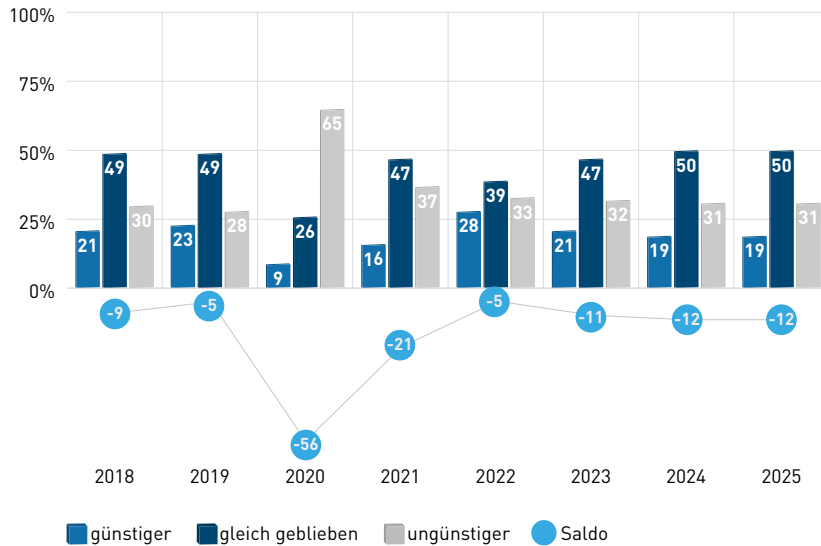
Quelle: bdo 2026

Abb. 22: Prognose 2026 zum Bustourismus

2. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Wie hat sich 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 die Geschäftslage im ÖPNV entwickelt?

Die Hälfte (50 %) der Betriebe beurteilt die Geschäftslage gleichbleibend. Für 31 % hat sich die Lage erneut ungünstiger entwickelt.

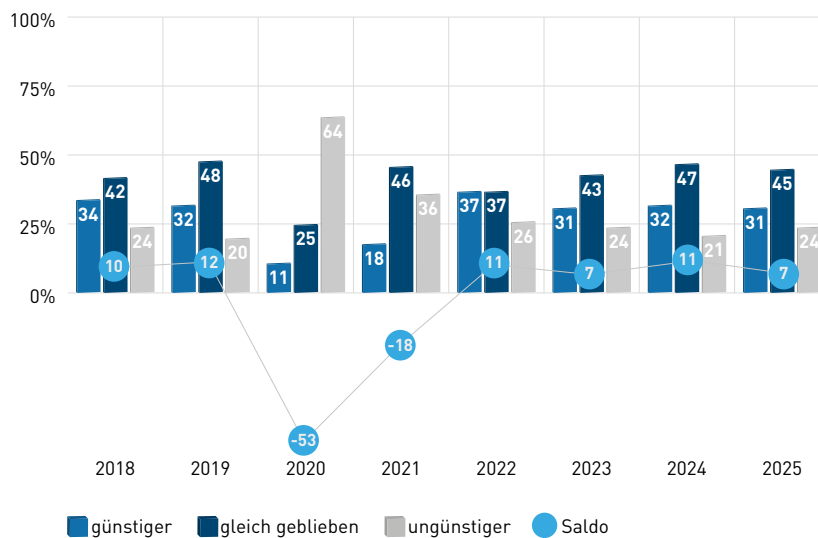


Quelle: bdo 2026

Abb. 23: ÖPNV – Beurteilung der Geschäftslage

Wie hat sich 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 der Umsatz im ÖPNV entwickelt?

Die Unternehmen verzeichnen vorwiegend gleichbleibende Umsätze (45 %).

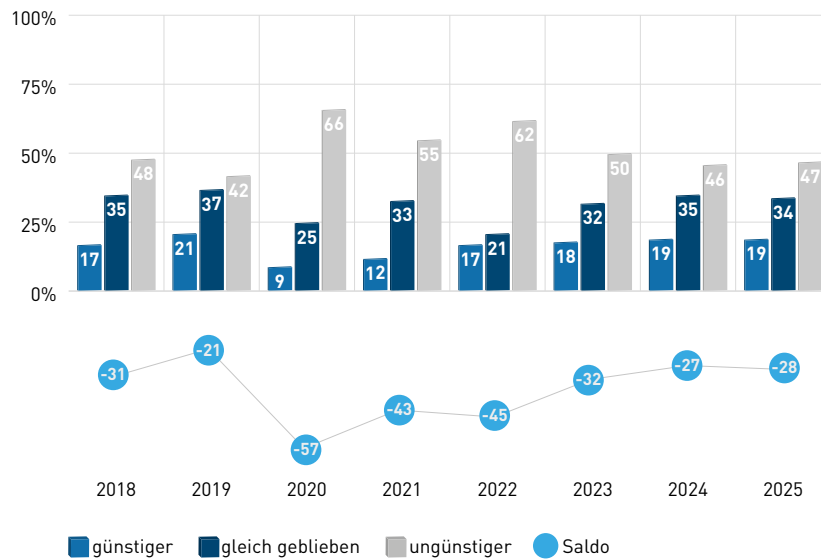


Quelle: bdo 2026

Abb. 24: ÖPNV – Beurteilung der Umsatzentwicklung

Wie hat sich 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 der Gewinn im ÖPNV entwickelt?

Trotz eines Rückgangs verzeichnen weiterhin 47 % der ÖPNV-Betriebe eine ungünstigere Gewinnentwicklung.

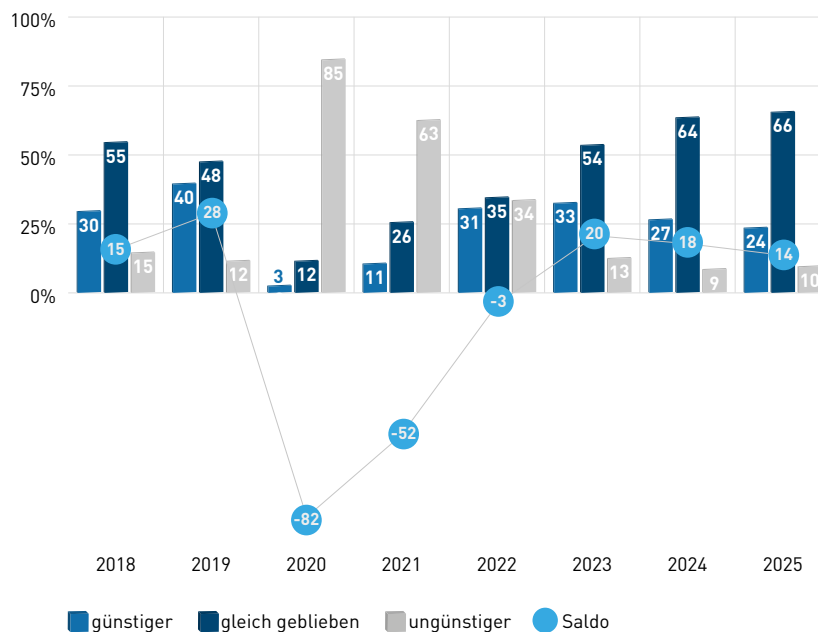


Quelle: bdo 2026

Abb. 25: ÖPNV – Beurteilung der Gewinnentwicklung

Wie haben sich 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 die Fahrgastzahlen im ÖPNV entwickelt?

Deutlich über die Hälfte der Unternehmen verzeichnet gleichbleibende Fahrgastzahlen. Mit 24 % hat nur noch ein Viertel mehr Fahrgäste als im Vorjahr.



Quelle: bdo 2026

Abb. 26: ÖPNV – Entwicklung der Fahrgastzahlen

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

Hauptzielgruppe sind nach wie vor Studenten / Schüler / Kinder. Der Fokus auf Mobilitätseingeschränkte Reisegäste steigt (2025: 26 %).

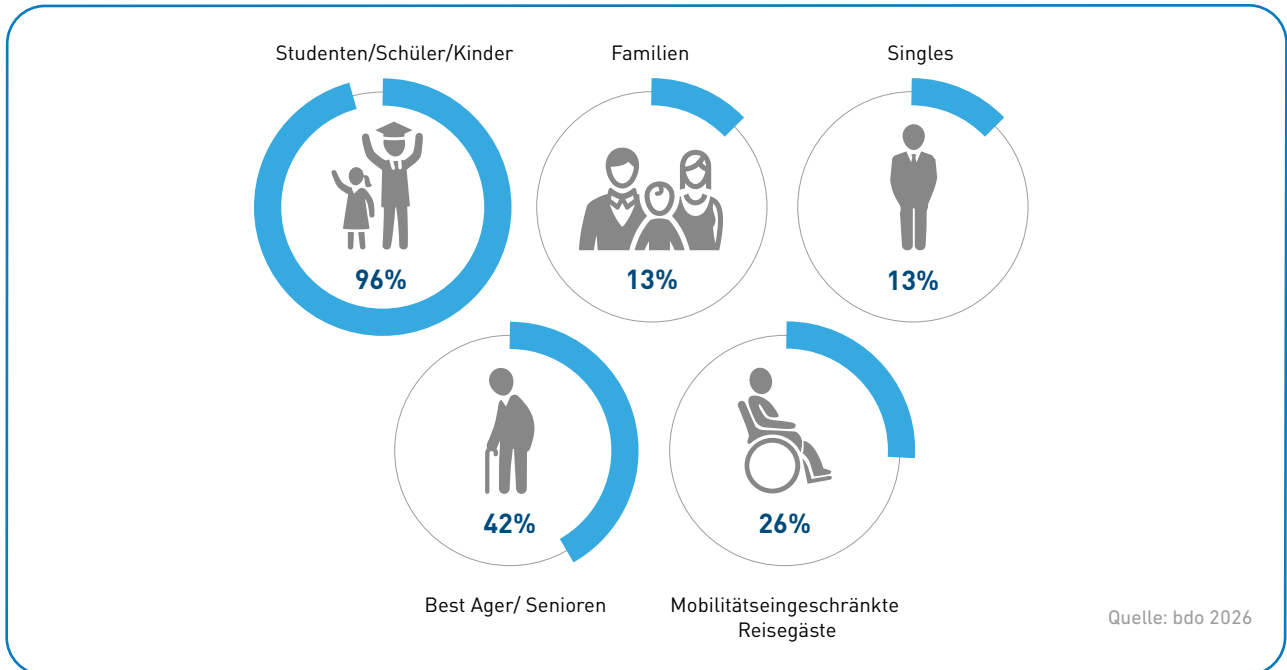


Abb. 27: ÖPNV – Hauptzielgruppe/n

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

Das meiste Potenzial wird erneut bei Studenten/Schülern/Kindern (62 %) sowie Best Agern/Senioren (60 %) gesehen. Dahinter folgen Familien (32 %), mobilitätseingeschränkte Reisegäste (30 %) und Singles (23 %).

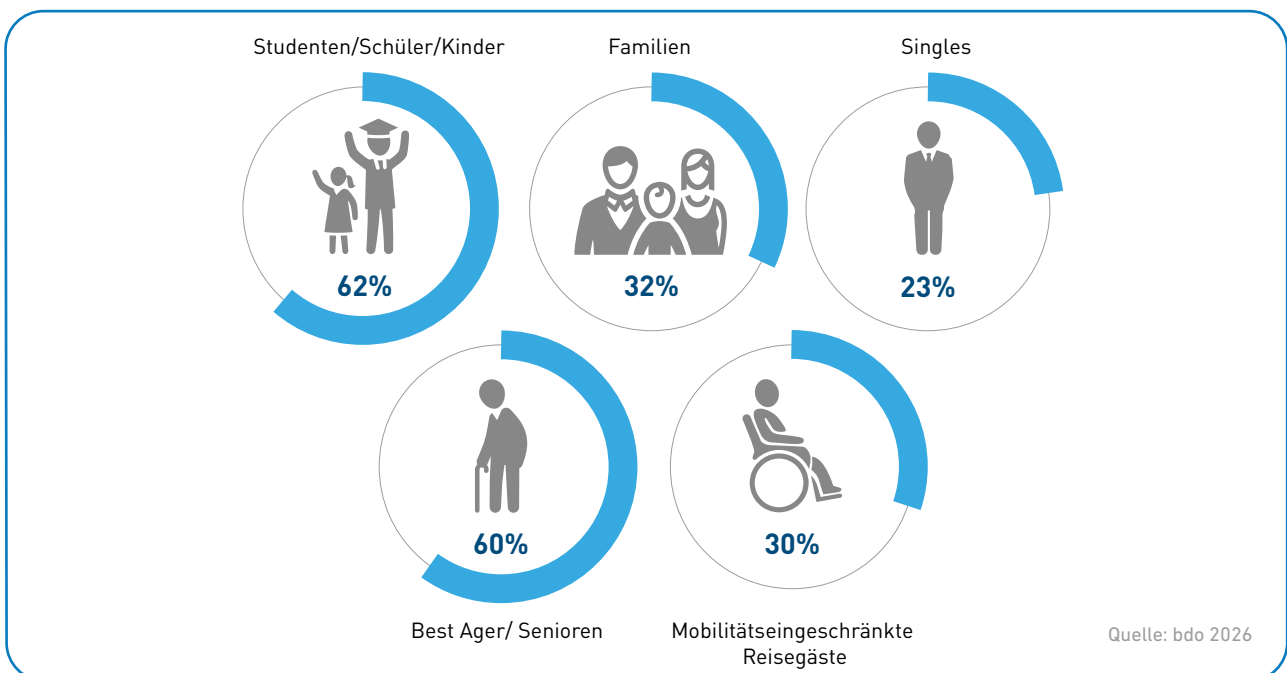


Abb. 28: ÖPNV – Zielgruppe/n mit Potenzial

Potentiale und zukünftige Entwicklung im öffentlichen Personenverkehr

Die ÖPNV-Unternehmen erwarten weiterhin eine zunehmende Bedeutung von Kommunalisierungen durch Direktvergaben. Auch wenn der Anteil der Unternehmen, die diesen Trend sehen, leicht zurückgegangen ist, bleibt die Kommunalisierung auch 2025 ein zentraler Zukunftstrend (2024: 59 %; 2025: 57 %). Gleichzeitig erkennen 59 % der Unternehmen einen Trend zu europaweiten Ausschreibungswettbewerben. Gegenüber dem Vorjahr stellt dies eine deutliche Zunahme dar (2024: 43 %). Der Trend hin zu On-Demand-Verkehren bleibt auf einem stabilen Niveau und liegt nahezu unverändert auf dem Stand des Vorjahres (2024: 40 %; 2025: 41 %).

Die Aussichten für den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit werden unverändert bewertet (2024: 12 %; 2025: 12 %). Aktuell erbringen 19 % der befragten Unternehmen ihre Verkehre eigenwirtschaftlich, 8 % im Rahmen einer KMU-Direktvergabe, 28 % über Ausschreibungen und 45 % als Subunternehmen.

On-Demand-Verkehre werden derzeit von 18 % der Busunternehmen angeboten. Weitere 4 % planen eine Einführung in naher Zukunft, während bei 11 % der Aufgabenträger eine entsprechende Ausschreibung vorbereitet. Die Mehrheit der Unternehmen (67 %) geht davon aus, in absehbarer Zeit keine On-Demand-Verkehre anzubieten.

Wofür würden Sie zusätzliche Finanzierungsmittel für den ÖPNV einsetzen?

Die Finanzierungslage des ÖPNV ist nach wie vor unzureichend. Erneut würden zwei Drittel (2025: 65 %) zusätzliche Mittel in die Sicherung bestehender ÖPNV-Verkehre investieren.

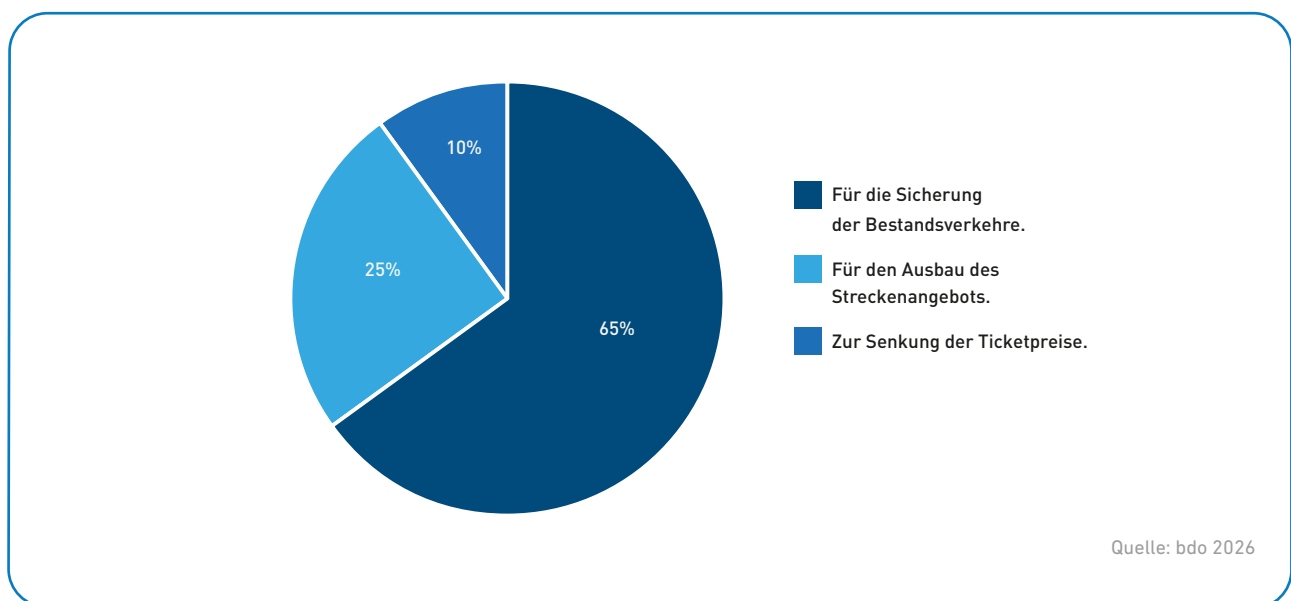


Abb. 29: ÖPNV – zusätzliche Finanzierungsmittel

Wird sich in 2026 Ihr Angebot verändern?

19 % der ÖPNV-Unternehmen werden in 2026 ihr Angebot einschränken.

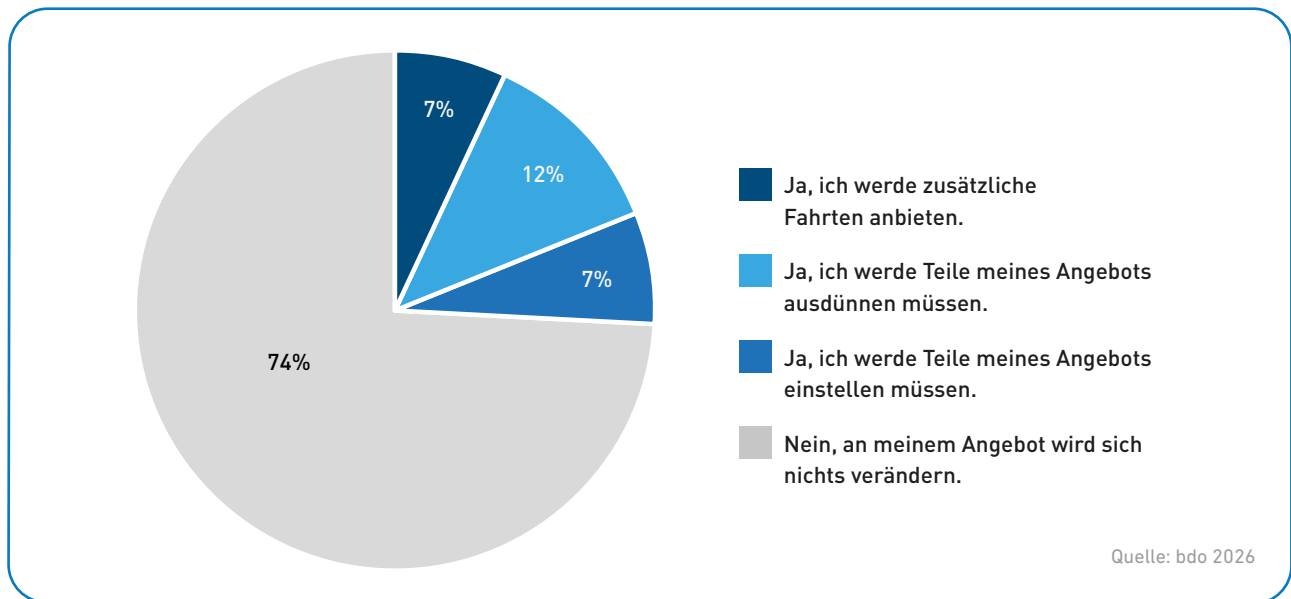


Abb. 30: ÖPNV – Angebotsveränderung 2026

Herausforderungen im öffentlichen Personennahverkehr

Bürokratie bleibt größte Herausforderung

Der demografische Wandel besorgt 27 % der Unternehmen. 75 % der ÖPNV-Betriebe leiden unter einem Mangel an Fahrerinnen und Fahrern, was einem enormen Anstieg im Vergleich zum letzten Jahr darstellt (2024: 63 %). Der administrative Aufwand und Bürokratie belasten 85 % der Unternehmen. Für 78 % gehören daher die gesetzlichen Rahmenbedingungen zudenünftiggrößtenHerausforderungen.VieleUnternehmen finden zudem die zunehmende Komplexität der Ausschreibungen problematisch (53 %). Nicht überraschend geben 46 % der Unternehmen an, dass der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit des PBefG in den Kommunen nicht ausreichend berücksichtigt wird. 40 % bewerten die Situation neutral, während lediglich 14 % eine ausreichende Berücksichtigung

feststellen. Den Zustand der Straßeninfrastruktur halten 32 % für eine Herausforderung. Die Bahnhof- und Halteinfrastruktur finden 11 % der Betriebe problematisch. Dieselfahrverbote wären wiederum ein größeres Problem (33 %). In der Digitalisierung sehen 33 % der Betriebe eine Chance für ihr Geschäft, 26 % nicht.

23% der befragten Busbetriebe werden ihr Angebot in 2026 entweder ausdünnen oder einstellen müssen. Hauptgründe hierfür sind gestiegene Personalkosten und der Fahrpersonalmangel. Einige betroffene Betriebe nannten unter anderem auch Kürzungen bei Aufgabenträgern infolge angespannter Haushaltslage als Gründe an.

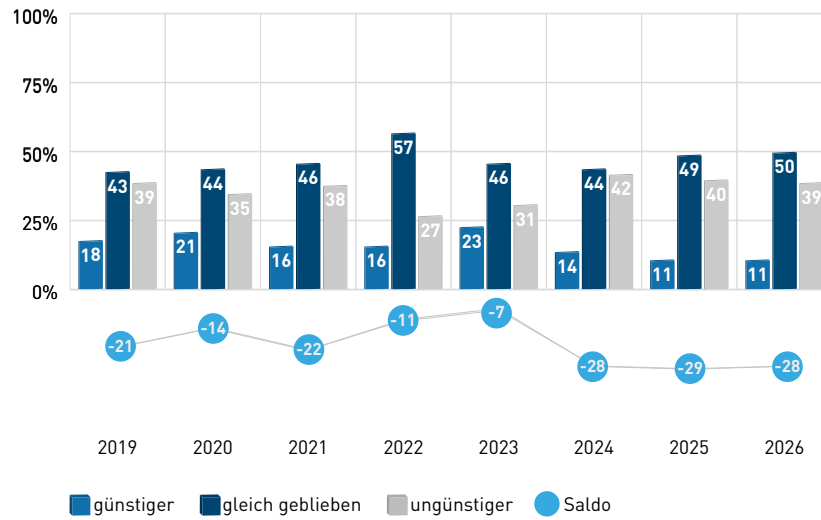
Drei Viertel der Betriebe verkaufen das D-Ticket nicht

Das Deutschlandticket wird nur von 22 % der befragten Busunternehmen mit ÖPNV-Schwerpunkt verkauft. 67 % der Befragten gaben an, dass sie keine Anreize hätten das Ticket zu verkaufen, da durch den Vertrieb zusätzliche Kosten entstehen und Mindereinnahmen

durch das D-Ticket ohnehin ausgeglichen werden. Als weitere Gründe für den Nicht-Verkauf des D-Tickets nennen die Unternehmen die Umstellung auf ein digitales Abo-System, welches zu aufwändig (12 %), kostspielig (9 %) oder beides ist (33 %).

Wie schätzen Sie die allgemeine Geschäftslage für 2026 im Vergleich zum Jahr 2025 ein?

Der Stimmungs-Saldo ist nahezu unverändert. 50 % der Betriebe geht von einer gleichbleibenden Geschäftslage aus. 39 % sehen erneut einen Negativtrend.



Quelle: bdo 2026

Abb. 31: Prognose 2026 zum ÖPNV

3. FERNLINIENVERKEHR

Wie hat sich in 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 die Geschäftslage im Fernbuslinienverkehr entwickelt?

Die Unternehmen sehen mehrheitlich eine gleichbleibende Geschäftslage (60 %). Jeweils 20 % bewerten die Lage günstig bzw. ungünstig – der Anteil ungünstiger Bewertungen ist damit deutlich zurückgegangen.

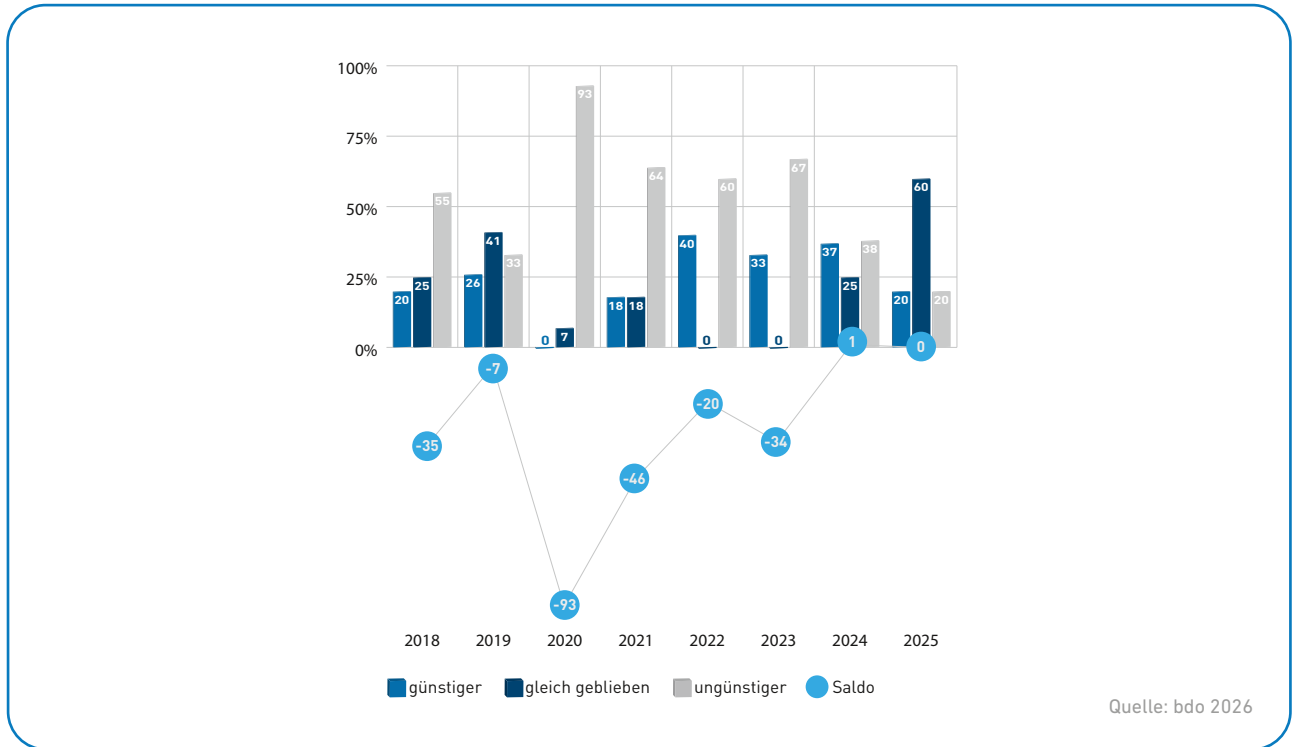


Abb. 32: Fernlinienverkehr – Beurteilung der Geschäftslage

Wie hat sich in 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 der Umsatz im Fernbuslinienverkehr entwickelt?

20 % der Betriebe bewertet die Umsatzentwicklung günstiger. Der Anteil ungünstiger Bewertungen nahm erneut ab (10 %).

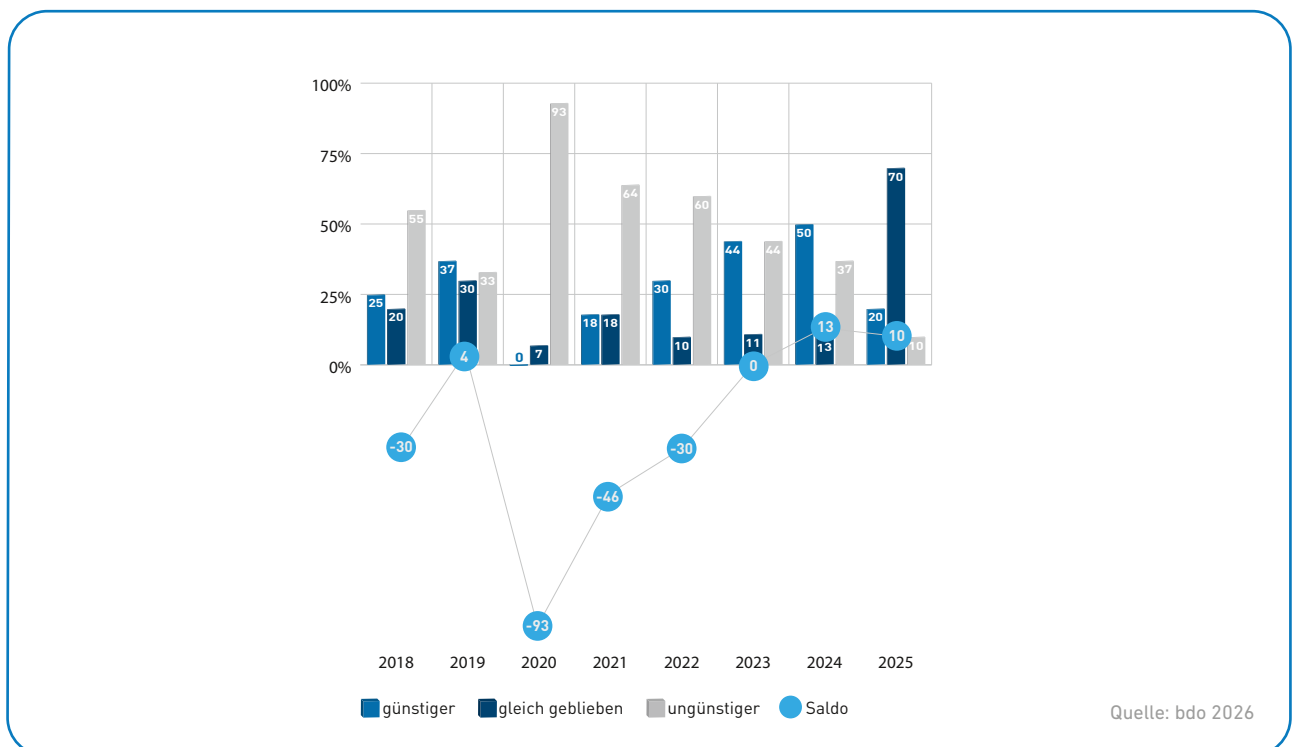


Abb. 33: Fernlinienverkehr – Beurteilung der Umsatzentwicklung

Wie hat sich in 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 der Gewinn im Fernbuslinienverkehr entwickelt?

Die Gewinnlage blieb für die Hälfte der Unternehmen gleich. Mit rückläufigen Positivbewertungen und dem weiteren Rückgang der ungünstigen Bewertungen zeichnet sich eine Stabilisierung ab.

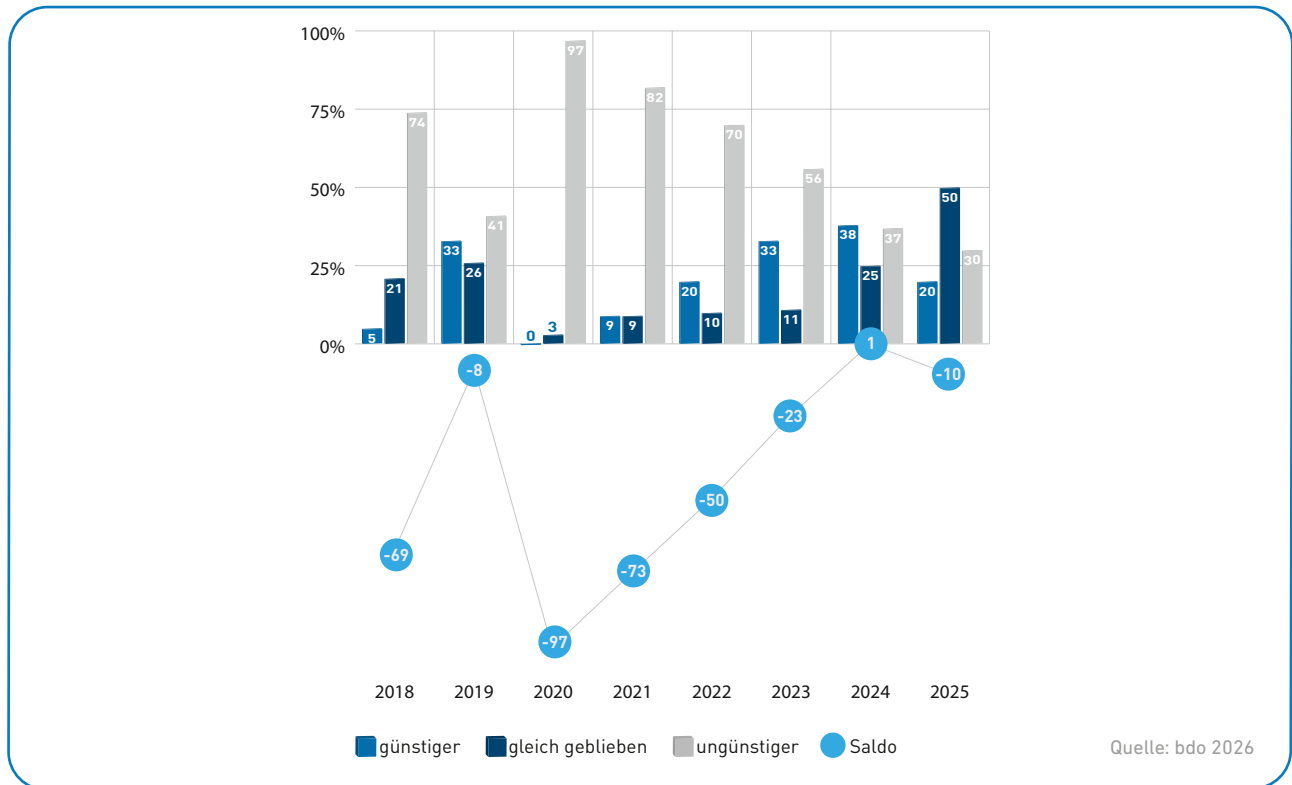


Abb. 34: Fernlinienverkehr – Beurteilung der Gewinnentwicklung

Wie haben sich in 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 die Fahrgastzahlen im Fernbuslinienverkehr entwickelt?

Der stetige Aufwärtstrend bei den Fahrgastzahlen schwächt sich ab. Für über die Hälfte der Betriebe blieb die Situation unverändert. 20 % der Unternehmen konnten eine günstige Entwicklung der Fahrgastzahlen verzeichnen.

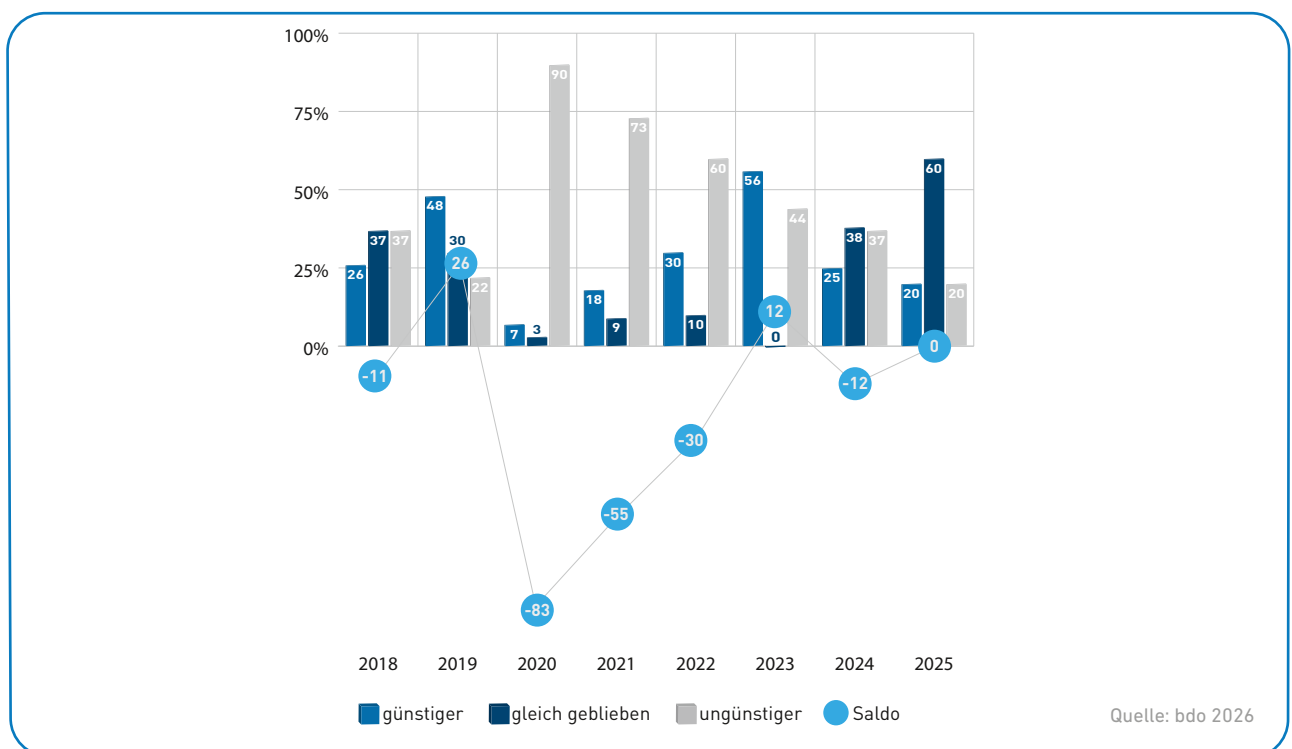


Abb. 35: Fernlinienverkehr – Entwicklung der Fahrgastzahlen

Was ist/sind Ihre Hauptzielgruppen im Bereich Fernlinienverkehr?

Als Hauptzielgruppen werden vor allem mobilitätseingeschränkte Reisegäste (100 %) sowie Studenten/Schüler/Kinder (80 %) und Singles (70 %) genannt. Best Ager/Senioren erreichen 50 %, Familien nur 10 %

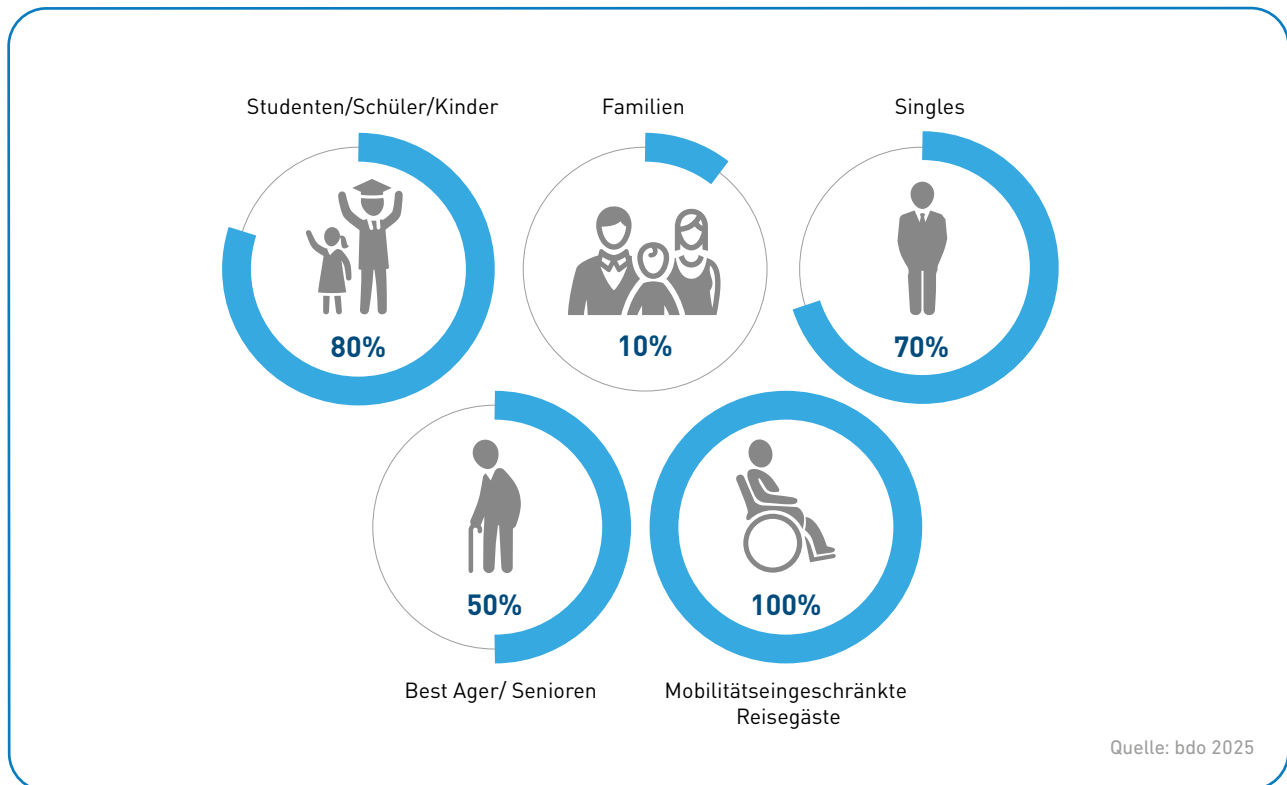


Abb. 36: Fernlinienverkehr – Hauptzielgruppe/n

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

Bis auf die Best Ager / Senioren (2025: 60 %) wird bei allen Fahrgastgruppen ein steigendes Potential gesehen.

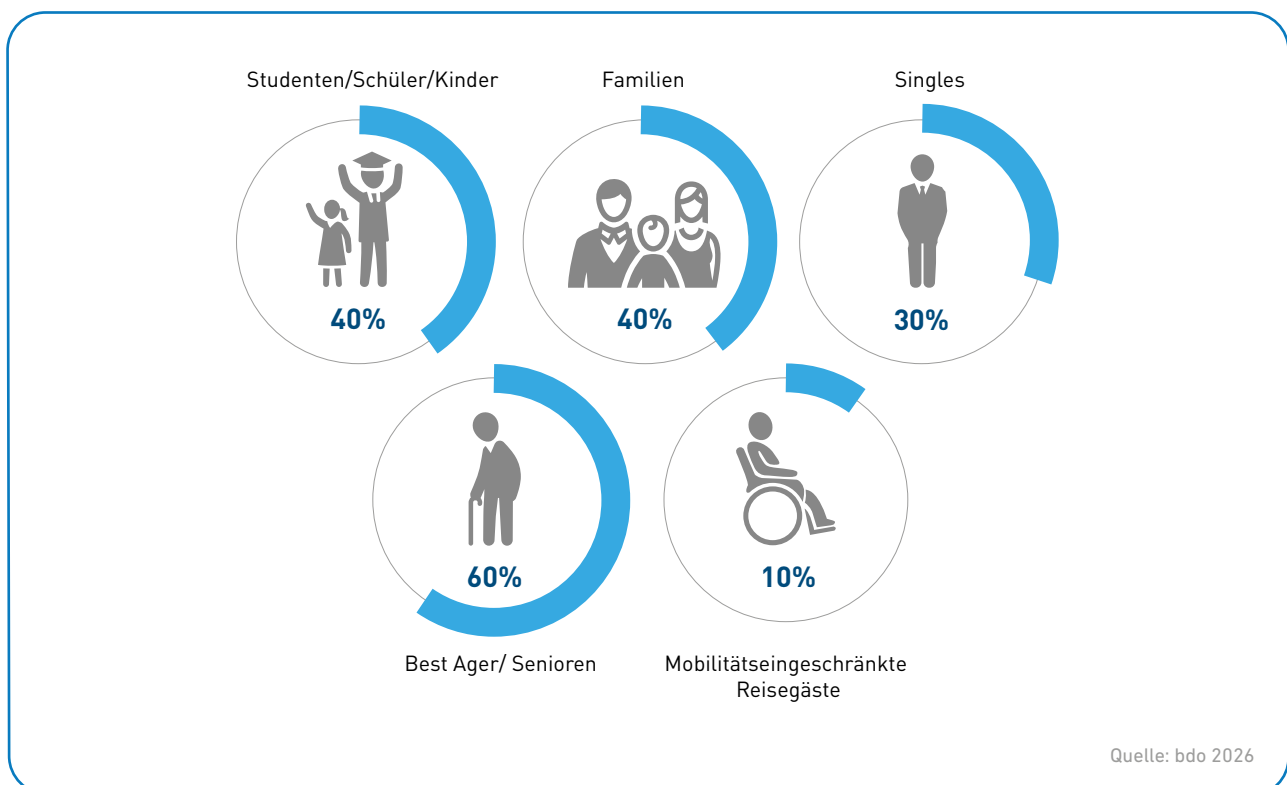


Abb. 37: Fernlinienverkehr – Zielgruppe/n mit Potenzial

Potentiale und zukünftige Entwicklung im Fernlinienverkehr

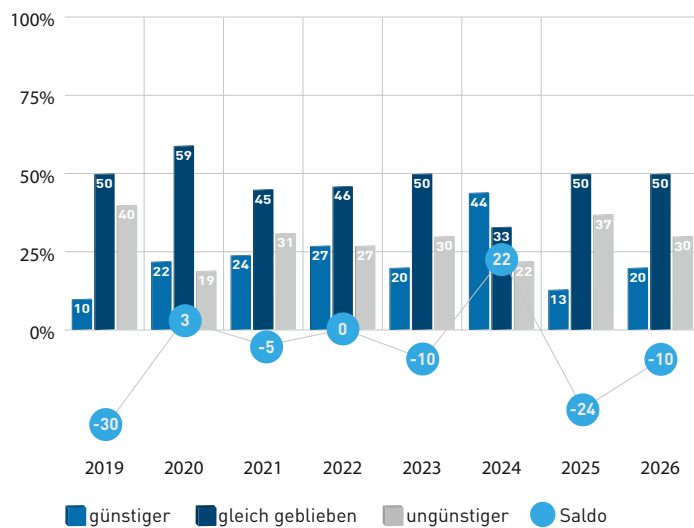
30 % der befragten Unternehmen gehen von einer Ausweitung des Streckennetzes aus. Ebenfalls 30 % sehen einen Trend zu europaweiten Streckenverknüpfungen, während 30 % eine zunehmende Marktkonzentration erwarten. In der Erschließung ländlicher Räume sehen 20 % der Unternehmen Potenzial. Dagegen rechnen jeweils 10 % mit einer stärkeren Konzentration auf Städteverbindungen beziehungsweise mit mehr zentrumsnahen Anbindungen. 20 % der Befragten befürchten eine unzureichende Infrastruktur als Hemmnis für die weitere Entwicklung. Mit Blick auf die Marktentwicklung erwarten 40 % einen zunehmenden Preiskampf, ebenso 40 % rechnen mit sinkenden Fahrgastzahlen. Demgegenüber gehen 20 % der Unternehmen von steigenden Fahrgastzahlen aus.

Herausforderungen im Fernlinienverkehr

Auch 2025 wird das Deutschlandticket im Segment des Fernlinienverkehrs als wesentliche Herausforderung wahrgenommen. 80 % der befragten Unternehmen berichten von negativen Auswirkungen auf ihr Geschäft, das sich infolgedessen nicht wie prognostiziert entwickelt.

Wie schätzen Sie die allgemeine Geschäftslage im Fernlinienverkehr für 2026 im Vergleich zum Jahr 2025 ein?

Für 2026 erwartet die Hälfte der Fernbusbetriebe ein gleichbleibendes Geschäftsjahr. Gegenüber dem Vorjahr (13 %) erwarten 20 % eine günstigere Entwicklung.



Quelle: bdo 2026

Abb. 38: Prognose 2025 zum Fernlinienverkehr

KONJUNKTURUMFRAGE 2025/2026

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

Luca Roggenkamp
Kai Neumann
Wera Waleska Steiner

in Zusammenarbeit mit

KOMPAGNON communications
www.kompagnon.eu

Premium-Partner _____



Partner _____



Veranstaltungspartner _____

